

LocoFOLIO

2024/1 RIVISTA DEL SINDACATO SVIZZERO PER MACCHINISTI E ASPIRANTI VSLF



Offerta esclusiva di Protezione giuridica per i soci del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

Trovarsi coinvolti all'improvviso in una causa legale avviene più frequentemente di quanto si pensi.

Già solo i costi di tribunali e periti superano velocemente il valore in causa e gli onorari di avvocati (all'ora in media CHF 300.-) danno adito a preoccupazione, a meno che si è difesi, grazie a una assicurazione di protezione giuridica! I tempi cambiano e noi con loro. Per restare sempre al passo coi tempi completa la protezione giuridica privata e circolazione privaLex® con la protezione giuridica Multi Risk,

quale offre una serie di interessanti coperture aggiuntive come Cyber Risk, incasso dei crediti, protezione giuridica per i committenti di opere, diritto scolastico, protezione giuridica in caso di decesso, diritto della protezione di minori e di adulti. Con CAP potete contare sull'esperienza di specialisti pronti ad assistervi in modo rapido ed efficiente.

CAP ASSUME INOLTRE I SEGUENTI COSTI:

- onorari di avvocati
- indennità di processo
- spese giudiziarie e d'inchiesta
- cauzioni penali
- spese peritali
- spese di mediazione
- spese di viaggio per udienze
- spese di traduzioni

ISCRIZIONE PROTEZIONE GIURIDICA PRIVATA E CIRCOLAZIONE privaLex®

Assicurazione per la singola persona

Descrizione	Importo	Importo senza Multi Risk	VANTAGGI ✓ Premi convenienti: fino a 50% di sconto speciale ✓ Somma assicurata fino a CHF 750 000.- per sinistro ✓ Copertura valida in tutto il mondo
Locatario	CHF 184.70 invece di 369.50/anno	senza Multi Risk CHF 165.50/anno	
Proprietari di un immobile che serve da propria abitazione presso l'indirizzo di residenza*	CHF 222.50 invece di 416.80/anno	senza Multi Risk CHF 203.30/anno	
Assicurazione di più persone			
Locatario	CHF 220.60 invece di 441.20/anno	senza Multi Risk CHF 196.50/anno	
Proprietari di un immobile che serve da propria abitazione presso l'indirizzo di residenza*	CHF 258.40 invece di 488.50/anno	senza Multi Risk CHF 234.30/anno	

* È proprietario di ulteriori immobili (p.e. casa vacanze, seconda casa, proprietà che non serve da propria abitazione)? Si prega quindi di contattare direttamente la CAP Protezione giuridica (telefono: 058 358 09 00, underwriting@cap.ch) in modo da poterle fare un'offerta appropriata.

Durata del contratto: 1 anno, con rinnovo tacito annuale, salvo disdetta tre mesi prima della scadenza.
Pagamento: annuale anticipato 0000719

Validità dal giorno _____ (almeno un giorno dopo la ricezione da parte di CAP) Tessera n. _____
 Cognome/nome _____ Data di nascita _____
 Strada/n. _____ NPA/città _____
 Telefono/cellulare _____ E-mail _____

Sono socio del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e ho letto le Condizioni generali (CG) privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, le Condizioni generali Protezione giuridica immobili nonché le corrispondenti Informativa per il cliente su www.cap.ch.

Fanno fede le CG privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, Edizione 09.2023, così come le CG Protezione giuridica immobili, Edizione 09.2021. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria del VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF. I dati dei clienti vengono trattati con il massimo riserbo. L'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali avviene nel rispetto della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. stesura di un preventivo o di una polizza o invio di documentazione) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati dei clienti nell'ambito di iniziative di ottimizzazione di prodotti e per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto a essere informato e, in presenza di determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici.

Luogo/data _____ **Firma** _____

Inviare a: CAP Protezione giuridica, casella postale, 8010 Zurigo **Contatto:** tel. 058 358 09 00, underwriting@cap.ch

5	Editoriale	59	Traffico viaggiatori internazionale
7	La voce del presidente	60	Incontro con l'UFT sul tema dell'ETCS
8	66a Assemblea generale del VSLF a Friburgo FR	61	Grazie tante per i tempi morti
24	Breve intervista ad Albert Rösti per il LocoFolio	62	Politica ferroviaria: quo vadis?
26	Lettera alla redazione	63	Pianificazione annuale o pianificazione flessibile
29	Così come concepito, l'esame periodico è ancora attuale?	64	Inidoneità alla guida da parte dell'UFT
30	Cartellino rosso al posto del biglietto di parcheggio	64	Con il Level 2 nello Schwarzenburgerland
30	Aiuto, chi mette fuori servizio un BoBo?	65	Tour d'horizon di RAILplus
31	Ferrovita	66	I problemi di sicurezza portano alla riduzione della velocità
34	Un viaggio a ritroso ai tempi dell'elettromeccanica	67	Greenfield/Orca/Wily...
40	Happy end per il binario 80!	68	Rispetto delle Regole "Gestes Metier"
40	Problemi con l'ETCS alla RBL	69	...e se piove?
40	Impianto di depurazione viaggiante con un gradevole profumo	70	Esame professionale VHBL-AFSM per il personale di locomotiva
41	Responsabilità dei sistemi di controllo dei treni	71	Automazione: rettangolo di Berna
42	Treno speciale senza passeggeri	73	Nuova alternativa al pedale dell'uomo morto
42	Nessun battello in vista...	74	Visita alla Waldenburgerbahn
42	Pulizia dei binari a causa dei Bombi	76	I prezzi e i viaggi in treno in una prospettiva storica
43	Tavola di fermata sui binari	81	Passeggera addormentata non scende dal treno!
44	Comportamento irrazionale nelle questioni di sicurezza	82	100 anni dal grave incidente ferroviario di Bellinzona
44	Modifiche scritte a mano		
45	Mancanza di cultura della sicurezza alle FFS		
45	Portale per segnali di Berna		
46	Troppo grasso per la cabina di guida?		
47	Mouette: un buco nell'acqua?		
48	Incidente con un cavallo		
49	Responsabilità		
50	Informazioni mancanti sul treno		
51	Difetti qualitativi del briefing tool TIP2 delle FFS		
52	Licenza di guida UFT		
52	Presentazione: Completamento dell'audit UFT 2023		
53	Aggiornamento della strategia ERTMS		
53	Il Bombi ora circola a tempo indeterminato		
54	Carenza di personale qualificato vs. eccedenza...		
55	ADL per niente / Miglioramento delle FVP		
56	La Svizzera nel mirino delle imprese ferroviarie europee?		
58	Ottimizzazione ETCS L1 LS		



Markus Leutwyler
Redattore



Stefan T. Gall
Artdirector

Mintage: 390 / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

LocoFolio 24/1: 14.6.2024 | Chiusura di redazione LocoFolio 24/2: 1.10.2024

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



**Care colleghe e cari colleghi,
Care lettrici e cari lettori,**

Ha sempre dell'incredibile quello che può accadere in un breve lasso di tempo. In cabina viviamo le stagioni con la natura che cambia di continuo. Se solo fino a qualche tempo fa ancora nevicava, adesso il sole è tornato a splendere in cielo. Mentre prima le notti sembravano interminabili, oggi l'alba sorge già con l'inizio del primo turno di lavoro.

Questa moltitudine di impressioni si riflette anche in una rivista come il LocoFolio, che esce ogni sei mesi. È un piacere constatare come questo mezzo di comunicazione venga utilizzato da innumerevoli colleghe e colleghi, e sempre più spesso anche da persone esterne, per sottoporre opinioni, impressioni e fatti su argomenti che hanno un legame più o meno diretto con la nostra professione. L'interconnettività è il grande terreno

comune in tutto ciò che facciamo. Questo inizia con il nostro lavoro vero e proprio, cioè la guida dei treni, e continua attraverso le piccole e grandi discussioni con le colleghe e i colleghi, e poi con il sindacato che si batte per i nostri diritti e ci mette in contatto tra di noi e con gli organi competenti.

Questa interconnettività si riflette in tutti gli articoli pubblicati in questo numero. In alcuni articoli il denominatore comune è il denaro. Altri articoli affrontano il problema delle incongruenze quotidiane con cui dobbiamo fare i conti. E con le tavole per posto di fermata. Molte tavole per posto di fermata!

L'Assemblea generale di quest'anno a Friburgo è stata caratterizzata da discorsi molto interessanti e dal momento clou, la visita del Consigliere federale Albert Rösti. Potrete trovare i discorsi e le immagini in questo numero.

Troverete anche un bel mix di storie brevi e meno brevi da tutti gli angoli della Svizzera!

Saluti in rete a tutti,

Markus Leutwyler
Redattore del LocoFolio

P.S. Se vi state annoiando, vi consigliamo la nostra pagina dedicata al bricolage, dove potrete realizzare da soli una meravigliosa tavola per posto di fermata.



La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente del VSLF

Care colleghe e care colleghi

In occasione della nostra Assemblea generale del marzo 2024 a Friburgo abbiamo avuto il privilegio di accogliere come nostro ospite il capo del DATEC, il Consigliere federale Albert Rösti. Un onore per il VSLF e anche un grande piacere. È stato un incontro arricchente e noi ci siamo potuti presentare per ciò che siamo: efficienti, competenti e indipendenti. L'atmosfera dell'Assemblea generale è stata eccellente.

Il Consigliere federale Rösti è rimasto particolarmente colpito dal fatto che circa il 31% del personale di locomotiva è quasi sempre fuori servizio, mentre il resto è al lavoro o dorme. Sempre, tutto l'anno, giorno e notte, e anche nei fine settimana e nei giorni festivi.

Non ci è dato sapere che cosa abbia fatto il Consigliere federale Rösti con la balise ETCS originale che gli è stata donata. Finora non sono sorti conflitti a causa di un'ex balise di arresto sconosciuta, in tutti i casi il Consigliere federale Rösti sembra averla apprezzata.

In occasione dell'AG, per il VSLF è stato un momento importante poter annunciare che la maggior parte del personale di locomotiva delle ferrovie a scartamento normale in Svizzera è organizzato e rappresentato da noi. Questo è il risultato di molti anni di costante lavoro sindacale al servizio del personale di locomotiva e di tutti i ferrovieri che lavorano in modo irregolare. Grazie a tutti per la vostra fiducia e per la vostra lealtà.

In generale, negli ultimi tempi il VSLF ha avuto molti contatti interessanti. Sia con l'industria, come Stadler Signalling e Siemens, sia con il settore Tecnica di sicurezza dell'UFT o con railPlus, l'associazione delle ferrovie a scartamento ridotto. Il tema del giorno è stato come sempre la digitalizzazione e i sistemi di controllo dei treni come l'ETCS. In particolare, l'attenzione si è concentrata sul personale di locomotiva e sull'impatto diretto con le novità digitali. Anche se il personale di locomotiva potrà contribuire sempre meno alla risoluzione dei nuovi problemi. Vengono infatti costantemente implementate nuove norme,

specifiche e progetti isolati che portano con sé un nuovo potenziale di conflitto.

È sempre più evidente che per molti aspetti sta accadendo ciò che avevamo annunciato e che temevamo. A risentirne sono la stabilità operativa e la soddisfazione del personale. Tutti ormai sono consapevoli che anche i costi inevitabilmente aumentano.

Una cosa è chiara: tutti i nuovi sistemi digitali sono, nella migliore dei casi, dei supporti o una guida in cabina. La responsabilità della corsa è in costante aumento e spetterà al macchinista ancora per molto tempo. E, di conseguenza, anche la competenza se e come un treno deve circolare o meno.

Se perfino i più ardenti sostenitori di una ferrovia automatizzata, e possibilmente senza personale, nel frattempo dichiarano pubblicamente che "le ultime versioni dell'ETCS porteranno a grandi perdite di tempo di percorrenza e silureranno il nostro sistema ferroviario", allora siamo grati per questa conferma (Thomas Küchler, CEO SOB AG / NZZ 08.03.2024). Attualmente i tempi di percorrenza si sono allungati in modo significativo non solo in Svizzera, ma anche in direzione di Monaco e dell'Italia. Un bilancio davvero vergognoso. La pianificazione dell'offerta dell'UFT conferma questa tendenza anche in Svizzera. Nonostante le moderne infrastrutture e il materiale rotabile di ultima generazione, non è più possibile mantenere i precedenti tempi di percorrenza.

E quando il direttore uscente dell'UFT accusa pubblicamente le FFS di tendere sempre e solo la mano, questo denota delle tendenze malsane. Beninteso, è l'UFT che ha l'obbligo di vigilanza e che aggiudica i mezzi finanziari. Magari si tratta di scaricare le eventuali responsabilità prima del tempo. I costi per l'aumento delle norme e del personale sono destinati ad aumentare.

Se si deve credere ai comunicati stampa al riguardo, i treni sono più pieni che mai. Questo dovrebbe riempire anche le buste paga di chi ci lavora. Il personale

che lavora di notte e nei fine settimana, in particolare, attende da tempo una compensazione tangibile per lo stress di questi orari di lavoro poco attraenti. In questo contesto, le soluzioni digitali sono ancora carenti e risolvono i problemi solo superficialmente. Nessuno mette in discussione il lavoro svolto in cabina, la responsabilità sempre maggiore e la flessibilità in costante aumento del personale che, pertanto, deve essere compensato. E poiché non possiamo condividere i frutti del nuovo mondo del lavoro, non resta che il denaro. Non siamo solo noi a dirlo, ma anche il mercato e la realtà.

Allo stesso tempo, le nuove generazioni che si uniscono a noi hanno un nuovo concetto del lavoro e del tempo libero. Con dei piani di servizio rigidi, un aumento del lavoro notturno e nei fine settimana e dei turni sempre più monotoni, le ferrovie non hanno decisamente delle buone carte in mano.

Come mi aveva detto un dirigente di una ferrovia svizzera: "Non abbiamo bisogno di soluzioni digitali tra 10 anni, bensì di personale di locomotiva sufficiente tra 5 anni per l'esercizio quotidiano". Su questo eravamo d'accordo.

Una cosa che mi sta particolarmente a cuore è migliorare il posto di lavoro del personale di locomotiva. Purtroppo le cabine di guida dei nuovi veicoli non portano solo dei miglioramenti. Presso FFS Traffico viaggiatori siamo però riusciti a far sì che in futuro venga installata un'alternativa ergonomica all'attivazione del pedale dell'uomo morto. Questo intervento a favore del personale di locomotiva ne vale veramente la pena.

Il vostro presidente

Hubert Giger

66a Assemblea generale del VSLF a Friburgo FR

Il 16 marzo 2024 si è svolta a Friburgo la 66a Assemblea generale del VSLF per l'esercizio 2023. All'evento hanno partecipato 208 persone, di cui 158 membri del sindacato. In qualità di rappresentante della sezione ospitante, la Svizzera romanda, Alain Nydegger del comitato organizzatore ha dato il benvenuto ai partecipanti.

Al mattino, durante la parte ufficiale dell'incontro, sono intervenuti cinque relatori.

Dopo alcuni anni, la posizione di responsabile di Traffico merci FFS è ora ricoperta da Alexander Muhm. Ritene che uno degli obiettivi principali sia la revisione delle strategie. Nei prossimi anni il mercato svizzero del trasporto merci crescerà in modo esponenziale. I deficit sono ancora elevati, ma la Confederazione punta sul sistema del trasporto merci e sta facendo tutto il possibile per rafforzarlo. Non solo FFS Cargo, ma anche l'amministrazione, la politica e la clientela sono decisori importanti e sono corresponsabili del mantenimento di questo servizio. I vantaggi del trasporto merci su rotaia rispetto a quello su strada sono molteplici e sostenibili. "Dobbiamo investire": sono necessari dei partenariati a lungo termine che attualmente sono in fase di sviluppo. Il sistema della produzione ferroviaria deve essere analizzato a fondo e le strutture che conosciamo devono essere ripensate e rielaborate.

Nel suo intervento, Raoul Fassbind, membro di comitato del VSLF, ha trattato la questione della paura, di come affrontarla e di cosa significhi o possa significare il coraggio nella società odierna e, in particolare, nel settore ferroviario. Ritene che il fatto di andare contro le convenzioni e le norme e cercare delle alternative rappresenti un approccio importante. Ci sono molte cose irrazionali nella vita lavorativa di tutti i giorni, ad esempio nell'ambito della sicurezza: "L'UFT vigila sulla sorveglianza". Tuttavia, sono necessarie anche conoscenze e competenze specialistiche. Com'è possibile che quello che una volta era considerato un lavoro da sogno nel giro di pochi anni si sia distanziato così tanto dal concetto di "professione ideale"? La spinta all'ottimizzazione e al controllo: si generano costi per risparmiare sui costi, ma prima o poi non ci sono più margini di manovra. Occorre porre rimedio a situazioni come la mancanza di apprezzamento e il calo di attrattiva della professione. Ci si dovrebbe trattare con rispetto reciproco, invece di perderci nel dibattito di genere.

Matthieu Jotterand, presidente della sezione di Ginevra, ha sottolineato che la

Svizzera occidentale ha dormito negli ultimi anni e ora si sta svegliando. Il trasporto ferroviario sta crescendo, l'offerta deve essere ampliata, ma il lavoro resta essenzialmente lo stesso; è il personale di base quello maggiormente toccato da questi sviluppi. La grave carenza di personale richiede un miglioramento delle condizioni di lavoro. "Un adeguamento del lavoro notturno è possibile e necessario". La pianificazione dei servizi avviene senza tener conto dei bisogni fisiologici; in futuro la tutela della salute dovrà avere una priorità maggiore. È ora che anche i dipendenti possano approfittare di parte dei benefici della digitalizzazione.

Hubert Giger, presidente del VSLF, ha ricordato l'imminente 150° giubileo del VSLF. In soli 16 anni il sindacato ha più che raddoppiato il numero dei propri membri. Le ferrovie sognano un orario flessibile, che a sua volta presuppone del personale flessibile. Se le eventuali fasce orarie di 12 ore poi comportassero un orario di lavoro di 12 ore, il VSLF sarebbe ben contento di sostenere questi sforzi. "Chi tardi arriva, male alloggia": questo vale anche per le aziende stesse, se non riescono a reclutare un numero sufficiente di nuove leve. La digitalizzazione offre diverse sfide e opportunità: l'ETCS, ad esempio, rallenta il personale di locomotiva, mentre il pragmatico programma vPro lo supporta e lo aiuta. Durante la sua relazione è stato visualizzato l'orario attuale di un treno e le informazioni vPro potevano essere seguite in tempo reale. Le ferrovie hanno assolutamente bisogno di personale motivato, di prescrizioni logiche e di una solida tecnologia. Lo scambio è alla base di un partenariato sociale funzionante, ed è per questo che la presenza dei numerosi ospiti intervenuti all'Assemblea generale è particolarmente apprezzata.

Albert Rösti, Consigliere federale e Capo del DATEC, con la sua presenza ha mostrato il suo apprezzamento nei confronti del personale di locomotiva. Ha sottolineato che, nel suo lavoro quotidiano, questo comporta un'enorme responsabilità. Ritene che le ferrovie svizzere funzionino e che i paesi limitrofi dovrebbero seguirne l'esempio. La carenza di manodopera qualificata è una delle maggiori sfide dei prossimi anni, e uno dei modi

per affrontarla è anche assumendo più donne. La digitalizzazione sta effettivamente creando dei problemi, e non solo in ambito ferroviario, ma rappresenta anche il futuro. Ma questo non significa che la professione del macchinista presto sarà a rischio. Altre sfide sono la disponibilità di energia e l'apertura del traffico ferroviario internazionale. Si punta ad un'apertura parziale; a questo proposito si auspica il sostegno del VSLF.

Albert Rösti ha ricevuto in dono dal VSLF una balise ETCS. Il sindacato gli ha inoltre preparato e consegnato un dossier completo sull'ETCS, disponibile anche in versione elettronica sulla homepage (VSLF - AG 2023 Fribourg).

L'atmosfera durante l'assemblea è stata particolarmente cordiale e positiva.

La parte interna dell'assemblea è stata condotta con grande competenza dal presidente del giorno Patrik Fux, della sezione della Svizzera centrale. I rapporti annuali della direzione e del cassiere sono stati approvati e al comitato del VSLF è stato dato scarico all'unanimità.

In occasione dell'assemblea sono stati presentati i seguenti nuovi funzionari del VSLF:

- Stefan Gall, art director del VSLF, sezione Svizzera orientale
- Rahel Wyss, coordinatrice della comunicazione KoKo, sezione Svizzera orientale
- Manuel Bär, coordinatore della comunicazione KoKo 2, sezione Svizzera orientale
- Eric Guex, coordinatore AG, sezione di Berna

Sono state illustrate le mozioni approvate in occasione dell'AG 2022 (25 marzo 2023, Burgdorf) ed è stato presentato il loro stato attuale di attuazione.

Sono state trattate quattro mozioni:

Mozione 1:

Per giorni di preparazione per l'esame periodico
La mozione è stata approvata quasi all'unanimità.

Mozione 2:

Mozione per ottimizzare il coordinamento e la comunicazione tra gli uffici di pianificazione di FFS V (PP-BP-ZFR) e il personale di locomotiva
La mozione è stata approvata a larga maggioranza.

Mozione 3:

Integrare le indennità regionali, le indennità per l'estero e le indennità notturne e domenicali nelle trattative salariali
La mozione è stata approvata quasi all'unanimità.

Mozione 4:

Per una fine del servizio alle ore 20:00 prima dei giorni liberi
La mozione è stata ritirata dopo un'ampia discussione e non è stata messa ai voti.

Beda Breu, sezione Svizzera orientale, è stato eletto all'unanimità nel comitato come rappresentante di Cargo 2.

Raoul Fassbind e Tobias Früh sono stati riconfermati come membri del comitato, e Jürg Meier come membro della CRGC.

Anita Rutz, Ticino, è stata ricordata per i suoi 40 anni di attività di traduttrice per il VSLF.

Anche Gaby Fischer della sezione della Svizzera orientale è stata omaggiata per i suoi quattro anni di impegno nell'ambito della formazione del VSLF, come pure per i suoi diversi anni in veste di relatrice ai seminari.

Sono stati nominati membri onorari ai sensi dell'art. 10.4 dello Statuto del VSLF (45 anni di appartenenza al VSLF):

- Urs Aeschlimann, sezione di Basilea, entrato a far parte del VSLF il 01.09.1978
- Kurt Hoppe, sezione di Basilea, entrato a far parte del VSLF il 01.01.1979
- Walter Küng, sezione Svizzera orientale, entrato a far parte del VSLF il 01.05.1978
- Heinz Keller, sezione Svizzera orientale, entrato a far parte del VSLF il 01.08.1978
- Jean-Paul Brasey, sezione Romandia, entrato a far parte del VSLF il 01.07.1978
- Eros Risi, sezione Ticino, entrato a far parte del VSLF il 01.08.1978

La prossima AG del VSLF verrà organizzata dalla sezione della Svizzera orientale e si terrà il 15.03.2025 a Zurigo.

Al programma serale hanno preso parte circa 120 membri e i loro partner. L'atmosfera durante l'ottima cena era molto piacevole e si è discusso di argomenti vicini e lontani dalla ferrovia. ➔



Discorso di Alexander Muhm

Responsabile traffico merci dal 2023

Cari presenti,
Stimate macchiniste e stimati macchinisti,
Nel 2023 ho assunto la carica di responsabile del traffico merci delle FFS, una posizione che non era stata occupata per diversi anni. Fin dall'inizio ho vissuto dei momenti alquanto turbolenti. Per prima cosa, siamo rimasti scioccati dall'incidente nella galleria di base del Gottardo. Nonostante tutto siamo stati fortunati, perché nessuno è rimasto ferito. Non è successo nulla al macchinista e tutti hanno lavorato duramente per gestire la crisi il più rapidamente possibile. Ci siamo riusciti, la situazione è sotto controllo.

Purtroppo, nel giro di poco tempo sono successi tre incidenti molto gravi, uno dei quali fatale. E questo proprio a fine anno, quando speravamo di avere qualche giorno di tranquillità. Questi tragici incidenti ci fanno capire quanti pericoli siano sempre in agguato in un sistema ferroviario. Quando velocità e peso si combinano, il potenziale di incidenti è molto alto e la sicurezza è tanto più importante, ciò che è alla base del nostro lavoro. Per questo dobbiamo e vogliamo dare la priorità a questo settore e nei

prossimi mesi lo faremo. Quando si verificano questi incidenti - e succedono, non possiamo mai evitarli del tutto - dobbiamo assicurarci che le conseguenze siano ridotte al minimo.

Ma facciamo un altro passo indietro. Cosa è successo in termini normativi? Diverse cose! Ci è voluto molto tempo prima che la direzione del Gruppo FFS venisse ampliata e venisse nominato un responsabile del traffico merci. Tutto ciò è avvenuto per un motivo preciso. Infatti, i nuovi obiettivi del Consiglio federale annunciati nel 2024 prevedono una distinzione della divisione Traffico merci in due ambiti di attività. Il primo ambito è il settore svizzero, quindi soprattutto il trasporto in carri completi isolati (TCCI) con le sue elevate perdite, mentre il secondo è il trasporto internazionale, rispettivamente il traffico di transito attraverso la Svizzera. Anche se per motivi congiunturali al momento è leggermente in crisi, questo secondo ambito sta funzionando bene. Qui, di solito, registriamo profitti molto ridotti. Certo, al momento non molto.

C'è molto movimento nel settore TCCI, che rappresenta il 60% del mercato svizzero. Condividiamo le previsioni dell'Uf-

ficio federale dello sviluppo territoriale ARE, secondo cui il mercato crescerà entro il 2050. Questa previsione si basa su due fattori: la crescita demografica (con un aumento di due milioni di persone) e la relativa crescita economica. Si suppone che il consumo aumenterà e quindi anche il traffico, con un aumento stimato



del 30% circa. Cosa significa questo per il trasporto merci? FFS Cargo SA, che opera principalmente sul mercato nazionale, è gravata da circa 1,3 miliardi di debiti. Negli ultimi dieci anni non è riuscita a investire i circa due miliardi di franchi necessari per la manutenzione del materiale rotabile. Negli ultimi cinque anni ha subito due deprezzamenti, ogni volta per un importo di circa 200 milioni, e ha un deficit strutturale di 80 milioni, che salirà a circa 120 milioni se non si interviene. Quando il responsabile delle finanze me lo ha comunicato qualche mese fa, gli ho risposto: "Così depositiamo il bilancio". Lui ha replicato: "Giusto! Eri attento alle lezioni di economia!". Ma in questo caso è diverso: attualmente è in corso una discussione politica e una proposta del Consiglio federale per trasformare il sistema e preservare il TCCI in Svizzera. Il TCCI trasporta ogni giorno circa 95.000 tonnellate di merci attraverso la Svizzera. Se questo sistema venisse semplicemente sospeso, l'approvvigionamento nazionale sarebbe a rischio o sarebbe completamente diverso. Avremmo bisogno di 8.500 trasporti su strada in più al giorno. La cosa non è quindi realistica e occorre trasformare il sistema in modo che adempia al suo mandato di trasporto senza accumulare perdite. Ed è qui che siamo in conflitto con i politici, l'amministrazione e i nostri clienti. Il problema principale siamo noi. Dobbiamo cambiare, ripensare al modo in

cui vogliamo produrre in futuro. L'amministrazione, i clienti e i politici non possono chiarirlo al posto nostro, siamo noi a doverci pensare. Tuttavia, abbiamo bisogno che i politici e i nostri clienti sostengano il processo per poterlo realizzare. Vuol dire che finora si è fatto un cattivo lavoro? No, per niente! Siamo riusciti a risparmiare il 20% dei costi negli ultimi dieci anni. Ma purtroppo abbiamo anche perso il 30% dei quantitativi, ciò che ha un peso maggiore rispetto ai risparmi.

Quali sono i vantaggi a lungo termine del sistema di trasporto ferroviario? Ci sarebbe il vantaggio del CO2. Probabilmente questo vantaggio si ridurrà quando avremo i camion elettrici, ma l'efficienza energetica rimane. Il rotolamento acciaio su acciaio è molto migliore rispetto alla gomma sull'asfalto. Un altro vantaggio è la capacità: un treno può sostituire fino a 50 camion. Dopotutto, i camionisti non piovono dal cielo e, come in molti altri settori, la carenza di personale si fa sentire anche nel trasporto su ruote. È uno dei maggiori problemi in Europa. Un altro punto a favore è la sicurezza. Naturalmente se succede un incidente, come nel Gottardo, le conseguenze sono altrettanto gravi. Ma per fortuna ne succedono relativamente pochi, e continuiamo a fare tutto il possibile per evitarli.

Quali sono dunque i passi concreti verso la trasformazione? Il dibattito politico sulla modifica della legge sul trasporto merci, che verrà avviata in Parlamento a partire da aprile, è molto importante. Si tratta, tra l'altro, di finanziare il TCCI, permettendo - se andrà in porto, come spero - di coprire una parte del deficit, di armonizzare moderatamente il rapporto costi/prezzi e di investire nuovamente. Infatti non c'è modo di evitarlo: dobbiamo investire per poter tornare a produrre in modo efficiente e affidabile.

La trasformazione si basa su tre elementi. In primo luogo, le partnership con i nostri clienti. Abbiamo bisogno di clienti che vogliano investire nel nostro sistema

e impegnarsi con noi a lungo termine. In altre parole, non solo nell'arco di un anno ma per almeno dieci anni. Vogliamo essere integrati nei flussi logistici dei nostri principali clienti. FFS Cargo SA ha una quindicina di clienti nel CTTI con cui realizza il 75% del fatturato. La rete si basa perlopiù su questi clienti. Questo significa però anche che non trasportiamo ogni tonnellata su rotaia, perché sotto una cer-



ta quantità ha più senso il trasporto su strada. Ci concentreremo sui segmenti di trasporto in cui la ferrovia può mostrare i suoi vantaggi. Le discussioni con i clienti sono già iniziate e, parallelamente al dibattito politico, avvieremo un secondo ciclo di colloqui.

Il secondo elemento della trasformazione è la rivalutazione della produzione ferroviaria. Ci sono molte inefficienze nel modo in cui produciamo attualmen-

te. Per aumentare l'efficienza della produzione dobbiamo pensare fuori dagli schemi e valutare ogni aspetto. Ciò significa, ad esempio, migliorare le rotazioni delle locomotive, concentrare meglio il lavoro, adattare le finestre operative, ecc. Cerchiamo anche di controllare quante stazioni di smistamento e di formazione sono necessarie e dove si trovano le giuste stazioni di ricevimento. Questo non significa che possiamo cambiare l'infrastruttura a breve termine; si tratta di un processo a lungo termine che prevede soprattutto delle ristrutturazioni, ma per il momento lavoriamo con quello che abbiamo.

Il terzo elemento è l'aspetto tecnologico. Innanzitutto, occorre colmare il deficit di investimenti. So bene che in questa sala ci sono sicuramente molti grandi fan della Re 420. Purtroppo, però, questa locomotiva ha una disponibilità tecnica che la porta a essere in riparazione per un quarto del tempo. Quando funzionano, funzionano, ma la percentuale di tempo in cui non sono disponibili è semplicemente troppo

alta, pari al 25%. In confronto, una locomotiva moderna è in manutenzione solo il 4% del tempo. Dobbiamo guardare in faccia la realtà e accettare che prima o poi le 420 verranno sostituite. Partendo da questo presupposto ci sono ovviamente altre possibilità di ottimizzazione, ad esempio con (a) l'impiego delle prove di frenatura automatiche nella rete notturna, (b) l'implementazione di una logica di monitoraggio digitale per il controllo del materiale rotabile, (c) la preparazione operativa dei treni, (d) l'impiego di locomotive di manovra telecomandate nelle stazioni di smistamento e (e) l'uso diffuso del radiocomando per i movimenti di manovra. Ma ci vorrà ancora un po' di tempo prima che tutto questo venga attuato. L'attenzione è rivolta alle tecnologie che possiamo introdurre nel sistema in tempi brevi, cioè entro il 2030.

Eccomi al termine del mio breve resoconto. Sono molto grato per ogni supporto e vorrei ringraziare le macchiniste e i macchinisti per l'eccellente collaborazione. Spero di poter scambiare qualche parola con voi durante il pranzo! 🍴



Discorso di

Raoul Fassbind

Comitato del VSLF

Stimati ospiti, care colleghe e cari colleghi,

Anch'io vorrei porgere a tutti voi un cordiale benvenuto alla nostra assemblea generale qui nella pittoresca Friburgo. Alcuni forse ricorderanno che il mio intervento dell'anno scorso era essenzialmente incentrato sul tema della paura e dei modelli di comportamento irrazionali che ne possono derivare. Adesso cercherò di riprendere questo filo conduttore e di trarne una possibile risposta. Per dare alla digitalizzazione ampio spazio, ho chiesto a ChatGPT come si può affrontare la paura. Nelle sue risposte ChatGPT parla di compostezza, fiducia in se stessi, accettazione e flessibilità. È interessante notare che queste sono tutte competenze chiave del personale di locomotiva.

Personalmente, e attenzione, questo sarà il filo conduttore di oggi, io cerco di affrontare le cose con un atteggiamento coraggioso. Allora, cos'è il coraggio? Il coraggio è la capacità di superare se stessi, di affrontare le sfide e di uscire dai consueti schemi di pensiero. Ci vuole coraggio per affrontare le proprie paure e andare avanti nonostante le incertezze, per mettere in discussione il percorso intrapreso e per rivalutare le situazioni abituali, per opporsi alle convenzioni e alle norme, ma anche per proporre delle alternative e sostenerle.

Nella nostra vita quotidiana e professionale, ci dobbiamo confrontare di continuo con delle situazioni irrazionali, illogiche e contraddittorie. Soprattutto nel complesso ambiente dell'esercizio ferroviario, ne siamo costantemente confrontati. Da un lato, le situazioni operative e i temi specialistici sono molto impegnativi, mentre dall'altro il livello dei requisiti di sicurezza è tra i più elevati.

Mentre pertanto cerchiamo di portare avanti quello che probabilmente è il sistema ferroviario più complesso e affidabile al mondo, siamo impauriti come dei cerbiatti di fronte a ogni eventuale imprevisto e facciamo tutto ciò che è in nostro potere per prevenirlo. Tuttavia, le norme, i processi e le specifiche che ne



derivano fanno sì che la qualità operativa ne risenta sempre di più.

Consentitemi una piccola digressione, forse obsoleta, sui reparti di sicurezza e sui loro presunti modelli di pensiero nell'esercizio ferroviario.

L'autorità investigativa svizzera SISI ha avuto modo di presentarsi in occasione dell'AG dello scorso anno; essa sottostà indirettamente al Consiglio federale ed è affiliata amministrativamente al DATEC. È un ente indipendente e si occupa principalmente di indagare sugli incidenti e elaborare delle raccomandazioni di intervento.

In generale, l'Ufficio federale dei trasporti emana le regole del gioco, ma in quanto autorità di vigilanza è ugualmente confrontato con la grande responsabilità che ne deriva. È pertanto diventato un meccanismo diffuso quello di incaricare le ferrovie stesse di elaborare i processi e le linee guida, ma anche di delegare il monitoraggio alle stesse. L'UFT si limita pertanto a monitorare solo la supervisione, ma può criticarla apertamente e attribuire colpe e responsabilità quasi a proprio piacimento.

Le ferrovie hanno quindi creato diversi reparti di sicurezza. Il Gruppo FFS, ad esempio, ma anche le numerose divisioni, gestiscono degli specifici apparati di sicurezza semi-indipendenti che provvedono ad analizzare gli incidenti e la loro gravità e, nel migliore dei casi, impartiscono anche delle istruzioni operative in collaborazione con i team di esperti.

Naturalmente, sempre in base alla specifica responsabilità e al potenziale di conflitto previsto. I casi più difficili vengono affidati al personale operativo con un grande know-how, affinché si trovino delle soluzioni adeguate alla specifica situazione.

Questo mi porta a chiedermi: cosa manca al personale operativo per non riuscire a riconoscere in modo adeguato le soluzioni meno conflittuali o più semplici? Non può essere una questione di know-how e nemmeno di autonomia. Si tratta di una mancanza di competenze gerarchiche, di mancanza di tempo per affrontare i problemi a lungo termine o forse il fatto che il suo livello di funzione nel sistema salariale è troppo basso?

Almeno si potrebbe garantire un livello di funzione più elevato, dal momento che si potrebbe risparmiare sui reparti di sicurezza che così diventerebbero superflui. Gli altri due punti richiederebbero probabilmente degli interventi troppo incisivi in termini di politica del personale. E, per finire, qualcuno poi dovrà comunque guidare il treno.

Basta con le polemiche, dov'ero rimasto? Ah sì, giusto, il coraggio.

La scorsa settimana, ad esempio, il CEO delle FFS Vincent Ducrot ha dato prova di coraggio quando ha criticato apertamente lo sviluppo e il finanziamento dei nuovi progetti ferroviari e il ruolo della politica. Che inizialmente abbia avuto paura delle sue parole coraggiose? Non ne sono sicuro, e forse non lo sapremo mai. Ma almeno sta cercando di difendersi da un meccanismo consolidato di lobbying e consenso sociale. Tanto di cappello.

Ha giustamente riconosciuto il legame tra una rete ferroviaria più estesa e l'aumento dei costi di manutenzione. Nelle sue argomentazioni ha però anche sostenuto l'eventualità di un traffico cadenzato più denso con molti treni aggiuntivi. Ma anche i treni di tanto in tanto si guastano e mettono a dura prova l'infrastruttura. Quindi anche qui c'è una correlazione tra più traffico e più manutenzione, ma questo sembra essere stato dimenticato. Può succedere.

Questo è un buon esempio di come il coraggio da solo non possa risolvere i problemi. Il complesso ambiente ferroviario, in particolare, richiede grandi competenze e grande lungimiranza. Le soluzioni semi-spontanee, come le costose nuove linee ferroviarie, sono piuttosto orienta-

te verso il fattore politico-ambientale del trasferimento del traffico. I nuovi concetti, come la cadenza ogni quarto d'ora in tutta la Svizzera proposta da Vincent Ducrot, possono sembrare allettanti, ma purtroppo si dimentica che negli ultimi trent'anni l'infrastruttura ferroviaria è stata concepita secondo il concetto di Ferrovia 2000.

Tutta l'infrastruttura, con le nuove linee, i nuovi scambi, i nuovi cambi di binario, la nuova segnaletica e i nuovi impianti delle stazioni, è stata concepita espressamente per il sistema nodale.

Adesso tutto questo dovrà essere stravolto completamente. Per una cadenza ogni

in discussione un concetto esistente e che funziona relativamente bene e proporre uno nuovo, che avrà carenze e priorità analoghe e non sarà nemmeno più conveniente?

Non sarebbe più coraggioso concentrarsi sul concetto attuale e accettare i limiti del sistema? O non sarebbe ancora più coraggioso mandare all'aria tutta questa mentalità manageriale e occupazionale e tornare a essere meno complicati e più focalizzati sul core business? Cercando quindi di tirare fuori il meglio dalla situazione attuale?

Non lo so, sto solo pensando ad alta voce, ma del resto non ha molta importanza

deve assumere delle responsabilità. Non appena eventualmente si rischia di compromettere una delle parti coinvolte; solo per paura di doversi giustificare. È forse chiedere troppo di pensare in modo non convenzionale e di mettere in discussione quello che c'è?

Solo una ventina di anni fa, i macchinisti di norma dovevano quasi essere costretti ad andare in pensione. Oggi invece i più anziani non vedono l'ora di andare in pensione, e prima ci vanno e meglio è. Molti giovani si assicurano una seconda fonte di reddito in grado di offrire una maggiore diversificazione, più tempo libero e più fine settimana liberi. Nella formazione interna, nell'infrastruttura,



quarto d'ora su tutto il territorio nazionale c'è pertanto nuovamente bisogno di nuove linee, di nuovi scambi, di nuovi cambi di binario, di una nuova segnaletica e di nuovi impianti delle stazioni. Allo stesso tempo, le «vecchie» nuove infrastrutture ovviamente continueranno a essere operative, ciò che a sua volta aumenterà i costi di manutenzione.

Già solo questa considerazione breve e superficiale dimostra che un sistema di trasporto ferroviario è molto più complesso di quanto si possa pensare. È dunque coraggioso mettere pubblicamente

quello che dico qui, a Berna ho ancora meno influenza del CEO delle FFS. Ma gli riconosco il merito di cercare almeno di mettere in discussione le attuali aberrazioni.

Noto anche che tanti altri approcci di soluzione non vengono perseguiti o, se sì, senza la dovuta fermezza. Mi accorgo che è molto facile occuparsi di certe problematiche, ma quando poi diventano complesse, è ancora più facile lasciar cadere tutto. Vedo anche che il coraggio vacilla rapidamente non appena bisogna prendere una posizione. Non appena ci si

nella pianificazione del personale e delle locomotive, nella programmazione, nella gestione o in altri settori. Si assiste inoltre a una maggiore fluttuazione di coloro che decidono di abbandonare la professione e di lasciare la ferrovia.

Da cosa dipende il fatto che in così pochi anni quello che era considerato un lavoro da sogno si è discostato così tanto dal concetto di professione ideale?

Ci si rende conto che non è solo il personale di locomotiva a essere interessato da questo cambiamento. Il problema riguarda

da anche il personale docente, i medici, il personale infermieristico e molte altre professioni che un tempo erano tradizionalmente tenute in grande considerazione. In fin dei conti, si tratta ancora di professioni fantastiche in prima linea e a diretto contatto con la gente. Sono importanti, rilevanti per il sistema e molto gratificanti.

Nel frattempo, si avvertono però un po' ovunque degli strani sintomi: nuove strutture di processo, standard più rigidi, margini di manovra più limitati, crescente pressione sui costi, pressione concorrenziale costruita e calo della considerazione sociale. Questo si riflette in un aumento della burocrazia, delle app e degli strumenti, nell'aumento dell'efficienza, della pseudo ergonomia, della mancanza di rispetto e nella necessità di ottimizzare a tutti i costi. E, naturalmente, sempre monitorati da un sistema di controlling totale. Introdotto e gestito da personale creato appositamente in settori professionali creati ad hoc, con scarsa familiarità con le effettive attività originali. Si generano pertanto costi per risparmiare sui costi, ma prima o poi non ci sono più margini di manovra.

E, per finire, ci si sorprende se sta diventando sempre più difficile reclutare gente motivata per quelle che erano delle professioni importanti ma anche logoranti, mentre le comode professioni amministrative e di consulenza ne sono letteralmente travolte.

Colgo l'occasione per ringraziare ancora una volta per la crescita decennale, ma non c'è ancora margine di miglioramento?

Le imprese sembrano rendersi conto che, a differenza degli impiegati d'ufficio, il personale di locomotiva non ha la possibilità di scegliere liberamente tra più datori di lavoro. Su questa carta della mancanza di concorrenza si è giocato a lungo, ma non porta a niente se solo un numero esiguo poi decide di intraprendere questa professione a lungo termine. Nel suo ruolo di partner sociale, il VSLF è più che disposto a contribuire a porre rimedio a questa situazione.

Soprattutto se si tiene conto del fatto che tutta l'attenzione è rivolta al personale di locomotiva che lavora in modo assolutamente perfetto. E questa non è un'esagerazione. Ogni minuto, se non addirittura ogni secondo del nostro lavoro giornaliero viene rilevato, registrato, assegnato, valutato e calcolato. Ogni nostra minima azione viene monitorata e la carente cul-

tura dell'errore fa sì che anche il più piccolo passo falso debba essere segnalato e giustificato. La paura di ritorsioni è più grande del sollievo di ricevere supporto e di evadere la questione.

Se quindi nelle tabelle Excel si figura di continuo solo come un potenziale oggetto di ottimizzazione e flessibilizzazione, se ogni minuto di spostamento porta a perdite calcolabili della produttività e si



viene visti solo come un fattore di costo e un rischio per la sicurezza, questo è indubbiamente sinonimo di mancanza di considerazione, diminuzione dell'attrattività e minore motivazione.

Si tratta di controbilanciare questi fattori negativi. Perché non provare con più soldi o meno ore di lavoro, così ci sarà più spazio di manovra per le misure di risparmio del controlling. E questo assicurerebbe anche una sicurezza del posto di lavoro per il controlling. Una soluzione win-win.

Tra l'altro, il totale dei salari del personale di locomotiva in realtà è piuttosto marginale se visto nel contesto generale di tutti i salari e delle spese operative

totali. Una sostanziale ottimizzazione permetterebbe di bilanciare rapidamente lo squilibrio tra l'eccedenza di personale amministrativo e la carenza di personale qualificato: siate coraggiosi, sono certo che funzionerà.

A proposito di coraggio, ci sono molti altri settori in cui un atteggiamento coraggioso, controcorrente e non concettualizzato potrebbe dare ottimi risultati.

Lo scorso autunno, ad esempio, il VSLF si è dovuto confrontare con una vergognosa lettera anonima di minacce contro una collega. Le sue competenze professionali, i suoi modelli di comportamento privato, la sua pianificazione familiare, la sua salute e le sue ambizioni professionali ne sono stati molto compromessi.

In linea di massima, il datore di lavoro propone delle misure come la segnalazione confidenziale o l'escalation tramite i superiori o HR. Noi abbiamo però deciso di affrontare la situazione apertamente all'interno di un grande commissione, con il consenso della persona interessata e in sua presenza. Anche se l'autore dell'ignobile lettera, la cui identità non ha ancora potuto essere appurata, non era presente, il sostegno e la grande indignazione generale ci hanno confermato che la coraggiosa decisione di affrontare apertamente la questione era la strada giusta. Il supporto alla collega è stato travolgente, l'indignazione autentica e giustificata.

Inizialmente, io ero piuttosto propenso a mettere a tacere l'accaduto e a non dare visibilità a questo misogino pieno di complessi. Ritenevo che il rischio che la situazione potesse sfuggire al controllo fosse troppo grande. Non sono stato coraggioso, ma sono stato smentito.

Un'altra situazione si è verificata qualche tempo fa nella Svizzera centrale, quando una collega ha dichiarato di sentirsi molestata da un collega di grado superiore per via dei suoi discorsi e delle sue domande intime, ma anche per via della sua tendenza a toccarle di continuo una spalla. La collega ha scelto il canale ufficiale. Attualmente lavorano ancora entrambi alle FFS, ma non più nel solito luogo di lavoro. Qual è stata la soluzione? Compromesso, negazione, dissimulazione, chiarimento? Il coraggio avrebbe aiutato in questa situazione? Se sì, in che modo? Non saprei dirlo con esattezza. Forse il coraggio di affrontare un episodio spiacevole in modo bilaterale o forse il coraggio di affrontare da soli una persona di grado superiore? Non credo. Suppongo

che la situazione sia degenerata perché come donna può essere molto difficile tirarsi fuori correttamente da una simile situazione.

Le influenze storiche sono troppo forti. Come donna, tradizionalmente sono cose che vanno accettate, qualsiasi altra reazione sarebbe eccessiva. L'atteggiamento di toccare una donna e poi spacciarlo per un gesto collegiale o un complimento è troppo radicato. E se ci si comporta allo stesso modo con un collega maschio, ci si ritrova invece tacciati di una presunta omosessualità.

Come potete vedere, si tratta di un vasto campo in cui distinguersi attraverso un approccio coraggioso. Oppure anche no. Non ci stiamo perdendo totalmente in questo dibattito sui generi? Quanto sciovinisti bisogna essere per credere che le quote rosa possano compensare secoli di negligenza e oppressione? Quanto si può essere ingenui per credere che una quota possa risolvere la carenza di manodopera qualificata? Anche perché questo non significa necessariamente riuscire realmente a trovare il personale adatto per i posti vacanti. Sempre che questo lusso si possa applicare anche alla luce dell'incredibile carenza di manodopera qualificata o, per l'appunto, dell'eccedenza di personale amministrativo.

Ma questo sottintende anche un ulteriore potenziale di conflitto tra coloro che sono apparentemente privilegiati e coloro che apparentemente vengono ignorati. Chiunque abbia già ricevuto una risposta generica da parte di HR a una domanda che è stata respinta, può immaginare quanto spazio di interpretazione ci sia.

Non sarebbe auspicabile creare un quadro generale armonioso, sociale, paritario, contemplativo, proficuo e sinergico? Chiamiamolo rispetto reciproco. Chiamiamole pari opportunità.

Tra l'altro, chi questo pomeriggio sarà presente alla parte interna dell'AG noterà che il comitato del VSLF è composto esclusivamente da uomini. Questo è un problema? No. Noi da un lato reclutiamo il nostro personale dal pool messo a disposizione dai datori di lavoro; dall'altro, non abbiamo bisogno di quote rosa perché non abbiamo né vogliamo delle presenze simboliche. Chi collabora con noi lo fa per il proprio know-how e la propria forza di carattere.

Tante grazie. ➔

Discorso di Matthieu Jotterand

Presidente della Sezione di Ginevra

Je Stimati ospiti,
Cari membri,

Mi rivolgo a voi in qualità di presidente della sezione ginevrina del VSLF, un cantone in cui il traffico ferroviario ha conosciuto un'enorme crescita negli ultimi anni, soprattutto grazie a un progetto di cui probabilmente tutti qui in un modo



o nell'altro hanno già sentito parlare, il «CEVA», che poi è diventato il Léman Express.

Nel settore ferroviario della Svizzera romana abbiamo dormito bene per tutta la seconda metà del XX secolo e ora stiamo avendo un brusco risveglio. Un risveglio poco piacevole, quando vediamo la montagna da scalare in termini di recupero ferroviario!

La linea Ginevra-Losanna, 60 km, ha assolutamente bisogno di essere raddoppiata e noi ci abbiamo messo un secolo per farlo a tratti, sebbene la lunghezza sia paragonabile alla tratta Rail 2000 Berna-Olten!

Lo sviluppo delle infrastrutture regionali

per il traffico merci e la necessaria accelerazione di alcuni tempi di percorrenza, per non parlare del delicato compito di ammodernare dei nodi ferroviari, trasformeranno la rete ferroviaria in un cantiere permanente.

Una cosa però è certa: la ferrovia è in piena crescita e non c'è dubbio che questa tendenza sia solo agli inizi, tenuto conto del necessario trasferimento modale dalla strada alla ferrovia che dovrà aver luogo nei prossimi decenni.

E lì in mezzo c'è il ferroviere! Anche se alcuni politici pensano che l'automazione risolverà tutto, noi siamo convinti che tutti i macchinisti qui presenti vedranno l'AVS prima dei treni autonomi!

Noi ferrovieri abbiamo quindi la fortuna di trovarci in un settore in piena espansione, in cui ci sarà tanto lavoro anche per i prossimi decenni. Un'opportunità tuttavia precaria, in quanto legata a una costante pressione sulle condizioni di lavoro.

Vorrei quindi spendere qualche parola sulle condizioni di lavoro, in particolare su quelle relative all'orario di lavoro, necessarie da un lato per mantenere il personale in azienda – e in buona salute! – e dall'altro, per garantire il ricambio generazionale.

In generale, il settore dei trasporti pubblici in Svizzera sta vivendo una grave e prolungata carenza di personale. Da diversi anni molte reti non riescono più a coprire tutti i servizi e tutte le corse, per non parlare di intere linee che vengono soppresse per mancanza di personale. Nel settore ferroviario la tensione sul personale è palpabile, anche se negli ultimi mesi si è un po' allentata. Le condizioni di lavoro «in loco», i salari leggermente più alti e l'aspetto appassionante del lavoro per una parte dei dipendenti permettono Infatti un reclutamento un po' più semplice che nel settore stradale. Malgrado ciò, negli ultimi anni dei treni hanno comunque dovuto essere soppressi e l'ampliamento dell'offerta ha dovuto essere rinviato per mancanza di sufficiente personale. Notiamo inoltre che le condizioni salariali durante la formazione hanno conosciuto un forte aumento,

a dimostrazione del fatto che le nuove generazioni non si nutrono (solo) del sogno ferroviario.

Dicevo "ampliamento dell'offerta"? Torniamo per un momento su questo aspetto. Nel traffico regionale, infatti, i committenti esercitano una forte pressione per aumentare le cadenze ed estendere le fasce orarie, soprattutto nelle aree urbane.

Prenderò l'esempio di Ginevra, ma queste tendenze si riscontrano anche altrove. Il Léman Express, inaugurato nel 2019, aveva un obiettivo a medio termine di trasportare 50.000 passeggeri al giorno. All'inizio del 2024, dopo soli cinque anni di attività, il numero è salito a... 80.000. I treni sono stracolmi e la domanda, soprattutto intorno a Ginevra, ma anche ad Annemasse e Annecy, riguarda tutti i giorni della settimana e tutte le ore del giorno.

Il canton Ginevra intende ampliare l'offerta introducendo dei treni ogni quarto d'ora fino a domenica sera compresa, anche nelle tratte meno centrali, mettendo a disposizione dei treni durante tutta la settimana, e anche di notte!

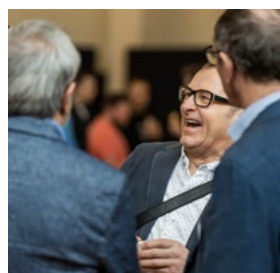
E lì in mezzo c'è il ferroviere!

Sia chiaro: in ferrovia il lavoro notturno è sempre esistito ed è parte integrante di questo settore di attività. Ci sono però diversi modi di lavorare di notte e degli adeguamenti sono possibili e anche necessari.

Tuttavia, soprattutto dall'inizio del secolo, il traffico notturno si è intensificato e i treni regionali in particolare circolano la sera tardi e la mattina presto, se non addirittura tutta la notte. I relativi turni di servizio sono concepiti in modo molto teorico e senza tenere conto dello stress che queste ore notturne comportano per il corpo umano.

Oggi lavorare a tempo parziale è diventato quasi la norma, a volte per scelta e spesso per costrizione, ciò che comporta una significativa riduzione del salario. Nel complesso, i modelli di lavoro sono estremamente rigidi e spetta al macchinista adattarsi.

La digitalizzazione è stata introdotta esclusivamente a vantaggio del datore di lavoro: infinite possibilità di cambiare i turni, controllo dell'orario di lavoro (e l'aumento di produttività reale o sperato che ne deriva). Tutto ciò che avrebbe potuto agevolare i dipendenti per beneficiare di orari individuali di lavoro più



adeguati è stato abbandonato o addirittura dimenticato fin dall'inizio.

Se si considera che questo sviluppo è avvenuto parallelamente all'evidenza scientifica che il lavoro notturno è un probabile agente cancerogeno, al pari del piombo, ad esempio, la tutela della salute dei dipendenti è indubbiamente un dovere che le imprese di trasporto ferroviario non stanno affatto rispettando.

A breve termine, questo è un problema per i dipendenti ma, a lungo termine, il problema si pone anche per tutto il sistema dei trasporti pubblici e di conseguenza anche per gli utenti. È quindi nell'interesse di tutti rendere queste professioni praticabili.

Oggi. Perché oggi in Svizzera non siamo in grado di fornire il 100% dell'offerta di trasporti pubblici necessaria in molte città, e con la partenza dei baby boomer è probabile che questo si ripercuota anche sulle principali imprese ferroviarie, dal momento che alcune compagnie regionali ne sono già colpite. Allo stesso modo, sebbene il contesto fosse decisamente particolare, le soppressioni di treni per mancanza di personale durante il Covid, anche nelle imprese più grandi, rimangono imperdonabili.

È arrivato il momento che anche chi lavora sul campo, coloro che svolgono un lavoro di produzione, gli operai, ricevano la loro parte dei vantaggi della «digitalizzazione». Prendiamo l'esempio degli orari di lavoro che, quando sono irregolari, rappresentano una parte significativa delle condizioni di lavoro.

I datori di lavoro hanno «digitalizzato» gli orari per poterli modificare a proprio piacimento. Per poter calcolare il tempo di lavoro al minuto. Per migliorare la produttività. Questo avrebbe potuto essere fatto anche per rendere certi orari più vivibili, per consentire delle rotazioni più adatte alle esigenze individuali. Ma finora non è successo niente.

Anche se gli orari di lavoro irregolari sono pesanti e meriterebbero una compensazione temporale maggiore di quella odierna, hanno anche i loro vantaggi, e resto fermamente convinto che sia assolutamente possibile che le imprese di trasporto ferroviario diventino, o ridiventino, dei datori di lavoro attraenti per i loro dipendenti attuali e futuri.

Un trasferimento modale che tenga conto del forte sviluppo dei trasporti pubblici sarà possibile solo a queste condizioni.

In vista del trasferimento modale, dobbiamo avere un sistema di trasporti solido, in cui i dipendenti apportino un valore aggiunto e non rappresentino un onere, il che sembra logico. Questo viene fatto? Non proprio, per non dire altro.

Mentre il macchinista viene pianificato praticamente al minuto e in ogni momento e geolocalizzato con precisione assoluta, un'altra parte dei dipendenti approfitta appieno degli effetti della digitalizzazione. Telelavoro, nuovi progetti «digitali» che hanno come unico fondamento questo aspetto e la sacrosanta innovazione e non i bisogni reali. Tutte persone che vengono pagate dagli utenti e dai contribuenti, senza che si possa valutare se contribuiscono realmente a far muovere i treni, in senso letterale o figurato, direttamente o indirettamente.

Tutte le aziende sviluppano i propri servizi, che si tratti di marketing, di «innovazione» che bastano a se stesse o ancora delle continue reinvenzioni della ruota. Se all'inizio del XX secolo la Svizzera ha statalizzato la sua ferrovia per creare un sistema solido che molti ci invidiavano, in questo inizio del XXI secolo stiamo per mandare tutto all'aria.

Dal momento che i soldi ancora non cadono dal cielo, si tratta di compensare le cose. E si torna subito alla carica con i macchinisti, le cui prestazioni sono calcolate al minuto: e se andassero ancora un po' più veloci? Perché sì, abbiamo un problema: si investono sempre più soldi nei trasporti pubblici, ma la loro quota modale è stagnante.

Sofferamoci un attimo sul proliferare delle imprese di trasporto ferroviario. Chi ne trae dei benefici? Gli utenti? No. I ferrovieri? Al contrario. I vari servizi citati precedentemente che così hanno ancora più programmi di tutti i generi, più marketing e altri concetti da inventare? Sì, dal momento che questi ultimi si sono moltiplicati. E così, invece di una gerarchia, ecco che ci sono tantissime gerarchie, dove ognuno ha la possibilità di trovare il proprio posto!

Chi ci rimette sono gli operatori sul campo e gli utenti. L'esercizio viene infatti frammentato per il piacere dei digitalizzatori e dei capi di ogni sorta e si sa che un esercizio frammentato perde inevitabilmente in efficienza e affidabilità. Eppure il tutto viene sostenuto politicamente – forse involontariamente – dal desiderio di creare artificialmente una concorrenza.

Artificialmente, perché? Perché, tutto sommato, la ferrovia non è molto interessante dal punto di vista economico, a maggior ragione se si tratta di un servizio pubblico destinato a essere cadenzato e a servire tutte le regioni del nostro paese.

Prendiamo la Svizzera romanda: le FFS hanno rinunciato a gran parte del traffico regionale, soprattutto nei cantoni Vallese, Neuchâtel e Friburgo. La produttività ne risente molto e non decolla, nonostante i numerosi sforzi compiuti dal personale. E si sa che quando i gruppi di personale sono piccoli, questa carenza può peggiorare molto più rapidamente. Bastano pochi alti e bassi nell'organico e un'azienda non è più in grado di fornire i propri servizi... a meno che uno pseudo «concorrente» non arrivi in suo soccorso. Prendiamo per esempio la BLS che presta del personale a RegionAlps.

Non è per ideologia politica che la ferrovia era stata statalizzata dai nostri antenati. Era per necessità economica, in maniera molto pragmatica. Per quanto tempo ancora ripeteremo gli errori degli albori della ferrovia? Per quanto tempo ancora ci permetteremo di buttare i soldi dalla finestra moltiplicando i servizi amministrativi? I contribuenti meritano un uso migliore del loro denaro!

La ferrovia è un sistema meraviglioso quando è semplice, affidabile, efficiente e solida, come la Svizzera ha saputo fare così bene nel secolo scorso. Sicuramente abbiamo ancora la possibilità di tornare a questi standard di qualità e di fare in modo che la popolazione sia nuovamente orgogliosa della propria ferrovia. Questo richiederà un cambiamento radicale e una rifocalizzazione sui ferroviari, non quelli che pretendono di esserlo negli articoli pubblicati su Intranet, ma quelli che sono quotidianamente sul campo.

Questo comporterà anche una rivalutazione di queste persone, sia in termini salariali che di indennità, ad esempio per il loro lavoro notturno citato prima, ma anche focalizzando tutto il sistema sull'importanza delle loro prestazioni.

Per parafrasare lo slogan «OneFFS», dovrebbe infatti esserci una sola ferrovia: quella dei ferrovieri in prima linea, a beneficio esclusivo di coloro che la utilizzano. ➔

Discorso di Hubert Giger

Presidente del VSLF

Egregio signor Consigliere federale Röstli.

Le diamo il nostro più cordiale benvenuto qui a Friburgo alla nostra assemblea generale e la ringraziamo per il suo interesse nei confronti del personale di locomotiva e del VSLF.

Abbiamo pensato a dove ci possono essere delle somiglianze e dei parallelismi tra di noi.

- Nella sua funzione, lei si deve confrontare spesso con dei terremoti politici, noi invece abbiamo gli scossoni dei treni Bombi.
- Lei è a capo del dipartimento, noi siamo a capo del treno. Noi macchinisti siamo sempre in prima linea.
- Lei guida da politico, noi elettricamente.
- Lei ha l'amministrazione sotto di sé, noi abbiamo questa amministrazione sopra di noi.

Il VSLF è stato fondato nel 1876 a Herzogenbuchsee come associazione professionale per il personale di locomotiva. Questo accadeva quasi 150 anni fa. Tra due anni festeggeremo pertanto il nostro 150° giubileo. Il processo di candidatura per gli sponsor interessati e motivati è appena stato aperto e non vediamo l'ora di ricevere offerte e idee.

Quella del macchinista è una professione con una lunga storia alle spalle. La nostra onorevole professione ha subito molti cambiamenti. Dal servizio con due persone a quello con una sola, dall'introduzione dei sistemi di sicurezza dei treni, dallo sviluppo delle locomotive a vapore alla trazione elettrica e alle macchine completamente digitali. Le novità non ci spaventano più così in fretta.

Oggi è inoltre assolutamente normale viaggiare completamente da soli su dei treni merci da 2.000 tonnellate o su dei treni passeggeri che possono trasportare fino a 1.000 persone. E per il momento questo non è destinato a cambiare.

Eppure il lavoro del macchinista è ancora sostanzialmente lo stesso di 150 anni fa. Quello che non è cambiato è il servizio irregolare, la grande responsabilità, il fatto di lavorare senza superiori e di

svolgere un'attività importante e appagante. Anche la vista del paesaggio, della natura e del paese in ogni momento del giorno e dell'anno è rimasta la stessa. Sempre che non si debba guidare sempre più spesso attraverso le lunghe e costose gallerie...

Oggi, sabato, il 31% dei macchinisti ha la giornata libera, anche se ieri alcuni di loro hanno lavorato fino a tarda notte. Questo significa che all'assemblea generale odierna potrebbe partecipare al massimo il 20% circa dei nostri membri. Si tratta di circa 500 macchinisti. Circa un terzo di loro è presente oggi. E questo in un sabato libero, che è molto prezioso per noi, le nostre famiglie e i nostri amici. Desidero ringraziare tutti i nostri colleghi per l'interesse nei confronti della nostra onorevole e solida associazione



professionale.

Il VSLF è neutrale dal punto di vista politico. Noi rappresentiamo la nostra professione e ogni membro può avere ed esprimere la propria opinione sulle condizioni quadro politiche. Come macchinisti saremmo sostanzialmente a favore dei trasporti pubblici ma, allo stesso tempo, per recarci al lavoro dobbiamo utilizzare la nostra auto, anche se tutto il tempo che possiamo incolonnati si ripercuote sul nostro tempo libero. Questo è soprattutto il caso quando le ferrovie obbligano i giovani macchinisti a coprire più depositi con la loro auto privata e a proprie spese. Di conseguenza, così facendo sosteniamo anche l'ampliamento delle strade. Questo esempio spiega il motivo della nostra neutralità politica.

Nella nostra associazione professionale ci sono varie opinioni e diversi modi di vedere le cose e questo è giusto e va bene così. Questo non ci impedisce di lavorare insieme per migliorare le condizioni

di lavoro del personale di locomotiva e di tutti i ferrovieri che lavorano in modo irregolare. Siamo organizzati sulla base dei principi democratici e offriamo un quadro vincolante.

Il VSLF nel frattempo è considerato un partner sociale affidabile, solido e competente. Noi non siamo necessariamente prevedibili, nel senso che riflettiamo le nostre opinioni e convinzioni e non ci lasciamo inquadrare in un determinato schema. La nostra indipendenza ci offre questa base che riteniamo molto importante.

Negoziemo noi stessi le nostre condizioni di lavoro e rappresentiamo pertanto i lavoratori nel vero senso della parola. Anno d'esercizio 2023

Eccovi alcuni dati sul rapporto del VSLF dello scorso anno d'esercizio, che tratteremo nel dettaglio questo pomeriggio.

In 16 anni, abbiamo più che raddoppiato il numero dei nostri membri, passando da 1.165 agli oltre 2.500 attuali.

Nello specifico, ad esempio, il numero dei membri della Thurbo SA è aumentato del 32% nel 2023. Nella sezione Ticino, il numero dei membri è aumentato del 23% ed è addirittura raddoppiato negli ultimi quattro anni. Questo successo della sezione Ticino e di TILO SA lo dobbiamo al nostro giovane presidente di sezione Pietro Pangallo e ai suoi colleghi. Questo risultato merita un grande applauso. Grazie Pietro.

Il comitato del VSLF lavora in modo eccellente e la cooperazione all'interno del team funziona molto bene. Tutte le funzioni sono affiancate da validi collaboratori e tutti i settori funzionano senza problemi. È un vero piacere. E, da nota-

re, a parte il centro mutazioni, sono tutti macchinisti attivi. Un sistema di milizia per eccellenza che si avvale del supporto dei nostri partner esterni. Grazie per il vostro sostegno.

Il VSLF attualmente rappresenta una buona metà del personale di locomotiva delle ferrovie a scartamento normale in Svizzera, mentre circa un quarto non è organizzato in un sindacato. Questo alto livello di organizzazione ci legittima a intervenire e a negoziare a nome del personale di locomotiva, e quindi a nostro favore. Svolgeremo questo compito di responsabilità anche in occasione delle previste trattative CCL con le FFS.

CCL / Trattative

Il VSLF è partner sociale di sette grandi ferrovie a scartamento normale in Svizzera e partecipa alle trattative sui contratti collettivi di lavoro (CCL).

È interessante notare che possiamo negoziare gli aumenti salariali annuali per tutte le imprese, ma non il salario effettivo del personale di locomotiva. Il livello salariale delle singole funzioni viene definito esclusivamente dalle imprese, almeno presso le FFS e la BLS. Questo significa che le imprese definiscono l'entità del salario per le specifiche attività.

Per le professioni specifiche nel settore ferroviario non esiste una media di settore su cui basarsi, poiché le poche imprese sono il settore stesso.

A nostro avviso, forse questo spiega anche perché i macchinisti non ricevono la retribuzione che spetterebbe loro. Dopo tutto, abbiamo ben 6 anni di formazione in totale, abbiamo grandi responsabilità e ampie conoscenze specialistiche, lavoriamo a turni irregolari, impariamo delle lingue straniere e corriamo sempre il rischio di perdere il lavoro per motivi di salute.

L'ammontare del salario del personale di locomotiva è praticamente irrilevante rispetto ai costi complessivi di un treno. Si pensi infatti ai costi del materiale rotabile, dell'infrastruttura, della manutenzione, dell'amministrazione e dell'innovazione.

Condizioni di lavoro

Solo perché non possiamo fare l'home office, solo perché non possiamo lavorare durante il tragitto di andata e ritorno dal lavoro, solo perché dobbiamo presentarci sul posto di lavoro al minuto esatto e

solo perché non possiamo pianificare il nostro lavoro da soli, non significa che vogliamo rinunciare a delle condizioni di lavoro moderne e attraenti. E nemmeno ad un'adeguata compensazione.

Cosa ha stabilito il Consiglio federale al punto 3.1 degli obiettivi strategici per la FFS SA? «Le FFS perseguono una politica del personale progressista e socialmente responsabile, offrono condizioni di lavoro attrattive che ne garantiscono la competitività e si impegnano ad adottare delle misure adeguate per garantire l'a conciliabilità tra lavoro e famiglia. Aumentano la quota di donne in azienda, in particolare nelle posizioni dirigenziali.» Se si equipara l'attrattività di una professione con la percentuale di donne, con circa il 6% di donne il personale di locomotiva effettivamente non è messo per niente bene. Questo solleva la questione del perché le donne in particolare dovrebbero essere incrementate, se non addirittura raddoppiate, soprattutto nelle posizioni dirigenziali.

Più importante è l'obiettivo «Misure per la conciliabilità tra lavoro e famiglia». Accogliamo con favore questa rivendicazione che il Consiglio federale ha rivolto alle FFS. Anche se questi obiettivi in realtà dovrebbero essere una cosa ovvia per delle aziende attrattive e sono una chiave importante per reclutare del personale valido e affidabile.

Il sogno delle ferrovie e delle infrastrutture di disporre di treni assolutamente flessibili, che non si muovano più secondo un orario fisso, è tutt'altro che svanito. La digitalizzazione dovrebbe renderlo possibile. Ne consegue il desiderio di disporre di personale altrettanto flessibile, vale a dire il personale di locomotiva. Se i treni circolano in modo flessibile, al personale non sarà più possibile assegnare un piano di servizio.

In futuro saranno i programmi di pianificazione digitale ad assegnare il lavoro al personale. Le abbreviazioni di questi programmi sono SOPRE, CAROS, RailCORE e IPP. Come per tutte le imprese federali, si tratta di rischiosi generatori di costi.

È sempre più evidente che il sistema IPP delle FFS finirà per assegnare al personale una fascia oraria anziché un orario di lavoro vincolante. Qui noi vediamo un grande potenziale di conflitto. Riteniamo infatti che non sia nostro compito quello di scavarcì la nostra fossa sociale per mancanza di competenze e vincoli digitali. Se una fascia oraria di 12 ore

automaticamente si traduce in 12 ore di lavoro, allora siamo d'accordo.

In linea di massima si può notare come la maggior parte dei sistemi di pianificazione si basino sul principio che "chi tardi arriva, male alloggia". Non sono queste le soluzioni economiche e sociali volte a ridurre al minimo la società a due classi nelle aziende. Se l'esercizio e le finanze dominano i parametri, non otterremo alcun progresso reale.

Abbiamo inoltre appreso che la legge sulla durata del lavoro (LDL), che in linea di massima è rimasta invariata dal 1971, verrà inasprita. Ricordiamo che questa legge prevede ancora una settimana di 6 giorni e 5 giorni liberi per ogni settimana di ferie.

Un adeguamento al passo con i tempi della LDL e della relativa ordinanza è atteso già da tempo. L'importante aumento del traffico notturno, il maggiore carico di lavoro, le velocità più elevate e i tempi di spostamento più lunghi sono degli argomenti più che legittimi.

E forse la legge dovrebbe essere semplicemente adattata alla realtà sociale. Anche se qualche funivia turistica potrebbe avere qualche piccolo problema in alcuni giorni dell'anno...

In occasione dell'incontro con il DATEC sul traffico viaggiatori internazionale, il VSLF ha proposto degli adeguamenti alla LDL, anche per garantire delle condizioni di parità per le imprese ferroviarie straniere e svizzere.

Il VSLF purtroppo non è rappresentato nella commissione LDL.

Nuove leve

Il detto "chi tardi arriva, male alloggia" si applica sempre più spesso anche al reclutamento di nuove macchiniste e macchinisti.

Al momento ci troviamo di fronte a una grande ondata di pensionamenti. Reclutare del personale per questa bella ma impegnativa professione non è facile e anche la lunga era dell'impiego al 100% è finita.

La nuova tendenza è che sempre più macchinisti abbandonano la cabina di guida per orientarsi verso i sempre più diffusi lavori d'ufficio. Si assicurano così una seconda fonte di reddito e lasciano un lavoro a turni che sta diventando sempre più monotono e stressante. E, spesso,



addirittura con un salario più alto. Se poi si aggiunge il fatto che le risorse umane non vengono assegnate correttamente ai treni per l'incompetenza dei reparti di pianificazione, le cose possono rapidamente mettersi male.

La Ferrovia retica RhB sta attualmente vivendo la sua Waterloo dei macchinisti, come le FFS nel 2019. I macchinisti vengono infatti ceduti in prestito alla RhB dalla BLS e da altre ferrovie. I macchinisti a quanto pare adesso sono diventati anche dei lavoratori interinali.

Sono tre i fattori che rendono questa professione attrattiva e sostenibile: il salario, la diversificazione e l'orario di lavoro. Per quanto riguarda la diversificazione e gli orari di lavoro si tratta di trovare del-



le soluzioni intelligenti. Ma queste non devono necessariamente essere di natura digitale.

Perché i macchinisti della BLS possono guidare i treni della RhB, mentre i macchinisti della SOB non possono viaggiare sui treni delle FFS e viceversa? Perché i

macchinisti Turbo non possono guidare i treni delle FFS e viceversa? E perché i macchinisti TILO non possono guidare i treni delle FFS e viceversa?

Per certi treni, l'impiego di personale di locomotiva misto sembra funzionare ogni giorno senza problema. Per la maggior parte dei treni non è invece possibile. Per principio. La risposta al perché non sia possibile è semplice: non si vuole. Dei posti di lavoro verrebbero cancellati e si indebolirebbe il proprio stesso potere. Se non offriamo ai nostri giovani colleghi più diversificazione con più tratte e più veicoli solo perché si vuole risparmiare qualche centesimo sulla formazione, ne pagheremo più tardi le conseguenze con una maggiore fluttuazione del personale. Grazie a una maggiore conoscenza delle tratte e dei veicoli, si ha automaticamente una maggiore flessibilità nella pianificazione del lavoro e, per il personale, una maggiore conciliabilità tra lavoro e famiglia, oltre a una maggiore stabilità e flessibilità nell'impiego del personale in caso di perturbazioni, chiusure di linee e lavori di costruzione.

Ad oggi, queste interrelazioni non vengono ancora capite. E non c'è nemmeno interesse a capirle. È un vero peccato, ma finché le risorse finanziarie saranno disponibili per questi doppioni ingiustificati, purtroppo non ci saranno progressi.

ETCS / digitalizzazione della ferrovia / accoppiamento automatico

Ingenti risorse finanziarie consentono inoltre all'industria ferroviaria di lavorare su diversi progetti digitali. Il tutto è approvato e in gran parte finanziato dall'UFT. Oggi non vogliamo addentrarci nella questione dei treni a guida autonoma, delle manovre automatiche e di altre visioni. Tutto il settore è sulla strada sbagliata. I tanti sistemi digitali non hanno risolto i problemi, ma solo creato delle

nuove interfacce e generato costi importanti. L'ETCS sta cominciando a ostacolare concretamente l'esercizio e sta generando costi nell'ordine di miliardi a due cifre. In realtà non possiamo permetterci nessuna delle due cose.

Signor Consigliere federale Rösti, abbiamo allestito per lei un dossier sull'ETCS che copre tutte le problematiche relative all'ETCS in Svizzera e in Europa. Con gli importi da capogiro che stiamo spendendo, siamo certi che troverà questa lettura interessante. Vorrei inoltre far notare che con l'accoppiamento automatico, che viene sovvenzionato con ingenti somme di denaro, si possono tranquillamente collegare direttamente i vagoni.

La prova dei freni deve comunque essere eseguita. A questo scopo si vorrebbe utilizzare un sistema digitale. L'elenco digitale dei carri permetterà di garantire che tutti i carri siano inclusi nella prova dei freni. Ed è proprio questo elenco digitale che ha causato a FFS Cargo gravi e sostanziali problemi di sicurezza. Questo è uno dei motivi per cui l'UFT voleva ritirare la licenza a FFS Cargo. Lo stesso ufficio federale che, a sua volta, funge anche da autorità di vigilanza.

Presso le ferrovie e anche presso FFS Cargo ci sono dei reparti ben strutturati che si occupano esclusivamente di sicurezza, qualità e ambiente. Sono proprio questi reparti che avrebbero il compito di evitare che ciò accada.

Da un lato, stiamo aumentando il livello di sicurezza dell'ETCS all'infinito e allo stesso tempo stiamo relativizzando altri aspetti, ad esempio la questione dei freni meccanici. Alcuni sistemi hanno un livello di sicurezza parificabile a quello delle centrali nucleari ma, allo stesso tempo, tutto dipende dall'inserimento dei dati corretti da parte del macchinista. Questi dati però provengono da sistemi inaffidabili, che corrispondono grosso modo alle previsioni del tempo per dopodomani. Se a ciò si aggiunge che gli standard di sicurezza del personale sono penalizzati da processi insensati, le cose si fanno pericolose. Gli stabilimenti della Boeing possono dire qualcosa al riguardo.

Se, come è successo a Zurigo un mese fa, alle tre del mattino si parte per Lucerna per il carnevale con un treno speciale vuoto perché i passeggeri non potevano entrare in stazione in quanto chiusa, questo è il risultato della ligia osservanza dei processi e della mancanza di buon senso. Questo non va bene.

Innovazione

Ma ci sono anche soluzioni digitali che sono davvero geniali. Una di queste è il

programma vPro sugli orari del personale di locomotiva.

È stato concepito da un macchinista in collaborazione con dei professionisti del settore operativo, dell'infrastruttura e dell'orario. Un progetto oneFFS. Probabilmente l'unico finora.

L'idea di base non è quella di cercare di gestire i treni dall'esterno mediante segnali, l'ETCS, il TMS o altri sistemi come in una ferrovia in miniatura. L'obiettivo non è nemmeno quello di raggiungere la flessibilità dell'orario. Al contrario.

Grazie all'esattezza e al rigoroso rispetto dell'orario da parte del macchinista, i treni circolano con maggiore precisione. Questo garantisce più stabilità, più prevedibilità, più treni e quindi più capacità. Se tutti i treni viaggiano puntualmente verso un nodo, logicamente la loro circolazione è migliore e più fluida. Essenziale è che finora il macchinista abbia viaggiato in un intervallo di minuti in base all'esperienza e alle perdite per arrotondamento.

Il macchinista può viaggiare molto meglio, ma per farlo ha bisogno delle informazioni necessarie in tempo reale. Questo finora non era così.

Con la visualizzazione della puntualità con + e - secondi, è possibile circolare al secondo e con la massima precisione.

La colonna della velocità vPRO consente al macchinista di guidare alla velocità media calcolata per una corsa in orario. In base all'esperienza, al profilo del percorso e ai fattori esterni.

Questo permette di risparmiare grandi quantità di energia e si traduce in una corsa più fluida e piacevole. Il macchinista ha la garanzia che il suo treno non sta circolando in anticipo o troppo in ritardo, ostacolando così un altro treno.

In questo modo si mettono al centro e si

sfruttano al meglio le persone e la loro esperienza. E si sfrutta anche il naturale istinto al gioco.

Il sistema purtroppo presenta due grandi svantaggi che non possono essere corretti: da un lato, il sistema funziona perfettamente e non richiede una lunga gestione. Dall'altro, non è costato quasi niente. È, per così dire, gratis.

Creare capacità, ottenere precisione e risparmiare energia in modo efficace, tutto in uno. E questo senza investire milioni o miliardi.

E attenzione, grazie a vPro ora siamo addirittura più puntuali rispetto ai giapponesi. E questo sia nel traffico merci misto che in quello suburbano e a lunga percorrenza. Questa è l'innovazione svizzera.

Conclusioni

Signor Consigliere federale Rösti, la ringraziamo per il suo interesse nei confronti del personale di locomotiva e del VSLF. Ogni anno alla nostra Assemblea generale partecipa un numero significativo di ospiti di tutti i livelli gerarchici, provenienti da tutte le imprese ferroviarie, dall'industria e da altri partner. Questo non è affatto scontato e lo consideriamo un grande apprezzamento nei confronti del personale di locomotiva.

L'apprezzamento da solo non risolve però i problemi. Ma il rispetto e la buona educazione sono sempre una buona base di partenza su cui costruire in modo costruttivo. Questo, in sintesi, è il partenariato sociale svizzero che noi promuoviamo.

Presso FFS Cargo International, due anni fa abbiamo sperimentato che, senza un accordo per un nuovo CCL, la parte datoriale semplicemente firmasse un nuovo CCL con le altre parti sociali. Questo magari è possibile dal punto di vista giuri-

dico, ma in termini di partenariato sociale e di imprenditorialità si tratta di una dichiarazione di fallimento. Il personale non lo interpreterà di certo come un apprezzamento per il proprio lavoro.

Qui si pone la questione di quali sono le nostre richieste e rivendicazioni nei confronti del nostro capo dipartimento del DATEC. È una bella domanda.

Vediamo molti giri a vuoto, il frequente limitarsi a guardare solo al proprio orticello e molti parallelismi inutili. Abbiamo sempre più prescrizioni, norme, regolamenti e raccomandazioni. E abbiamo un fabbisogno finanziario sempre più elevato per dei servizi che sono migliorati solo in minima parte.

L'automazione e la digitalizzazione non hanno mantenuto le promesse e ancora oggi non si vedono innovazioni rivoluzionarie, ma solo costi enormi, ricorrenti e non necessari.

La ferrovia costa un bel po' e porta molto all'economia. Ma il sistema è stato ampiamente inventato. Produrre un trasporto ferroviario valido e solido non è una cosa spettacolare ed è anche noiosa. Ma ha senso.

Purtroppo la ferrovia è diventata anche un terreno di gioco per ciò che una PMI non potrebbe mai permettersi. Non vediamo abbastanza spirito imprenditoriale nelle ferrovie. In fin dei conti, tutti coloro che devono prendere delle decisioni non sono i proprietari, ma solo dei dipendenti.

Dall'Ufficio federale dei trasporti ai consigli di amministrazione e alle direzioni generali, fino alla gerarchia, bisogna porsi nuovamente la domanda:

- porta qualcosa?
- ne abbiamo bisogno?
- o funzionerebbe anche senza?

Ciò di cui abbiamo bisogno è personale motivato, delle prescrizioni semplici e logiche e una tecnologia semplice, solida e sicura. Tutto il resto può essere tranquillamente smantellato.

Al momento non vedo alcuna possibilità di raggiungere questi obiettivi. Anzi. Forse tra cinque anni, quando tutti i concetti e le visioni avranno svelato i loro costi e problemi reali, per il VSLF potrebbe diventare interessante poter contribuire a trovare delle soluzioni grazie alle sue specifiche competenze. Noi restiamo a disposizione.

Come macchinisti, il nostro obiettivo è essere produttivi e garantire un buon livello. Qualsiasi sostegno è il benvenuto. Grazie per il suo interesse. ➡



Discorso del Consigliere federale Albert Rösti in occasione dell'Assemblea generale del VSLF

A capo dei trasporti pubblici

Berna, 16.03.2024 - Discorso del Consigliere federale Albert Rösti in occasione dell'Assemblea generale del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF), Friburgo, 16.03.2024

Fa fede il discorso orale

Egregio signor presidente, gentili macchiniste e cari macchinisti, cari aspiranti macchinisti, gentili signore, egregi signori,

È per me un grande piacere essere oggi alla vostra assemblea generale qui a Friburgo. Da più di un anno sono alla di-

Vorrei inoltre ringraziarvi per tutto quello che fate 24 ore su 24, sette giorni su sette. Affinché il sistema ferroviario funzioni, il personale deve essere presente in ogni momento del giorno e della notte. Anche questo sabato molti membri del vostro sindacato sono al lavoro.



rezione del Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

Per me è fondamentale potermi confrontare con i gruppi professionali che sono importanti per il mio dipartimento, proprio come lo siete voi. Io sarò anche a capo del DATEC, ma voi siete a capo dei treni, il che è molto più importante per i passeggeri.

In questa posizione impegnativa e di responsabilità, voi rappresentate inoltre un importante sensore di come vanno le cose nell'esercizio ferroviario, di cosa va bene e di dove ci sono invece dei problemi. Oggi desidero approfittare di questa vostra esperienza e dei vostri input!

Allo stesso tempo, desidero sottoporvi le tematiche che riguardano direttamente il VSLF e che ci tengono occupati nella Berna federale.

c'è ancora un grande potenziale! Oltre ai modelli a tempo parziale, anche dei modelli di formazione attraenti, l'innalzamento dei limiti di età, il potenziale di coloro che si reinseriscono a livello professionale, ma anche semplicemente l'impiego di materiale rotabile moderno possono contribuire a mantenere l'attrattiva della professione e a trovare personale sufficiente.

Nei suoi obiettivi strategici, il Consiglio federale chiede alle FFS di perseguire una politica del personale progressista e socialmente responsabile, di offrire delle condizioni di lavoro attraenti e di adottare delle misure adeguate per garantire la conciliabilità tra lavoro e famiglia. Esso verifica inoltre annualmente il raggiungimento di questi obiettivi. Spetta poi alle parti sociali definire i dettagli nel quadro dei contratti collettivi di lavoro. Anche io sono molto interessato a questo tema e lo scorso autunno ne ho discusso con il presidente del Politecnico federale di Zurigo, il professor Joël Mesot. L'ETH e il DATEC intendono rafforzare la loro collaborazione per far sì che ci sia abbastanza personale qualificato nelle professioni tecniche.

Le imprese ferroviarie, la Confederazione e voi, in quanto parti sociali, dovete continuare a collaborare in modo proficuo sul profilo professionale, sulla politica delle risorse umane e sulle condizioni di lavoro.

Un'altra sfida importante, come in molte altre professioni, è data dai cambiamenti tecnologici e dalla digitalizzazione. Ogni cambiamento rappresenta una sfida e comporta sia delle opportunità che dei rischi. Sia voi che noi dobbiamo riuscire a sottolinearne le opportunità.

La Confederazione è favorevole all'ulteriore sviluppo e digitalizzazione della ferrovia. Questo renderà la nostra ferrovia ancora più efficiente. Solo così la ferrovia potrà mantenere il suo posto e svilupparsi nel mondo moderno dei trasporti. Posso però capire perfettamente che i progetti per la guida autonoma e altri tool possano suscitare dei timori.

Promuovendo questi tool non vogliamo però rendere superflui i macchinisti, bensì sostenerli. I macchinisti saranno sempre necessari, tranne forse su singole tratte della metropolitana chiaramente definite. Non possiamo lasciar circolare i treni senza accompagnamento nel traffico misto attraverso il paese.

È fondamentale che il personale di loco-

motiva possa reagire e intervenire in caso di eventi imprevisti. Il personale è tenuto a segnalare regolarmente e in modo tempestivo la presenza di eventuali difetti e guasti alle autorità preposte. Gli specialisti delle imprese ferroviarie contano su di voi, stimate macchiniste e stimati macchinisti, sulla vostra esperienza e sulle vostre conoscenze specialistiche.

Un'altra sfida per il nostro paese, che



in quanto capo del DATEC mi sta particolarmente a cuore, riguarda anche il traffico ferroviario: garantire l'approvvigionamento energetico. Per il traffico ferroviario in tutta la Svizzera, ad esempio, sono necessari 6,822 milioni di chilowattora al giorno; questa energia deve essere disponibile 24 ore su 24, sette giorni su sette e deve essere disponibile in modo assolutamente affidabile.

La Svizzera ridurrà gradualmente l'u-

so di combustibili fossili. Per sostituirli, abbiamo pertanto bisogno di più elettricità in tempi brevi e, più precisamente, di quella proveniente da energie rinnovabili. La legge federale sulla sicurezza dell'approvvigionamento elettrico da fonti rinnovabili sostiene questo obiettivo. Voteremo su questa legge a giugno e il mio impegno a favore di questo progetto è totale.

Passo ora a un'altra sfida: l'Europa. Il mondo ferroviario svizzero non è un'isola. Noi siamo un paese di transito (ciò che vale anche per il traffico stradale), in particolare per il trasporto merci. I collegamenti ferroviari internazionali sono importanti sia per il turismo che per la piazza economica svizzera. I treni transfrontalieri consentono la mobilità dei pendolari attraverso i confini nazionali. Il sistema ferroviario svizzero fa parte del sistema ferroviario europeo e pertanto deve essere quanto più compatibile possibile.

I sistemi standardizzati europei di controllo, sicurezza e segnalamento (ERTMS o ETCS) sono ormai una realtà in Europa. La questione non è se vogliamo o meno questi sistemi, ma piuttosto come possiamo implementarli al meglio. Per raggiungere questo obiettivo, tutte le parti coinvolte dovrebbero remare nella stessa direzione.

I sistemi integrativi ai precedenti sistemi nazionali di controllo dei treni (ZUB, SIGNUM), preferibili secondo il VSLF, non sono compatibili con i sistemi europei e con il loro ulteriore sviluppo. Il vostro sindacato ha tuttavia fornito molti input importanti per l'introduzione dell'ETCS, grazie tante! Tra le altre cose, grazie ai vostri input è stato possibile adattare il sistema di controllo dei treni in modo

che l'esercizio possa funzionare in modo possibilmente ottimale.

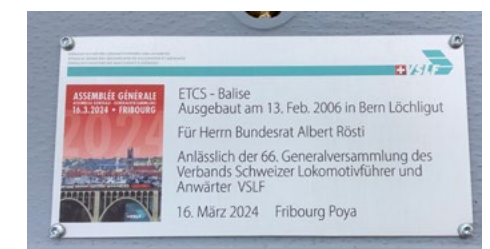
La progressiva armonizzazione della tecnologia e delle normative in ambito europeo riduce inoltre la complessità del lavoro quotidiano dei macchinisti. Quando si viaggia oltre i confini nazionali non è più necessario dover gestire due sistemi diversi. Nell'ambito dei negoziati in corso con l'UE, con la Commissione europea stiamo discutendo anche di un'apertura controllata del traffico ferroviario internazionale.

Il nostro paese in realtà si è già impegnato in questa apertura verso l'UE oltre 20 anni fa, con la conclusione dell'accordo sui trasporti terrestri. Nei colloqui preliminari in vista dei negoziati, il Consiglio federale ha già concordato con l'UE che il livello salariale e sociale svizzero dei macchinisti e del personale ferroviario in generale sarà tutelato in caso di apertura controllata del mercato.

Le parti sociali, compreso il VSLF, sono state e continueranno a essere coinvolte direttamente nella preparazione dei negoziati. Desidero esprimere i miei più sinceri ringraziamenti al VSLF per la costruttiva collaborazione nel processo di consultazione!

La Svizzera ha una densa rete ferroviaria e un orario ancora più denso. Le macchiniste e i macchinisti svolgono un ruolo centrale in questo complesso sistema di trasporti; sono essenziali per il sistema. La Confederazione vuole prendersi cura di questa categoria professionale e sostenerla nel suo sviluppo.

Grazie per tutto quello che fate ogni giorno! ➡



Breve intervista ad Albert Rösti per il LocoFolio

L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler in occasione dell'AG del VSLF del 16 marzo 2024.

LocoFolio: Signor Consigliere federale, grazie per averci onorato della sua presenza. Quali sono le sue impressioni sulla nostra riunione?

Albert Rösti: Le mie aspettative positive sono state confermate. Il fatto che così tante persone intervengano di sabato ad una riunione dimostra un forte senso di appartenenza. L'atmosfera è buona, rilassata e attenta. Ma si affrontano anche dei problemi per i quali il sindacato è alla ricerca di soluzioni.

LocoFolio: Da oggi guarderà alle cabine di guida con occhi diversi?

Albert Rösti: Prima devo leggere il regolamento... (e ride). Ho sempre guardato alle cabine di guida con rispetto. Le macchiniste e i macchinisti sono soli in cabina e, nonostante tutti i dispositivi tecnici di sicurezza, hanno sempre ancora un'enorme responsabilità. Questo è davvero impressionante.

LocoFolio: Fortunatamente siamo supportati dai nostri colleghi che lavorano dietro le quinte, ad esempio nelle centrali operative, nell'assistenza o nei servizi di costruzione. Lei ha ancora tempo per viaggiare in treno?

Albert Rösti: Sì, viaggiando in treno risparmio tempo. Per gli appuntamenti ufficiali, guardo sempre qual è il mezzo di trasporto più veloce. Se devo recarmi in una grande città, il treno è il mezzo più veloce e affidabile. Lontano dalle principali vie di comunicazione, di solito preferisco prendere l'auto. Viaggio spesso in treno per lavoro, ma al momento lo faccio un po' meno nel mio tempo libero.

LocoFolio: Che ruolo riveste la ferrovia per la Svizzera?

Albert Rösti: È assolutamente indispensabile per il nostro sistema dei trasporti. Il 12% circa nel trasporto passeggeri su rotaia può sembrare poco, ma senza di questo avremmo un problema enorme. Non solo per il traffico pendolare, ma anche per il turismo. La Svizzera, in quanto paese ferroviario, genera un'enorme catena di valore aggiunto.

LocoFolio: Quali sono le sue priorità



nella politica dei trasporti?

Albert Rösti: L'obiettivo è una combinazione ideale di tutti i mezzi di trasporto. A cominciare dal traffico lento, dal trasporto individuale motorizzato (TIM) e dal treno. Abbiamo importanti programmi di investimento sia nel settore stradale che ferroviario. Vorremmo inoltre aumentare ancora la percentuale di trasporto su rotaia. Alcuni criticano il fatto che questo non avvenga abbastanza velocemente. Con le attuali fasi di ampliamento, ci stiamo muovendo verso una maggiore capacità. Ciò che non ci porterà da nessuna parte è mettere invece i diversi vettori di mobilità gli uni contro gli altri.

LocoFolio: Ha mai desiderato diventare un macchinista?

Albert Rösti: No, stranamente no. Mi piace avere gente intorno a me. In cabina penso che mi sentirei troppo solo.

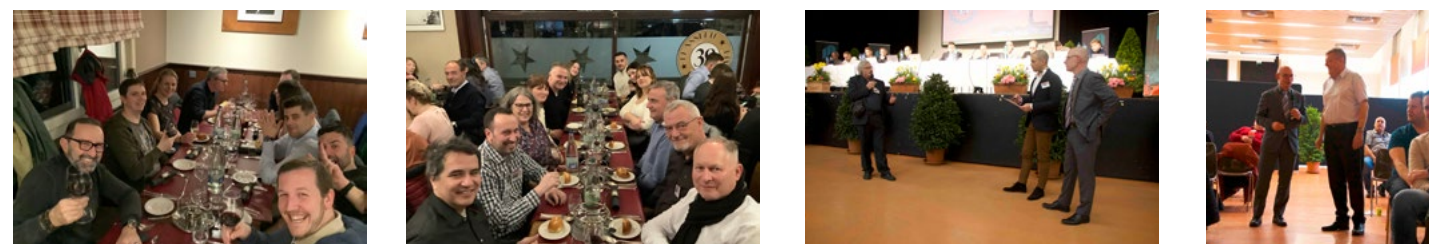
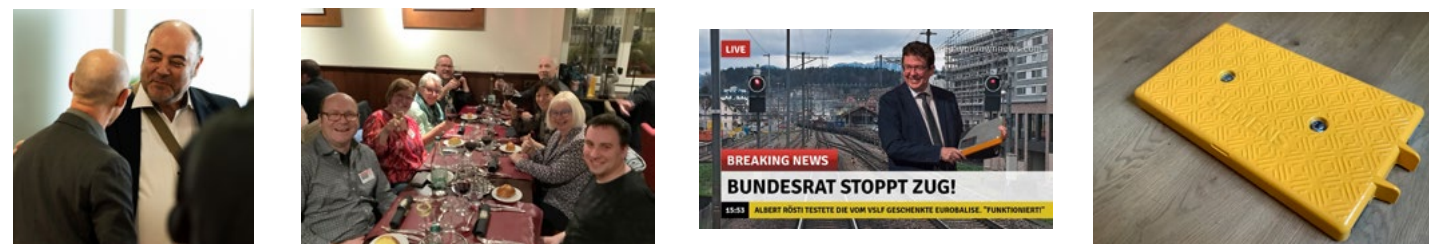
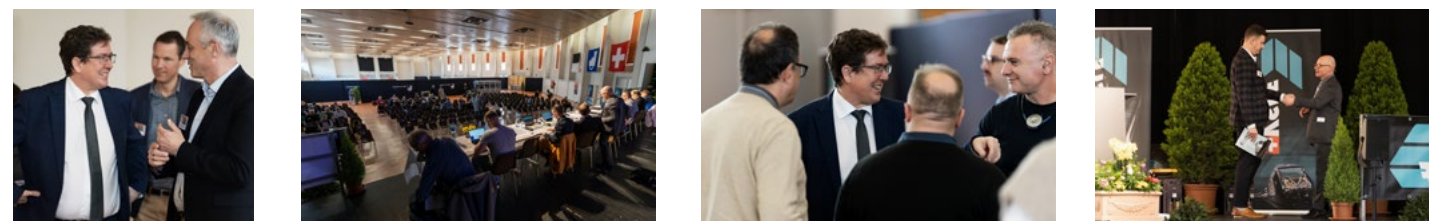
LocoFolio: C'è del vero in questo, molti macchinisti sono infatti dei lupi solitari. Ma è proprio questo che apprezzano del loro lavoro. Lei ha mai avuto un modellino ferroviario?

Albert Rösti: Sì, uno grande della Faller. Ce l'ho ancora.

LocoFolio: Cos'altro vorrebbe dire a noi macchinisti?

Albert Rösti: Non abbiate paura della digitalizzazione! Negli ultimi decenni, in molti settori si è temuto di dover ridurre il personale a causa degli sviluppi tecnologici. Ma nella maggior parte dei casi questo non si è verificato. Vorrei cogliere l'occasione per esprimervi ancora una volta tutta la mia stima e tutti i miei ringraziamenti.

LocoFolio: Tante grazie! ➡



Fotos pagine 8–25: Christoph Ziltener / Stefan Gall / Daniel Wächter



LETTERE ALLA REDAZIONE

Lettera alla redazione

Cari macchinisti e lettori del LocoFolio,

È risaputo che l'UFT vorrebbe una maggiore concorrenza e propone di aprire il mercato ferroviario per il trasporto passeggeri, ciò che probabilmente farà. È infatti l'UE a volerlo; in realtà noi non siamo membri dell'UE, ma non abbiamo comunque voce in capitolo.

La concorrenza tra le ferrovie statali FFS e le loro affiliate, BLS, SOB, ecc. è nata per compiacere il mondo della politica. Fantastico, da allora andiamo avanti e indietro in taxi in modo sempre più improduttivo e tutti si chiedono perché costi così tanto! Si dovrebbe risparmiare di nuovo anche sul personale di locomotiva, ma perché noi? Non si dovrebbe piuttosto risparmiare sulle tante persone che lavorano in home office dal lunedì al venerdì e che non possono documentare il lavoro che svolgono?

Ciò che ci aspetta terrà sicuramente i sindacati molto impegnati.

In base alle idee dell'UFT e dei suoi scagnozzi, adesso dovremmo chiedere un «contratto collettivo dichiarato di obbligatorietà generale». In altre parole, un CCL settoriale valido per tutta la Svizzera.



Foto: Martin Altmann

Quindi un CCL per tutti i macchinisti svizzeri, riflettiamo su questa idea. ➔

Un valido strumento

Caro team del LocoFolio,

Un commento sulla “protezione contro il sole” a pagina 50 del numero 2/2023. Perché il macchinista è partito da Buchs SG con il parabrezza così sporco? Una locomotiva (o una carrozza pilota) in quello stato resta ferma finché non viene garantita una corsa sicura con un parabrezza pulito. Se succede qualcosa, nessuno ti dice grazie...

Se la centrale di Olten non è in grado di correggere l'elenco dei carri di un treno RBL-Losanna Triage fino a Bienne, semplicemente il treno resta fermo a Bienne (il treno locomotiva ritorna alla RBL). Se nevicata e sulla Gäubahn i tergicristalli non funzionano più, il treno resta semplicemente fermo a Dänikon (corsa di servizio alla RBL). Se il sedile del macchinista è difettoso da tre giorni, la locomotiva va sostituita. Lo stesso vale se il riscaldamento del pannello di comando o il display della banda V sono difettosi. Il tutto con relativi ritardi dei treni. Punto e basta.

Questo non vuole essere un rimprovero nei confronti delle colleghe e dei colleghi; il macchinista è l'unico responsabile del “suo treno”. Se un altro macchinista prende in consegna il treno difettoso, anche lui se ne assume la responsabilità.

Per fare un buon lavoro ci vogliono dei validi strumenti! Purtroppo, i buoni strumenti sono sempre più difficili da trovare...

In quest'ottica, buona continuazione a tutti e saluti dalla RBL
Simon

Simon Ackermann ➔

Feedback sul LocoFolio 2023/2

Lettera alla redazione di Hans Baer

Anche questo numero è un vero bijou per la sua varietà di articoli, a partire dalla voce del presidente, dalle riflessioni sul “tempo”, fino all'ultima pagina. Gli interventi danno prova di grande competenza professionale e talento letterario: chapeau! Negli articoli vengono affrontati dei temi scottanti e - in vero stile VSLF - vengono proposte delle soluzioni oggettive; il partenariato sociale reciproco a cui si aspira è più che evidente.

L'omaggio a Stephan Gut non è solo magnifico e toccante, ma riporta alla mente anche tanti ricordi di belle esperienze che abbiamo condiviso con lui. La grande e palpabile partecipazione testimonia anche l'impronta sociale del VSLF. È però anche rassicurante vedere che, nonostante tutta la tristezza per questa grave perdita, i ranghi sembrano cominciare a serrarsi. Come esempio possiamo citare Stefan Gall che si è reso disponibile come nuovo responsabile del layout. Anche se ci sono parecchi interventi che meriterebbero di essere menzionati in modo specifico, vorrei commentare solo due rapporti, da “quasi insider” con una visione leggermente diversa. Desidero precisare che non intendo criticare i contributi degli autori, né sarei autorizzato a farlo; vorrei solo far luce sugli argomenti da una prospettiva diversa e magari contribuire così ad allargare gli orizzonti.

Il lavoro notturno è un probabile fattore cancerogeno (Matthieu Jotterand)
Ho letto questo articolo con grande interesse e posso sicuramente condividere le conclusioni e il punto di vista dell'autore. Tutta la mia carriera professionale come pilota di linea presso la Swissair (fino al 1999) consisteva anche nel lavoro a turni, su rotte a corto raggio per lo più dal mattino presto fino a tarda sera (più o meno simile allo spettro di intervento del deposito Rw negli anni precedenti), e su rotte a lungo raggio con uno spettro di intervento 24 ore su 24, spesso iniziando la sera con lunghi voli notturni o arrivando al mattino presto dopo voli notturni di diverse ore. Questa varietà

faceva semplicemente parte del nostro lavoro. Il fascino e l'ambiente di questo lavoro sono sempre stati per me fonte di grande motivazione. Questa motivazione è sempre stata sostenuta anche dal datore di lavoro con una pianificazione adeguata e il necessario rispetto. I salari e la regolamentazione delle spese erano all'avanguardia, non troppo rigide e comportavano uno sforzo minimo. Non avrei voluto altro.

Eravamo ovviamente consapevoli che il lavoro notturno non era necessariamente lo stile di vita più salutare e che poteva comportare problemi di salute, ma eravamo noi che avevamo scelto quella professione e ne eravamo “orgogliosi”, come del resto lo siete anche voi macchinisti. Posso capire benissimo i ragionamenti dell'autore. Viene però da chiedersi se non ci sia un problema altrove. Dov'è finita la motivazione che dovrebbe essere sostenuta e incoraggiata “dall'alto”? Il macchinista ubv di una volta è stato riconvertito in uno specialista che opera su pochi tipi di veicoli, con relativi piani di impiego “diversificati”; e lo stesso a quanto pare vale anche per una conoscenza approfondita delle tratte, anche se non molto tempo fa erano stati promessi dei miglioramenti. Anche la ripartizione della torta a livello svizzero tra diverse ITF (FFS, BLS, SOB, Turbo, ecc.) non contribuisce di certo alla flessibilità. L'impiego ubv, idealmente trasversale a quante più ITF possibili, sembra allettante e probabilmente sarebbe anche fattibile se solo lo si volesse. Qualsiasi sistema contabile adeguato sarebbe in grado di effettuare le assegnazioni necessarie. Attualmente, chi paga le conseguenze per le eventuali irregolarità è chi sta al fronte, nel vostro caso chi sta in cabina di guida. È più che comprensibile che di tanto in tanto vengano prese in considerazione delle misure simili allo sciopero. Queste azioni generalmente rischiano di creare solo dei perdenti da tutte le parti, sono economicamente controproducenti e, dal mio personale punto di vista come uno dei vostri tanti passeggeri, sono del tutto indesiderabili.

Sono fermamente convinto che il VSLF, non da ultimo grazie alle sue vaste competenze, sia perfettamente in grado di individuare delle valide soluzioni. Durante un periodo di stress, altrimenti è sufficiente attenersi in modo coerente alle direttive d'intervento esistenti.

Pericolosi parallelismi? (Raoul Fassbind)
Oltre alla mia attività come pilota di linea, quando facevo il militare ero anche un pilota di milizia nell'aeronautica militare, nella divisione di combattimento a terra. I nostri mezzi di lavoro erano i jet da combattimento come il DH-112 Venom e l'Hawker Hunter. In termini di profilo operativo, era spesso associato al volo basso e molto basso ad alta velocità. Ovviamente anch'io ho letto con grande preoccupazione l'esauritivo rapporto d'indagine sul tragico incidente della JU-52 nelle montagne grigionesi. Non c'è nulla da aggiungere sui minuziosi accertamenti effettuati, sono infatti riportati nel mandato. Sono le conclusioni a preoccupare di più. Non conoscevo personalmente i due piloti, ma presumo che i due ultrasessantenni si fossero lasciati alle spalle la fase di volo “Sturm und Drang” e che quella

sera volessero poi tornare a casa. Nonostante tutte le minuziose indagini, quello che è successo esattamente nel cockpit si basa in definitiva su delle supposizioni e difficilmente potrà essere accertato nei dettagli, soprattutto perché le due persone interessate non possono più dire la loro. Il fatto di etichettare i due piloti come dei “Rambo”, tanto più che avevano seguito un addestramento militare, denota una mancanza di basi serie ed è semplicemente di cattivo gusto. Il fatto che il rapporto sull'incidente - un documento ufficiale, dopotutto - affermi in maniera generica che l'addestramento di un pilota militare possa portare a non rispettare le regole riconosciute dell'aviazione e a correre rischi elevati è più che mai sorprendente, tocca anche me personalmente e, non da ultimo, solleva seri interrogativi su questa pubblicazione.

Se qui c'è qualcuno che deve essere ritenuto responsabile, sono proprio le autorità, i cui controlli sul velivolo, ormai vecchio, evidentemente non erano adeguati ed evidentemente non sono stati in grado di correggere i problemi nella gestione dell'aereo da parte dei piloti.

Parallelismo con la ferrovia: scontro frontale tra due treni a Granges-Marnand, il macchinista francese ferito mortalmente. Domanda: cosa è successo e come l'ha vissuto, perché è partito? C'erano probabilmente dei problemi in ambito amministrativo o della sicurezza. Anche lui non ha più potuto pronunciarsi; probabilmente anche lui voleva fare bene il suo lavoro, ma magari ha commesso un erro-

re che per finire l'ha portato a fare quella tragica fine. Pericolosi parallelismi! Auguro a tutto il VSLF tanto successo in tutti gli ambiti anche in futuro. Ancora una volta, questo LocoFolio si presenta come un fantastico biglietto da visita del VSLF, un sindacato dei macchinisti su cui poter contare. CHAPEAU!

Vi prego di continuare così, anche se spesso può essere difficile e logorante.

Uerikon, 30.1.2024
Hans Baer

Lettera alla redazione

Di Ruedi Renggli, macchinista in pensione

Stimatissimi colleghi,

Nell'ultimo LocoFolio avete reso omaggio all'indimenticato Stephan Gut con vari articoli. La sua perdita ci ha colpito tutti profondamente. “Con lui abbiamo perso un collega macchinista molto impegnato e di larghe vedute” (voce del presidente). “Nel 2000 Stephan si è attivato per mettere in piedi la comunità di interessi IG Loc. Insieme a Ruedi Renggli (allora nella LPV) e Beat Schumacher (transfair), ha cercato di unificare i tre sindacati e di assicurare una più forte rappresentanza degli interessi in un'unica associazione del personale di locomotiva” (omaggio a Stephan Gut da parte di Hubi). “Hans Baer 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” (nota della redazione alla lettera di commiato di Hans Baer).

La lettura di questi articoli nel LocoFolio 2/23, come pure dei temi chiave citati precedentemente, come per esempio “Gruppo di lavoro sulla frammentazione del personale di locomotiva”, “IG Loc”, ecc., mi hanno riportato alla mente molti ricordi piacevoli e gratificanti, ma anche alcune delusioni. Dopo essere stato attivo per oltre 20 anni nella LPV e aver deciso di diventare socio sostenitore del VSLF dopo la mia uscita dalla LPV, ho dovuto fare i conti con molte critiche, come quella di “sputare nel piatto in cui ho mangiato”. Questa critica mi ha fatto molto male, tanto più che non si conoscevano affatto i veri motivi della mia decisione. Lo spunto per trasmettervi, stimati colleghi, alcune informazioni circostanziate ma anche confidenziali ripercorrendo la mia lunga carriera professionale, mi

è venuto da un accenno nell'editoriale: "Retrospectiva dei tempi passati". Vi farò avere questa mia retrospettiva in un secondo momento, perché prima di tutto vorrei trasmettervi un messaggio di auguri, anche se in ritardo, per il nuovo anno e anche per ringraziare la redazione del LocoFolio per aver inserito nel LocoFolio 2/23 il mio articolo "Un ultimo saluto e un doloroso addio per il suo ultimo viaggio"; ne sono stato molto contento e anche onorato! Così anch'io ho potuto salutare Stephan nel suo LocoFolio con qualche parola in suo ricordo.

Nel LocoFolio 2/23, nell'articolo "In memoria di Stephan Gut" avete reso omaggio al suo impegno disinteressato e instancabile a favore del personale di locomotiva e all'eccezionale lavoro che ha sempre svolto con il massimo rispetto. In occasione di questo doloroso addio per l'ultimo viaggio di Stephan, avete dato prova anche di grande partecipazione personale e umanità. Con questa dimostrazione sincera (!) di sentimenti così intimi, avete dato prova di qualità manageriali straordinarie e avete cementato la grande fiducia che la base ripone in voi. Con la sua tragica e troppo precoce scomparsa, Stephan ha lasciato un segno duraturo e indelebile nel VSLF: apertura e onestà! Auspicio che il VSLF possa andare avanti seguendo questi valori e sarà senz'altro così, ne sono certo.

Adesso, a causa dei miei attuali problemi di vista, invece di dedicarmi alla lettura mi vedo costretto a passare il tempo davanti al mio PC e a guardare indietro ai tempi passati. Ci sono così tanti bei ricordi e esperienze meravigliose da condividere!

Anche se con un po' di ritardo, auguro a tutti voi tante belle cose e tanta salute per il 2024 che è già iniziato. Sono fermamente convinto che riuscirete a mantenere il VSLF sulla strada del successo grazie alla vostra forte coesione nel gestire il sindacato, alla vostra vasta esperienza e alla fiducia che avete costruito con la base.

I migliori auguri dalla gelida regione dell'Oberland

Il vostro fedele sostenitore del VSLF
Ruedi

Buongiorno a tutti,

Lavoro come addetto alle informazioni ai clienti presso la Centrale operativa

di Olten e fino a due anni fa ero ancora attivo come controllore del traffico ferroviario.

Oggi, durante la mia pausa - di soli 20 minuti - ho trovato il vostro LocoFolio in mezzo al nostro assortimento di giornali e riviste, dove con regolare irregolarità si può trovare un po' di tutto.

Ho visto la vostra rivista per la prima volta e posso solo dire che è molto ben fatta. Il caso ha voluto che, sfogliando una pagina a caso, un macchinista che conosco personalmente fosse l'autore di un articolo.

Ho colto l'occasione per diventare socio sostenitore del VSLF. Il modulo di iscrizione è già stato spedito.

Cari saluti dalla Centrale operativa Centro

Andreas Kraneis

Ripartizione equa ?

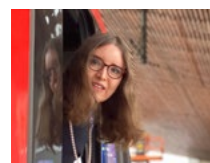
Nel deposito di Zurigo il CCL viene aggirato sempre più sistematicamente. I macchinisti che desiderano fare il primo turno del mattino vengono sempre più spesso incoraggiati a firmare un accordo in tal senso.

Questo garantisce all'interessato il primo turno fino alla sua eventuale revoca, in cambio si impegna ad assumersi la piena responsabilità del raggiungimento delle ore di lavoro necessarie (contrariamente a quanto previsto dal CCL). Nella ripartizione del lavoro la direzione è tenuta a dare la priorità a questi macchinisti, in quanto la precedente richiesta diventa vincolante. Ovviamente, anche qui c'è chi vince e chi perde.

I vincitori sono da un lato i CLP (il macchinista si assicura autonomamente un tempo di lavoro sufficiente, nonostante molti turni brevi al mattino) e, dall'altro, i macchinisti (turni del mattino come richiesto). I perdenti sono, da un lato, gli addetti alla pianificazione, che sono ancora più limitati nella loro sfera lavorativa e, dall'altro, i normali macchinisti, le cui semplici richieste (ad esempio, la fine del lavoro) possono ora essere prese in considerazione sempre meno. Questo è giusto...?

Un normale macchinista direttamente interessato, deposito di ZH

Di notte tutti i gatti sono grigi...



Diana Schirmaier,
mécanicienne de locomotive CFF Zurich Altstetten

Rifacendomi al rapporto sull'ultimo LocoFolio 2/2023, vorrei fare un po' di chiarezza sul tema del lavoro notturno. Questo articolo non avrebbe potuto trovarmi più d'accordo, ma sicuramente anche molti miei colleghi.

Da otto anni lavoro come macchinista per le FFS presso il deposito di Altstetten. Il mio lavoro mi piace molto e ci metto anima e corpo. Ma c'è una cosa che da tempo mi sta particolarmente a cuore: la questione dei supplementi notturni. Nei giorni feriali dopo le 20:00 e il sabato dopo le 18:00 riceviamo 6 franchi all'ora. A mio avviso - perdonate l'espressione - veniamo liquidati a buon mercato. Negli ultimi anni si parla di continuo di "work-life balance", di "smart working" e di conciliazione tra lavoro e famiglia. Ma, per favore, c'è qualcosa di più di un "grazie" per coloro che non ne possono approfittare, non hanno il fine settimana libero e non possono fare nulla con la famiglia o gli amici dopo il lavoro?

Lungi da me dal voler mettere qualcuno l'uno contro l'altro o dal creare degli schieramenti, come il nostro presidente a volte viene accusato di fare quando mette il dito nella piaga. Ma noi viviamo in un'economia sociale di mercato, dove il lavoro extra deve essere pagato adeguatamente. E purtroppo, così come stanno le cose oggi, ma anche già da tempo, non è così! Mi riferisco all'articolo dell'ultimo LocoFolio, in cui si diceva chiaramente che, al netto dell'inflazione, il supplemento notturno dovrebbe superare già da un bel po' i 10 franchi. Invece è rimasto invariato già da tempo, e non solo da ieri. Dello stress aggiuntivo del lavoro notturno qui non voglio nemmeno cominciare a parlare...

Spero pertanto vivamente che il VSLF riesca a fare qualcosa per noi in occasione dei prossimi colloqui sul CCL. Io sono con il VSLF. FFS Cargo International, ad esempio, se non altro riceve 8 franchi, un importo comunque ancora modesto. Si dovrebbe anche discutere se il supplemento del sabato non dovrebbe partire già dalle 16:00 o eventualmente se introdurre un supplemento per tutta la giornata. La settimana di 6 giorni è senza dubbio un residuo del secolo scorso.

Alla luce di queste considerazioni, care colleghe e colleghi, restate fiduciosi e viaggiate sempre in sicurezza! ➔

Così come concepito, l'esame periodico è ancora attuale?

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Qual è l'utilità di un esame che si prefigge di coprire un'ampia gamma di conoscenze, ma che non genera alcun valore aggiunto pedagogico per mancanza di un feedback?

Nell'ambito della OVF (Ordinanza del DA-TEC concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie), l'Ufficio federale dei trasporti UFT obbliga il personale di locomotiva a sostenere ogni cinque anni un esame periodico per mantenere la licenza di guida. I contenuti sono molto ampi e non sono specificati in dettaglio. Gli argomenti oggetto d'esame sono le prescrizioni vigenti, i requisiti vincolanti, i processi attuali e nuovi, le misure immediate, le caratteristiche tecniche e i temi relativi alla circolazione. Questi temi sono di per sé molto ampi, sono soggetti a continui sviluppi e si completano o si escludono tra di loro. In linea di principio, la responsabilità per l'ottenimento della licenza di guida e per la sua validità spetta esclusivamente al macchinista. Gli esperti d'esame sono nominati dall'UFT e sono assunti dalle imprese ferroviarie; le ferrovie esaminano quindi personalmente il proprio personale.

Dal 2014 l'esame è disciplinato in modo unitario in tutta la Svizzera; dovrebbe avere un tenore molto simile per tutti i macchinisti e comprendere dei singoli moduli aggiuntivi, come l'ETCS o il traffico merci. In alcuni casi, vi rientrano anche le prescrizioni straniere che vengono valutate in esami separati. L'esame è suddiviso in una parte scritta e una orale. La parte scritta riguarda le conoscenze generali delle prescrizioni sotto forma di domande a risposta multipla, mentre la parte orale verte sull'analisi di casi ed esempi concreti e ha lo scopo di verificare le conoscenze degli utenti. Il know-how richiesto è molto vasto, ma riguarda principalmente il comportamento in situazioni eccezionali e ha relativamente poco a che fare con il lavoro quotidiano. Qualora questo know-how non fosse adeguato, si verificherebbero delle irregolarità che non passerebbero inosservate, motivo per cui viene esaminato relativamente poco.

Per prepararsi all'esame ci sono degli approcci individuali di apprendimento molto diversi. Dall'imparare a memoria tutte le prescrizioni alle schede didattiche, dai corsi preparatori online ai workshop della durata di diversi giorni, le possibilità sono molteplici. Un aspetto comune a tutti, tutta-

via, è che se non si studia l'esame non può essere superato. E questo nonostante il fatto che dovrebbe sostanzialmente rispecchiare la vita lavorativa quotidiana. Anche il fatto di poter fare affidamento solo su se stessi quando si studia è comune a tutti. I datori di lavoro mettono a disposizione una sola giornata di preparazione per spiegare come si svolge l'esame. Di solito è caratterizzata da molte pause e da una fine del lavoro anticipata. Lo studio stesso genera un'enorme pressione e stress a causa dell'incertezza sull'esito dell'esame e del futuro incerto se l'esame non viene superato. Tra i diretti interessati, questo a volte porta a strani modelli comportamentali e a uno stress eccessivo, come pure a trascurare il riposo e il tempo libero concentrandosi su temi e contenuti legati al lavoro. Anche i contatti sociali e familiari ne risentono.

Il successo di questa modalità di apprendimento è comunque dubbio. Da un lato, in

sede d'esame non vi è alcun feedback sui risultati per sapere se si è risposto in modo corretto o sbagliato. Non è pertanto possibile identificare e migliorare le eventuali lacune nel proprio livello di conoscenze. Dall'altro, il successo di apprendimento facendo binge learning nelle ore subito precedenti all'ora X non è il massimo. Infatti, le nozioni relativamente rilevanti o raramente necessarie vengono immagazzinate nella memoria a breve termine, dove raramente vengono trattenute a lungo dopo l'esame e pertanto sono disponibili solo il giorno X. Questo non favorisce la routine o una consapevolezza approfondita della situazione. Se questo fosse l'intento, degli eventi formativi regolari, l'addestramento al

simulatore e dei contenuti didattici costruttivi aumenterebbero notevolmente il tasso di successo. In realtà questi eventi vengono proposti occasionalmente su base volontaria, ma solo se la situazione del personale lo consente e se l'evento viene pubblicizzato.

Sorge quindi la domanda se, nell'odierno mondo ferroviario complesso e mutevole, l'esame periodico per verificare se si dispone del necessario know-how sia ancora il metodo giusto, o se, alla luce degli effetti diretti sulla salute mentale, non siano addirittura controproducenti e fonte di distrazione.

O se più giornate di formazione non possano portare a un maggiore successo. Il problema è che questi successi di apprendimento non sono così facili da misurare. E visto l'alto tasso di buoni risultati negli esami periodici, per i responsabili non si pone la domanda se questo modello abbia senso o meno: in fin dei conti funziona. ➔

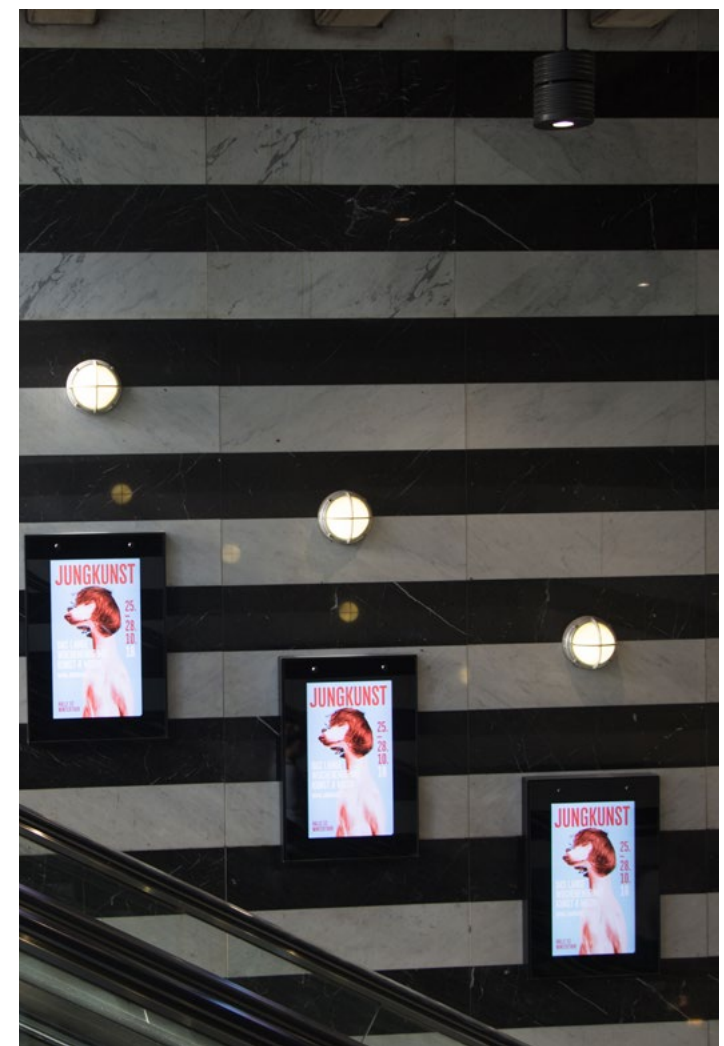


Foto: Markus Leutwyler

Cartellino rosso al posto del biglietto di parcheggio

Come sono diventato un parcheggiatore abusivo. Cosa mi è venuto in mente di usare la mia auto?! Marc Hintermann, Formatore TFF / Macchinista cat. B con certificato federale

Non molto tempo fa, ho avuto l'onore di dare una mano in un deposito esterno e mi sono recato lì con la mia auto privata.

Dopo aver finito il mio turno, ho raggiunto la mia auto e ho trovato un messaggio criptico sotto il tergicristallo, sotto forma di biglietto A6 con un codice QR stampato sopra. Si trattava di una cosiddetta «richiesta di pagamento supplementare» perché, a quanto pare, avevo parcheggiato senza autorizzazione.

Alquanto irritato, sono tornato a casa e ho verificato tutta la faccenda. Avevo infatti appena dovuto prenotare il mio posto auto tramite questo nuovo e complicato tool di riservazione su Intranet (ma poche ore dopo aver effettuato la prenotazione mi è arrivata la smentita che noi macchinisti non avremmo dovuto farla!).



collaboratore di Transicura, che ha subito messo in chiaro che la mia autorizzazione non era sufficiente per parcheggiare in quel posteggio. Mi ha spiegato che c'è una netta distinzione tra parcheggi di servizio e parcheggi P&R (sull'autorizzazione era scritto «Parking»). Attaccato c'era, tra l'altro, anche un disegno piuttosto passivo-aggressivo dal titolo «Ai trasgressori mostriamo il cartellino rosso». Il costo aggiuntivo ammontava a 40 franchi.

Non è però stato in grado di spiegarmi esattamente dove fosse valida la mia autorizzazione e si è attenuto alla sua richiesta fino alla fine. Per finire, sono stato anche accusato di aver rubato alla mia stessa azienda.

Cosa ho imparato da tutta questa faccenda? In futuro, purtroppo, mi guarderò bene dall'accettare degli ingaggi nei

depositi esterni nel costante timore dei parcheggiatori che, senza pietà, applicano delle tariffe aggiuntive indipendentemente dalle autorizzazioni.

A rimetterci sono le FFS che in questo modo devono pagare le spese per il taxi o costringere i giovani colleghi a coprire più depositi. Entrambe le cose sono negative. E purtroppo anche la consapevolezza che la tanto decantata «OneFFS», con la sua cultura positiva dell'errore, sembra purtroppo essere solo l'ennesima vuota retorica. ➔

La mia e-mail è poi finita in una casella di posta elettronica collettiva con risposta automatica e già mi vedevo in un episodio di «Asterix e Obelix» alla ricerca di un pass A38.

Dopo qualche tempo mi è arrivato un feedback personale anche da parte di un



Aiuto, chi mette fuori servizio un BoBo?

Un modello di formazione e di know-how discutibile provoca delle situazioni operative alquanto curiose

Raoul Fassbind, capo deposito Goldau V

Chi non conosce il buon vecchio BoBo o la Re420? La Südwestrundfunk ha recentemente dedicato loro un programma in occasione del loro 60° anniversario.

Le prestazioni nel trasporto passeggeri delle FFS sono infatti diventate rare.

Sono tuttavia rimasto sorpreso quando, di recente, ho avuto il piacere di guidare una di queste locomotive classiche.

511	460	420	514
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x

Quel giorno mi era stato assegnato un normale primo turno del mattino sulla linea di Goldau con servizi sulla S-Bahn di Zugo, nella Seetal e nell'area di Lucerna.

Improvvisamente il mio telefono ha squillato e il responsabile mi ha spedito a Zurigo per un servizio con cinque minuti di preavviso. Il resto del mio turno l'ha poi fatto qualcun altro.

Che cosa era successo? Il treno notturno proveniente da Vienna aveva due ore di ritardo e in tutta la Svizzera orientale e a Zurigo non c'erano macchinisti che potessero portare questa locomotiva dalla stazione principale al deposito.

Ho quindi investito circa cinque ore di lavoro per coprire la distanza di un buon chilometro con questa locomotiva di vecchia data. Qui sicuramente i conti non tornano. ➔



Siamo tavole-dipendenti!

Se anche dopo un turno di lavoro su treni esclusivamente della S-Bahn non ne hai ancora abbastanza di queste



Foto: Markus Leutwyler

meravigliose tavole, abbiamo qualcosa per te: la tavola per posto di fermata fai-da-te! Dai sfogo alla tua creatività e sistema la tavola in un luogo a tua scelta! Una fermata davanti alla cucina, una fermata vicino al letto, una fermata in garage, una fermata davanti alla TV o davanti al caricatore del cellulare!

Istruzioni: Ritagliare la tavola, piegarla intorno a uno stuzzicadenti, inserire lo stuzzicadenti in un tappo di sughero tagliato e il gioco è fatto. ➔

Sgabelli da bar di seconda mano

Posti a sedere del VSLF

È davvero bello vedere come i piani di risparmio della direzione delle FFS si stiano diffondendo un po' ovunque.



Perfino nell'opulenta Zurigo si sta lottando strenuamente per risparmiare anche piccole somme di denaro. Se volete saperne di più, chiedete a un certo Philipp Frommenwiler come è stato pagato il nuovo televisore nel locale riserve di Zurigo.

Siamo comunque contenti che il locale pausa di Uetikon possa continuare a esistere e che adesso disponga di nuovo di due sgabelli da bar. ➔

TV nel locale delle riserve

Philipp Frommenwiler ha dato prova di spirito d'iniziativa e ha procurato a proprie spese un televisore per il locale delle riserve di Zurigo. Adesso sta cercando di recuperare il denaro dalle FFS e dai sindacati. I colleghi Ueli Bühler e Werner Mattmann in serata hanno contribuito all'installazione con le loro competenze tecniche e dei buoni consigli. L'atmosfera era fantastica. ➔



Primavera a Neuhausen

Cresce e germoglia ovunque. La ferrovia diventa sempre più verde.

Neuhausen am Rheinflall.
(Sono state allestite delle notifiche ESQ). ➔



Tavole per posto di fermata per volponi

Ovunque vengono installate delle tavole per posto di fermata aggiuntive per garantire che nelle stazioni i treni si fermino quanto più esattamente possibile. Dal momento però che la composizione dei treni cambia spesso e non c'è una distanza standardizzata tra le porte, i vantaggi sono alquanto limitati. Per il personale di locomotiva, questo crea solo più confusione.

Di Simon Steinmann, copresidente della sezione VSLF Svizzera Orientale

Chiunque sia stato spesso in cabina di guida sulla rete ferroviaria delle FFS dall'estate 2023, se ne sarà sicuramente accorto. Su molte banchine ci sono delle tavole per posto di fermata nuove di zecca. I nuovi pali e supporti zincati a caldo brillano al sole, mentre di notte i segnali risaltano nell'oscurità grazie al rivestimento riflettente ancora incontaminato. Sulle tavole non ci sono dei numeri interi, bensì 0,5, 1,5 e 2,5. Nei locali del personale di locomotiva di tutta la Svizzera ci si chiede: a cosa è dovuta tutta questa frenesia di installare simili tavole? Quando si suppone che dovremmo assolutamente risparmiare...

Quali tavole? Perché sono inutili? Per aiutare i non addetti ai lavori a comprendere il problema, mi dovrò dilungare un po'. A seconda della lunghezza dei treni, nell'esercizio ferroviario può essere necessario prescrivere un posto di fermata. In origine, questo veniva fatto con tavole conta-assi, che prescrivevano il posto di fermata del treno in base al numero di assi del carico rimorchiato. Per il Goldküstenexpress, antesignano dell'attuale rete celere zurighese sulla riva destra del lago di Zurigo, i posti di fermata erano indicati da linee sul bordo della banchina.

La tavola per posto di fermata (secondo le PCT il segnale si chiama proprio così) come la conosciamo oggi trae origine dall'apertura della S-Bahn di Zurigo. Si trattava di definire i posti di fermata su tutti i marciapiedi per gli allora nuovi DPZ, che avevano una lunghezza standard di 100 metri e una trazione multipla fino a tre veicoli. Il numero sul cartello moltiplicato per 100 indica il posto di fermata per i treni della lunghezza corrispondente. Questo sistema oggi è presente in tutta la Svizzera e funziona in modo affidabile. È interessante notare che la funzione di questi segnali è nota solo agli addetti

ai lavori e non viene comunicata ai viaggiatori. Per orientarsi sulla banchina ci sono solo i settori blu; i viaggiatori abituali memorizzano la posizione della fermata utilizzando altri punti di riferimento.



All'inizio degli anni 2010, nel Laufental è stato fatto un esperimento con il progetto PEKABA (acronimo di Personkapazitäten Bahnhöfe). L'idea non era altro che "vino vecchio in botti nuove", ma da quel momento i posti di fermata dovevano essere comunicati ai passeggeri tramite LED ai bordi della banchina. L'esatto punto di fermata era visibile al personale di locomotiva nel LEA e, di volta in volta, doveva essere identificato per ogni stazione e treno. Questo sistema è stato criticato da molti, anche da parte del VSLF, in quanto fonte di distrazione, e non è mai stato introdotto a livello generale.

Con la consegna dei RABe 511 sono sorti dei nuovi problemi. Questi treni hanno una lunghezza di 150 metri. Il personale di locomotiva doveva fermarsi esattamente tra i punti 1 e 2, ciò che in realtà funzionava abbastanza bene. Per alcuni non era ancora abbastanza e così, nell'ambito del progetto di segnalazione dei posti di fermata (Halteortssignalisierung HaSi), per la felicità dei macchinisti è stato avviato un esperimento pilota con tavole con la scritta 1.5. Il progetto è stato celebrato come un grande successo. Poi, a parte la conversione di singole stazioni, all'inizio non è successo molto. Ecco perché è ancora più sorprendente che dal 2023, stia spuntando come funghi tutta una selva di cartelli.

Alle FFS sembra esserci una particolare tipologia di feticisti per i quali è estremamente importante che il treno si fermi SEMPRE esattamente nel posto "giusto" o che le porte si chiudano sempre esattamente nello stesso momento in cui scatta la lancetta. Anche l'azienda svizzero-malese Rail Systems Engineering (RSE), sul cui treno di prova ATO ho potuto viaggiare lo scorso autunno fino al Toggenburg, fa della capacità del sistema di fermarsi in modo affidabile nella stessa stazione con uno scarto di una moneta da cinque piedi un importante punto di forza.

Parole testuali "Voi macchinisti QUESTO non riuscite a farlo".

No, infatti, non lo sappiamo fare. Ma qui ora c'è solo un piccolissimo problema.

Nella nomenclatura delle FFS non si ha la più pallida idea di cosa si voglia re-

almente ottenere con tutta questa faccenda delle fermate esatte. Certo, si potrebbe provare a comunicare meglio ai passeggeri l'ubicazione delle fermate in modo da velocizzare i trasferimenti dei viaggiatori. Ma ora spiegherò perché non può funzionare.



La cosa migliore per garantire dei posti di fermata esatti sarebbero delle porte di banchina, come quelle che si possono trovare nei moderni sistemi metropolitani e S-Bahn di tutto il mondo. Sono installate sul bordo della banchina e si aprono in sincronia con le porte d'ingresso, proprio come per gli ascensori. In questo modo, impediscono ai passeggeri e ad altri oggetti di restare nell'area dei binari, ciò che è estremamente positivo per il buon funzionamento dell'esercizio. Tra l'altro, per il progetto PEKABA ci si era ispirati anche al Giappone. Si era però dimenticato che in Svizzera la necessaria distanza standardizzata tra le porte non è mai stata né discussa né prevista. La loro introduzione unilaterale da parte delle FFS violerebbe probabilmente anche la legge sulla concorrenza, in quanto le altre ITF si troverebbero in una posizione svantaggiosa su queste tratte.

Con una ferrovia (quasi) monoveicolare come la SOB con una distanza uniforme tra le porte (FLIRT 1-3 con 75 o 150 m di lunghezza), questa potrebbe effettivamente avere un effetto abitudinario per i passeggeri. Con una gamma di veicoli così diversificata come quella delle FFS, una simile impresa non può che fallire. È estremamente raro che un treno arrivi alla stessa stazione nella stessa formazione e alla stessa ora per due giorni consecutivi. Un buon esempio: il "prodotto premium" IC a volte ha l'unità anteriore invertita, a volte quella posteriore. L'ordine cambia regolarmente. A volte mancano le carrozze ristorante e per le famiglie, a volte sono addirittura doppie. Se per una volta va tutto bene, la porta davanti alla quale si sta aspettando è disattivata. Ma anche per la S-Bahn le cose non vanno molto meglio. I servizi ridotti, i veicoli sostitutivi e le porte disattivate sono sempre più frequenti.

I pendolari si possono quindi piazzare ogni giorno nello stesso posto, ma solo raramente la porta desiderata si ferma davanti a loro. L'ultima generazione di display per le partenze in effetti indica ai viaggiatori la loro posizione rispetto al treno. Ma l'esperienza ha insegnato al personale in prima linea che i passeggeri non leggono quasi mai le informazioni. E se lo fanno, è solo perché sono di nuovo nel po-

sto sbagliato. La comunicazione dovrebbe essere talmente incisiva da mandare completamente fuori controllo i costi per tutti i numerosi schermi informativi necessari.

Il personale di locomotiva con esperienza nel traffico viaggiatori sa comunque che la composizione del treno spesso è del tutto indifferente. Quando piove o nevica, la maggior parte dei viaggiatori resta sotto la pensilina, indipendentemente dalla lunghezza del treno. Quando le temperature sono inferiori allo zero e soffia il vento, si accalcano nelle sale d'attesa o aspettano al riparo dal vento sulla rampa del sottopassaggio. Con le temperature calde e il sole, si distribuiscono meglio, ma in estate non appena fa caldo, si mettono all'ombra sotto la pensilina. Indipendentemente dal tempo e dalla formazione del treno, vale anche il principio del calendario dell'Avvento: "solo una



porta alla volta". Ciò significa che per salire e scendere tutti i passeggeri si accalcano davanti alla stessa porta, anche se tutte le altre porte sono libere. Dati questi presupposti, il fatto che il personale di locomotiva si fermi dieci metri di troppo o troppo poco non fa alcuna differenza per la durata del trasferimento dei passeggeri. I posti di fermata attuali con le tavole 1, 2, 3 e 4 sono più che sufficienti.

Non voglio spendere troppe parole sul fatto che alcune delle nuove tavole sono posizionate male e quindi sono difficili da vedere. Nel frattempo è diventato anche alquanto difficile individuare la tavola giusta; del resto i nostri treni possono facilmente entrare in stazione a 80 km/h quando il segnale di uscita è aperto. Io e i miei colleghi ci troviamo di fronte a un dilemma: o impariamo a convivere con queste tavole posizionate male, oppure possiamo ricorrere alle notifiche ESQ per procurare un po' di lavoro a coloro che preferiscono gestire i problemi piuttosto che risolverli.



Il vero nocciolo del problema diventa evidente quando si fa una stima approssimativa di quanto viene a costare tutta questa selva di cartelli. Il segnale vero e proprio in lamiera, a colori e con rivestimento riflettente. I supporti, i pali e le fondamenta. La messa a terra obbligatoria. I costi di manodopera per la progettazione e la costruzione. Il tutto viene installato centinaia di volte in tutta la Svizzera, con un forte sovrapprezzo "perché si tratta di un'impresa statale". Sicuramente costerà milioni. I pochi casi in cui queste tavole hanno dovuto essere spostate o ag-

giunte per conformarsi alla Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis) non sono significativi dal punto di vista quantitativo. In tutti i casi, si sta spendendo molto denaro.

Chi per finire paga per questo progetto non ha poi grande importanza. Che sia la Confederazione, i cantoni o le FFS, alla fine il denaro esce comunque dalle tasche della popolazione, non importa se sotto forma di tasse, di affitti o per l'acquisto dei biglietti. Questo è decisamente il momento sbagliato per azioni del genere, secondo il motto: "Se non serve a niente, non serve", ammeso che ci sia un momento giusto. A qualcuno potrà sembrare strano, ma a volte non spendere denaro è semplicemente una valida opzione. Date le acute ristrettezze finanziarie, il personale di locomotiva può farne anche a meno. E anche i passeggeri.

Il fatto poi che la direzione delle FFS non abbia i soldi per una compensazione completa del rincaro e per l'aumento generale dei salari lascia sicuramente l'amaro in bocca al personale. Stranamente, per tutto il resto ci sono sempre soldi a sufficienza. È ora che le FFS non considerino più gli aumenti salariali per il personale in prima linea come un male necessario, ma come un investimento urgente per il futuro di un servizio ferroviario funzionante. Ciò che oggi è già una realtà per VBZ e RhB, tra qualche anno potrebbe esserlo anche per le FFS.

Per concludere, eccovi una vera chicca: la tavola 0,5 è stata installata anche sui marciapiedi dove i veicoli di 50 metri di lunghezza non si fermeranno mai! Non resta che sperare che le persone pre-occupate all'ottimizzazione dei posti di fermata delle FFS non si accorgano che le unità multiple FLIRT, molto diffuse in Svizzera, hanno generalmente una lunghezza di 75 metri. Altrimenti, nella seconda metà del 2020 ci attende una miriade di nuove tavole come 0,75, 2,25 e 3,75 e una spesa aggiuntiva di milioni di franchi.

Campagna per partecipare: Inviare le vostre foto della selva di cartelli con il nome della stazione a ostschweiz.p@vslf.com. Se riceveremo un numero sufficiente di contributi, potremo pubblicare un bel collage nel prossimo LocoFolio. Il vostro anonimato sarà ovviamente rispettato. Per questa caccia alle foto contiamo però sull'utilizzo di dispositivi e account e-mail privati. ➔

Distributori automatici di biglietti, telefoni, macchinette per francobolli e telex...

Un viaggio a ritroso ai tempi dell'elettromeccanica

Thomas Neukom vive con la sua famiglia proprio sopra il centro della cittadina di Affoltern am Albis. La sua casa sembra un museo: ovunque si possono vedere vecchi telefoni analogici, distributori di biglietti e persino telex ancora funzionanti. In cantina c'è un distributore automatico della ZVV che pesa oltre 300 kg. Come avranno mai fatto a portarlo fin quassù?

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio

Quando premo il campanello, sono completamente senza fiato. Ma non è dovuto solo alla mia mancanza di forma fisica. Il sentiero che porta alla casa di Thomas e di sua moglie Susanne è così ripido che è addirittura stata installata una piccola funicolare. Ma proprio oggi è fuori servizio...

Mi siedo a tavola con Thomas. Su uno scaffale dietro di me ci sono dei vecchi telefoni. Di fronte a me vedo un distributore automatico di biglietti blu della VBZ (l'azienda dei trasporti pubblici di Zurigo).

LocoFolio: Raccontami qualcosa di te.

Thomas: Sono nato nel 1968, sono cresciuto a Birmensdorf dove ho anche frequentato la scuola. Dal 1984 al 1988 ho fatto un apprendistato come elettromeccanico presso la VBZ, ma ho sempre saputo di voler fare il macchinista.

Oggi gli elettromeccanici si chiamano tecnici dell'automazione. In questo campo, molte cose si sono orientate verso l'elettronica. Noi abbiamo imparato a tornire, saldare e fresare. Io, per esempio, ho tornito centinaia di bulloni per i tiranti dei freni dei tram. Ancora con un tornio manuale, non un CNC! Si trattava sempre di un solo passaggio alla volta. Il mucchio con i pezzi grezzi diventava più piccolo, l'altro più grande e non appena erano tutti finiti, si ricominciava da capo con la fase successiva. In realtà ho fatto il mio apprendistato solo per poter diventare macchinista!

Nel dicembre 1988 ho iniziato la mia formazione presso le FFS di Zurigo. La S-Bahn di Zurigo era appena nata ed era ancora gestita principalmente con le RBe 540. Facevamo molte manovre e lavoravamo anche con i treni merci, ad esempio i treni per il trasporto di ghiaia.

LocoFolio: Tu hai una passione particolare per il collezionismo. Quando mi guardo intorno, la VBZ è ancora molto presente nonostante i tanti bulloni che hai dovuto tornire.

Thomas: Sì, per me ha qualcosa di specia-



le. Quando lavoravo lì, a volte venivano smantellate intere serie di tram. Non appena lo venivo a sapere, dopo il lavoro andavo sul luogo della demolizione e smontavo questo e quello. Ma sempre con il permesso! Solo i miei genitori andavano puntualmente in crisi ogni volta che mi vedevano entrare in casa tutto carico di materiale. Ma adesso ho dato via tutto.

Una volta mi trovavo dalle parti di Zurigo Affoltern. Doveva essere intorno al 2006. In un giardino c'era un vecchio distributore automatico di biglietti della VBZ dei tempi del mio apprendistato. Mentre osservavo attentamente l'apparecchio, si è aperta la porta di casa ed è uscito un signore. Pensavo che non avesse piacere che io fossi lì, invece mi ha detto: "Se lo puoi portare via subito!". Ovviamente sono rimasto di sasso, ma prima ne volevo parlare con Susanne. Sono però andato a prenderlo già il giorno dopo e poi ho ricevuto dalla VBZ un mazzo di chiavi per aprirlo. Al giorno d'oggi questi apparecchi hanno delle serrature diverse, quindi per la VBZ non era assolutamente un problema.

Ho pulito per bene l'apparecchio e - meraviglia! - sono riuscito a rimetterlo di nuovo in funzione. Ho semplicemente

attaccato la presa alla corrente, una cosa che oggi non farei più. Si dovrebbe infatti aumentare lentamente la tensione, perché a volte i componenti sono difettosi e si possono verificare dei cortocircuiti.

LocoFolio: Normalmente che difetti può avere?

Thomas: Un apparecchio che non è stato usato per molto tempo di solito ha i condensatori elettrolitici secchi. Questo può



provocare un cortocircuito e, nonostante i fusibili, causare dei danni. Che infatti è successo qualche tempo dopo con questo apparecchio. Un trasformatore che alimenta i tubi di visualizzazione dei numeri (tubi Nixie) si è infatti rotto. È stato piuttosto difficile trovare un pezzo di ricambio. Insieme a un ex collega mac-

chinista, siamo riusciti a ripararlo con una soluzione fai-da-te, ma ha funzionato. La cosa importante è prendere nota di tutto, perché le schede plug-in non sono più compatibili con altri distributori automatici.

Ma c'è un'altra cosa che è molto più difficile: il software! In molti apparecchi un



po' più recenti, è il software che assicura che tutto funzioni bene. Le batterie di riserva assicurano che i dati del software rimangano memorizzati. Bisogna sempre segnarsi quando sono state sostituite le batterie. Quando si sostituiscono, è sempre necessario collegarne una di riserva in parallelo, altrimenti il software andrà perso per sempre.

LocoFolio: Con uno dei tuoi distributori automatici non potresti anche stampare illegalmente un biglietto?

Thomas: All'inizio la VBZ aveva qualche perplessità al riguardo. Ma questi distributori automatici non sono più in funzione ormai da molto tempo. Ho ancora il vecchio documento e avevo dovuto firmare che non ne avrei fatto un uso improprio. Nel frattempo alla VBZ mi conoscono bene e mi danno sempre una mano quando ne ho bisogno.

LocoFolio: Come sei poi arrivato a tutti gli altri distributori automatici?

Thomas: Per motivi tecnico-economici, non ha senso che la VBZ, le FFS o la Posta conservino i vecchi distributori automatici. Ecco perché viene riciclato tutto. Per il mio distributore non avevo quindi pezzi di ricambio. Sono riuscito a comprare un altro distributore su Ricardo. Purtroppo si trattava di una serie leggermente diversa. Sarebbe stato un vero peccato usarlo solo per ricavarne i

pezzi di ricambio, che comunque ancora non avevo... Allora il mio collega Martin Köppel mi ha aiutato a procurarmi un altro distributore automatico che si trovava nel giardino del suo vicino e che non veniva più usato. E ancora una volta ho pensato: "Oh, i pezzi di ricambio!". Ma questa volta la serie non era per niente quella giusta, si trattava infatti di quella precedente. E così ho regalato una seconda vita anche a questo apparecchio, completando così tutta la sequenza generazionale. Ma ancora non avevo i pezzi di ricambio...

Ormai alla VBZ ero di casa, al punto che le persone si rivolgevano a me quando venivano dismessi i grandi distributori automatici che funzionavano con il codice postale della destinazione e mi chiedevano se ne volevo uno. Sì, certo che lo volevo! E ancora una volta mi è venuto in aiuto un collega macchinista, Andy Syz, che mi ha aiutato a trasportarlo. Aveva un rimorchio per cavalli. Quando siamo arrivati alla VBZ, che shock! L'apparecchio pesava 350 kg! «Adesso sì che ho fatto un bel casino», ho pensato! Abbiamo smontato tutto quello che si poteva smontare e ci siamo ritrovati con dei pezzi che pesavano «solo» tra i 100 e i 200 kg. Con le buone o con le cattive, abbiamo trascinato i pezzi sulla funicolare. Ci siamo resi conto che nella mia cantina non era possibile assemblare l'apparecchio, e allora Andy ha fatto venire un altro collega, Hanspeter Moser. In tre ce l'abbiamo poi fatta. Ma non chiedermi come farà mai il distributore automatico a uscire di qui. Sarà poi un problema dei miei figli! Il grosso problema di questo apparecchio è ancora una volta il software. I parametri non sono memorizzati in una memoria permanente, bensì in una memoria volatile. Se la batteria è scarica, il software non va più. Ai tempi la VBZ aveva un dispositivo di programmazione che funzionava con un'interfaccia a infrarossi. Anch'io ne ho uno, ma anche questo dispositivo ha un software e questo richiede delle autorizzazioni. Anche questi dispositivi hanno una batteria di



riserva. Ci abbiamo lavorato dietro parecchio, anche facendo capo a Windows



3.11, ma poi non sapevamo più dove sbattere la testa.

LocoFolio: Uno sviluppo incredibile! L'elettromeccanica funziona molto bene, ma quando entra in gioco il software le cose si fanno difficili.

Thomas: Io non sono propriamente un tecnico elettronico. Il cambiamento verso la programmazione e la manutenzione



del programma mediante batterie di riserva è sempre più presente in quasi tutti i settori. Anche con le mie telescriventi. Gli apparecchi di nuova generazione difficilmente oggi possono essere messi in funzione per via del software. Del resto non sono stati concepiti per funzionare per decenni.

Anche se risalgono agli anni '30, i telex puramente meccanici funzionano ancora oggi. Questa era una qualità per l'eternità. Un altro problema sono le materie plastiche. Non appena si utilizzano ruote o cinghie dentate in plastica, subentra l'usura. Tutto si sbriciola o diventa appiccicoso.

LocoFolio: Cosa fai allora?

Thomas: È molto difficile. Ci sono così tante cose che devono quadrare. C'è già stato qualcuno che si è fatto ricostruire appositamente dei pezzi, ma il costo è enorme.

LocoFolio: Com'è con la stampa 3D?

Thomas: Una volta un collega ci ha provato con la forcilla di un apparecchio telefonico, ma la stabilità non era sufficiente. Anche gli ingranaggi non durerebbero

a lungo.

LocoFolio: Perché i vecchi apparecchi per te non sono semplicemente dei rotami? Perché tu ci vedi qualcosa di più?

Thomas: Se qualcosa è associato a un ricordo, ad esempio perché ci ho lavorato durante il mio apprendistato, per me automaticamente assume un certo valore. Guarda ad esempio il telefono rosso là dietro: era a casa dei miei genitori. Da bambino anch'io lo usavo per telefonare. Mi affascina anche l'incredibile qualità di questi oggetti. Chiaro, tutto era molto caro e non di rado la gente si arrabbiava per questo. Ma oggi queste cose non ci sono praticamente più.



LocoFolio: Dove ci vorrebbe oggi una simile qualità?

Thomas: Oggi, dopo aver fatto il quinto impasto per la treccia con il mixer, puntualmente un ingranaggio interno si rompe. Aprirlo è praticamente impossibile perché l'alloggiamento è completamente saldato. Anche se questo fosse possibile e si potesse sostituire l'ingranaggio, dopo altri cinque impasti si romperebbe di nuovo.

LocoFolio: Allora comprenderesti degli apparecchi più cari e di qualità migliore?

Thomas: Questa è assolutamente la direzione da prendere! Quando vedo cosa viene buttato via nei centri di riciclag-



gio! A volte ancora nella loro confezione originale! Purtroppo non si può portare via niente perché è considerato un furto. Oppure negli uffici, dopo un certo perio-

do di tempo ci sono generalmente degli schermi nuovi, indipendentemente dal fatto che quelli vecchi funzionino ancora. Per i miei nervi è meglio se non vado nei centri di raccolta differenziata!

In realtà si sa esattamente come dovrebbe essere costruito un apparecchio per far sì che duri a lungo. Ma questo ovviamente non è nell'interesse dei produttori. Una radio a valvole una volta poteva costare una fortuna. Ma se qualcosa non funzionava, poteva essere riparata. Guardiamo ad esempio un cellulare di oggi: non si può nemmeno sostituire la batteria da soli. O un televisore che dopo due anni e mezzo va in tilt e non funziona più: questo non va assolutamente bene.

LocoFolio: Mi fanno arrabbiare i materiali sintetici che dopo solo un anno sono già appiccicosi.

Thomas: Una volta non si sapeva ancora che certi materiali sintetici si degradano con il tempo e diventano fragili o appiccicosi. Questo vale anche per i cavi. Le plastiche bianche spesso ingialliscono. Ho già avuto dei telefoni nuovi di zecca, nella loro confezione originale, che erano ingialliti.

LocoFolio: Questo è dovuto al ritardante di fiamma, che contiene bromo e che poi si disperde.

Thomas: È quasi impossibile liberarsene. I telefoni Tritel che venivano prodotti a Schwanden/GL, ancora oggi sono come nuovi. La qualità è semplicemente favolosa. Ma chi ha ancora bisogno di un telefono fisso oggi?

LocoFolio: Qui vediamo solo apparecchi funzionanti. Quando per te qualcosa diventa uno scarto?

Thomas: Avevo dei telefoni, modello 50, che erano completamente ingialliti. Di questi ce ne sono ancora tantissimi sul mercato ma non hanno nessun valore particolare. In generale, il valore economico di tutti questi apparecchi non è particolarmente alto. Forse 20-30 franchi, ma niente che possa avere un alto valore collezionistico. Anche quel telefono lì degli anni '20 è ancora disponibile in grandi quantità. A volte mi viene da sorridere quando qualcuno trova qualcosa del genere in soffitta e pensa magari di poterci ricavare 300 franchi. Nemmeno un museo li vuole più.

LocoFolio: Chi ti sta intorno cosa dice di questa tua passione per il collezionismo?

Thomas: Ci convivono e basta (chiede a Susanne).

Susanne: (sarcasticamente) Sapessi che felicità...

Thomas: Certe cose le do anche via. Semplicemente non voglio eliminare niente perché poi non è più possibile ricomprarle. Di recente mi ha contattato una signora a cui era morto il marito. Era un installatore di telefoni e possedeva una grande quantità di telefoni e pezzi di ricambio. Ho recuperato tutto, il museo della telefonia ha preso quello che gli serviva e tutto il resto l'ho dato via. È stata una bella cosa e mi ha reso felice. Qui ho una grande rete di contatti. Avevo un distributore automatico di biglietti per il parcheggio delle FFS che era stato convertito in biglietteria automatica. Non andava bene per la mia collezione e così l'ho restaurato e poi l'ho ceduto a FFS Historic. Lì hanno una bella collezione di sportelli completi per l'acquisto dei biglietti, delle vecchissime biglietterie automatiche e degli apparecchi automatici con schermo touchscreen. Sono aperti al pubblico su appuntamento. Una cosa fantastica!

LocoFolio: Secondo te come si sta svi-



luppando la professione del macchinista? Oggi infatti sta diventando tutto sempre più elettronico.

Thomas: Per me è ok. Proprio questa settimana avevo un BoBo a doppia trazione con il City Night Liner. È stato davvero fantastico. Tra i nuovi treni mi piace molto il 512. È ben concepito, funziona benissimo e anche i comandi non sono sovraccarichi. Per me non è più semplicemente un treno, ma piuttosto un tram ad alta velocità. I BoBo con le loro lettere cromate! Quando li vedo sul punto di essere demoliti a Kaiseraugst, quasi non riesco a guardare. Naturalmente non si possono tenere tutti. Ho detto a Susanne: «Meno male che sono degli affari così grandi e pesanti, altrimenti chissà cosa farei...». Per me il BoBo è l'incarnazione della locomotiva perfetta. Non erano dei designer, ma degli ingegneri che ci han-



no lavorato. Ma anche dopo più di cinquant'anni, il BoBo non mi sembra mai vecchio. Mi fa battere il cuore. E una volta che se ne saranno andati, allora anch'io me ne dovrò andare. Non dovrebbe più mancare molto. Non c'è nessuna locomotiva straniera di quel periodo che sia altrettanto bella.

LocoFolio: Per me è la 460. Da giovane mi ha portato spesso in giro per la Svizzera regalandomi una forte sensazione di libertà. Grazie, Thomas, per questo scambio di opinioni!

Dopo la nostra chiacchierata, Thomas mi ha fatto fare un giro della casa. Della collezione di telefoni ne abbiamo già parlato prima. La maggior parte dei telefoni è collegata alla linea fissa. Purtroppo non ha chiamato nessuno. Sarei stato curioso di sentire il suono che fa.

Un locale è interamente dedicato al tema delle telescriventi / telegrafi (telex). Quattro apparecchi sono pronti per l'uso e permettono di inviare o ricevere telex in e da tutto il mondo. Esiste una rete appositamente creata dagli appassionati di



questi apparecchi (iTelex) che utilizza Internet come vettore di segnale. Su richiesta, Thomas realizza anche repliche di vecchi telegrammi PTT per compleanni o altre comunicazioni.



Il locale più suggestivo è sicuramente la cantina, che stranamente si trova al piano

superiore. È un locale piuttosto angusto che ospita anche l'enorme distributore automatico di biglietti che un tempo distribuiva migliaia di biglietti a Stern Oerlikon. Le macchinette per francobolli



sono ancora in grado di stamparli. Tuttavia, la matrice di stampa è stata modificata in modo da non poter più stampare francobolli validi. Quando Thomas inserisce delle monete in un telefono a gettoni e sento il tipico suono metallico, mi sento immediatamente trasportato indie-



tro ai giorni dei corsi di sci, quando la nostalgia di casa prendeva il sopravvento e questo apparecchio era l'unico modo per telefonare a casa...

Il Museo Telephonica di Islikon è dedicato al tema della telefonia, a Rifferswil si



può visitare una vecchia centrale telefonica delle PTT, a Windisch si trova il già citato Schaulager, lo spazio espositivo di FFS Historic, altri distributori automatici di biglietti si possono vedere nel Museo dei tram di Zurigo, ma anche il Museo della comunicazione di Berna merita una visita. ➔



Impressione Officina centrale VBZ 2021

Fotos: C. Riedi, VBZ, P. Kamm,
T. Neukom 08.21



Happy end per il binario 80!

Nel settembre 2022 noi della sezione Hauenstein-Bözberg abbiamo affisso un avviso per informare sul cattivo stato delle rotaie del binario 80, che poi è stato pubblicato nella successiva edizione del LocoFolio 2/2022 e quindi è stato letto in tutta la Svizzera.

A Natale, anche ArgoviaToday ha scritto un articolo sull'argomento dal titolo "Non siamo contenti" - i macchinisti sgridano le FFS".

Nell'articolo le FFS avevano inoltre comunicato che i binari sarebbero stati rinnovati nel 2023.

Nel frattempo i lavori sono stati eseguiti e possiamo affermare che i binari sono finalmente in buone condizioni. ➔



Problemi con l'ETCS alla RBL

Impiego di Aem 940 con l'ETCS disattivato presso la stazione di smistamento Limmattal RBL. *Équipe tecnica del VSLF*

Il software ETCS delle Aem 940 è stato ottimizzato nel 2020 a causa dei problemi con le Big Metal Masses (BMM) alla RBL. Sono comunque sorti dei problemi che hanno disturbato enormemente l'esercizio.

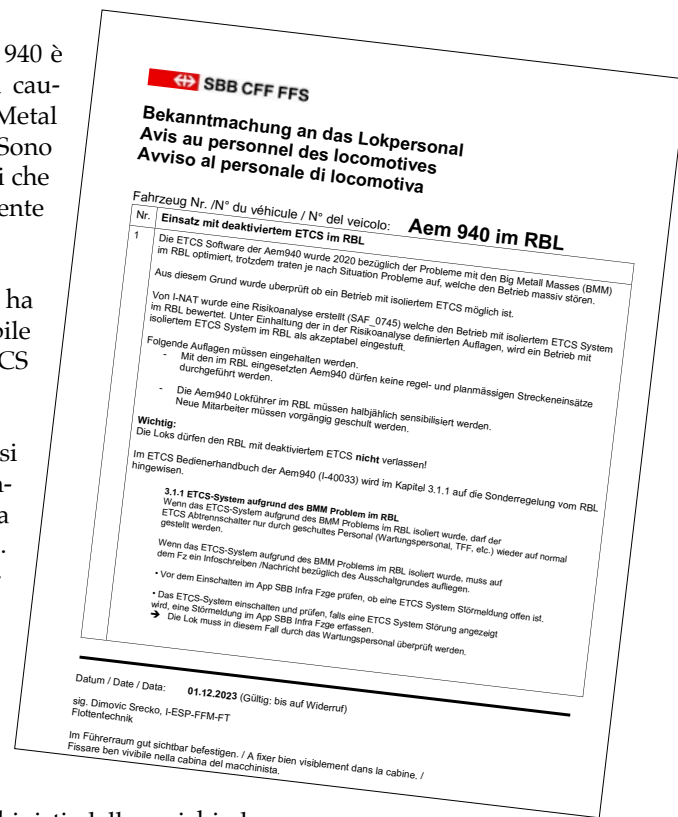
Per questo motivo, I-NAT ha verificato se fosse possibile operare con un sistema ETCS isolato.

I-NAT ha effettuato un'analisi dei rischi per valutare il funzionamento con un sistema ETCS isolato presso la RBL. Dall'analisi dei rischi è emerso che il funzionamento con un sistema ETCS isolato è considerato accettabile.

I requisiti sono che con le locomotive non si possono effettuare corse regolari o programmate e che i macchinisti delle Aem 940 della RBL devono essere sensibilizzati ogni sei mesi. I nuovi collaboratori devono essere formati preventivamente per guidare senza ETCS alla RBL.

Ancora una volta questo evidenzia l'inadeguatezza operativa del sistema che

richiede sempre nuovi processi, prescrizioni, eccezioni e disposizioni particolari. E, di conseguenza, genera costi supplementari. La «sensibilizzazione semestrale» per i macchinisti sarà una segnalazione sull'app delle prescrizioni. ➔



Impianto di depurazione viaggiante con un grande profumo

Recentemente ero a bordo del treno a Zugo e stavo aspettando il treno Traverso della SOB per Goldau. Quando è arrivato, evidentemente aveva la vescica piena, o meglio un bioreattore pieno, e il suo software ha pensato bene di svuotare tutto il contenuto sul binario 2. La puzza era semplicemente pestilenziale. Anche dopo un giorno e nonostante la pioggia, si poteva ancora sentire chiaramente. Conosciamo bene il fenomeno dello svuotamento delle acque grigie maleodoranti anche per altri treni. Davvero non esiste una soluzione tecnica che possa funzionare? Ad esempio, delle aree riservate monitorate dal GPS? ➔



Wikimedia

Responsabilità dei sistemi di controllo dei treni

L'ETCS deve consentire di raggiungere il livello massimo di sicurezza. Tutto dipende però dalla corretta immissione dei dati del treno da parte del personale di locomotiva. Se al personale di locomotiva vengono fornite delle informazioni errate, ciò che è successo più volte in passato, le conseguenze possono essere molto gravi. *Équipe tecnica del VSLF*

Dagli estratti dei regolamenti dei veicoli risulta che la sicurezza generale dei sistemi ETCS dipende principalmente dall'inserimento dei dati corretti da parte del macchinista.

Questo è uno dei motivi per cui i dati devono essere inseriti da un operatore umano, dato che i sistemi e i loro produttori non possono assumersi alcuna responsabilità.

Lo stesso principio vale per la conferma del numero di locomotive o di unità aggiuntive accoppiate.

FFS Cargo ha riscontrato grossi problemi con i dati dei treni trasmessi al personale di locomotiva. Stando alle dichiarazioni di FFS Cargo, la responsabilità non è solo di Orca o dell'app Willy da esso derivata; la causa è un'interazione tra i vari programmi vecchi e nuovi che vengono introdotti per sostituire l'obsoleto sistema CIS (CIS-Cargo, CIS-Infra, ZIS, Lok-sys, ecc.).

Vedi Newsletter del VSLF no. 787 del 23 novembre 2023

FFS Traffico viaggiatori fa capo al programma informatico TIP 2 che deve riprodurre lo stato dei treni. In cabina, la maggior parte dei veicoli dispone di display per visualizzare lo stato dei freni. Già più volte si sono verificati problemi importanti con i sistemi che forniscono i dati corretti del treno al personale di locomotiva per l'introduzione dei dati. Questo interrompe tutta la catena della sicurezza. Pare che ora non si capiscano più questi collegamenti. Prima o poi si verificherà quanto descritto dal modello del formaggio svizzero. Non sono le analisi dei rischi ad assumersi la responsabilità, bensì il personale. E siamo anche i primi a sbattere la testa.

Danni ai beni di proprietà del datore di lavoro

Lettera alla redazione

Alle 2 di notte era previsto il lavaggio di un'unità della S-Bahn. La temperatura segnava -6°C, e quindi faceva molto freddo. Alla mia domanda a TCC Traffico viaggiatori e al capomovimento di Infra se avesse davvero senso procedere al lavaggio con quel gelo, mi è stato risposto che è l'impianto stesso a decidere se si deve lavare o meno. E l'impianto mi ha

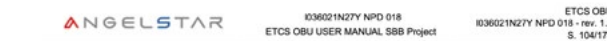
Estratto dei regolamenti dei veicoli

6.3.2 ETCS konfigurieren

▲ WARNUNG
Falsche Zugdaten im ETCS
Tod oder schwere Verletzung bei Kollision oder Entgleisung!
Der Triebfahrzeugführer ist für die korrekte Eingabe der Zugdaten verantwortlich.
Der Triebfahrzeugführer ist für die Prüfung aller vom Fahrzeuggerät FLG vorgeschlagenen Zugdaten verantwortlich, bevor er diese bestätigt.
ETCS_OBU_180

ATTENZIONE

Dati del treno errati nell'ETCS
Morte o lesioni gravi in caso di collisione o deragliamento!
Il macchinista è responsabile del corretto inserimento dei dati del treno.
Prima di convalidarli, il macchinista è tenuto a verificare tutti i dati del treno proposti dall'unità di controllo del veicolo FLG.



8.1.5 Eingabe der Zugdaten

Bei Auswahl der Option „Train data“ sind vom Anwender folgende Daten einzugeben:
• Zuglänge
• Bremsverhältnis (berechnet vom Zugbremssystem)
• Maximale Zuggeschwindigkeit

Die Werte, die dem Anwender für die Zuglänge, dem Bremsverhältnis und die Höchstgeschwindigkeit angezeigt werden, werden von der VCU berechnet und über das TCMS an die OBU gesendet.

ACHTUNG: Der Anwender ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen Werte richtig sind, bevor er sie validiert. Das ATP-System prüft nur, ob die eingegebenen Werte innerhalb der für den Zug definierten Grenzen (Zugparameter) liegen.

Inserimento dei dati del treno

Prima di convalidarli, l'utente è tenuto ad assicurarsi che i valori proposti siano corretti.

SIEMENS

Mobility Schweiz

5.8.13 Affichage des données valides

Description

▲ AVERTISSEMENT
Affichage erroné de données de train !
Il est possible que les données de train affichées ne concordent pas avec les données de train enregistrées dans l'équipement embarqué ETCS.
Risque d'accident en cas d'utilisation de données de train incorrectes dans l'équipement embarqué ETCS.
Après une modification de la configuration du véhicule, vous devez toujours saisir et valider à nouveau les données de train même si les données de train sont déjà correctement affichées.

Visualizzazione errata dei dati del treno!

È possibile che i dati del treno visualizzati non corrispondano ai dati del treno memorizzati nell'apparecchiatura di bordo ETCS. Rischio di incidente in caso di utilizzo di dati del treno errati nell'apparecchiatura di bordo ETCS. Dopo una modifica della configurazione del veicolo, è sempre necessario inserire e confermare nuovamente i dati del treno, anche se i dati sono già visualizzati correttamente. ➔

invitato a lavare il treno con tanta acqua. Poco dopo essere uscito dal lavaggio, tutto il treno era completamente avvolto da uno strato di ghiaccio. L'acqua era penetrata per bene in tutte le fessure ed era congelata. Non si sa se il giorno dopo le porte funzionassero ancora. Dopo una cosa simile, solo pochi anni fa si sarebbe stati citati con l'accusa di violazione dell'obbligo di diligenza previsto dal CCL delle FFS. Oppure non si ragiona e si fa semplicemente il proprio lavoro, a scapito dell'azienda. I geni sono usciti dalla lampada ... ➔

CCL FFS SA :

B. Comportamento e responsabilità
Dovere di diligenza e di fedeltà

1 Le collaboratrici e i collaboratori sono tenuti a tutelare gli interessi e l'immagine delle FFS, a svolgere il lavoro loro assegnato a regola d'arte e in buona qualità e a trattare con cura gli strumenti di lavoro messi a loro disposizione.

Treno speciale senza passeggeri

Fonte: 20 minuti

Fasnächtler bloccati: le FFS hanno dimenticato di aprire gli ingressi della stazione

Decine di festaioli di Zurigo volevano partecipare al carnevale di Lucerna. Ma l'inizio della giornata è stato a dir poco frustrante.

Al binario 8 della stazione centrale di Zurigo era perfino in attesa un treno speciale che li avrebbe dovuto portare a Lucerna alle 3:46 del mattino. Ma non se ne è fatto nulla, nonostante il biglietto fosse già stato acquistato. E, questo, perché la stazione è chiusa durante la notte. «I cancelli erano chiusi», dice al Blick una Fasnächtlerin frustrata.

Quando i cancelli si sono aperti alle 3.50, il treno era già partito. Una cinquantina di persone sono rimaste appiedate alla stazione centrale, ma hanno trovato una soluzione. Hanno creato dei gruppi e hanno raggiunto Lucerna in taxi e tramite Uber. Una corsa costa 129 franchi. Adesso vuole chiedere un risarcimento alle FFS.

Ci sono tre domande sull'accaduto:

- Il personale non si è accorto che il treno speciale era vuoto e a bordo non era salito alcun passeggero?
- Il personale è partito deliberatamente senza passeggeri perché ha agito secondo la procedura?
- Il personale è partito deliberatamente senza passeggeri perché gli era del tutto indifferente?

Qualsiasi risposta sarebbe imbarazzante per l'azienda. ➔



Nessun battello in vista...



Markus Leutwyler

Una gita in battello è sempre molto piacevole. E poi si va sempre a colpo sicuro, soprattutto se ci sono dei bambini. Meglio ancora se sul tavolo c'è una bella cioccolata calda. Ecco perché questa primavera ho portato i miei figli a visitare le cascate di Giessbach. Abbiamo preso il battello ad Interlaken Est fino all'imbarcadere «Giessbach See». Abbiamo fatto una camminata su per una ripida salita che costeggiava la cascata, con l'acqua che scrosciava che era un piacere. Poi siamo scesi di nuovo fino al punto in cui il Giessbach sfocia nel lago di Brienz. Avevo i piedi stanchi, e anche i bambini, ma eravamo tutti molto contenti: tutto sommato, ero riuscito nella mia missione di papà in vacanza. Ed eccoci finalmente arrivati dove avrebbe dovuto venire a prenderci un battello della BLS. Sarebbe stata l'ultima corsa della giornata. La partenza era prevista per le 16:51, ma non è arrivato nessun battello. La corsa era ancora riportata regolarmente nell'app degli orari e da nessuna parte c'erano informazioni contrarie. Abbiamo quindi aspettato insieme alle altre persone bloccate sul molo e per fortuna è arrivato un collaboratore dell'hotel Giessbach che ci ha spiegato che il battello non poteva navigare a causa di un guasto al motore. Ci ha permesso di prendere gratuitamente la funicolare fino in cima, dove poi siamo stati accompagnati a Brienz da un ranger del parco con la sua auto privata e nel suo tempo libero.

E la BLS? Beh, a quanto pare l'hanno presa con filosofia e si è semplicemente "limitata" a non fornire nessuna informazione e nemmeno un servizio alternativo da un posto da dove difficilmente si sarebbe potuti andare via a piedi. Ci auguriamo che la BLS almeno ringrazi i dipendenti dell'hotel e del parco per essersi assunti spontaneamente un compito di cui essa stessa si sarebbe dovuta fare carico. ➔

Pulizia dei binari a causa dei Bombi

Pulizia notturna dei binari alla stazione Löwenstrasse dopo l'orario di chiusura all'una di notte. Poiché i treni RABDe 502 Bombardier scaricano le acque grigie delle toilette durante le soste nelle stazioni, di notte i binari devono essere regolarmente puliti. In estate, un odore molto forte regolarmente arriva fino al piano dei negozi, ciò che è penalizzante sia per i locatari delle superfici commerciali che per l'immagine della ferrovia.

A quanto pare non è ancora stato possibile trovare una soluzione. ➔

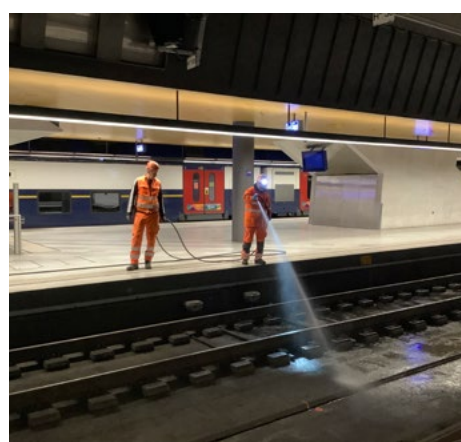
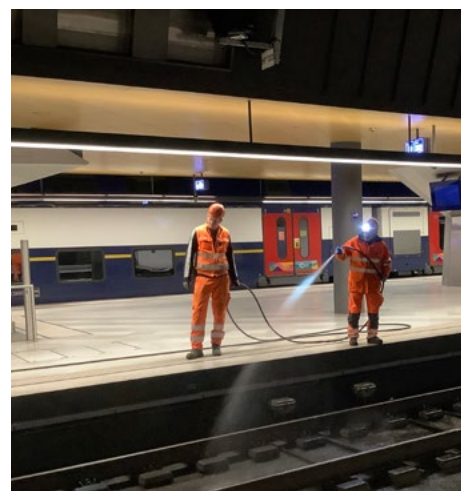
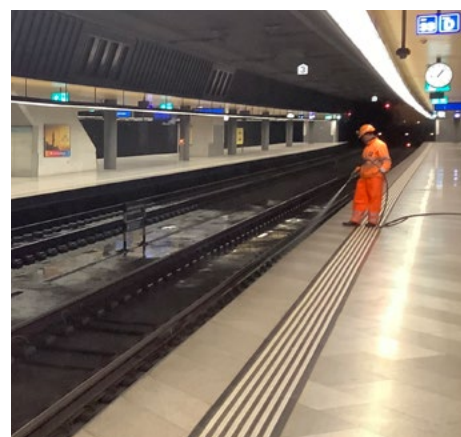


Tavola di fermata sui binari

Perché la maggior parte del personale di locomotiva interpreta come via libera un segnale, che in realtà dovrebbe essere interpretato come fermata, senza porsi delle domande?

Raoul Fassbind, Comitato del VSLF

Capita spesso che una segnalazione temporanea valida o non valida venga installata in modo errato, che venga dimenticata o rimossa in modo approssimativo. Nell'estate del 2022, ad esempio, vicino alla stazione di Meggen in mezzo ai binari tra le rotaie c'era una tavola che indicava «segnale di fermata per presenza di ostacolo». La funzione di questa tavola è quella di mettere in sicurezza un cantiere dai movimenti dei treni oppure di segnalare un binario chiuso. Il fatto che questa tavola si trovasse sui binari è stato discusso per la prima volta un mercoledì nel locale del personale di locomotiva di Lucerna. Quando il sabato successivo io stesso ho percorso questa tratta, la tavola era ancora lì.

Ho quindi contattato la direzione della circolazione dei treni della centrale operativa per informarmi se il mio treno stesse circolando su un binario chiuso. Dopo gli accertamenti del caso, che hanno causato un ritardo di circa 15 minuti, mi è stato assicurato che il binario era percorribile e che la tavola sarebbe stata rimossa immediatamente dal servizio di picchetto. Discutendone con i colleghi, li ho visti irritati per il mio comportamento e mi è stato detto che forse avevo reagito in modo eccessivo. Raramente mi era stato detto che mi ero comportato correttamente. Ho preso nota di questi atteggiamenti con un certo stupore. Soprattutto alla luce del fatto che, nell'arco di quattro giorni, davanti a questa tavola sui binari erano transitati circa 300 treni senza che qualcuno si chiedesse cosa mai potesse significare.

Mi sono allora rivolto alla commissio-

ne tecnica del Gruppo con la domanda filosofica sul perché gran parte del personale di locomotiva interpretasse una tavola, che in realtà indica chiaramente fermata, come via libera. La commissione non ha potuto chiarire in modo esaustivo la questione e nemmeno in un successivo colloquio bilaterale con una collega del servizio psicologico delle FFS è stato possibile circoscrivere l'argomen-

possibili conseguenze finanziarie negative, ma anche di una certa riluttanza a dover giustificare le proprie azioni a mo' di lupo solitario. Potrebbe anche essere dovuto a una scarsa cultura dell'errore, con ritorsioni eccessive da parte dell'azienda. O forse la situazione era così palesemente sbagliata per cui si è dato semplicemente per scontato che la tavola non potesse essere valida.

Le cause dirette di questi comportamenti in realtà non sono così interessanti. Quello che invece sorprende è che, nonostante la presunta cultura della sicurezza, la consapevolezza del personale di locomotiva tende più alla puntualità che alla sicurezza. Le ragioni di questo comportamento sono effettivamente dovute alle pressioni dell'azienda?

La formazione è troppo vaga o poco chiara, per cui la consapevolezza della sicurezza non ha necessariamente la priorità? O forse si tratta di una questione culturale, per cui i processi adottati da enti esterni all'azienda vengono generalmente considerati come validi, senza che vi sia una reale comprensione di come il lavoro debba essere effettivamente svolto? I modelli d'esame sono realmente corretti se, per finire, i dipendenti devono gestire autonomamente delle situazioni eccezionali, senza essere però sufficientemente formati per farlo?

È difficile dare una risposta, ma intanto in queste situazioni il personale si ritrova ad essere abbandonato a se

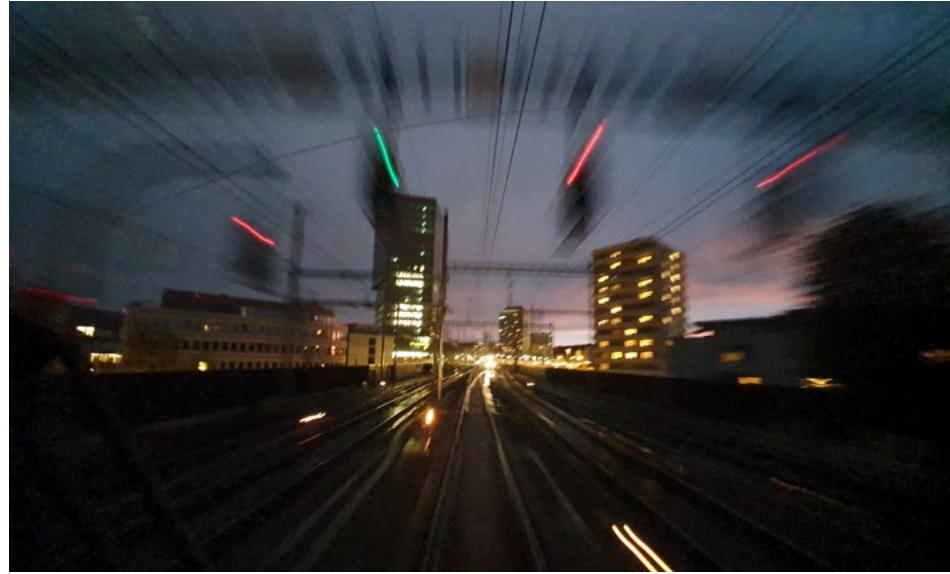
stesso. Certo, è un meccanismo comodo non voler vedere le cose pensando che i responsabili comunghino se ne accorgono o facendo affidamento sul fatto che qualcun altro prima o poi segnalerà il problema. Ma questo non è certo nell'interesse della sicurezza. ➔



Comportamento irrazionale nelle questioni di sicurezza

Come vengono considerati e affrontati i rischi nel panorama ferroviario?

Raoul Fassbind, membro di comitato FFS V



Di recente, il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI si è trovato confrontato con il problema che i casi da analizzare si protracono sempre più a lungo e i tempi fino all'apertura di un nuovo caso spesso subiscono dei ritardi. Questo è probabilmente dovuto al crescente carico di lavoro amministrativo, agli ostacoli burocratici, a un possibile aumento del numero di casi e alla loro crescente complessità, rispettivamente alla crescente complessità delle normative sottostanti.

Un'analoga tendenza la si osserva all'interno dei reparti di sicurezza delle singole aziende. A quanto pare, la comprensione delle singole situazioni è scarsa e la ricerca delle cause è complessa. Constatiamo che le situazioni di pericolo vengono gestite in modo sempre più superficiale. Abbiamo inoltre notato che un certo numero di segnalazioni di eventi non viene preso in considerazione o non viene trattato in modo adeguato. Manca anche un'analisi olistica dei casi e la ricerca di una congruenza tra i singoli casi. Tutte le situazioni critiche per la sicurezza vengono invece gestite come casi singoli, vengono trattate separatamente e vengono adottate delle misure individuali, sempre che ciò avvenga.

Di conseguenza, per tutte le situazioni vengono elaborati dei nuovi processi, delle nuove istruzioni o un adeguamento dei regolamenti. Di norma, sempre più sulla difensiva. Nell'ambito delle continue analisi sulla sicurezza, vengono

inoltre create costantemente norme e direttive più restrittive, vengono ridotte le velocità e ristrutturati gli impianti. Questo comporta delle prescrizioni sempre più complesse e poco trasparenti, che diventano valide con un preavviso sempre più breve. Resta da vedere se questo porterà ad un aumento della sicurezza; in tutti i casi i responsabili così si tutelano e la responsabilità viene scaricata verso il basso. Nel contempo, i campi di attività dei reparti di sicurezza diventano sempre più ampi e i costi aumentano sempre più. Questo si ripercuote sia sui costi diretti per le ristrutturazioni, ma anche sui costi indiretti per le formazioni supplementari e per dei treni sempre più lenti con una minore robustezza operativa.

Finché non si riesce a spezzare questo meccanismo per cui le considerazioni esterne portano ad un'analisi dei casi, non si potrà conseguire un guadagno sostenibile in termini di sicurezza. Una situazione potrebbe anche essere spiegata in un secondo momento, ma così non si genera alcun valore aggiunto per il futuro. E finché il personale viaggiante verrà visto come rischio per la sicurezza, finché verrà bombardato di prescrizioni e processi divergenti e non disporrà di competenze adeguate per svolgere il proprio lavoro autonomamente e con il necessario supporto, questo guadagno in termini di sicurezza non verrà sicuramente raggiunto. Anzi, questo fa sì che ci si attenga ai processi in modo sempre più rigoroso. Il personale in prima linea è sempre più

consapevole dei meccanismi legati alle responsabilità che si deve accollare ed è sempre meno disposto a correre rischi inutili. Finché i processi offrono questo supporto, sarebbe comunque avventato uscire da questo rigido schema.

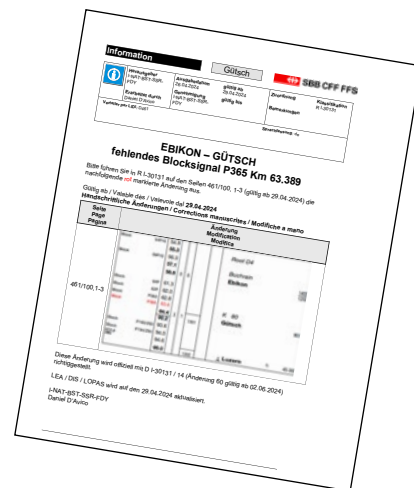
Questo significa che le soluzioni spontanee e l'apporto di know-how diventano sempre meno attraenti. I processi che sono stati approvati dovrebbero infatti avere già disciplinato tutto. L'importante è che la responsabilità non ricada né sul reparto di sicurezza né sull'azienda. ➔

Modifiche scritte a mano

Équipe tecnica del VSLF

Dopo tanti anni, rieccoci con le modifiche scritte a mano! In passato, gli orari e le tabelle di marcia venivano consegnati al personale di locomotiva in forma cartacea al momento del cambio di orario. Durante l'anno dovevano poi essere aggiornati con modifiche scritte a mano o striscette adesive. Queste correzioni venivano regolarmente controllate dal capomacchinista OLF.

L'incarico ricevuto nell'aprile 2024 di apportare le modifiche a mano è difficile da attuare, dal momento che adesso tutti i documenti sono disponibili solo in formato elettronico. Magari la parte mancante dovrebbe essere annotata su un pezzo di carta e tirata fuori durante un'eventuale corsa a Lucerna... sempre che ci si ricordi ancora di averlo. ➔



Mancanza di cultura della sicurezza alle FFS

Segnalazione di un macchinista:

Oggetto: Notifica di evento, sicurezza e qualità ESQ: tratto di rallentamento non segnalato correttamente / Chambésy

Il tratto di rallentamento 50 è lì da diverso tempo, e c'era anche ieri.

Circa 200 metri prima, oggi era installata anche una tavola di inizio, prima degli scambi. Il già breve spazio di frenata ora è troppo corto. E così ci sono due tavole di inizio una dietro l'altra.

Probabilmente le frecce segnaletiche sono sbagliate e la seconda tavola si riferisce solo agli 80 km/h sul binario di destra. Io viaggio sul binario regolamentare Ls-Ge (binario centrale). Informazione al capomovimento.

Risposta al macchinista:

Buongiorno x

Grazie per la tua notifica sulla segnalazione errata del tratto di rallentamento a Chambésy. Questo problema mi è già stato segnalato, soprattutto la questione della breve distanza tra il segnale avanzato e la tavola di inizio. Trattandosi di una linea molto trafficata, presumo che il problema sia già stato segnalato più volte senza che sia stato preso alcun provvedimento, oppure che i macchinisti si siano semplicemente abituati che è così. Ciò che ovviamente non è una giustificazione valida per lasciare un tratto di rallentamento sbagliato e non fare nulla al riguardo. Se le informazioni contenute nel LEA sono corrette, il tratto di rallentamento a 50 km/h sarà presto revocato e quello a 80 km/h rimarrà in vigore fino a giugno. Probabilmente lunedì cercherò di passare per darci un'occhiata.

Cordiali saluti

x

Capo del personale di locomotiva FFS SA
Produzione traffico viaggiatori
Produzione ferroviaria
Condotta dei treni e manovra est

Portale per segnali di

Berna

Équipe tecnica del VSLF

In occasione della sostituzione della cabina di manovra sul lato est della stazione di Berna, alcuni anni fa è stato smantellato - e non più sostituito - un gruppo di segnali che aveva la funzione di accorciare le sequenze di transito dei treni. Dei calcoli precisi al secondo avevano dimostrato che non era più necessario. Evidentemente questi calcoli si basavano sul caso ottimale o erano semplicemente sbagliati. Di conseguenza, il gruppo di segnali mancante ha causato ritardi nella partenza dei treni diretti a est e a sud. Questo ha ridotto la stabilità della rete e la solidità operativa, che in parte si è estesa fino alla Svizzera orientale e al Vallese.

Dopo diversi anni di restrizioni operative, ora il gruppo di segnali mancante è stato installato di nuovo, ma questo ha reso necessari una nuova progettazione, una nuova pianificazione e dei nuovi calcoli. Le conoscenze interconnesse del traffico ferroviario in tutte le aree e divisioni sono fondamentali. ➔



Hubert Giger, presidente del VSLF e macchinista di Zurigo

Quando delle notifiche rilevanti per la sicurezza vengono commentate dal superiore con parole tipo «probabilmente cercherò di passare lì», «il tratto di rallentamento sarà presto revocato» o «oppure i macchinisti si sono semplicemente abituati che è così», non ci si deve più chiedere perché la rassegnazione sia lo stato d'animo generale di gran parte del personale di locomotiva. In termini di comunicazione, la frustrazione viene semplicemente liquidata come «energia corrosiva» e così il problema è risolto. Proprio come il VSLF che spesso viene etichettato come «corrosivo».

Da un'impresa ferroviaria in cui si è sempre prestata grande attenzione alla sicurezza e dove la sicurezza aveva la massima priorità, siamo passati a un'azienda infestata dai processi dove le segnalazioni del personale o non vengono trattate, o vengono cancellate o in qualche modo spariscono. Quanta strada abbiamo fatto!

Un feedback al macchinista a proposito di un intervento risolutivo, delle misure adottate e dell'impegno a migliorare le cose sarebbe decisamente tutt'altra cosa. Perché non arriva la comunicazione «Interverrò immediatamente e inserirò la tua segnalazione nel sistema»?

Non si riesce a capire perché queste giustificate segnalazioni non vengano prese sul serio. Una simile cultura aziendale ha degli effetti autodistruttivi. Il pensiero che non ci si renda nemmeno più conto di quali siano gli effetti duraturi di certe azioni sui propri subordinati è davvero inquietante.

Per fortuna esistono associazioni professionali come il VSLF, che si fanno carico di queste segnalazioni e hanno un'ottima visione trasversale dell'esercizio e dei problemi. E noi sindacati siamo anche l'ultimo approdo per chi ha ormai perso la speranza. Noi ci assumiamo consapevolmente questa responsabilità sociale; il personale purtroppo dipende da essa e merita di essere preso sul serio. ➔

Troppo grasso per la cabina di guida?

Momenti di panico al Medical Service.

Per molti di noi la regolare visita di controllo presso il medico ferroviario è motivo di un bel mal di pancia e di pressione alta. Sono soprattutto quelli che hanno delle abbondanti «scorte di emergenza» intorno ai fianchi a temere delle conseguenze negative, compresa l'inidoneità. Questa paura è giustificata? *Markus Leutwyler*

Ci siamo già passati tutti: il tanto temuto momento è arrivato, veniamo convocati e sottoposti a un esame approfondito. Si sale sulla bilancia, si fa l'esame della vista, dell'udito, un ECG, il controllo della pressione sanguigna e un esame delle urine. Poi ci portano nella sala visite, dove il medico ci esamina ancora più da vicino. Non si parla molto lì. Alla fine arriva il verdetto. Se si è fortunati, la maggior parte dei risultati vanno bene. Per quel che mi riguarda, la mia pressione sanguigna è sempre leggermente alta durante queste misurazioni - e solo durante queste misurazioni presso il Medical Service.

Non c'è da stupirsi! Anche il mio smartwatch indica un livello di stress in zona rossa. Poi è il turno del peso. Troppo alto. Caspita, non ci sarei arrivato nemmeno io. Davvero troppo alto! Eppure durante la mia ultima visita il medico era passato oltre. Il BMI* doveva scendere sotto i 30! Si trattava di diverse decine di chili! E, questo, in un anno. 10, forse 15 kg, ce la posso magari fare in un anno. Ma più di 20 kg? E se non ci riuscissi? «Allora lei non è idoneo». Avevo forse capito male? Impossibile, perché l'esame dell'udito che avevo appena fatto aveva confermato una «normacusia» (udito normale).

«Allora lei non è idoneo!»

La mia prima reazione è stata logicamente un enorme senso di insicurezza. Di una regola che utilizza il BMI come parametro per l'idoneità non avevo ancora mai sentito parlare. Per quanto ne so, l'unica restrizione è al momento dell'assunzione, con un valore massimo del BMI di 35. Mi sono rivolto al Medical Service delle FFS con le seguenti domande:

Quali criteri oggettivi vengono utilizzati per valutare il BMI? Quali sono i valori limite e in quali documenti sono riportati? Come si giustifica l'inidoneità dovuta ad un BMI elevato? Il Body Mass Index non tiene conto della massa muscolare e pertanto è da tempo oggetto di critiche.

Come si tiene conto della massa muscolare nella valutazione del BMI?

Pretesto della protezione dei dati

Ecco la risposta: «La valutazione del BMI è una misura individuale e personalizzata, a cui non possiamo rispondere per una questione di protezione dei dati. Le FFS non dispongono di documentazione medica sul personale.»

Ah ecco, la protezione dei dati! Me ne ero



completamente dimenticato! «Che ore sono?» - «Per una questione di protezione dei dati purtroppo non possiamo rispondere a questa domanda. Le FFS non dispongono di documentazione sugli orari validi per le singole persone». Una richiesta di informazioni al reparto competente dell'Health & Medical Service AG, che in qualità di servizio medico di fiducia dell'Ufficio federale dei trasporti effettua gli esami di idoneità medica per le FFS, ha chiarito un po' la faccenda. Grazie alla dott.ssa Eva Elisabeth Gerber-Glur, responsabile del reparto Medicina dei trasporti, per la risposta esaustiva e comprensibile!

Il BMI da solo non è determinante

«Tante grazie per il suo messaggio.

Come lei giustamente sottolinea, un limite

BMI superiore a 35 è un criterio di esclusione solo al momento della prima visita di controllo e, questo, solo per i macchinisti con obbligo di identificazione (modulo 2a/b secondo l'UFT).

Un BMI elevato non comporta di per sé la non idoneità durante una visita periodica; dal punto di vista medico, è tuttavia risaputo che un BMI elevato è associato a un rischio maggiore di contrarre eventuali patologie rilevanti per l'idoneità. In queste ultime rientrano, ad esempio, le malattie cardiovascolari, in particolare l'ipertensione arteriosa, la pressione sanguigna elevata e, soprattutto, le apnee notturne. Questo quadro clinico in particolare, con i suoi potenziali effetti sull'attenzione e sulla concentrazione, è molto importante per tutte le patologie legate alla sicurezza.

Secondo le direttive dell'UFT (art. 21 della Direttiva sugli esami medici di idoneità alla guida per persone che svolgono attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario secondo l'OVF e l'OAAFS), in caso di malattia o infortunio esiste l'obbligo di effettuare una valutazione aperiodica per confermare il mantenimento dell'idoneità.

La diagnosi di apnee notturne o l'introduzione di farmaci dovuti a una malattia cardiovascolare appena diagnosticata, ad esempio, sono situazioni in cui è necessario effettuare una nuova valutazione formale dell'idoneità per via della presenza di una nuova patologia. Dal momento che nella nostra attività medica molto spesso capita di venire a conoscenza della presenza di nuove patologie solo al momento della successiva visita periodica, a volte in effetti accorciamo la periodicità della visita successiva per i dipendenti con un BMI superiore a 35, in modo da poter rilevare quanto prima ogni eventuale cambiamento nel loro stato di salute. Ad esempio, emetteremo un giudizio di idoneità condizionata con una periodicità ridotta per una persona che presenta un significativo aumento di peso da una visita periodica all'altra, ciò che lascia presumere un rischio maggiore di malattie concomitanti.

Come accennato prima, il solo aumento del BMI non determina un'inidoneità; sono le malattie concomitanti che possono deter-

minarla. In questo senso, non ci sono valori limite vincolanti per la visita periodica, in quanto lo stato di salute deve essere valutato individualmente, sempre tenendo conto delle malattie concomitanti o dei fattori di rischio esistenti.

Siamo pienamente consapevoli che il BMI ha una valenza limitata. Sulla base dell'esame clinico (ad esempio, forma corporea, distribuzione del grasso) si possono trarre alcune conclusioni. Se necessario, come strumento aggiuntivo abbiamo una bilancia InBody che consente, tra l'altro, un'analisi più dettagliata della distribuzione del grasso muscolare nel corpo.

Quando fissiamo degli obiettivi di perdita di peso durante una valutazione della forma fisica, lo scopo è sempre che la persona interessata possa mantenere il suo lavoro abituale. Vogliamo prevenire ciò che purtroppo vediamo spesso nella nostra vita quotidiana. Da un aumento del BMI si possono sviluppare delle malattie secondarie che alla fine non sono più compatibili con un'idoneità fisica AS 1. Ci auguriamo che la discussione sul peso sensibilizzi le persone interessate, in modo da poter evitare che in futuro venga dichiarata la loro inidoneità.»

Scarsa comunicazione

Chi deve fare i conti con un BMI elevato di solito ha una lunga storia travagliata alle spalle. Di norma, una «sensibilizzazione» sull'argomento non dovrebbe più essere necessaria, soprattutto se questa consiste soltanto nella minaccia dell'inidoneità. Si può anche presumere che questa persona abbia già fatto numerosi tentativi per perdere peso. La ricompensa è poi un effetto yo-yo... Anche se la perdita di peso non è (ancora) stata raggiunta, ci sono molti modi per prendersi cura della propria salute, come l'esercizio fisico regolare, il dormire a sufficienza, la gestione consapevole dello stress, i contatti sociali, il fatto di evitare la nicotina o un consumo elevato di alcol e un'alimentazione equilibrata. Queste sono tutte cose che non si fanno per gli altri, ma per se stessi.

Ma ora è il mio turno di fare una diagnosi: dichiaro al medico ferroviario di avere un'ipoestesia (riduzione della sensibilità) ai polpastrelli.

*Body Mass Index. L'indice di massa corporea è un valore che viene calcolato in base all'altezza e al peso corporeo. Viene normalmente utilizzato per determinare il grado di sovrappeso o obesità ed è anche usato come fattore per calcolare il rischio cardiovascolare. ➔

Mouette: un buco nell'acqua?

La piccola flotta di Flirt Mouette, originariamente acquistata per la linea IR66 Berna - La Chaux-de-Fonds, è stata successivamente destinata alla linea IR56 Basilea - Biel. Ora la BLS rileva anche questo servizio. *Stefan Memminger, macchinista FFS-V di Basilea*



Quando nel 2018 le FFS si sono sorprendentemente aggiudicate l'esercizio dell'IR66 da Berna a La Chaux-de-Fonds, hanno dapprima ordinato sette Flirt Mouette, e successivamente altri quattro, con standard per la lunga percorrenza. Dopo qualche tempo hanno raggiunto un accordo con la BLS, che in precedenza gestiva già questa linea, e le ha ceduto la gestione. Oggi la BLS gestisce la linea IR66 con i suoi Flirt MIKA.

La piccola flotta di Flirt Mouette è stata poi destinata alla nuova linea IR56 Basilea-Delémont-Biel che, insieme alla IC51, dalla fine del 2025 consentirà una cadenza semioraria su questa linea. A partire dal 2022, quando i veicoli sono stati consegnati, una parte è finita a Basilea, dove da allora vengono utilizzati per una rotazione del "Flugzug". I restanti veicoli circolano sulla S-Bahn tedesca, dove i passeggeri in prima classe godono di sedili confortevoli, anche se salire e scendere dal treno richiede un po' più di tempo a causa del numero ridotto delle porte.

Poiché il Flirt Mouette di Basilea è l'unico Flirt a essere dotato di ETCS Baseline 3, i macchinisti interessati hanno dovuto seguire una giornata di formazione e adesso nel loro attestato, oltre ai Flirt 521-524, figura anche la voce 523.5. Tutti gli altri macchinisti di Basilea e i macchinisti di altri depositi che effettuano servizi sul "Flugzug" non sono autorizzati a utilizzare il Flirt Mouette, anche se conoscono già altri veicoli dotati di ETCS Level 1. Questo rappresenta una sfida sia in termini di pianificazione che di operatività, ma almeno ci è stato prospettato che il Flirt Mouette diventerà un veicolo



standard con una cadenza semioraria tra Basilea e Biel.

Con grande sorpresa di tutti, il 31 gennaio 2024 le FFS hanno diramato un comunicato stampa in cui hanno annunciato che l'IR56 sarebbe stata gestita dalla BLS. Su Intranet, la direzione ha cercato di calmare le acque affermando che le FFS non avrebbero perso alcun servizio, i quanto la nuova IR56 sarebbe stata operativa in aggiunta ai treni attuali. Ma questo è palesemente falso: tra Biel e Delémont, la IR56 utilizza il percorso della RE56 Biel-Delle(-Méroux) e tra Laufen e Delémont il percorso della S3 della S-Bahn di Basilea, che in futuro circolerà solo fino a Laufen invece che a Porrentruy. Sebbene gli effetti della collaborazione con la BLS sul personale delle FFS siano "ancora in fase di accertamento", uno sguardo agli ultimi anni ci fa capire in che direzione si sta andando.

Ancora non si sa che fine faranno gli undici Flirt Mouette. Con solo quattro porte per lato, non sono adatti all'uso sulla S-Bahn e, a causa della loro scarsa capacità, nel traffico a lunga percorrenza possono essere utilizzati solo sulle linee secondarie. La IR56 sarebbe stata ideale a questo scopo, anche perché può essere utilizzata solo con materiale rotabile a un piano. A quanto pare la BLS non vuole però rilevare questi veicoli. Ha già annunciato di voler continuare a fornire i servizi anche con i suoi Flirt MIKA. ➔

Incidente con un cavallo

A proposito della necessità di processi per le situazioni eccezionali. Attenzione, l'articolo contiene degli specifici dettagli su una collisione con un cavallo. *Raoul Fassbind, comitato FFS V*

Lo scorso novembre mi sono purtroppo trovato in una situazione in cui il mio treno si è scontrato con un cavallo. Nell'affrontare questa situazione estrema, ho notato alcune cose che mi hanno lasciato più o meno perplesso.

Ad un passaggio a livello, il mio treno si è scontrato con un cavallo che era scappato. Dopo le misure immediate del caso, come la frenata d'emergenza e la chiamata di soccorso, il traffico ferroviario sulla tratta a doppio binario è stato interrotto. Dopo aver constatato che il binario secondario era libero, l'esercizio è stato diradato e i treni ancora in circolazione viaggiavano «a vista».

Dopo circa 15 minuti, la polizia cantonale ha raggiunto per prima il luogo dell'incidente. Man mano è arrivato sempre più personale delle forze d'intervento delle FFS e in totale erano tre le persone che si sono presentate come responsabili delle operazioni. Non ho mai capito quale fosse la relazione gerarchica tra di loro, nessuno infatti me l'ha spiegato. Si è poi discusso sul modo migliore per recuperare il cavallo.

Dopo aver discusso se chiamare i vigili del fuoco o il macellaio, si è deciso di trasportare il cavallo morto con un trattore dotato di forca per rotoballe.

Nel frattempo, sono stati richiesti due autobus per evacuare i passeggeri. Evidentemente si supponeva che a causa della collisione a un passaggio a livello anche il treno fosse bloccato lì. Non era però così, oltretutto la strada al passaggio a livello era per lo più un sentiero di campagna e non accessibile agli autobus. È stato quindi chiamato il treno di spegnimento e di salvataggio TSS per caricare i passeggeri e portarli alla stazione più vicina in modo da poterli trasferire sugli autobus. Questo nonostante circolassero ancora dei treni.

Allo stesso tempo, la polizia mi ha chiesto di salire sul veicolo di comando per rilasciare una dichiarazione sull'accaduto. E così ho preso posto accanto alla giovane cavallerizza sconvolta e traumatizzata che era caduta da cavallo. Ho pertanto chiesto di poter rilasciare la mia dichiarazione da qualche altra parte.

Dopo la dichiarazione e l'evacuazione,



sono tornato di nuovo sul treno. Adesso si trattava di portare il veicolo in un centro di manutenzione. Poiché il treno aveva subito una perdita d'aria a causa dell'impatto con il cavallo, si poteva supporre che l'accoppiamento fosse gravemente danneggiato, ma per via dei resti dell'animale non era possibile stabilirlo. A causa della perdita d'aria, il treno non era più nella condizione di ripartire. Si è quindi deciso di tappare la perdita nel tubo dell'aria e di trainare il treno con il TSS. È interessante notare che nonostante la checklist e il supporto dell'helpdesk non è stato possibile impostare il treno, un Flirt RABe 523 di prima generazione equipaggiato con l'ETCS, per l'operazione di traino, e quindi i freni non potevano mai essere allentati completamente. Fortunatamente, si è scoperto che l'accoppiamento non era eccessivamente danneggiato, ma che c'era solamente una valvola dell'aria nella posizione sbagliata e che una valvola era bloccata. Con il supporto del TSS, è stato quindi possibile «dare aria» e rimettere in funzione il treno.

Mentre il collega del TSS ripuliva l'accoppiamento, senza alcun preavviso sul binario secondario è stata ripristinata la normale circolazione. All'improvviso i treni viaggiavano di nuovo a 120 km/h anziché a un massimo di 40 km/h, senza però esserne stati informati da parte della centrale operativa. Il collega del TSS ha scrollato le spalle e in modo lapidario ha commentato che questa era praticamente la norma. Vale però la pena menzionare che il terzo responsabile delle operazioni era subito salito sul mio treno dal lato dei binari e se fosse passato un treno avrebbe corso seri pericoli.

Dato che il mio treno era fermo appena fuori dalla stazione, ma dopo essere stato agganciato al TSS tutta la composi-

zione si trovava parzialmente all'interno della stessa, si è deciso di spostare i due treni accoppiati all'interno della stazione invece di separarli di nuovo sul posto e spostarli separatamente. In questo caso i processi sono un po' più semplici. Dal momento però che il Flirt non poteva essere predisposto per il traino, abbiamo deciso di rilasciare i freni del treno «normalmente» applicando una certa forza di trazione mentre il TSS partiva. Per quanto ne so, in realtà non esiste un processo per questa procedura, ma il timing era giusto e ha funzionato abbastanza bene. I treni sono poi stati separati all'interno della stazione e, dopo quasi quattro ore di improvvisazione, sono stati finalmente sostituiti da un collega che ha trasferito in officina il veicolo danneggiato.

Processi all'acqua di rose

Nonostante l'ampio panorama di processi e la vasta raccolta di prescrizioni nel mondo ferroviario, questo caso mostra chiaramente quanto pochi di questi siano o possano essere utilizzati in caso di situazioni estreme. A seconda della situazione, si agisce in modo più o meno appropriato in base al proprio bagaglio di esperienze e alla funzionalità. Questo porta a chiedersi se i processi siano davvero necessari e se abbiano senso.

In linea di massima, c'è un processo o una direttiva praticamente per ogni situazione possibile. Che la rimozione dei resti dopo una collisione non possa essere definita in modo specifico mi è più che chiaro. Il fatto però che non vi sia alcuna comunicazione su questioni vitali di sicurezza, come la revoca della «marcia a vista», è semplicemente clamoroso. Come da processo, ho segnalato l'accaduto mediante una notifica ESQ e ne ho discusso con un mio superiore. Non ho mai ricevuto una risposta alla mia notifica ESQ né un riscontro da parte del mio superiore.

Questo fa sorgere il sospetto che la presenza di tutti questi processi e prescrizioni abbia soprattutto una funzione gestionale e di tutelarsi nel caso in cui si dovesse verificare qualcosa che esula dalla solita routine. C'è poi anche la possibilità di una chiara attribuzione della colpa a chi esegue il lavoro. ➔

Responsabilità

La ferrovia funziona al meglio quando tutto è ben coordinato e il sistema viene considerato nel suo insieme. Tuttavia, il libero accesso al mercato, la divisionalizzazione delle FFS e la creazione di filiali fanno sì che i singoli reparti si concentrino solo su se stessi invece di assumersi la responsabilità in modo trasversale. *Di Martin Geiger, comitato del VSLF*

Le scienze sociali richiamano l'attenzione sul fatto che la responsabilità non dovrebbe essere intesa solo come le capacità di una persona in termini di responsabilità o competenza. La responsabilità si riferisce anche all'attribuzione di una posizione o di un ruolo il cui spettro di attività è caratterizzato da un margine di manovra e dalle relative aspettative decisionali indipendenti, come pure da elevati rischi indiretti.

Nella nostra società, la responsabilità è importante per una convivenza sociale e pacifica e costituisce la pietra angolare di una democrazia come noi la viviamo in Svizzera. Anche in una cultura aziendale è di centrale importanza per implementare le condizioni di lavoro, la protezione della salute, i diritti umani, l'ambiente, la sicurezza e molto altro ancora.

Nelle aziende più grandi, tuttavia, si assiste a una crescente diffusione della responsabilità. I diretti interessati sperano, consciamente o inconsciamente, che qualcun altro prenda dei provvedimenti al loro posto. A nostro avviso, questo fenomeno ha già iniziato a insinuarsi in molte imprese ferroviarie. L'auspicata separazione dei reparti (divisionalizzazione / filiali) fa sì che questi si concentrino principalmente su se stessi e si assumano la responsabilità solo per i propri settori e, pertanto, per le proprie casse.

A differenza delle aziende che possono esternalizzare la produzione, per la ferrovia è di fondamentale importanza che tutto sia coordinato al 100%, dal momento che ognuno dipende direttamente o indirettamente dagli altri.

Un altro fattore determinante nella storia della ferrovia è stata l'apertura della rete ferroviaria con un accesso non discriminatorio, che finora è stato attuato principalmente nel trasporto merci. Di conseguenza, anche l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) trasferisce sempre più responsabilità alle imprese ferroviarie (ITF). Queste ultime devono allestire

le proprie prescrizioni e i propri regolamenti, con la conseguenza che non ci sono più delle regolamentazioni standardizzate che valgano allo stesso modo per tutti gli utenti. A sua volta, questo rende sempre più difficile collaborare in modo produttivo e efficace.

Ognuno può fare ciò che vuole all'interno di un determinato quadro giuridico. Anche i sindacati e le associazioni hanno una responsabilità in tutto ciò, dal momento che con molti dei loro compagni di lotta hanno negoziato tutta una serie di contratti collettivi di lavoro e di regolamentazioni sulla durata del lavoro, ciò

Basel SBB PB: Sicherungsanlage

Herausgeber: I-AEP-SAZ-RME

Beschreibung:

Mit der Inkraftsetzung dieser Dokumentation wurden folgende Änderungen vollzogen:

- Inbetriebnahme Gleis G20.
- Inbetriebnahme der neuen Signalstaffeln W68/E'68 und W69/E'69 (km 122.421), I88 und I89 (km 122.130), K625/EFW*625 und K525/EFW*525 (km 122.022).

Die Baustelle im Bahnhof Basel geht weiter. Unter anderem wird das neue Gleis G20 in Betrieb genommen und das Gleis G17 verschwindet.

Achtung! Die Einfahrsignale Seite Münchenstein werden leicht verschoben und es wird eine neue Signalstaffel (Abschnitt-Einfahrsignale) zwischen den neuen Einfahrsignalen und den Perrons in Betrieb genommen.

Die Ausfahrtsignale gegen Münchenstein werden verschoben. Sie sind mit einer aufgesetzten weißen Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Punkt gekennzeichnet. Ihr Standort ist möglicherweise ungünstig. Die Mindestsichtzeit von 6 Sekunden sollte dennoch eingehalten werden.

Geländerte Ziffern / Dokumente ⓘ

Informationen

• Bahnbetrieb - Info - 2024 - Infostelle BP - April 2024

Nuovi segnali a Basilea. La visibilità minima prima era di 10 secondi, adesso è di 6 secondi e "dovrebbe essere rispettata". Sempre al minimo, ma se il processo viene rispettato, allora il problema è risolto.

che rende più difficile un'efficace cooperazione.

All'interno delle divisioni, negli ultimi anni si sono verificate ulteriori divisioni che hanno portato i vari reparti a fluttuare come in una bolla e a non assumersi più la responsabilità di quello che succede oltre il loro naso.

Tutto il sistema è caratterizzato da una irresponsabilità organizzata, in cui ognuno può nascondersi dietro qualcun altro. Se si riscontra un danno o un difetto e si cercano i responsabili, si scopre che alla fine nessuno è responsabile perché la loro

competenza è limitata solo ad un ambito specifico. Le cause sono molteplici. A livello direzionale, non è tanto una questione di mancanza di buona volontà da parte degli attori, quanto piuttosto del fatto che tutto il sistema non va più bene. Le carenze del sistema paralizzano i dipendenti in tutti i settori. C'è un enorme divario tra le sfide che le ferrovie devono affrontare e la necessaria capacità di riforma.

Le organizzazioni o le aziende utilizzano il principio della divisione del lavoro per ripartire le responsabilità su più spalle. Questo è giusto e sensato. Ma porta anche a una "dispersione della morale", come la definisce il sociologo Ulrich Beck. E questo porta direttamente ad una irresponsabilità organizzata.

La burocrazia come modello di base delle organizzazioni moderne dimostra che, sebbene esse possano essere efficaci ed efficienti, possono anche scivolare nell'inefficienza e nell'inefficienza se il lavoro dell'organizzazione burocratica diventa fine a se stesso e può svilupparsi in una sorta di autogestione.

A prima vista, tutto, ma proprio tutto, sembra essere stabilito e definito da processi, procedimenti, definizioni di compiti e pianificazioni secondo per secondo, ma è proprio questo il problema. Non tutto è descritto e definito esattamente.

La responsabilità deve essere assunta anche al di fuori di questi processi. Si devono prendere delle decisioni. Il problema è che nessuno si sente responsabile. Tutti dicono: «Non è di mia competenza o non è previsto dal processo». In altre parole, non sono affari miei e semplicemente ci si nasconde dietro a mo' di paravento.

Tra gli esempi all'interno delle FFS potremmo citare dei processi ben definiti da parte di Infrastruttura per l'installazione dei segnali ferroviari, senza la minima considerazione per la logica, la funzionalità e la visibilità degli stessi. A farne le spese sono poi i macchinisti che spesso

devono viaggiare a velocità elevate e devono agire di conseguenza. Se qualcosa va storto, il colpevole viene poi trovato in fretta.

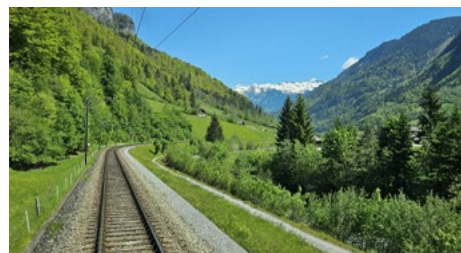
Come, tanto per citare un esempio, nel traffico merci di FFS Cargo il passaggio dall'infrastruttura CIS al programma ZIS Cargo sviluppato internamente. Sebbene i sistemi siano stati testati a sufficienza e su scala ridotta per anni, il programma si è rivelato particolarmente inadeguato solo nel momento in cui è stato introdotto a livello generale. Le conseguenze sono cancellazioni e ritardi dei treni e, automaticamente, dipendenti e clienti arrabbiati.

Anche se in questo caso si sia agito in maniera responsabile, evidentemente il programma è ancora soggetto a errori. Quello che dà fastidio a tutte le persone coinvolte che devono lottare quotidianamente con questo programma, è che è già stato salutato come un grande successo, neutralizzando così di nuovo le responsabilità. Ci sono molti altri esempi, ma questo esulerebbe dallo scopo di questo articolo.

Sempre parlando di irresponsabilità, si riscontra come la digitalizzazione stia avanzando rapidamente in molti settori. Mi è stato detto personalmente che noi del VSLF veniamo visti come degli oppositori della digitalizzazione e, di conseguenza, anche del progresso. Una questione di opinioni!

Molte di queste nuove cosiddette tecnologie assistive non creano alcun valore aggiunto, bensì solo spese e distrazioni inutili. Se il calcolo costi-benefici fosse fatto in modo trasparente e coerente, molti progetti sarebbero sicuramente obsoleti. Il fatto che fattori umani come la rabbia, la frustrazione e persino l'indifferenza non vengano presi in considerazione sta lentamente cominciando ad avere delle conseguenze negative.

Anche il Gruppo FFS ha riconosciuto il problema, come emerge dalla nuova strategia OneFFS. Purtroppo, però, di tutto questo rimane ben poco: probabilmente nessuno se ne vuole assumere la responsabilità... ➔



Dati mancanti per le corse dei treni

Équipe tecnica del VSLF

Quando tutte le informazioni, anche quelle relative alla sicurezza, sono disponibili solo in forma digitale, è solo questione di tempo prima che vengano a mancare. Questo è quello che è successo sabato 30 marzo 2024 con l'app TIP 2 di FFS V. Il malfunzionamento si è protratto fino a martedì 2 aprile 2024.

Il TIP 2 riceve importanti informazioni sullo stato dei treni, in particolare sulle anomalie e sulle restrizioni operative. Queste informazioni devono essere osservate scrupolosamente dal personale di locomotiva.

Ogni reparto valuta le conseguenze dell'interruzione dei dati nell'app TIP 2 a propria discrezione e lo comunica individualmente:

- Interruzione TIP 2 => I dati corretti devono essere visualizzati nel programma SOPRE. Qui però mancano i dati principali sullo stato dei veicoli e le informazioni sul percorso del treno (fig. 1).
- Il macchinista e il personale del treno hanno dati sbagliati => Il treno pertanto non dovrebbe più essere autorizzato a circolare, in quanto non si conosce lo stato tecnico del treno. Mancano informazioni, come la chiusura delle porte a causa dei marciapiedi troppo corti (rischio di incidenti per i passeggeri) o gli eventuali divieti di circolazione (danni all'infrastruttura di altri paesi). Se i dati relativi ai numeri dei treni non sono corretti, il rischio di viaggiare con informazioni errate è elevato. Il sistema dovrebbe essere disattivato (fig. 2).

I processi non vengono rispettati

Quando ci si deve avvalere di sistemi che contengono informazioni rilevanti per la sicurezza e che forniscono dati sbagliati, non basta inviare un messaggio SMS al personale. Il messaggio potrebbe non raggiungere il personale o essere ignorato (la lettura degli SMS non è obbligatoria).

Il sistema dovrebbe pertanto essere disattivato, in quanto vengono diffuse delle informazioni sbagliate senza che gli utenti ne siano consapevoli. È evidente

che i gestori dei sistemi non comprendono la rilevanza delle informazioni e delle direttive, come pure del metodo di lavoro dei destinatari. Questo è un atteggiamento irresponsabile. ➔

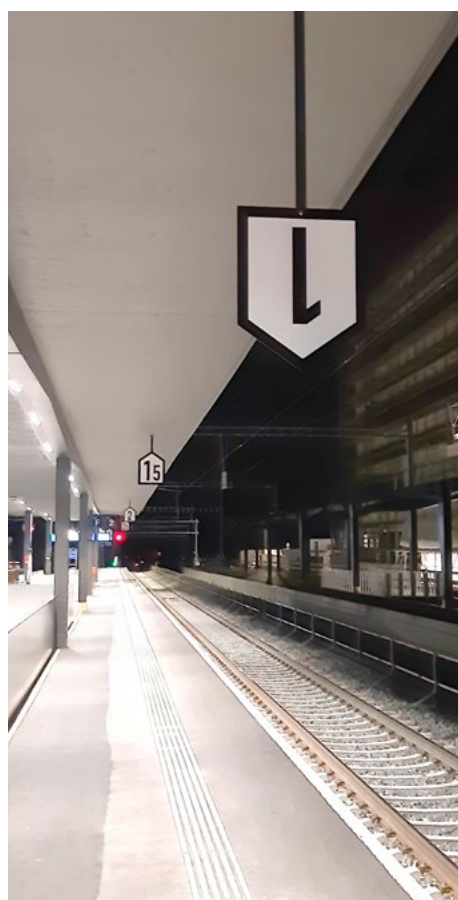
INC2023769 TIP 2; Lokführer und Zugpersonal haben falsche Daten; Störungsanalyse durch durch TIP 2 Spezialisten erwünscht.
Beginn Major: 06:15 Uhr
Störungsauslass:
Zur Zeit erhalten Lokführer und das Zugpersonal zum Teil falsche Angaben aus TIP2. Korrekte Daten müssen im SOPRE eingesehen werden.
Ursache der Störung:
Unbekannt
Durchgeführte Massnahmen:
Versuch gestartet TIP 2 Verantwortliche zu erreichen
Geplante Massnahmen:
Weitere Versuche und Analysen seitens TIP 2 Verantwortlichen
Nächste Information bei Statusänderung

Image 1

Samstag · 06:43

INC2023769 TIP 2; Lokführer und Zugpersonal haben falsche Daten; Störungsanalyse durch durch TIP 2 Spezialisten erwünscht; Beginn Major 06:15 Uhr; Nächste Info bei Statusänderung

Image 2



Difetti qualitativi del briefing tool TIP2 delle FFS

Durante le vacanze pasquali, presso FFS-PP-ZFR le informazioni sui treni erano assenti o errate. Inoltre nel briefing tool riscontriamo spesso altre informazioni mancanti o errate. Équipe tecnica del VSLF



Il TIP2 riceve informazioni importanti sullo stato dei treni, in particolare sulle irregolarità e sulle restrizioni operative, ma anche circolari con informazioni sui cantieri e sulle disposizioni di marcia straordinarie. Nel frattempo, anche i luoghi di stazionamento e le disposizioni operative vengono memorizzati nel TIP2. Il personale di locomotiva è tenuto a osservare scrupolosamente queste informazioni e a consultarle regolarmente prima di ogni corsa.

Il prevedibile malfunzionamento di un ausilio digitale, come quello del TIP2, si è verificato nel fine settimana di Pasqua, dal 30 marzo al 2 aprile 2024. Si tratta dell'ennesimo episodio di una lunga serie di guasti analoghi. Per la maggiore sono colpiti i sistemi di distribuzione o di informazione dei clienti; in questo caso, ha riguardato invece un prodotto di carattere rilevante per la sicurezza.

La qualità con cui è stato portato avanti l'esercizio è sorprendentemente elevata, tenuto conto del fatto che non ci sono specifici dispositivi alternativi per un guasto del briefing tool e che i processi disponibili non sono né attendibili né gestibili. In caso di malfunzionamento del TIP, l'unica alternativa è quella di visualizzare il lavoro da svolgere sul programma di pianificazione SOPRE, dove però non vengono riportate le informazioni operative e gli elenchi delle anomalie dei treni.

In linea di principio, le informazioni operative andrebbero richieste alla gestione del personale di locomotiva, mentre i luoghi di stazionamento alla gestione delle locomotive. Ma spesso queste informazioni mancano oppure questi centri sono oberati di lavoro. In alternativa, queste informazioni possono essere ottenute dalle centrali operative tramite FFS Infrastruttura, richiedendole ai controllori del traffico ferroviario, che fondamentalmente non ne sono però responsabili.

Di conseguenza, le informazioni sulle anomalie dei treni andrebbero richieste alla direzione delle locomotive o all'helpdesk del materiale rotabile o, in alternativa, prima della partenza del treno si dovrebbe verificare se in cabina è presen-

to un eventuale cartellino rosso. Ciò che accomuna tutte queste alternative è il grande dispendio di tempo che comportano, sempre che poi siano fattibili. Perché allora, nonostante il guasto di un programma informativo rilevante per la sicurezza, la maggior parte dei treni ha viaggiato in orario? Perché il personale di locomotiva di FFS-PP-ZFR si sente in dovere di affrontare la corsa anche senza disporre delle necessarie informazioni sui propri treni? Quali situazioni critiche per la sicurezza si sono verificate a causa della mancanza di informazioni sulle restrizioni, ad esempio sulle velocità massime?

Non lo sappiamo. Partiamo dal presupposto che grazie al loro senso del dovere e alla loro esperienza, i macchinisti siano stati in grado di valutare la situazione in modo tale da garantire un esercizio sicuro. Dato che la responsabilità di simili azioni ricade sul macchinista stesso, siamo un po' stupiti per la grande lealtà nei confronti del datore di lavoro di accollarsi un simile rischio teorico per la sicurezza.

Se si considera che il briefing tool TIP2 è uno strumento compatto che contiene tutta una serie di informazioni di lavoro per ridurre al minimo i tempi di preparazione del personale di locomotiva, è tan-

to più sorprendente che questo guasto non abbia generato problemi maggiori. Al mattino, il datore di lavoro si è limitato a inviare un SMS per informare il personale della presenza di dati sbagliati. Durante la preparazione del servizio non c'è tuttavia l'obbligo di consultare gli SMS. Pertanto si può anche partire dal principio che il macchinista non fosse a conoscenza di questi SMS e abbia ritenuto che i dati forniti fossero corretti. Quali situazioni rilevanti per la sicurezza ha innescato questa procedura? E perché il TIP2 non è stato messo fuori servizio nonostante si sapesse che i dati non erano corretti?

Mantenere in funzione il TIP2 è stato un comportamento irresponsabile, a conferma del fatto che i reparti competenti non sono consapevoli dell'importanza e della rilevanza della correttezza dei suoi dati. È un comportamento davvero poco professionale.

Se non si è sicuri dell'accuratezza dei dati e delle informazioni raccomandiamo di rivolgersi sempre ai reparti competenti e, in caso di dubbio, di non guidare il treno. Le app disponibili sono di fatto solo degli ausili e servono da supporto; la responsabilità della corsa ricade infatti esclusivamente sul personale di locomotiva... ➔

Assistente allarmi ed eventi ALEA

Ereignisbeschreibung / Description de l'événement / Descrizione dell'evento

Guasto TIP2: dal 30.03.2024 nessun servizio di reperibilità IT disponibile per questo sistema.

Tuttavia, il problema si è inasprito solo il 01.04 via EMOD. Poiché nel TCC Est diverse linee erano chiuse a causa di cantieri, oltre che nel traffico orientale sono stati impiegati diversi veicoli anche su altre linee della S-Bahn.

Dato che i macchinisti hanno inserito il numero di veicolo errato nel TIP 2, sono stati preparati alcuni veicoli sbagliati.

Questo è pericoloso in quanto è possibile, ad esempio, che un veicolo con sospensione del traffico verso la Germania possa essere preparato per la S24 in direzione di Thayngen.

Allo stesso modo, se sono presenti più unità le restrizioni sui veicoli posteriori non sono visibili ai macchinisti (ad esempio, se un freno è stato disattivato su una singola carrozza, divieti di circolazione/v max, ecc.).

Il 01.02.2024 la direzione locomotive V, TR e TCC Ovest sono state sommerse di chiamate da parte dei macchinisti che si lamentavano sempre più delle irregolarità e della situazione pericolosa. [...]

Licenza di guida UFT

Équipe tecnica del VSLF

Esame attitudinale nel settore ferroviario. Bisogna portare con sé la licenza di guida UFT, se disponibile.

Ihr Termin zur medizinischen Folgeuntersuchung

Siehe unten **...**
Geben Sie bitte an, wie Sie sich bei der medizinischen Untersuchung fühlen.
Wahl: Traurückfallsuntersuchung im Eisenbahnbereich
Ort: Zürich, Liebensteiner Str.
Zeit: Die Untersuchung dauert voraussichtlich bis **...** Uhr
Ort: Zürich, Liebensteiner Str.
Wir bitten Sie, folgendes zur Untersuchung mitzubringen:
• aktuelle (zwei) Brillen oder Kontaktlinsen, inklusive Brillenzettel
• aktuelle Arztberichte, falls vorhanden
• Identitätskarte / Pass
• Führerausweis SUV, falls vorhanden
• vollständig ausgefüllten medizinischen Fragebogen (siehe Anhang)
Bei einer chronischen Erkrankung (z.B. Diabetes mellitus, Herz-Kreislauferkrankung, Schlaf-Apnoe Syndrom) sind für

Per i conducenti di veicoli motore è disponibile. La valenza dell'attestato UFT è praticamente pari a zero in quanto al momento dell'ordine i dati personali della licenza non vengono controllati e può essere inviata anche una foto della nonna.



Per questo motivo è necessario portare sempre con sé la carta d'identità o il passaporto quando si fa capo al Medical Service e quando si è in servizio. In modo da sapere con chi si ha a che fare. ➔



Presentazione: Completamento dell'audit UFT 2023 presso FFS Cargo

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
Ufficio federale dei trasporti, sezione Monitoraggio della sicurezza
(Präsentation)



23 giugno 2023

Area d'intervento 1: Binari di raccordo (misura direzione FFSC)

- Per diversi binari di raccordo mancano ancora le prescrizioni operative del raccordato. Istruzioni del 2016!
- Responsabilità di FFSC in qualità di datore di lavoro di non inviare i dipendenti in luoghi in cui le regole di sicurezza non sono note.
- La procedura prevede che sui binari di raccordo non sia più consentito guidare senza prescrizioni operative; TRAVOR deve verificare due volte all'anno se le prescrizioni operative dei binari di raccordo sono disponibili.
- Questi binari di raccordo vengono comunque percorsi ancora da FFSC.

Area d'intervento 2: Gestione degli spazi sociali (misura direzione FFSC)

- Manutenzione operativa degli spazi sociali (locali pause, comprese le strutture come frigoriferi, forni a microonde, pronto soccorso, servizi igienici, docce, ecc.)
- Oggetto di una istruzione esistente
- L'organizzazione della pulizia e della verifica dello stato regolare dei locali è un compito quotidiano della gestione (non di SQA!).
- Muffa nel frigorifero, locale di pronto soccorso sporco, articoli scaduti nella farmacia

Commento:

Pretendere delle prescrizioni operative separate per ogni singolo binario di raccordo non è necessariamente sensato, in quanto comporta molto lavoro e costi. Le prescrizioni di base si devono applicare a tutta la rete ferroviaria, e quindi anche ai binari di raccordo. Alcune particolarità locali dovrebbero essere inserite in un foglio PDF. La richiesta di prescrizioni separate per pochi metri di binario contribuisce solo a rendere inutilmente più costoso il trasporto merci.

Chiunque abbia dimestichezza con la pianificazione del personale capisce che per Cargo inviare personale addestrato e testato comporta costi enormi. Questo ha delle ripercussioni negative dirette sui piani di servizio e sugli orari di lavoro, come pure sui termini di preavviso. E genera ulteriori costi.

Il datore di lavoro dovrebbe constatare da sé se ci sono miglioramenti da fare negli spazi sociali: ci sono persone preposte a tale scopo. Ci sono molte ferrovie cargo che non dispongono di locali per le pause, ecc. Ai sensi della parità di condizioni e di condizioni di lavoro dignitose, l'UFT deve vigilare anche su queste imprese. ➔

Aggiornamento della strategia ERTMS dell'Ufficio federale dei trasporti svizzero

Estratto dalla rivista Schweizer Eisenbahn-Revue 1/2024 / pagine 18-19

Per gentile concessione della SER

[...]

Patrick Favre, Ufficio federale dei trasporti, settore Tecnica di sicurezza
Marcel Bartlome, Ufficio federale dei trasporti, settore Tecnica di sicurezza

[...]
Per soddisfare le aspettative qui menzionate è ovviamente necessario del personale qualificato e motivato.

[...]
Dal 2018, praticamente tutta la rete svizzera a scartamento normale è stata equipaggiata con l'ETCS L1 LS e segnalamento esterno o con l'ETCS L2 (segnalamento in cabina di guida, sei sezioni di binario che coprono quasi un decimo della rete) e con il sistema radio GSM-R. Ciò significa che la rete a scartamento normale è interoperabile dal punto di vista dei sistemi di sicurezza per il traffico transfrontaliero.

[...]
Dopo l'introduzione dell'ETCS L1 LS, sono stati riconosciuti gli effetti negativi del sistema sull'efficienza della produzione ferroviaria nella rete svizzera a scartamento normale. Nel frattempo, le regole di pianificazione del progetto hanno potuto essere ottimizzate in modo da ottenere delle prestazioni paragonabili a quelle dei vecchi sistemi di controllo dei treni Signum e ZUB. Questa ottimizzazione verrà implementata nei prossimi anni. Da notare però che l'ETCS L1 LS è stato concepito solo come soluzione di migrazione interoperabile verso il segnalamento in cabina di guida con l'ETCS L2. L'ETCS L1 LS non ha quindi un futuro a lungo termine.

[...]
Poiché l'ETCS L1 LS è una soluzione di migrazione, l'interoperabilità della rete svizzera a scartamento normale può essere garantita a lungo termine solo con l'impiego a livello nazionale dell'ETCS L2.

[...]
Il software e, in alcuni casi, l'hardware delle moderne tecnologie hanno una durata più breve rispetto al passato. Questo fatto è spesso criticato in molti settori, ma viene comunque accettato perché i vantaggi della tecnologia moderna sono notevoli e non c'è alternativa senza compromessi, come dimostra lo sviluppo degli smartphone.

Conclusione

L'industria ferroviaria svizzera deve stare al passo con i tempi se vuole rimanere competitiva. L'implementazione dell'ETCS L1 LS, già completata in tutto il Paese, costituisce un'ottima base per il potenziamento del segnalamento in cabina con l'ETCS L2 e quindi per sfruttare il potenziale della digitalizzazione e dell'armonizzazione.

VSLF: Queste promesse sulla competitività dell'industria ferroviaria non possono essere mantenute. Un equipaggiamento completo con l'ETCS Level 2 non è realistico.

Finanziamento dell'attuazione della strategia ERTMS

L'UFT finanzia gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria e nel materiale rotabile utilizzando gli strumenti esistenti:

- Convenzioni sulle prestazioni per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, per il rinnovo delle strutture connesse all'infrastruttura e per i veicoli dell'infrastruttura.
- Crediti per le fasi di ampliamento dell'infrastruttura.
- Crediti per i veicoli per il trasporto regionale di passeggeri commissionato.

L'equipaggiamento dei veicoli per il traffico a lunga percorrenza e per il traffico merci viene finanziato dalle compagnie ferroviarie nell'ambito del loro costante ammodernamento.

Entro il 2026, l'UFT valuterà anche la possibilità di un finanziamento aggiuntivo proporzionale specifico per l'ERTMS per i veicoli nell'ambito di un compito sistemico a tempo determinato a partire dal 2029. ➔

Il Bombi ora circola a tempo indeterminato

Équipe tecnica del VSLF

Comunicazione dell'UFT: "7.3.2024 - L'Ufficio federale dei trasporti ha autorizzato l'impiego, a tempo indeterminato, dei nuovi treni a bipiano destinati al traffico di lunga percorrenza delle FFS. [...] Le FFS e il produttore Alstom (ex Bombardier) stanno equipaggiando i nuovi treni con un nuovo software di frenatura e di controllo automatico di marcia. Ciò implicava un nuovo permesso."

Il veicolo è già equipaggiato con un nuovo software di frenatura e di controllo automatico di marcia. Non sappiamo se, come si dice, tutti i carrelli verranno sostituiti a causa dello scarso comfort di marcia. Pare che alcuni colleghi del personale ferroviario non potranno più prestare servizio sul treno.

A quanto pare, tutte le attrezzature per le corse all'estero verranno messe fuori servizio. Anche l'assistente di guida digitale non verrà più utilizzato.

Da oltre cinque anni nelle cabine di guida manca un cavo di ricarica per l'iPad con i dati degli orari. Si spera che questa situazione non sia a tempo indeterminato. ➔



Foto: Sandro Deon

Carenza di personale qualificato vs. eccedenza di personale amministrativo

È risaputo che in molte professioni c'è una penuria di candidati qualificati. Cosa ha portato a questa situazione e come la affrontano i datori di lavoro?
Raoul Fassbind, comitato FFS V



Foto: Werner Sturzenegger

L'Indice della carenza di personale specializzato in Svizzera del Gruppo Adecco e l'Osservatorio del mercato del lavoro dell'Università di Zurigo nel 2023 hanno rilevato un aumento della carenza di personale specializzato del 24%.

Si tratta di un nuovo valore record. Sono particolarmente colpite le professioni nel settore sanitario e informatico, nel settore tecnico e ingegneristico. Mentre il tasso di disoccupazione ha raggiunto un valore minimo del 2%, il numero di posti vacanti è aumentato del 7%. La forte ripresa economica a seguito della crisi del Coronavirus è stata del tutto sottovalutata, nonostante le modeste prospettive congiunturali. Altri fattori che determinano la carenza di lavoratori qualificati sono l'invecchiamento della popolazione, la progressiva digitalizzazione e la crescente accademizzazione.

Soprattutto nelle professioni tecniche si nota che ad essere interessati non sono solo i profili professionali complessi che richiedono una formazione terziaria. Spiccano innanzitutto le professioni come l'elettricista, il meccanico o il fabbro che richiedono un apprendistato. Ma anche le professioni con requisiti di qualifica più bassi, come i lavoratori temporanei o il personale di servizio, registrano una crescente carenza di lavoratori qualificati. Le professioni come le posizioni manageriali, il personale d'ufficio e di segreteria o gestiona-

le sono caratterizzate da un'eccedenza, vale a dire un numero di domande superiore ai posti vacanti.

La carenza di personale qualificato è dovuta a diversi fattori. Da un lato, questo è legato al cambiamento demografico innescato dal pensionamento della generazione dei baby boomer. Questi lavoratori che vanno in pensione non possono essere compensati dalle generazioni successive o dall'immigrazione. Nel settore sanitario, in particolare, il crescente invecchiamento della società sta ulteriormente aggravando il problema della carenza di personale qualificato. Anche il fatto che in molti settori la formazione e le condizioni di lavoro siano ancora poco attraenti contribuisce negativamente a questa carenza. Il numero ridotto di dipendenti comporta orari di lavoro sempre più lunghi man mano che aumenta il carico di lavoro. La pressione concorrenziale e la discutibile distribuzione della massa salariale delle imprese lasciano poco spazio di manovra per un'adeguata compensazione di questo maggiore sforzo.

L'immagine di molte professioni è quindi giustamente problematica. Si è inoltre affermato un quadro sociale generale che fa apparire i percorsi professionali accademici molto più attraenti. Questo è dovuto principalmente ai modelli e agli orari di lavoro flessibili, come pure a una retribuzione relativamente buona. Anche i cambiamenti tecnologici e la

crescente digitalizzazione possono essere all'origine della carenza di lavoratori qualificati. Da un lato, sono richieste delle conoscenze specialistiche sempre più marcate e specifiche, mentre dall'altro, le professioni che si avvalgono di un forte «supporto» digitale o dell'automazione soffrono sempre più della prospettiva di un'imminente obsolescenza. Come conseguenza della carenza di personale specializzato, dobbiamo attenderci tagli drastici e perdite di produzione nelle piazze economiche. Questo comporterà l'impossibilità di evadere gli ordini e attività che non possono più essere svolte. A lungo termine, si prevede una forte perdita di guadagno. Poiché nel medio termine le condizioni di lavoro nella lotta per trovare manodopera qualificata dovranno essere ottimizzate, il risultato sarà un aumento delle prestazioni dei lavoratori. Questo si ripercuoterebbe direttamente sui clienti, alimentando ulteriormente l'inflazione generale. Una crescita economica sostenibile è impensabile senza una manodopera qualificata. Di conseguenza, molte aziende vedono a rischio lo sviluppo della propria attività.

Quali sarebbero le possibili soluzioni a questa situazione? Fondamentalmente, non c'è un modo semplice per porre rapidamente rimedio alla carenza di personale qualificato. Un maggiore coinvolgimento delle donne dopo il periodo dedicato alla famiglia o il mantenimento in attività dei lavoratori più

anziani sono infatti impopolari e poco sostenibili. Oltre al fatto che prima dovrebbero essere formati al livello richiesto. Anche la promozione dell'immigrazione sembra essere motivo di conflitti. Da un lato, questo presuppone le necessarie basi giuridiche e, dall'altro, anche la necessaria formazione. Sono inoltre possibili dei conflitti tra i vari gruppi di cultura diversa, anche se non necessariamente probabili. Questo presuppone un'integrazione ben riuscita sia da parte della società che delle aziende. Altre possibili soluzioni potrebbero essere una maggiore inclusione delle persone con disabilità e handicap, l'aumento del lavoro part-time o l'ulteriore sviluppo di modelli di lavoro ibridi.

Le aziende possono inoltre ottimizzare le loro culture e i loro processi di candidatura, ma anche le proprie condizioni di lavoro. In primo luogo, questo comporterebbe un riavvicinamento della crescente società a due livelli tra le professioni di base e quelle amministrative. Sia in termini di modelli di lavoro flessibili che di retribuzione adeguata. In questo modo si armonizzerebbe l'immagine sociale generale dei settori professionali e si renderebbero di nuovo più attraenti le riqualificazioni o le formazioni nelle professioni apparentemente impopolari.

Da un lato, spetta alle aziende stesse creare dei modelli di lavoro in grado di risvegliare il necessario interesse dei lavoratori. Si tratta però di fare in modo che non vi siano differenze sostanziali tra le condizioni di lavoro dei dipendenti esistenti e quelle dei nuovi che hanno abboccato. D'altra parte, spetta anche alla politica e alla scienza promuovere e sviluppare ulteriormente il quadro sociale generale e, se necessario, promuovere delle soluzioni digitali che supportino adeguatamente i dipendenti invece di complicare ulteriormente i profili professionali. Anche la rimozione degli ostacoli e delle problematiche burocratiche e procedurali consentirebbe di scaricare il personale amministrativo da molte attività, per poi essere impiegato in settori professionali dove sono più urgentemente necessari.

Al momento sarebbe importante poter sviluppare e definire subito delle soluzioni concrete. La carenza di personale qualificato non può essere risolta solo con le campagne di marketing. E se allo stesso tempo si riuscisse ad eliminare anche il personale amministrativo in eccesso, si potrebbe realizzare un inaspettato aumento della produttività. ➔

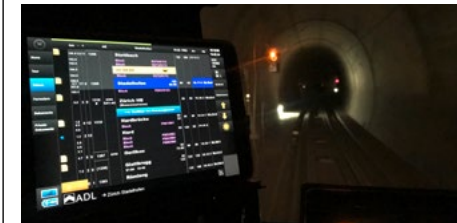
ADL per niente

Macchinista FFS V

Ci sono ancora molte segnalazioni ADL che non servono a niente. E l'accettazione diminuisce ad ogni messaggio sbagliato. Dal momento che arrivano continuamente dei messaggi ADL che creano confusione o addirittura segnalano V-max prima dei segnali disposti su fermata, ritengo che sarebbe meglio disattivare questo sistema.

Ciò di cui abbiamo bisogno è un punto e un orario che indichino fino a dove e quanto tempo si può perdere. In altre parole, delle informazioni precise su ciò che si vuole da noi.

(Immagine: tunnel da Stettbach a Stadelhofen, poco prima della banchina. Dopo il preavviso, i segnali indicano avvertimento e arresto). ➔



Dirigere significa soddisfare

Nel sondaggio sulla motivazione del personale delle FFS, pare ci siano dei dirigenti che hanno ottenuto un punteggio inferiore a 50 punti. La commissione del personale CoPe si aspetta che vengano prese delle misure nei confronti di questi dirigenti. Partiamo dal presupposto che l'azienda adotterà delle misure adeguate. ➔

Miglioramento delle FVP

Alliance SwissPass equipara i partner conviventi alle coppie sposate



L'attuale regolamento prevede che i partner dei dipendenti che vivono in concubinato e che non hanno figli aventi diritto alle FVP non abbiano diritto alle

stesse. Questa «disparità di trattamento» rispetto alle coppie sposate ha più volte suscitato delle richieste di chiarimento da parte dei dipendenti interessati.

Il Consiglio strategico di Alliance SwissPass, congiuntamente con l'Unione dei trasporti pubblici, ha quindi deciso che per quanto riguarda il diritto alle FVP, dal 1° ottobre 2024 le coppie conviventi saranno equiparate alle coppie sposate e a quelle che vivono in unione domestica registrata.

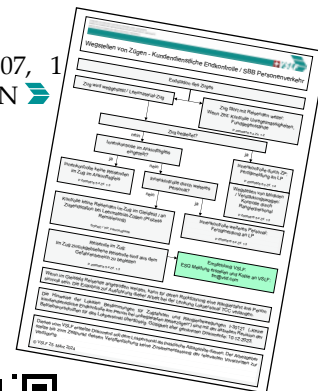
Analogamente alle disposizioni commerciali, la conferma di residenza deve essere presentata ogni anno come prova della convivenza. Deve inoltre essere presentata una sola volta un'autodichiarazione informale in cui le persone interessate confermano di vivere in concubinato.

Con questa equiparazione, il settore dei trasporti pubblici tiene conto dei cambiamenti sociali e pertanto si assume le ricorrenti perdite di entrate annuali. ➔

Controllo finale dei treni per l'assistenza dei clienti presso FFS Traffico viaggiatori

Con la revisione delle prescrizioni operative delle FFS del 10.12.2023, è stato disciplinato nuovamente il controllo finale dei treni per l'assistenza dei clienti. Purtroppo non è ancora prevista una chiara standardizzazione. Le informazioni contraddittorie e la mancanza di linee guida, anche per quanto riguarda la procedura in caso di cambiamenti dei servizi a breve termine, indicano che l'urgenza di una solida regolamentazione non è ancora stata riconosciuta. Data l'importanza dell'argomento e la scarsa trasparenza delle prescrizioni, il VSLF ha creato un diagramma di flusso. Il documento è disponibile in formato PDF sulla nostra homepage.

VSLF No. 807, 1 aprile 2024 DN ➔



<https://www.vslf.com/it/servizi/servizio-movimento/controllo-finale-dei-treni>

La Svizzera nel mirino delle imprese ferroviarie europee?



Nell'ambito degli Accordi bilaterali III, il Consiglio federale intende liberalizzare il traffico ferroviario transfrontaliero. Con la «floxizzazione» si aprirà un vaso di Pandora?
Peider Trippi, consulente di processo



Foto (c) K. Planinski / P. Trippi

I Re 421 verdi faranno presto parte della vita di tutti i giorni in Svizzera? Con la sua omologazione per la rete ferroviaria tedesca, una ITF svizzera potrebbe gestire già sin d'ora il servizio Monaco-Zurigo per conto di FlixTrain.
Rendering: Konstantin Planinski / Peider Trippi

Ogni volta che sulla stampa si parla di FlixTrain, il tenore è sempre più o meno lo stesso: Il sistema ferroviario svizzero, unico in Europa, è minacciato. Le considerazioni che seguono cercheranno di fare luce sulla situazione.

I titoli dei giornali suscitano emozioni

- Mozione 18.4105 del Consiglio degli Stati: Auspicato un modello di cooperazione invece dell'apertura del traffico internazionale di passeggeri su rotaia.
- DATEC: Nel 2021 l'Ufficio federale esprime grande preoccupazione per il fatto che le ITF straniere facciano concorrenza alle FFS per i lucrativi collegamenti internazionali e disdichino gli attuali accordi di cooperazione.
- Pro Bahn Svizzera: Se in Svizzera dovessero operare delle compagnie

ferroviarie private, bisognerebbe garantire che i biglietti e le agevolazioni abituali vengano applicati anche sui loro treni.

- SEV: Il presidente del sindacato mette in guardia dalle "condizioni tedesche" e afferma che la scelta selettiva degli operatori privati costringe le ferrovie statali a scegliere tratte in perdita, perdendo così gli introiti derivanti da tratte più redditizie.
- Monika Ribar, presidente del Consiglio di amministrazione delle FFS: Se si dovessero liberare delle linee per le compagnie ferroviarie internazionali, l'offerta delle FFS potrebbe peggiorare e diventare più costosa.
- Vincent Ducrot: Il nostro sistema tariffario non è compatibile con l'apertura del mercato.
- Economiesuisse: L'accordo sui trasporti terrestri metterà a repentaglio il servizio pubblico in Svizzera?

Possibili nuovi operatori

Uno sguardo alle imprese ferroviarie straniere che si stanno «spingendo» in Svizzera o che potrebbero ancora diventare un problema:

FlixTrain

L'offerta di FlixTrain si concentra sui servizi di trasporto tra i maggiori centri urbani e integra così la rete di autobus a lunga percorrenza di FlixBus. Il suo successo si basa sulla digitalizzazione di un mezzo di trasporto tradizionale e sull'esternalizzazione dei servizi di trasporto a società private terze. Il team di Flix si occupa dello sviluppo tecnologico, della pianificazione della rete, della gestione operativa, del marketing e delle vendite, della gestione della qualità e della continua espansione dei prodotti. La sua attenzione si concentra su un'offerta di base a basso costo e, con la più vasta rete di autobus a lunga percorrenza in

Europa, è pertanto diventato leader di mercato in molte regioni. Dal 2017 offre un TLP ferroviario in tutta la Germania, che ora include anche Basilea (Badischer Bahnhof). Nel maggio 2021, l'azienda ha rilevato anche il trasporto ferroviario in Svezia e si sta preparando a collegare i Paesi Bassi nel 2025. Rispetto alle ferrovie statali, FlixTrain si rivolge a un segmento di clientela diverso: Tende ad attirare coloro che danno la priorità al prezzo rispetto alla durata del viaggio, alla flessibilità in termini di tempo e al comfort. Mentre le FFS e la DB offrono oltre 200 collegamenti settimanali tra Basilea e Berlino, FlixTrain ne offre solo quattro, ovvero meno del 2%!

rafforzare la collaborazione rimarrà in vigore fino al 2028. I nuovi treni Frecciarossa ETR 1000 di Hitachi, compatibili con la Svizzera, verranno consegnati a partire dalla primavera del 2026. Questo consentirebbe anche di realizzare un collegamento ad alta velocità da Roma e Firenze fino a Zurigo. I successi ottenuti negli ultimi anni da Trenitalia in Spagna e Francia (e presto anche a Monaco) con l'alta velocità dal comfort molto elevato dimostrano che l'azienda ha voglia di espandersi. Con l'ETR 1000, per la prima volta in Svizzera sarebbe disponibile un'offerta premium con la classe executive, business e premium, oltre alla classe standard. Resta da vedere come questo sia compatibile con l'offerta ta-

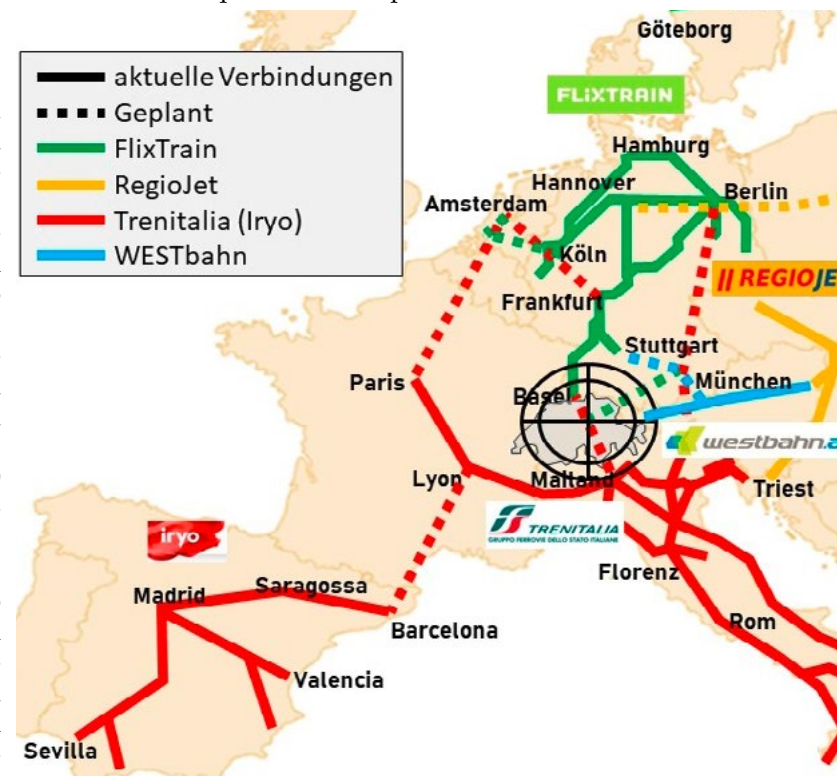
dell'impresa di costruzioni Strabag, ha dichiarato che i treni dovrebbero raggiungere Zurigo via Bregenz. Ora, dal 10 dicembre 2023, la società gestisce per la prima volta una coppia di treni tra Bregenz e Vienna Westbahnhof, con partenza da Bregenz alle 05:10 e arrivo poco prima delle 23:00. Da dicembre 2024, due coppie di treni provenienti da Vienna proseguiranno fino a Stoccarda via Monaco. La compagnia vanta comodi sedili in pelle, una presa di corrente per ogni posto a sedere, Wi-Fi, servizi igienici separati per sesso, quattro WESTcafé per treno (con distributori automatici di caffè, bevande fredde e snack) e tre classi di comfort.

RegioJet

RegioJet offre già i suoi servizi di autobus per la Svizzera una o due volte alla settimana sulle rotte per Praga, Monaco, Milano e Lione a un prezzo compreso tra i 15 e i 25 euro, che include un portale di intrattenimento, spuntini e acqua gratuita. La compagnia di autobus RegioJet è stata fondata nel 2009 come filiale della Student Agency di Brno. L'azienda ceca gestisce un servizio di trasporto passeggeri su rotaia dal 2011 e ora offre dei collegamenti regolari nella Repubblica Ceca e in Slovacchia. In collaborazione con la WESTbahn, ora serve anche Vienna. Le destinazioni mediterranee in Croazia sono servite stagionalmente. Il collegamento Hannover - Berlino - Kiev è previsto per il 2024. Nella classe standard dei treni TLP vengono serviti vari piatti, snack e dessert direttamente sul posto. Per i viaggiatori di questa classe sono disponibili gratuitamente il caffè italiano Illy, una bottiglia d'acqua e delle riviste.

Trenitalia

Nell'ambito della pluriennale collaborazione con Trenitalia e le FFS, i collegamenti sono stati e vengono progressivamente ampliati. I clienti beneficiano costantemente di maggiori e migliori collegamenti tra i due paesi. L'accordo di cooperazione concluso nel 2018 per



Aziende come FlixTrain, RegioJet, Trenitalia (Iryo) e WESTbahn promuovono il trasporto internazionale a lunga percorrenza in Europa con svariate offerte. La Svizzera entrerà presto nel loro mirino?? Grafico: Peider Trippi

riffaria svizzera di 1^a/2^a classe. I servizi di Trenitalia in Spagna (sotto il nome di Iryo) e in Francia sono cosiddetti servizi Open Access, ossia puramente privati e senza accordi di cooperazione con le imprese statali RENFE e SNCF.

WESTbahn

La WESTbahn è stata fondata nel 2008 nell'ambito della liberalizzazione ferroviaria dell'Unione Europea. Dal dicembre 2011 la compagnia collega Vienna a Salisburgo e dal 2022 anche Monaco. Durante un tour per la stampa nel 2021, Hans Peter Haselsteiner, principale azionista di WESTbahn e fondatore

Riepilogo degli operatori

Gli operatori privati hanno fino a quattro classi di comfort (low cost, standard, relax e business) e puntano su prezzi bassi. Offrono un servizio di ristorazione self-service o al proprio posto a sedere. Con i suoi treni ad alta velocità, Trenitalia si concentra con successo sul mercato del comfort caratterizzato da prezzi elevati nel trasporto internazionale.

Quadro giuridico

Le disposizioni della Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV) e dell'Ordinanza federale sul trasporto di viaggiatori (OTV) ostacolano tuttora gli sforzi per garantire il trasporto internazionale in Svizze-

ra. L'articolo 4 della LTV stabilisce che la Confederazione ha il diritto esclusivo di trasportare passeggeri per viaggi regolari e commerciali, a condizione che tale diritto non sia limitato da altri provvedimenti o accordi internazionali, e che la Confederazione può rilasciare delle concessioni di trasporto persone per dei viaggi regolari (art. 6.1). L'autorità competente per il rilascio iniziale delle concessioni è il DATEC. Ai sensi dell'art. 9, le condizioni per il rilascio prevedono che l'offerta di trasporto richiesta nella domanda di concessione o di autorizzazione possa essere fornita in modo funzionale ed economico nel trasporto nazionale, che non interven-

gano situazioni concorrenziali economicamente svantaggiose con i servizi esistenti di altre aziende di trasporto pubblico o che venga stabilito un nuovo importante collegamento di trasporto, che sia conforme alle norme sul diritto del lavoro e che garantisca le condizioni di lavoro del settore. Secondo l'art. 43 della LTV, nel trasporto internazionale i passeggeri non possono essere trasportati all'interno della Svizzera (divieto di cabotaggio).

Conclusione

Non c'è dubbio che le FFS avrebbero bisogno di un po' più di mercato. Alcune osservazioni al riguardo:

- **Innovazione:** La SOB ha dimostrato che sulla linea del Gottardo si può fare di più che gestire solo i treni regionali FFS da Erstfeld.
- **Orario cadenzato:** Oggi i treni stagionali per il tempo libero e i treni notturni internazionali non sono integrati in nessun sistema cadenzato.
- **Condizioni di lavoro, integrazione tariffaria e divieto di cabotaggio:** FlixTrain e RegioJet rispettano i requisiti per quanto riguarda il servizio di autobus a lunga percorrenza con la Svizzera, quindi niente di nuovo per l'esercizio ferroviario.
- **Concessione:** Secondo la prassi attuale, una ITF europea può sottoporre l'offerta presso una qualsiasi ferrovia partner svizzera.
- **Service Public:** Non ne è interessato in alcun modo all'interno della Svizzera.

Questo soddisfa pertanto tutte le condizioni essenziali per l'apertura del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri (IRP).

Un po' più di tranquillità per i singoli collegamenti settimanali da Vienna o Monaco, con la possibilità di salire o scendere ad esempio a Winterthur e San Gallo, non penalizzerebbe le FFS e il loro servizio pubblico, bensì aprirebbe le porte della ferrovia a viaggi su lunga distanza sensibili ai costi. Pensiamo allo scalpore suscitato dagli autobus a lunga percorrenza nel 2017: Karin Blättler, presidente di Pro Bahn Svizzera, addirittura vedeva negli autobus a lunga percorrenza una minaccia per l'orario cadenzato e una cannibalizzazione della ferrovia. È ancora così oggi? Qualcuno si è agitato per l'ingresso di RegioJet nel mercato? Non una parola... ➔

Ottimizzazione ETCS L1 LS Info personale di locomotiva e capimovimento

Marc Engelberger / Jan Engel / Hubert Giger

Il rollout della rete ETCS si è concluso già da tempo a livello nazionale. Le prime esperienze pratiche hanno evidenziato che diversi punti dell'ETCS L1 devono ancora essere ottimizzati.

In collaborazione con tutti i centri di competenza interessati (leadership del sistema ETCS, Infrastruttura FFS, BLS e SOB e rappresentanti delle ITF FFS, BLS e SOB), sono stati individuati gli ambiti problematici e definite delle misure di miglioramento.

Tali misure saranno attuate tra la metà del 2023 e la fine del 2026, e avranno un impatto positivo sul comportamento di guida e sulla capacità. [...]

Il macchinista non deve più temere una frenatura automatica in caso di comportamento di guida corretto. [...]

L'ottimizzazione sarà attuata in modo specifico per le stazioni secondo la priorità dell'esercizio. Il personale sarà informato sull'avanzamento dell'ottimizzazione tramite i consueti canali informativi.

Sebbene l'ETCS L1 sia in funzione già da parecchio tempo, adesso ci si accorge che il sistema deve essere ottimizzato. La necessaria ottimizzazione richiederà 3 anni e mezzo, con tutti i costi che ne derivano (devono essere riprogrammate circa 16.000 balise). Questo dovrebbe consentire di eliminare le frenate d'emergenza, finora «scorrette», di cui è totalmente responsabile il personale di locomotiva.

A quanto pare, tutte le infrastrutture e le ITF

Sospensione a seguito di irregolarità durante il servizio FFS V

Info CoPe ZF autunno 2023

Nel caso di irregolarità durante il servizio, ad es. un caso di superamento del segnale disposto su fermata, il/la macchinista interessato/a viene sospeso dal servizio. Nel tempo in cui non potrà circolare, gli/le si dovrà assegnare lavoro d'ufficio. Se occorre effettuare anche una prova di controllo, si deve prevedere tempo sufficiente per la preparazione. Per un caso di superamento del

non erano a conoscenza del fatto che il sistema attiva una frenata d'emergenza anche in caso di guida corretta. Con la progressiva consegna dei veicoli ETCS L1, il problema è diventato sempre più evidente. La NL del VSLF no. 620 del 6 gennaio 2020 ha segnalato pubblicamente per la prima volta il problema, suscitando grande scalpore.

Adesso, dopo quattro anni, la fiducia persa dal personale nei sistemi di controllo dei treni deve essere recuperata mediante una semplice informazione. Per un periodo di tre anni e mezzo, si dovrà imparare a memoria quali stazioni, secondo i canali informativi, sono state «corrette» o sono ancora «errate». In caso di azione errata, la responsabilità e le conseguenze ricadono sempre al 100% sul personale di locomotiva.

Abbiamo seri dubbi che la fiducia, una volta persa, possa essere riconquistata. Le misure disposte dalle ITF in caso di frenata d'emergenza da parte del personale di locomotiva hanno il loro effetto.

Il fatto che coloro che, evidentemente, nei sistemi non hanno tenuto conto dell'esperienza di guida degli utenti, ora vengano a spiegare proprio a loro come dovranno guidare in futuro, solleva non pochi interrogativi.

Non ci potranno essere delle soluzioni valide finché nella pratica del personale di locomotiva non si terrà conto dei processi quotidiani con tutte le condizioni quadro, compresi gli orari di lavoro irregolari e il loro impatto. Oggi siamo ancora molto lontani da questo obiettivo. ➔

segnale disposto su fermata, il/la macchinista può essere sospeso/a dal servizio per un massimo di tre giorni. Questo tempo viene registrato come tempo libero e tolto alla persona interessata. Se si richiede più tempo, questo va a carico delle FFS. ➔



Traffico viaggiatori internazionale – un appello a lavorare insieme invece che gli uni contro gli altri

Daniel Wachter, responsabile formazione VSLF e macchinista FFS traffico viaggiatori a Zurigo

Nel corso dei negoziati con l'Unione Europea sull'accordo quadro modificato, ora noto come "Bilaterali III", la liberalizzazione della circolazione delle persone è un argomento ricorrente.

Si possono avere opinioni diverse in merito, ma qui non parleremo di questo. Mentre in passato anche le piccole stazioni svizzere erano collegate con l'Europa da treni colorati con carrozze di varie compagnie ferroviarie, oggi le ferrovie si indeboliscono tra di loro con rovinose guerre dei prezzi. La concorrenza del trasporto aereo e del trasporto privato motorizzato è poi il terzo scomodo.

Una volta: dalla conca di Svitto e dalla Kandertal verso mezza Europa senza cambiare treno

Su Internet si possono trovare gli orari della seconda metà del XX secolo. Allora esistevano linee ferroviarie che collegavano mezza Europa sugli assi del Gottardo e del Sempione. Non solo c'erano delle tratte interessanti e oggi impensabili come Parigi-Istanbul, Parigi-Belgrado, Ostenda-Ventimiglia o Parigi-Atene, ma addirittura questi treni fermavano in stazioni ferroviarie "minori". Ad esempio, nell'estate del 1989 era ancora possibile viaggiare tra Brunnen SZ da un lato e Stoccarda, Ventimiglia, Parigi o Amsterdam dall'altro senza cambiare treno. Oggi, al posto di questi "veri" collegamenti a lunga distanza circolano le unità motrici Traverso della Südostbahn che, nonostante il distributore di bevande o snack e una macchinetta del caffè, hanno ben poco in comune con il fascino dei viaggi internazionali in treno. Un altro esempio è Kandersteg, un tempo collegato senza cambi con Ostenda, Amsterdam, Amburgo o Roma, mentre oggi è una stazione dove "solo" ogni ora si ferma il RegioExpress della BLS, che attraverso la linea di montagna del Lötschberg passa il confine e arriva ancora fino a Domodossola.

Con il trionfo dell'aviazione, e in particolare con l'ascesa delle compagnie aeree a basso costo come Ryanair o EasyJet, è iniziato anche il declino di questi collegamenti ferroviari. In molti casi, il confine corrispondeva al capolinea. I treni ad alta velocità, che di solito viaggiavano solo all'interno dei confini dei maggiori paesi europei, sono riusciti a riconquistare quote di mercato per la ferrovia, almeno per quanto riguarda il traffi-

co interno. Ma il trasporto transfrontaliero è passato in secondo piano. Impossibile dimenticare la discussione sulla pessima affidabilità dei collegamenti Cisalpino con l'Italia.

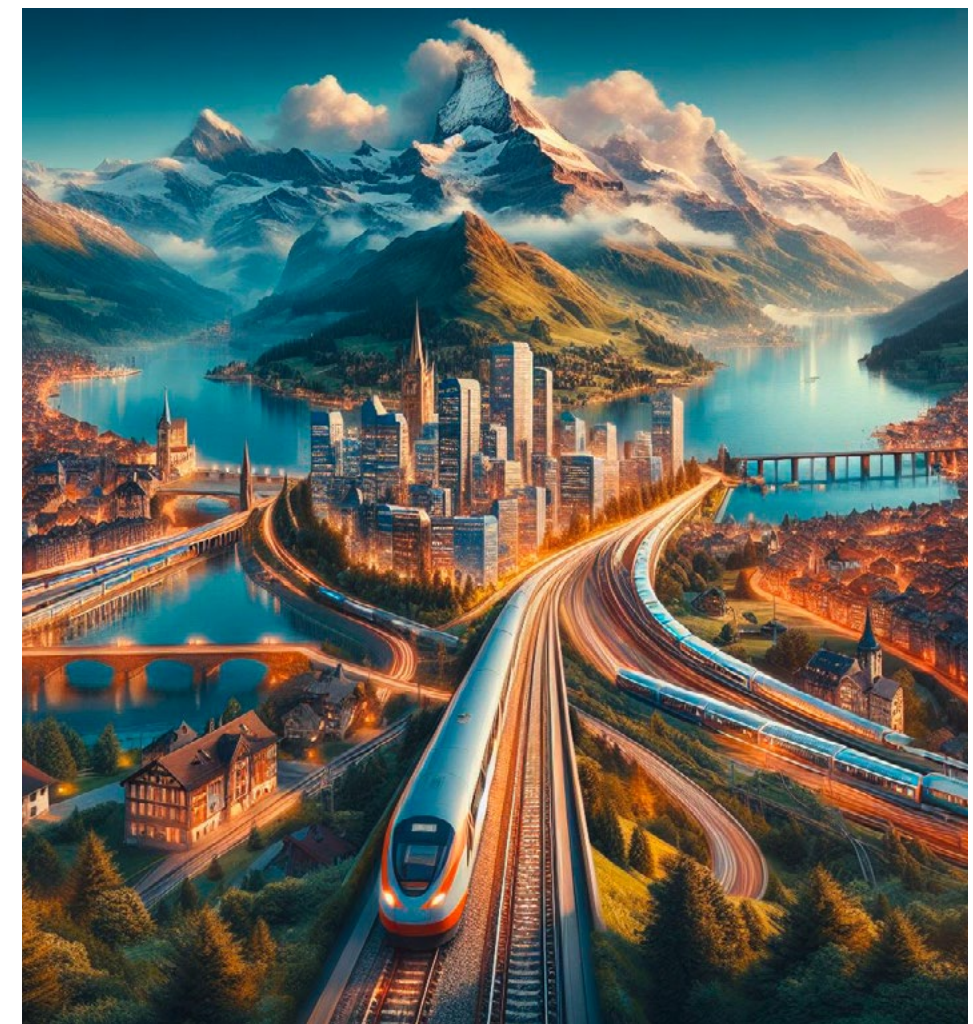
Anche la liberalizzazione imposta dall'Unione Europea non è stata d'aiuto in questo caso, perché i partner sono diventati degli avversari e hanno iniziato a fare razzia nei rispettivi paesi. Questo ha anche portato a concentrarsi sulle tratte più redditizie, come in Italia o in Spagna, dove numerosi treni di diverse compagnie ferroviarie circolano sulle linee ad alta velocità, ma dove c'è un servizio sul territorio che considerare "inadeguato" sarebbe ancora un giudizio molto positivo.

C'è stata una vera e propria selezione. Per tornare all'esempio iniziale della trasversale del Mont Cenis: perché entrambi i concorrenti operano tra Parigi e Milano? Perché la SNCF non offre il TGV Parigi-Torino-Geno-

va? O perché Trenitalia/Thello ha cancellato il collegamento Milano-Marsiglia? Con queste rotte semplicemente non c'è alcun guadagno. Ma nemmeno i passeggeri di Genova possono poi beneficiare di questo servizio.

Da notare che quando vengono cancellate delle linee poco redditizie, ne risentono anche quelle che invece lo sono. Lo si è visto chiaramente negli anni '60 nel Regno Unito con la "Beeching-Axt", quando la rete ferroviaria è stata radicalmente ridimensionata a vantaggio di tratte presumibilmente redditizie, per poi scoprire che i passeggeri delle stazioni che erano state chiuse, invece di prendere il treno in una stazione ancora in funzione, coprivano l'intero percorso in auto, a scapito quindi delle tratte che un tempo erano redditizie.

Oggi: tra il capolinea alla frontiera e un leggero, velato ottimismo



Con la soppressione definitiva dei treni notturni "CityNightLine" della Deutsche Bahn alla fine del 2016, il trasporto ferroviario internazionale nella sua vecchia forma sembra aver toccato il fondo. Erano rimasti i collegamenti giornalieri dalla Svizzera ai paesi limitrofi con gli ICE, i TGV, i Railjet e gli Eurocity, ad eccezione dell'Austria.

Fortunatamente però, c'è stato un cambiamento di mentalità: le Ferrovie Federali Austriache hanno rilevato alcune linee di treni notturni, infatti correvano un rischio finanziario minore rispetto alla DB, grazie alla sovvenzione del traffico a lunga percorrenza al di fuori della tratta occidentale Vienna-Salisburgo. Fortunatamente, c'era stato un ripensamento anche su altri aspetti. Nei prossimi anni verranno ulteriormente ampliati i collegamenti dalla Svizzera ai paesi limitrofi, e probabilmente verranno riproposte tratte come Amburgo-Basilea-Lucerna-Milano, semplicemente sostituendo i treni a vagoni con i Giruno. È stato ordinato nuovo materiale rotabile e il numero di passeggeri è in aumento. E tutto questo grazie alla cooperazione. Anche altrove le ferrovie statali stanno trovando un terreno comune: anni fa la DB e Trenitalia erano impegnati in una causa in tribunale, mentre ora stanno pianificando un collegamento Freciarossa tra Milano e Monaco per il 2026 e, contrariamente a quanto dichiarato alla NZZ dall'ex direttore dell'UFT Peter Füglistaler, anche le ÖBB vi partecipano.

Purtroppo, però, la parziale inaffidabilità del servizio transfrontaliero continua a suscitare preoccupazioni tra i responsabili delle ferrovie e sconcerto tra i viaggiatori. L'orario cadenzato nazionale sembra essere a rischio, e per questo le FFS e i suoi partner stanno adottando in diversi casi delle misure drastiche, che si spera possano mitigare un po' la situazione. Ci sono anche altre spiacevoli notizie: in primavera è stata annunciata la cancellazione dell'ICE diretto Amsterdam-Basilea, perché NS e DB sembrano vedere un potenziale maggiore nel servire Monaco piuttosto che Basilea. Le FFS non vi erano coinvolte. Anche se potessero offrire un treno del genere nell'ambito della collaborazione con la DB, non dispongono del materiale rotabile necessario e non sono intenzionate a procurarselo. Con i Paesi Bassi rimane come treno diretto soltanto il collegamento giornaliero notturno Zurigo-Basilea-Amsterdam, conosciuto per il materiale rotabile molto datato e abbastanza inaffidabile.

C'è ancora molto da recuperare, ma il potenziale ci sarebbe. Amsterdam, ad esempio, potrebbe essere collegata da Basilea anche via Francia, con la possibilità di includere anche Bruxelles. I treni diretti Frec-

ciarossa da Zurigo all'Italia attirerebbero probabilmente molti viaggiatori, grazie alla collaborazione tra FFS e Trenitalia con un unico biglietto, ad esempio tra Hüttlingen-Mettendorf e Roma Termini e un unico cambio alla stazione centrale di Zurigo. Un forte vantaggio concorrenziale rispetto al trasporto aereo. Dopotutto, le ferrovie non dovrebbero competere tra loro, bensì restare unite per affrontare la concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

La concorrenza è davvero migliore così?

La concorrenza stimola il mercato. La concorrenza fa sì che tutti gli attori coinvolti migliorino.

Potrebbe essere vero. Ma anche senza la liberalizzazione e con le cooperazioni le ferrovie sono impegnate in una lotta concorrenziale: il concorrente non si chiama Flixbus, bensì Flixbus, Swiss o Toyota Corolla Kombi.

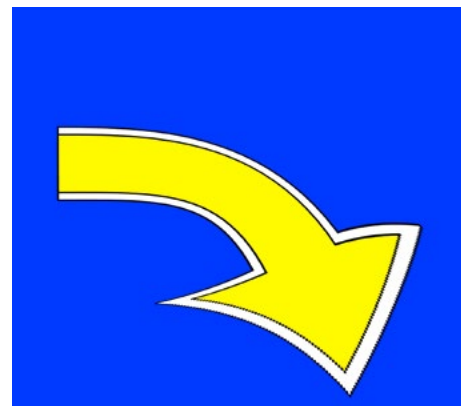
La concorrenza tra Trenitalia e SNCF sull'asse Parigi-Milano, tanto decantata dai sostenitori della liberalizzazione (sempre che una frana non paralizzi la tratta per più di un anno) può magari aver abbassato i prezzi e aumentato il numero dei passeggeri. Ma c'è da chiedersi se questo non porterà a una rovinosa guerra dei prezzi in cui ci si toglie reciprocamente il terreno sotto i piedi... E se le ferrovie statali sono ai ferri corti, non si può nemmeno più prenotare un biglietto diretto, ad esempio, da Lecce a Lille. Da questo punto di vista, la cooperazione è molto più vantaggiosa per il cliente. In Svizzera, praticamente non c'è motivo di abolire questo modello di cooperazione: i collegamenti sono aumentati e stanno tuttora aumentando, in particolare con la Germania e l'Italia, con l'unico intoppo in direzione della Francia dovuto alla posizione dominante della SNCF nella joint venture Lyria. Tuttavia, se qui le FFS volessero competere con la SNCF, si scontrerebbero con il gestore di rete RFF. Lo stesso vale per la Germania, dove i problemi di affidabilità non dipendono necessariamente da DB Fernverkehr, ma dall'infrastruttura e non verrebbero risolti nemmeno con un migliaio di concorrenti nel sistema di trasporti operativo.

A proposito di liberalizzazione: il Regno Unito, pioniere per quanto riguarda la liberalizzazione e la privatizzazione del trasporto ferroviario, sta ora andando nella direzione opposta, riportando le singole concessioni sotto il controllo dello stato dopo la scadenza dei contratti. E di questo, Peter Füglistaler, il Consiglio federale e la NZZ neanche una parola. ➤

Incontro con l'UFT sul tema dell'ETCS

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Alla fine di marzo, il responsabile della tecnica di sicurezza dell'UFT ha invitato il VSLF per discutere sulla questione dell'ETCS. L'UFT vede il VSLF come un partito di opposizione isolato e non ha una grande comprensione per le nostre preoccupazioni.



In occasione dell'AG 2023 di Friburgo, il VSLF ha consegnato al presidente del DA-TEC, il Consigliere federale Albert Rösti, un dossier in cui sono riportati i suoi punti di vista e le sue posizioni sull'ETCS. Quanto espresso nel dossier, ma anche le valutazioni del VSLF sull'avanzamento della digitalizzazione, hanno spinto l'UFT a voler incontrare il VSLF.

Abbiamo preso atto con una certa sorpresa che il VSLF viene percepito come l'unico partito di opposizione tra le fila dei sostenitori dell'ETCS. Soprattutto in relazione alla strategia ERTMS adottata dalla Confederazione, si stenta a capire perché non si sia ancora entusiasti dell'ETCS. Sebbene l'ETCS sia sostenuto dalla politica europea e pertanto non abbia alternative.

A nostro avviso, si presta troppa poca attenzione alle reali restrizioni operative. In linea di principio, l'UFT è in contatto con tutte le parti interessate, ma dal nostro punto di vista gli organi di informazione stanno promuovendo un'immagine troppo positiva. Questo crea dei conflitti all'interno dell'UFT in quanto non è in grado di stabilire esattamente a quale affermazione attribuire il giusto peso.

Anche se a causa della forte opposizione non siamo del tutto sicuri dell'utilità di questi scambi, siamo disposti a restare a disposizione dell'UFT in veste di consulenti con le valutazioni e le esperienze del personale operativo. ➤

Grazie tante per i tempi morti

Nell'ambito della moderna pianificazione della produzione, le ITF attive nel settore del trasporto viaggiatori hanno sempre più difficoltà a pianificare il proprio personale in modo produttivo, nonostante le misure di risparmio e di aumento dell'efficienza.

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Durante un incontro al vertice, la divisione «Mercato traffico viaggiatori» delle FFS ha annunciato che i modelli di cooperazione nel trasporto regionale e a lunga percorrenza hanno avuto successo e che la produttività ha potuto essere aumentata. Come si sia arrivati a questa conclusione e sulla base di quali parametri non è stato meglio specificato. Questo tuttavia suggerisce ancora una volta che ad alcuni valori viene attribuito un peso maggiore, mentre altri vengono trascurati e alla fine il risultato edulcorato viene poi tranquillamente presentato sulla scorta di un basso valore comparativo. Ne è un esempio l'acquisizione dei Gotthard-Interregio da parte della SOB. Mentre le FFS hanno dovuto mettere in conto una deviazione di 15 minuti per i loro treni a causa dei lavori di costruzione sul lago di Zugo e hanno interrotto le corse a Erstfeld, con conseguente cambio e tempi di attesa aggiuntivi, la SOB ha potuto scegliere il percorso diretto e senza cambi. Non sorprende che questo abbia avuto un effetto positivo sul numero dei passeggeri. I confronti retroattivi, quando anche le FFS gestivano ancora questa tratta con treni diretti e confortevoli, mancano o non vengono comunicati.

In ogni modo, le produzioni separate con una cooperazione frammentata fanno sì che le catene di produzione risultino molto diverse e non possano più essere coperte con la stessa efficienza in termini di fabbisogno del personale. Per ritornare all'esempio della cooperazione con il Treno Gottardo, colpisce il fatto che, in termini di produttività, il deposito di Erstfeld si distingue per i suoi tempi di guida molto lunghi. Ciò è dovuto ai lunghi tempi di percorrenza verso Locarno, Zurigo o Basilea e ai brevi tempi di rotazione sul posto. Se il personale di locomotiva venisse retribuito a cottimo in base ai chilometri percorsi o ai puri tempi di guida, di sicuro sarebbe estremamente interessante lavorare lì. Diametralmente opposta è invece la situazione del deposito di Goldau di FFS Traffico viaggiatori. Caratterizzato dalla cooperazione, questo deposito ha perso praticamente tutte le prestazioni naturali. Ciò che invece è rimasto sono le vaste aree di stazionamento dei treni. Di conseguenza, non appena i macchinisti FFS V lasciano la stazione al mattino, nel corso del loro servizio non vi fanno più ritorno. Tranne, ovviamente, per un viaggio di servizio. Dal momento però che anche il personale di locomotiva di Gol-

dau deve raggiungere il proprio orario di lavoro, vengono utilizzate artificialmente le prestazioni esterne dei depositi di Zugo, Lucerna, Zurigo o di altre sedi. Tuttavia, dato che queste attività interrompono le successive catene di produzione delle altre sedi, automaticamente aumentano anche i tempi morti e le improduttività.

Nel frattempo questo esempio si sta ripetendo in tutta la Svizzera in tutte le località in



Foto Dänu Führer

vi vengono attuati dei modelli di cooperazione. A ciò si aggiunge la maggiore ripartizione di lavori apparentemente improduttivi, come le operazioni di smistamento, tra diversi gruppi professionali. E così, mentre un macchinista di linea porta una S15 a Rapperswil e ritorna a Zurigo 28 minuti più tardi con lo stesso treno, un macchinista di manovra prende in consegna il treno e in questo lasso di tempo lo sposta dal binario 3 al binario 4. Per tutto questo tempo, il macchinista di linea è pagato e sul posto e potrebbe svolgere queste attività autonomamente. In questo modo, però, il macchinista di manovra potrebbe accumulare una quantità di lavoro insufficiente e con dei lavori «improduttivi» il macchinista di linea peggiorerebbe i suoi valori statistici. Un'ulteriore influenza su questi tempi morti autogenerati è dovuta alla formazione

frammentata in materia di veicoli e di linee. Dal punto di vista operativo, questo porta spesso a servizi parziali che possono essere gestiti solo da singoli macchinisti. Ne sono un esempio i vari impieghi di materiale rotabile sulla linea IR70/75 Lucerna-Zurigo. Mentre sulla linea IR70 i macchinisti di Lucerna praticamente arrivano a Zurigo solo ancora con i Bombi RABe501, molti altri depositi che non conoscono i Bombi operano sull'IR75 con composizioni IC2020. I tempi vuoti intermedi vengono reintegrati o pianificati come pause esterne. In questo modo non è possibile soddisfare il requisito dell'aumento dell'efficienza, secondo cui le pause dovrebbero essere pianificate principalmente presso la sede di origine.

Nel complesso, questo fa sì che il lavoro sia sempre più monotono e che le varie sedi, o addirittura i singoli gruppi, abbiano un carico di lavoro estremamente diverso. In questo modo è impossibile creare dei modelli di lavoro attraenti e certi gruppi non hanno praticamente mai la possibilità di ottenere dei permessi flessibili. Nell'attuale bando per il deposito di Erstfeld colpisce il fatto che il lavoro a tempo parziale sia esplicitamente escluso, come pure il lavoro presso più sedi. Le FFS spiegano questo fatto con la mancanza di flessibilità da parte della SOB, ma la SOB la pensa allo stesso modo?

Ma tutto questo è solo negativo? Non credo, visti i tanti tempi vuoti e i tempi reintegrati, i continui rinvii dei servizi e i molteplici cambi di turno dell'ultimo minuto con ulteriori frammenti di servizi non coperti da pianificare, si genera molto tempo di lavoro che più rilassante di così non potrebbe essere. Anche la sostituzione profilattica del materiale rotabile per garantire la stabilità di una flotta teoricamente sicura e senza problemi, comporta molto lavoro inutile. Il fatto che questi aspetti siano risaputi lo si può dedurre dai costanti tentativi di pianificare in modo più efficiente i turni dei macchinisti. In alcuni casi, questo sembra addirittura avere un certo successo. Soprattutto presso le filiali e i partner di cooperazione. Ma quello di permettere un'ulteriore frammentazione delle importanti prestazioni rimanenti della casa madre è l'approccio giusto o serve solo a creare ulteriori incentivi per dei nuovi modelli di cooperazione? ➤

Analisi dei costi nel sistema ferroviario integrato svizzero e degli effetti della politica di liberalizzazione dell'UE*.

* Questo articolo è un estratto di una tesi di master del corso di studi Mobility Innovations presso l'Università Zeppelin del 2023. Le informazioni di base, le fonti esatte e la metodologia qui possono essere riportate solo parzialmente. È possibile richiedere in qualsiasi momento delle informazioni all'autore (finn.wirth@prose.one). La tesi di master e i risultati presentati in questo articolo si limitano a considerare il trasporto passeggeri in Europa.

[...]

Disintegrazione o flessibilità?

Un'Europa, una ferrovia, 54 gestori dell'infrastruttura, 1346 imprese ferroviarie, 124 enti responsabili, 588 officine di manutenzione, 32 fornitori di distribuzione. Ovviamente la concorrenza ha sicuramente avuto anche degli effetti positivi negli ultimi 30 anni. In futuro, ciò che conta però è convincere quante più persone possibile a utilizzare nuovamente questo mezzo di trasporto, fornendo un buon servizio ferroviario. Questo lo si può ottenere attraverso delle offerte continue (al di là della ferrovia) e un sistema semplice di ticketing; i muri a tenuta stagna tra le organizzazioni coinvolte costituiscono

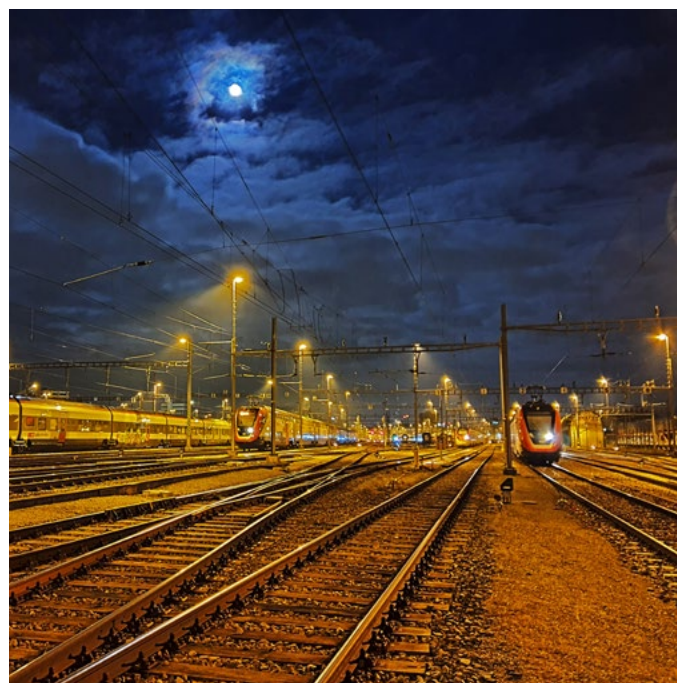


Foto: Markus Leutwyler

no invece un ostacolo. Come passeggero nel traffico regionale di altri paesi dell'UE, mi è indifferente se il gestore del mio treno cambia ogni dodici anni. La riduzione delle sovvenzioni dovuta alla concorrenza ha sicuramente contribuito ad ampliare l'offerta, ma ha senso cedere una rete ferroviaria ben funzionante a un fornitore che costa solo qualche centesimo in meno? Al contrario: la fase di transizione durante il cambio di operatore, con cancellazioni e servizi sostitutivi, vale la pena solo se non si può o non si vuole usare la propria auto o se si continua a credere nel successo del sistema ferroviario.

Ci sono altri esempi che mostrano che è necessario riflettere sugli attuali orientamenti strategici, stabiliti principalmente dalle organizzazioni dell'UE. L'eventuale adozione completa del quarto pacchetto ferroviario e l'adozione della legge in caso di accordo quadro tra Svizzera e UE fanno sì che queste siano rilevanti anche per il sistema ferroviario svizzero.

L'autorità in materia di concorrenza dell'UE respinge l'assegnazione diretta della concessione per la gestione della maggior parte della rete IC e Sprinter olandese alla Nederlandse Spoorwegen (NS), a causa delle disposizioni sugli appalti pubblici di questi servizi. Il fatto che la rete principale funzioni bene e che i servizi redditizi possano sovvenzionare trasversalmente le linee a bassa domanda è irrilevante in questo caso. L'argomentazione secondo cui "la concorrenza è sempre una buona cosa per il cliente", che i concorrenti privati citano in un reclamo all'UE, non può semplicemente essere accettata. Concorrenza di idee, sì, ma non in modo dogmatico e senza benefici diretti per il cliente.

L'interoperabilità nello spazio ferroviario europeo auspicata dall'UE è già stata raggiunta all'inizio del XX secolo con le carrozze RIC. Questa grande flessibilità nell'utilizzo di carrozze passeggeri in tutta Europa è stata purtroppo

spazzata via dalle recenti pratiche dell'UE. L'autorizzazione viene ora concessa solo ai paesi in cui le carrozze RIC sono attualmente in uso o in cui si può dimostrare che sono state utilizzate in passato. L'autorizzazione può essere estesa ad altri paesi solo attraverso complessi processi europei e verifiche in conformità alle normative vigenti. Addio interoperabilità!

La digitalizzazione ora è stata eletta quale soluzione su larga scala per aumentare l'attrattiva del sistema ferroviario europeo. Si tratta di capire se gli sviluppi finora realizzati, in particolare per quanto riguarda l'ETCS e il confronto tra apparati centrali a relè ed elettronici, stiano dando i loro frutti. Se la tecnologia è rigorosamente allineata all'obiettivo operativo, anche la digitalizzazione può contribuire a ridurre i costi di sistema e ad aumentare la flessibilità. Tuttavia, l'esempio degli apparati centrali indica che il semplice passaggio tecnologico dai posti di manovra a relè a quelli elettronici comporta diversi vantaggi e svantaggi a livello operativo. Le possibilità flessibili di adeguamento dei progetti di costruzione, come pure la durata di vita quasi doppia della "vecchia" tecnologia fanno sì che alcune ferrovie continuino a fare affidamento su questa tecnologia e a non puntare su un passaggio tecnologico in nome della digitalizzazione.

Considerate le numerose strategie politiche nel sistema ferroviario, vale quindi la pena riflettere e interrogarsi sui vantaggi concreti per l'esercizio ferroviario e per i clienti delle ferrovie. **I miliardi investiti nella standardizzazione tecnica, la crescente complessità degli standard di sicurezza e le procedure di omologazione che ostacolano l'innovazione, così come concepiti stanno portando a una perdita totale della flessibilità.** Ma è questo che conterà in futuro: modulare e flessibile, l'antitesi delle unità multiple, in grado di rispondere alle esigenze di mercato e di modificare la ripartizione modale con offerte adeguate. Ciò richiede un chiaro orientamento degli obiettivi e una regolamentazione incentrata sull'efficienza e sull'innovazione di tutto il sistema.

Tutti devono lavorare nella stessa direzione: **questo lo si può ottenere solo grazie ad un atteggiamento critico da parte del personale attivo nelle organizzazioni e non attraverso una marea di scartoffie.**

Con il progetto Aare, la BLS vorrebbe introdurre dei nuovi modelli di lavoro. A tal proposito, l'estate scorsa è stato condotto un sondaggio tra il personale di locomotiva e del treno, a cui ha partecipato il 71% del personale di locomotiva, da cui è emerso che la maggioranza è soddisfatta dell'attuale pianificazione annuale. Comitato VSLF, responsabile BLS



Foto: Daniel Schärer

Ovviamente si vede ancora un potenziale di miglioramento nella pianificazione annuale, come ad esempio dei gruppi del primo o dell'ultimo turno, la settimana corta o una ripartizione annuale aperta. Alcuni dei gruppi auspicati esistono già oggi nelle sedi più grandi. È chiaro però che la creazione di questi gruppi è più difficile da realizzare nelle sedi più piccole che non in quelle più grandi. Già oggi, oltre il 90% delle richieste di giorni liberi o di inizio o fine servizio vengono accolte. Si tratta di una media mollo buona.

Un grado di soddisfazione dell'89% per gli odierni modelli di lavoro è una media decisamente buona e la BLS dovrebbe ritenersi soddisfatta di questo risultato. Dalla valutazione risulta che sono piuttosto le generazioni più giovani che preferirebbero rinunciare a una pianificazione annuale. Lo stesso vale anche per i modelli di lavoro. Qui le generazioni più giovani preferirebbero lavorare in modo flessibile, mentre quelle più anziane preferirebbero un modello di lavoro più rigido. In generale, comunque, 9 dipendenti su 10 sono soddisfatti degli attuali modelli di lavoro.

Nonostante ciò, la BLS vorrebbe comunque passare a una pianificazione flessibile. Ad esempio, dovrebbe essere possibile inserire 5 giorni di ferie garantite (giorni jolly) al mese. Questi modelli sono particolarmente richiesti ed è ciò che hanno confermato i sondaggi effettuati tra il personale di locomotiva. Se mi chiedessero come preferirei lavorare, anch'io risponderei dal lunedì al

venerdì tra le 6:00 e le 20:00. Mi rendo però conto che questo è impossibile in un'impresa ferroviaria attiva 20 ore al giorno nel traffico viaggiatori e 24 ore al giorno nel traffico merci. Alla domanda su cosa succederebbe in una sede relativamente piccola se 6 persone volessero il sabato libero per andare, ad esempio, all'Oktoberfest, il responsabile del progetto ha risposto che sarebbe il caso a decidere chi potrà avere i giorni liberi oppure chi ha ricevuto meno sabati. Non si può quindi parlare di giorni garantiti. La LDL prevede l'obbligo di una pianificazione annuale con un'assegnazione dei giorni liberi. È possibile derogare a tale obbligo solo se il dipendente vi rinuncia volontariamente. Cosa fa l'azienda se solo alcuni dipendenti rinunciano ad una pianificazione annuale?

Allo stesso tempo, vengono fatti dei confronti con il settore sanitario o con le aziende di trasporto pubblico. È risaputo che le condizioni di lavoro nel settore sanitario non sono le migliori. Allo stesso modo, un'azienda che opera a livello interregionale non può essere paragonata a un'azienda di trasporto pubblico. Inoltre, a tutt'oggi non è ancora noto se il nuovo programma da acquisire dal progetto RailCore sarà in grado di farlo. Una modifica delle specifiche di pianificazione è già stata respinta dalla commissione per i piani di servizio, in quanto non è sicuro che il nuovo programma sia in grado di farlo. Tutto ciò ricorda molto il progetto IVU Rail, che qualche anno fa si è concluso con una perdita di svariati milioni. Anche in quell'occasione erano state sottoposte le stesse idee. L'esito è noto a tutti e si

sa che ha lasciato nelle casse un buco milionario. Non si riesce a capire perché lo stesso tentativo venga ripetuto a distanza di pochi anni. Tanto più che la maggioranza è soddisfatta dell'attuale pianificazione annuale che si è dimostrata valida per decenni. Con poco sforzo, si possono creare dei modelli più flessibili anche all'interno di questa pianificazione annuale, come già esistono oggi.

Il passato ha dimostrato che molti nuovi programmi non hanno soddisfatto le aspettative. L'esempio più recente è il programma di pianificazione RailOpt di BLS Cargo. Sebbene Crossrail, una filiale di BLS Cargo, lavori da tempo con questo programma in Germania e in Belgio, in Svizzera ci sono state grosse sorprese. Ancora oggi, infatti, tutti le prestazioni prima e dopo il servizio per il ricovero delle locomotive devono essere inserite a mano nei singoli turni. Anche i conteggi dei tempi di lavoro non erano corretti e devono ancora essere allestiti con il vecchio programma RailOpt. Gli straordinari venivano indicati come tempo aggiuntivo, nel conteggio mancavano intere giornate di lavoro o venivano riportati dei tempi sbagliati. All'inizio mancava completamente una visione d'insieme della posizione dei treni e delle locomotive. Si erano inoltre dovuti creare degli ulteriori posti di lavoro per tenere sotto controllo i problemi che si presentavano. L'introduzione di Rail-Cube avrebbe dovuto ridurre il numero di telefonate ai disponenti, invece è successo esattamente il contrario. Anche il carico di lavoro dei disponenti è aumentato rispetto al vecchio sistema RailOpt.

Inidoneità alla guida da parte dell'UFT

Christof Graf, comité central du VSLF, responsable BLS

Dopo una visita periodica presso il medico ferroviario, può capitare che si risulti non idonei alla guida. Questo può accadere anche a causa di malattie come il diabete o altre patologie croniche.

Negli ultimi anni la medicina ha fatto enormi progressi. Malattie come il diabete oggi vengono gestite molto meglio rispetto a qualche anno fa.

Chi è affetto da diabete (tipo 2) finora poteva continuare a guidare a condizione che il trattamento medicamentoso fosse efficace. Se però è necessario iniettare l'insulina, oggi non è più possibile svolgere l'attività di macchinista. Questo sebbene oggi il livello di zuccheri nel sangue possa essere tenuto molto meglio sotto controllo, ad esempio iniettando insulina a lungo termine. Da qualche anno ci sono anche dei sensori che danno l'allarme nei momenti critici. Nel caso di un diabetico ben compensato, ad esempio, il medico di fiducia dell'UFT non può precludere il mantenimento dell'ido-

neità alla guida. Purtroppo le direttive 4 dell'UFT, che non corrispondono allo stato attuale della medicina, mettono ancora dei paletti. Per questo motivo, i medici di fiducia dell'UFT chiedono già da diversi anni un aggiornamento delle direttive dell'UFT.

In futuro ci saranno sempre più malattie di questo tipo dal momento che, per una questione di costi, i turni di lavoro diventano sempre più estremi, contrariamente alle attuali argomentazioni sulla conciliazione tra lavoro e vita privata. Anche il fatto di avere un'alimentazione sana durante il servizio sta diventando sempre più difficile. A cosa servono i consigli nutrizionali dell'azienda se oggi non ci sono quasi più mense o ristoranti per il personale aperti di sera o di notte? Non resta che portarsi il pranzo al sacco o far capo al fast food. Anche nelle grandi stazioni di smistamento non ci sono più mense, o ce ne sono solo con orari di apertura limitati. I tempi dei ristoranti per il personale o delle mense della Posta che

tenevano aperto fino a sera inoltrata sono ormai lontani. Tuttavia, questo sarebbe ancora possibile oggi. Il desiderio di avere un ristorante o una mensa per il personale viene solitamente ostacolato per via dei costi. Se però tutte le imprese ferroviarie della stessa località concorressero alle spese per un ristorante comune per il personale, le cose sarebbero ben diverse. Soprattutto nelle grandi stazioni di smistamento o nelle grandi città con diverse imprese di trasporto e aziende di trasporti pubblici, dovrebbe pur essere possibile realizzare qualcosa di concreto.

In futuro ci saranno più servizi notturni anche nel trasporto passeggeri, visto che si parla già di trasporti pubblici 24 ore su 24.

Non resta che sperare che anche l'UFT si metta al passo con i tempi e adegui le sue direttive. È proprio in questo ambito che il personale medico andrebbe sicuramente ascoltato di più. ➤

Con il Level 2 nello Schwarzenburgerland

La strategia ERTMS prevede di equipaggiare la S6 Berna-Schwarzenburg con l'ETCS Level 2 entro il 2030.

La tratta Berna Fischermätteli - Schwarzenburg ora dovrà essere definitivamente equipaggiata con l'ETCS Level 2. La conversione entro il 2030 non è solo ambiziosa, ma anche estremamente coraggiosa. Altrettanto coraggioso è il previsto passaggio all'ETCS Level 2 entro pochi giorni. A quanto pare, i rallentamenti generati dall'ETCS Level 1 stanno causando problemi tali da rendere necessario il passaggio all'ETCS Level 2 come alternativa.

Tuttavia, a causa della tecnologia delle linee semplice e obsoleta, questa tratta rientra nel tipico schema in cui il passaggio all'ETCS L2 potrebbe addirittura avere effetti positivi. Con la tecnologia convenzionale di comando e i classici sistemi di protezione dei treni, questi sarebbero però molto più positivi. Soprattutto in considerazione delle curve di frenatura difensive da prevedere a causa della forte pendenza della linea e



Foto: Markus Leutwyler



Tour d'horizon di RAILplus

In occasione del Tour d'horizon di RAILplus a Givisiez FR, il VSLF è stato invitato a presentare un proprio contributo sugli aspetti umani della digitalizzazione nella produzione ferroviaria. Hubert Giger, Presidente del VSLF



Abbiamo posto l'accento sul punto di vista e sulla percezione del personale e sulle possibili conseguenze.

Avvalendoci di sette diapositive, abbiamo presentato molti esempi di quanto viene promesso e comunicato pubblicamente con queste nuove soluzioni.

Non abbiamo suggerito delle soluzioni; ognuno può farsi un'idea propria al riguardo. Tanto più che le soluzioni digitali finora hanno prodotto solo dei risultati minimi, ma per contro hanno creato dei nuovi problemi.

Con un triangolo abbiamo mostrato che grazie alle promesse si ottengono dei finanziamenti che poi generano dei nuovi progetti. Se i progetti non dovessero funzionare, si fanno delle nuove promesse e avanti sempre così.

Come soluzione digitale positiva è stato presentato il programma vPro e gli aspetti umani che sono stati determinanti per questa soluzione.

Abbiamo ricevuto un feedback inaspettato e interessante sulla nostra presentazione:

Ciao Hubert,

Grazie per la tua presa di posizione impegnata e mirata. Questa è una cosa davvero positiva.

Sono convinto che se riusciremo a trovare l'optimum tra la tua "visione" e queste rosee prospettive, allora la nostra professione di macchinista

continuerà ad essere più che gratificante e rappresenterà un valore aggiunto per i nostri clienti.

Ti auguro una buona continuazione e spero di rivederti presto in un'altra occasione.

Cari saluti
René Kohler

Salve Hubert,

Desidero ringraziarti personalmente per le tue parole azzeccate durante la presentazione di ieri. Il punto di vista del macchinista viene completamente dimenticato o semplicemente ignorato in molti progetti di automazione.

I progetti hanno per lo più una motivazione tecnica, ma non tengono conto delle conseguenze in termini economici e delle risorse umane. Tu sei andato dritto al punto in modo chiaro e conciso. Sempre avanti così!

Cordiali saluti
Daniel Fankhauser

<https://www.railplus.ch/fr/kompetenzzentren/nextrailplus/tours-horizon>

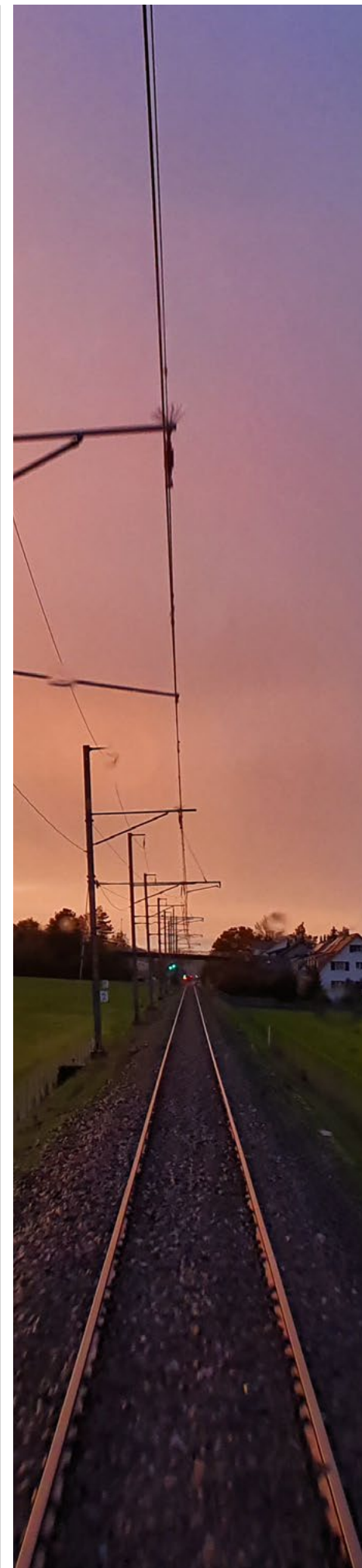


Foto: Markus Leutwyler

I problemi di sicurezza portano alla riduzione della velocità

FFS Cargo ha avviato un progetto pilota con velocità di manovra ridotta.

Martin Geiger



A seguito del recente aumento del numero di incidenti nel settore di manovra, FFS Cargo si è vista obbligata a ridurre le velocità. A differenza dei treni regolari, per i movimenti di manovra non vengono utilizzati sistemi di sicurezza di segnalazione. Mentre lo ZUB o l'eurobalise impediscono al treno di superare un segnale a via impedita o lo arrestano prima del punto di pericolo, durante la manovra questo dispositivo di sicurezza viene bypassato con un pulsante o, nel caso delle unità di trazione ETCS, mediante shunting. Se si effettuano delle manovre, i segnali del treno, salvo eccezioni, non hanno più alcun valore e il treno viene guidato in base ai segnali nani, che possono indicare arresto, via libera con prudenza o via libera. Viene utilizzato laddove non è possibile impostare un percorso treno. Questo sistema si è dimostrato valido ed è estremamente importante soprattutto nelle stazioni di manovra, dove è necessario smistare molti carri.



Il principio di base per le manovre è il seguente: durante la manovra, la velocità di guida deve essere adattata alla visibilità, alle condizioni locali e ai dispositivi di frenata disponibili. È possibile guidare solo a una velocità che consenta di fermarsi in modo sicuro nel luogo previsto. La velocità massima generale è di 30 km/h.

A seguito degli episodi citati prima, che hanno causato molti danni materiali, dei feriti gravi e anche un decesso, è stato avviato un progetto pilota per ridurre il limite di velocità generale da 30 a 20 km/h. Si è trattato di una decisione corretta e importante per la sicurezza di tutti i dipendenti.

Il progetto pilota è stato introdotto il 1° gennaio 2024 per stabilire se con una riduzione sostanziale della velocità di manovra si possono prevenire gli incidenti. L'obiettivo è anche quello di verificare se le conseguenze di incidenti, come un deragliamento o una collisione, possono essere mitigate. Il gruppo di sicurezza di FFS Cargo ha individuato quaranta stazioni in cui applicare questo nuovo principio. La velocità massima generale dovrà essere applicata all'interno della segnaletica in cabina e nei binari di raccordo, dove sarebbero consentite velocità più elevate.

Se si è potuto evitare un incidente grazie alla riduzione della velocità di manovra,

bisogna segnalarlo mediante notifica ESQ. I fattori che influenzano il piano di rotazione o il piano di servizio devono essere segnalati ai responsabili.

La sicurezza viene sempre al primo posto. Questo presuppone però una visione globale del sistema, con tutti gli effetti che possono generare dei problemi.

Si osserva che gli incidenti si verificano soprattutto con i dipendenti più giovani, il che ci porta a concludere che la formazione è troppo breve mentre le competenze sono in costante aumento. Allo stesso tempo, tutto il settore PRC è particolarmente toccato dalla carenza di personale. Queste crescenti competenze fanno sì che alcune di esse vengano utilizzate solo raramente e che vi siano dei conflitti con i requisiti minimi richiesti, requisiti che di punto in bianco sono stati ridimensionati in modo drastico, ciò che non consente più una reale professionalizzazione.

Poiché già prima del progetto pilota si era consapevole che una riduzione di un terzo avrebbe rallentato tutta la produzione, le grandi stazioni di smistamento con molti movimenti di manovra non sono state incluse nell'esperimento. Nonostante fossero le aree in cui si è verificato il maggior numero di problemi. Per mantenere questa

produzione, è tuttora consentita una velocità più elevata durante l'attraversamento dei binari principali. Da notare che i binari principali non sono definiti nelle prescrizioni sulla circolazione. Nelle prescrizioni operative del comune di Sennwald, ad esempio, i binari di raccordo sono indicati come binari principali. Il fatto che nelle stesse stazioni oggi operino diverse imprese ferroviarie con lo stesso personale di base e con velocità diverse, sicuramente non semplifica le cose e non rende tutto più sicuro.

Un aspetto importante di questa procedura è che è ancora una volta il personale di base a doversi assumere tutta la responsabilità e che deve segnalare gli eventuali ritardi previsti. In cambio, i tempi per la messa in servizio delle nuove locomotive si accorciano immediatamente grazie allo stazionamento a caldo.

Per concludere, ancora qualche parola sulla validità di questo progetto pilota. Sebbene l'app delle prescrizioni per i macchinisti sia considerata la base di tutte le normative e il vecchio DiLoc debba essere utilizzato solo ancora per il traffico in Germania, per le conoscenze e le informazioni sulla sede, una volta entrata in vigore questa istruzione era visibile per settimane solo nel DiLoc e, in base al processo, non avrebbe dovuto avere alcuna validità per i macchinisti. ➔

Greenfield/Orca/Willy: Nomi coloriti per una difficile riprogettazione del sistema

Una conversione del sistema ha causato dati dei treni sbagliati e la «perdita» di carri presso FFS Cargo

Martin Geiger

Il programma Greenfield è stato presentato per la prima volta nel maggio 2019 e sta per «nuova concezione dei trasporti». Greenfield dovrà implementare i processi end-to-end presso FFS Cargo e ottimizzare le catene del valore. Questo sarà possibile grazie alla soluzione informatica standardizzata ORCA (order to cash). Il go-live è avvenuto l'11 giugno 2019 e ha riguardato il trasporto a carri completi del cliente Weichacher Kies AG. A questo sono seguite altre operazioni di trasporto, come il trasporto di materiale da scavo e successivamente il trasporto di petrolio. I dati di questi treni sono sempre stati inseriti sul PC direttamente dal supervisore dei turni e, dopo le difficoltà iniziali, di solito funzionava bene. Per le altre operazioni di trasporto, c'era bisogno anche di una soluzione end2end con dispositivi mobili per registrare tutti i dati dei treni. Ed è per questo motivo che è stata sviluppata l'app Willy. Willy è un'app mobile ORCA.

Prima della corsa, i dati del treno e dei carri devono essere inseriti nel sistema Orca e poi trasmessi a FFS Infrastruttura per un controllo della plausibilità. Il controllo di uscita avviene ancora nel sistema CIS Infra. Già allora si sapeva che anche Infrastruttura avrebbe dovuto sostituire il vecchio CIS e che le interfacce dovevano funzionare sia sul vecchio che sul nuovo ZIS Infra. ORCA collega quindi tra loro i clienti (Cargo Digital), i collaboratori (Mobile Willy App), FFS Infrastruttura (CIS / ZIS Infra) e Analytics (OCTOPUS).

A causa dei complessi collegamenti del sistema, il progetto Greenfield si è trasformato nella più grande conversione di sistema nella storia di FFS Cargo. Questo prodotto complessivo dovrebbe consentire di risparmiare otto milioni di franchi.

Adesso si può anche capire come mai un progetto di prodotti IT di tale portata non sia partito senza problemi fin dall'inizio. Chi non conosce i bug nelle app di tutti i giorni?

Con l'introduzione graduale e lungimirante da parte di FFS Cargo a partire dalla metà del 2024, tutto sembrava funzionare come previsto. Perlomeno il VSLF fino a quel momento non aveva ricevuto alcuna segnalazione da parte dei propri membri. Man mano che l'implementazione procedeva, arrivavano sempre più segnalazioni di di-

screpanze nei dati dei treni e di modifiche degli stessi durante la corsa. Anche nel settore PRC si è cominciato a parlare di mancanza di know-how, di carri andati persi nel sistema e di interfacce non funzionanti. Quando il VSLF si è reso conto che la sicurezza nel trasporto ferroviario era minacciata dai dati dei treni errati, ha scritto alla direzione di FFS Cargo illustrando le proprie legittime preoccupazioni con degli esempi e chiedendo un intervento immediato.

Secondo le analisi e il feedback di FFS Cargo, la sicurezza non è mai stata a rischio. Le deviazioni nei dati dei treni non hanno mai comportato rischi per la sicurezza. Quando a metà dicembre abbiamo ricevuto un messaggio ben diverso, ossia che i dati del treno comportavano effettivamente dei rischi durante la corsa, siamo intervenuti immediatamente presso la direzione operativa Cargo, il responsabile Cargo e il CEO del Gruppo. A posteriori, è emerso che venivano visualizzati troppo presto dei dati sbagliati del treno e che l'utilizzo del LEA può portare anche a false segnalazioni.

La disattivazione dei vecchi sistemi sarebbe stata prevista per il cambiamento dell'orario. Tuttavia, a seguito delle numerose segnalazioni di errore, i timori si sono fatti strada e non sapendo esattamente cosa sarebbe successo se Caro e Infrastruttura avessero cambiato i loro sistemi contemporaneamente, Cargo ha pertanto deciso di disattivare i vecchi sistemi IT già il 3 dicembre e di prevedere un'ulteriore transizione dal nuovo orario. In questo modo si volevano eliminare le differenze di calcolo tra Orca e CIS / ZIS, ciò che porta a categorie di treni diverse. Questo obiettivo è stato effettivamente raggiunto dopo il 3 dicembre. L'operazione difficile e la formazione inadeguata dell'app Willy hanno però continuato a causare molti ritardi e errori nella movimentazione delle singole carrozze. In caso di errori sull'app, i dati dovevano essere tra-



smessi al supervisore dei turni. Grazie alle successive festività con traffico ridotto, la situazione dei dati dei treni è diventata un po' più tranquilla, ciò che ha spinto la direzione Cargo ad annunciare nella sua newsletter che la più grande conversione di sistema è stata un successo! Adesso che a febbraio il traffico è ripreso un po', si ripresentano gli stessi problemi. Dati dei treni mancanti, vagoni persi nel sistema, ma anche interi treni. Con grande disappunto dei clienti e del personale di locomotiva e del treno che devono sobbarcarsi molti ritardi.

Ora giustamente ci si può chiedere perché FFS Cargo non acceda direttamente allo ZIS di Infrastruttura. In fin dei conti, altre ITF in Svizzera fanno capo a questa piattaforma, con il vantaggio di eliminare un'altra interfaccia. Uno dei motivi per cui FFS Cargo ha rinunciato all'accesso diretto è l'elevato costo annuale di 8 milioni di franchi che intende risparmiare. In caso di dubbi sui dati presenti nei sistemi, i macchinisti sono sempre tenuti a contattare immediatamente per telefono la centrale G-PN-TOP e, se necessario, a fermare o mettere fuori servizio il treno fino a quando la situazione dei dati non sarà stata chiarita. Le eventuali deviazioni devono inoltre essere regolarmente documentate dai macchinisti mediante notifica ESQ. Ancora una volta, spetta a noi valutare costantemente la plausibilità, e quindi la sicurezza, e verificarla secondo scienza e coscienza. I tanto decantati sistemi non possono garantirla e tanto meno assumersene la responsabilità. ➔

Rispetto delle Regole "Gestes Metier" a Chiasso per Elettrotreni Policorrente in Direzione Sud

Sezione Ticino VSLF

Desideriamo porre l'attenzione su una questione critica riguardante il rispetto delle regole fondamentali dei "gestes metier", particolarmente per quanto riguarda gli elettrotreni policorrente in entrata a Chiasso da nord e che proseguono la corsa in direzione sud, con una serie di azioni aggiuntive che vanno al di là delle normali procedure, rendendo così complesso il rispetto di alcune regole basilari relative all'avvicinamento a segnali disposti su fermata.

Tra queste azioni aggiuntive, che richiedo una particolare attenzione e precisione da parte dei macchinisti, possiamo elencare le seguenti:

- Disinserimento dell'interruttore principale e abbassamento del pantografo dopo il segnale di avvertimento, ma prima del segnale d'abbassamento (situato appena prima dell'inizio del marciapiede).
- Verifica dell'effettivo abbassamento del pantografo.
- Rispetto della velocità di avvicinamento massima di 40 km/h. Attenzione: la gestione della frenatura viene continuamente gestita con i freni ad aria perché da Balerna si è in discesa e il treno entra disinserito non per inerzia ma per gravità (di conseguenza, se si allentano i freni, il treno riprende velocità)

- Posizionamento dell'intero elettrotreno sulla testata sud del segnale (molto vicino al segnale d'uscita). In merito a questo punto facciamo notare inoltre che, contrariamente a quanto avviene a livello nazionale, un treno con fermata prescritta che entra a Chiasso per proseguire in direzione Italia, deve arrestarsi sempre in vicinanza del segnale d'uscita, ignorando le indicazioni fornite dalle tavole per posto di fermata (pur sempre posate e vevolevoli per i treni che non proseguono la corsa).
- Per i mezzi policorrente con BL3 (ovvero con tutti gli elettrotreni che transitano regolarmente): rispetto della velocità di liberazione massima di 15 km/h nell'avvicinamento al segnale
- Esecuzione delle manipolazioni per il cambio di sistema prima di raggiungere il segnale terminale della tratta di protezione, specialmente per i treni della flotta Tilo (nota bene: sui TSI sono tre manipolazioni da svolgere a monitor)
- Fino a poco tempo fa per i Giruno, a circa 100 metri dal segnale d'uscita c'era la possibilità di ricevere la proposta "Level-0" (a causa di anomalie nelle balises), con conseguente frenatura imposta se non quietanza. Fortunatamente ora, dopo un lungo lasso di tempo, questo inconveniente è stato risolto.

Ci chiediamo, pertanto, come sia possibile garantire il rispetto puntuale delle regole basilari dei "gestes metier" quando i macchinisti devono dedicare una notevole attenzione a queste azioni aggiuntive che, in alcuni casi, possono rendere difficoltosa la procedura di avvicinamento e la fermata.

Inoltre, ci poniamo delle domande riguardo alla necessità di mantenere prescrizioni locali obsolete, come l'obbligo specifico di fermarsi sulla testata sud nonostante l'eliminazione del sezionamento per il cambio di sistema che in precedenza era posato a metà binario (adesso tutto il binario è elettrificato con il medesimo sistema). Oppure per quali motivi quando il treno prosegue la corsa, se il tempo di fermata è breve o se è in ritardo, non viene già disposto su via libera il segnale d'uscita. Come pure la legittimità di far sorvegliare in queste condizioni la velocità di liberazione di 15 km/h. Occhio al tachimetro o al segnale???

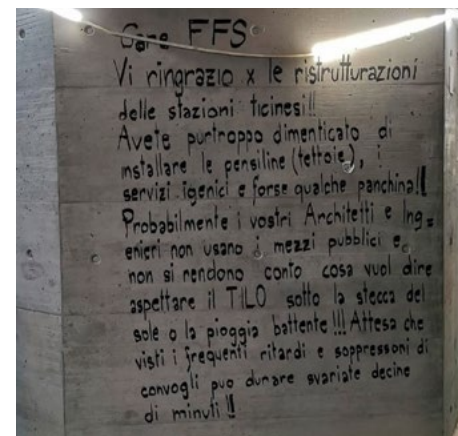
Riteniamo sia fondamentale esaminare e, se necessario, aggiornare la situazione al fine di semplificare le procedure operative, garantendo al contempo il rispetto dei più alti standard di sicurezza ed efficienza.

Si chiede di considerare questa segnalazione con la dovuta attenzione e di intraprendere le azioni necessarie per affrontare questa anomalia e agevolare il lavoro a tutto il personale coinvolto. ➔

...e se piove?

Kevin Simao Ograbek, Macchinista TILO

Se vi dovesse capitare di passare nel sottopassaggio della nuova stazione di Taverna-Toricella, da novembre 2023 al posto del solito graffito colorato potrete trovare questa lettera scritta in grande su un muro:



Care FFS,
Vi ringrazio per le ristrutturazioni delle stazioni ticinesi!!

Avete purtroppo dimenticato di installare le pensiline (tettoie), i servizi igienici e forse qualche panchina!! Probabilmente i vostri architetti e ingegneri non usano i mezzi pubblici e non si rendono conto di cosa vuol dire aspettare il TILO sotto la stecca del sole o la pioggia battente!!! Attesa che visti i frequenti ritardi e soppressioni di convogli può durare svariate decine di minuti!!
Vi ringrazio per le ottime connessioni (??!) verso nord e il cambio tattico per Bellinzona, e ne approfitto, signori, di inviarvi un sincero vaff...!!
Un cliente insoddisfatto

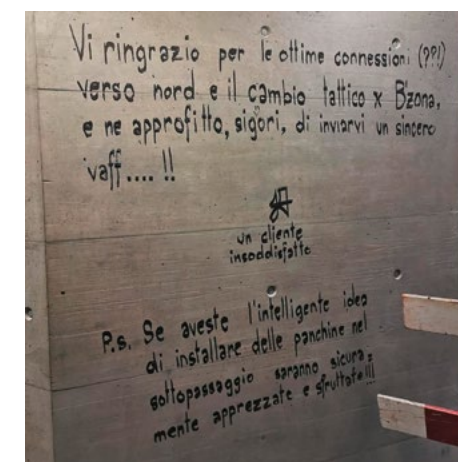
P.S: se avete l'intelligente idea di installare delle panchine nel sottopassaggio saranno sicuramente apprezzate e sfruttate!!!

Ora, noi non abbiamo certezze su chi sia l'autore, ma a giudicare dai contenuti che espone, sicuramente si tratta di una persona ben informata riguardo l'andamento dell'offerta alla clientela FFS.

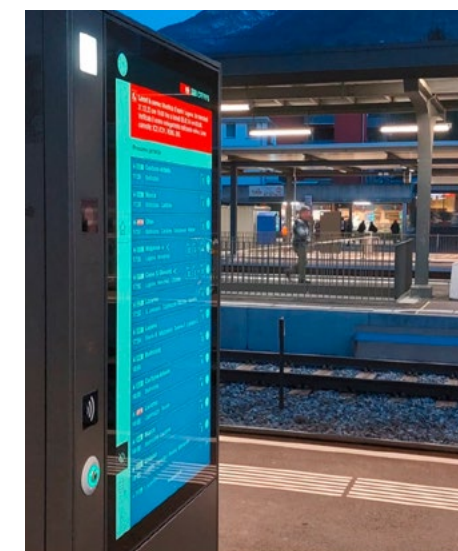
Nel solo Ticino, negli ultimi due anni sono state rinnovate ben dieci tra stazioni e fermate commerciali, anche grazie all'entrata in vigore della Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDIs). A livello svizzero i numeri sono ancora più grandi. Si parla di 271 ristrutturazioni su 764 punti di fermata previste sulla sola rete FFS tra il 2024 e la metà del 2030. Tutto rose e fiori verrebbe da dire: maggiore

accessibilità, maggiore inclusività, standard di qualità elevati. Ma è davvero così?

Se prendiamo il Ticino, i posti dove dopo il rinnovo è sparita completamente una tettoia lungo il marciapiede sono ben quattro, ovvero quasi la metà dei rinnovi totali. Altri 3 luoghi hanno sì una tettoia, ma lunga al massimo 50 metri, i quali in caso di sole cocente o pioggia battente difficilmente riescono a tenere al riparo dalle intemperie.



Un'altra questione poco chiara riguarda le nuove sale d'aspetto. Queste sono infatti diventate, laddove non si trova una tettoia, l'unico riparo disponibile, ma ahimè sembrano essere sparite le porte. Anche in questo caso viene da chiedersi come mai quella che prima era una stanza che si poteva chiudere ermeticamente, sia ora sprovvista



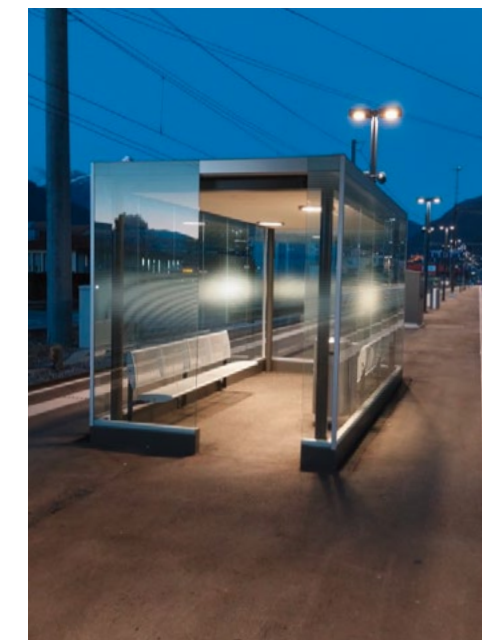
SID sul marciapiede di Giubiasco. Sullo sfondo si possono vedere altri due SID presenti all'entrata.

di ciò che realmente ci permetteva di isolarci dalla furia della natura: la porta.

Sarebbe interessante poter scoprire quale sia il concetto utilizzato nella pianificazione dei rinnovi infrastrutturali, anche perché se finora abbiamo principalmente parlato di misure apparentemente volte al risparmio, viene da chiedersi come mai in

altri ambiti non si stia badando a spese. È il caso dei nuovissimi "Smart Information Displays (SID)", ovvero il tablet più grande che io abbia mai visto nonché futuro sostituto dei classici orari di carta gialli. La cifra per la produzione ed installazione di circa 1000 esemplari si aggira attorno ai 50 milioni di franchi. Ciò che fa riflettere in merito a questa nuova tecnologia non è tanto il suo concetto, quanto piuttosto la quantità di dispositivi installati nelle singole stazioni. In alcuni casi, infatti, non ci si limita ai classici due SID posati accanto alle biglietterie, ma si possono trovare anche lungo i marciapiedi.

Alla luce di questi dati, la domanda sorge spontanea: come mai le FFS decidono di installare più di un SID anche in stazioni medio-piccole, considerando che mediamente un esemplare dovrebbe costare attorno a 50'000 franchi, ma non investono in tettoie e porte per le sale di attesa? Qual è il concetto di servizio alla clientela che viene applicato? Forse da "piccolo" macchinista mi sto perdendo il disegno più grande. Credo che ci penserò su mentre aspetto il prossimo treno, sperando nel bel tempo. ➔



nuova sala d'aspetto a Giubiasco

Per un intero anno a causa dei lavori di ristrutturazione alle stazioni ed ai binari lungo la linea di montagna del Ceneri, nonostante i treni circolassero con cadenza semioraria, soltanto un collegamento all'ora aveva la coincidenza teoricamente garantita al capolinea in direzione nord (Giubiasco) verso il nodo di Bellinzona.

Bibliographie



Esame professionale VHBL-AFSM per il personale di locomotiva

Associazione per la formazione professionale superiore delle macchiniste e dei macchinisti (AFSM)

Sono 45 i macchinisti che nel 2023 hanno superato l'esame professionale federale per macchiniste e macchinisti e che hanno conseguito l'attestato federale. A tutti loro vadano le nostre congratulazioni.

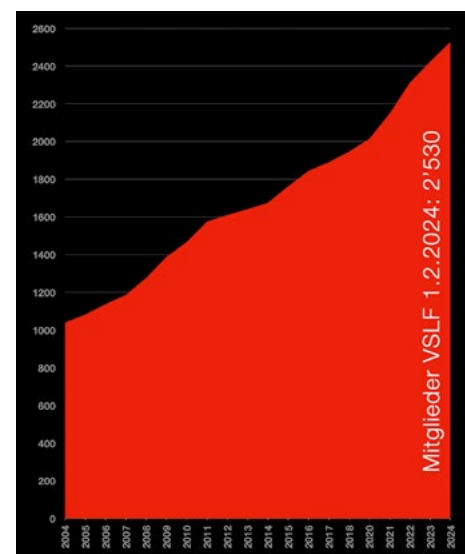
Nel 2023, si sono iscritti all'esame i macchinisti delle seguenti ferrovie:

BLS	15
DB Cargo CH	1
MGB	3
MOB	1
Railcare	1
RBS	1
RegionAlps	3
RhB	1
SBB C	4
SBB Voyageurs	18
SBB Infra	2
SOB	2
zentralbahn zB	2

Dall'introduzione dell'esame federale di professione nel 2018, 350 macchinisti e macchiniste hanno conseguito l'attestato professionale federale. Congratulazioni.

2'500° membro del VSLF

Il 31 dicembre 2023 abbiamo accolto nel VSLF il nostro 2.500° membro attivo. Si tratta di un collega della Südostbahn SOB. Un caloroso benvenuto! Nella sua modestia, non ha voluto alcun regalo o pubblicità nel LocoFolio, ciò che ovviamente rispettiamo.



Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer
Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive
Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e macchiniste

Un valore aggiunto per il personale di locomotiva

La creazione dell'esame federale di professione per macchiniste e macchinisti consente il riconoscimento della qualificazione e l'integrazione nel sistema formativo di questa specifica attività.

L'attestato professionale federale è un titolo di studio con validità illimitata, a differenza della licenza di conducente di veicoli motore rilasciata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Affrontato su base volontaria, il nuovo esame completa la licenza UFT.

Per le macchiniste e i macchinisti questo costituisce un vantaggio, in particolare qualora per ragioni di salute non fossero più in grado di condurre un treno. Con una formazione professionale superiore, a questa categoria di lavoratori si aprono molte più possibilità di formazione continua e di perfezionamento rispetto a oggi.

L'esame federale di professione stimola inoltre la capacità di riflessione del personale di locomotiva, con un evidente beneficio in termini di sicurezza e qualità.



Automazione: rettangolo di Berna

Con l'espressione "rettangolo di Berna" si intende uno spazio libero ben definito tra due veicoli contigui per consentire la manovra di aggancio e sgancio. Questo spazio minimo è stato definito in modo che i manovratori abbiano spazio sufficiente per svolgere le loro attività.

Martin Geiger

Deve il suo nome all'Accordo di Berna per l'unità tecnica delle ferrovie, firmato il 21 ottobre 1882 ed entrato in vigore nel 1887.

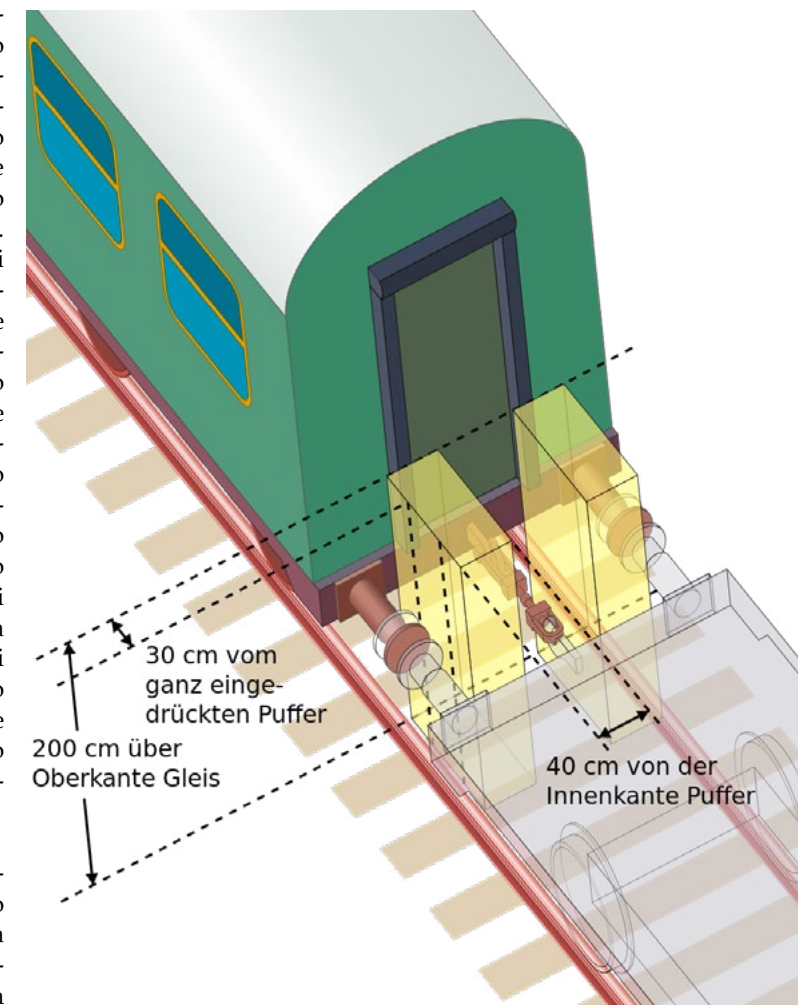
Questa standardizzazione è valida ancora oggi. Possono essere autorizzate delle eccezioni quando il «passaggio tra i carri» da parte del personale non è più necessario grazie all'accoppiamento automatico. A seguito della crescente digitalizzazione e automazione nel trasporto merci su rotaia, FFS Cargo è stata pioniera nel testare e introdurre l'accoppiamento automatico insieme all'UFT. Ci sono moltissimi rapporti dei media e newsletter interne che ne parlano. Sebbene venga spacciato come rivoluzionario, in realtà è piuttosto semplice. Per dirla in parole povere, si tratta di un accoppiamento in uso nel trasporto passeggeri che viene utilizzato da decenni. Dal momento che quasi il 100% del traffico merci è ancora oggi dotato di accoppiamenti a vite, le unità di trazione sono state dotate di un cosiddetto accoppiamento ibrido, in grado di agganciare sia carri con accoppiamento automatico che carri convenzionali con attacchi a vite.

L'effetto senz'altro più positivo di questo accoppiamento è il fatto di salvaguardare la sicurezza e la salute degli addetti alle manovre, che non devono più strisciare tra i carri per agganciarli.

Dal rapporto sull'automazione nel trasporto merci su rotaia in Svizzera, pubblicato dall'Ufficio federale dei trasporti nel 2022, si evince che in futuro i servizi di trasporto merci su rotaia potranno essere forniti in modo più flessibile, semplice, affidabile ed economico. Questo renderà il trasporto merci su rotaia più attraente e competitivo, contribuendo così al raggiungimento degli obiettivi climatici. Nella parte relativa al concetto di migrazione si può inoltre leggere che l'equipaggiamento di tutti i carri con accoppiamenti ibridi sarebbe destinato a fallire a causa dell'eccessiva complessità

del mancato rispetto del cosiddetto «rettangolo di Berna». Per questo motivo si è deciso di introdurre gli accoppiamenti automatici solo nel traffico a carri isolati.

Secondo quanto dichiarato dall'UFT, questo significa che i carri o le unità di trazione



Fonte: https://de.wikipedia.org/wiki/Berner_Raum

con attacchi a vite convenzionali non possono essere accoppiati con quelli dotati di attacchi automatici, poiché lo spazio è troppo ridotto e la sicurezza del personale non sarebbe più garantita.

Anche se nell'esercizio misto questo cosiddetto «rettangolo di Berna» è inferiore solo di poco, è comunque talmente minimo da non essere più accettabile per i manovratori e per la loro salute. Si potrebbe ora discutere se un accordo del 1882 sia realmente ancora attuale e pertinente, ma la questione viene relativizzata in quanto è ancora valido. Si può anche ipotizzare che se l'accordo fosse

stato stipulato negli anni Duemila, questo spazio probabilmente sarebbe stato ancora più ampio. Ciò è dovuto al fatto che l'essere umano è cresciuto di 15 cm negli ultimi centoquarant'anni e, a seconda delle statistiche e del paese, l'indice di massa corporea è aumentato negli ultimi cento anni e la percentuale di persone obese è raddoppiata negli ultimi 30 anni.

Dato che FFS Cargo non gestisce solo il traffico a carri isolati, ma è attivo in tutto il segmento del trasporto merci, ci sono spesso situazioni (non) previste in cui le unità di trazione con e senza attacco automatico devono essere accoppiate in comando multiplo. È chiaro che un esercizio completamente dello stesso tipo distruggerà le risorse e diventerà più costoso fino a quando tutto non sarà convertito per un esercizio completo con l'accoppiamento automatico.

L'attenzione si concentra su tutta l'area europea, dato che i carri da trasportare provengono da molte parti d'Europa, vengono trasportati insieme e una standardizzazione sarebbe d'obbligo. È plausibile che i sistemi siano misti per motivi di costi e di risorse. Almeno per le unità di trazione dove sono stati

installati questi accoppiamenti ibridi e, questo, nonostante lo spazio libero minimo definito, il rettangolo di Berna, non venga raggiunto.

Sono anni che noi del VSLF interveniamo contro questo esercizio misto senza che venga abbandonato del tutto. A parte questo, resta da chiarire se l'UFT o FFS Cargo abbiano effettivamente le competenze per scavalcare un accordo valido e per consentirne l'esercizio nonostante ne siano a conoscenza. La situazione comporta rischi e pericoli per il personale addetto all'accoppiamento. ➔

Nuova alternativa al pedale dell'uomo morto

Il pedale dell'uomo morto in cabina di guida è un retaggio di 100 anni fa.

Hubert Giger, *Präsident VSLF*

100 anni fa, con la fine dell'esercizio a vapore, è finita anche l'era dell'equipaggio a due sulle locomotive. All'epoca, sulle nuove locomotive elettriche si verificava l'idoneità del macchinista al servizio con un solo uomo o una sola donna mediante un pedale che andava premuto con i piedi. In posizione eretta, un macchinista morto o privo di sensi automaticamente cade, da cui il termi-



Cabina di guida di una Ae 4/7 del 1927. Pedale dell'uomo morto pos. 19.

ne "pedale dell'uomo morto". In posizione seduta, il macchinista è obbligato a tenerlo sempre pigiato, ma ogni qualche secondo deve sollevare il piede e poi pigiarlo di nuovo.

Premere il pedale dell'uomo morto per ore e ore è faticoso per le gambe e spesso non permette di mantenere una posizione di guida ergonomica a 90° - 90°. Limita inoltre il fatto di cambiare regolarmente la posizione di guida. I problemi che ne derivano sono una posizione di guida non ergonomica a causa dei punti di forza fissi e possibili crampi ai polpacci e ai muscoli, come pure dolori alla schiena e al collo. Tenuto conto che i tempi di guida sono in costante aumento e sono



Cabina di guida del TGV POS. Freccia gialla: piastra metallica da toccare con il dito, che può essere azionata parallelamente al pedale. Consente di gestire il treno anche in posizione eretta.

destinati ad aumentare ulteriormente, si tratta di un problema serio. Pare ci siano già stati dei casi di macchinisti che hanno deliberatamente bloccato il pedale, e quindi un importante dispositivo di sicurezza (!), proprio a causa di forti dolori fisici.

Non ci sono alternative alla pressione del pedale; se il pedale non viene premuto, ogni 100 metri si verifica una frenatura automatica del treno. È davvero sorprendente che per oltre 100 anni non ci siano state delle innovazioni.

È da molti anni che si sta discutendo sulla posizione del pedale nelle diverse cabine di guida. Di solito si tratta di stabilire se la superficie mobile debba essere premuta dall'alto o dal basso, ovvero se la cerniera debba essere posizionata in alto o in basso. Questo però non risolve il problema vero e proprio.

Da parte sua, il VSLF ha cercato di affron-



Cabina di guida di una Re 425 della BLS (Foto: Bruno Lämmli)

tare la questione nel suo complesso già a partire dal 2013. Si è inizialmente pensato di monitorare il movimento degli occhi del macchinista, in modo che si potesse sedere liberamente e garantire comunque l'idoneità al servizio. Anche da parte della CoPe delle FFS sono giunti dei feedback negativi riguardo alla presenza di una «telecamera» in cabina, anche se si trattava di «monitorare» solo gli occhi. Analogamente ai veicoli stranieri, abbiamo cercato, successivamente insieme alla Direzione Trazione DT di FFS Traffico viaggiatori, di trovare delle soluzioni mediante l'uso di una superficie tattile o di un pulsante per la mano o per le singole dita. In questo modo la presenza potrebbe essere confermata con poca forza, analogamente al tasto del mouse, e in caso di svenimento il pulsante verrebbe rilasciato, provocando così l'arresto del treno.

Purtroppo il tempo è passato e nel 2013 ci

siamo persi la grande revisione delle Re 460 e anche i veicoli di nuova costruzione, come il Bombi 502 o il treno TLP della Stadler 512, hanno ancora il vecchio pedale a cui evidentemente non è stata trovata un'alternativa valida.

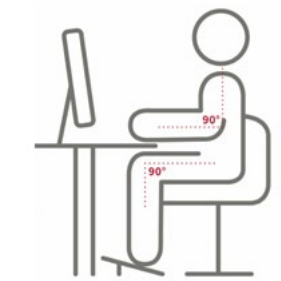
Dopo un mandato di studio nel 2015, il progetto vero e proprio è iniziato nel 2018 e nell'estate del 2022, dopo un lavoro di Bachelor, è partita una prima sperimentazione con un pulsante manuale su dieci locomotive Re 460. Il feedback del sondaggio parla chiaro. Alla domanda se il pulsante fosse una buona alternativa al pedale per alleviare lo sforzo sulle gambe, il 60.8% ha risposto «sì, molto» e il 22.6% «più o meno». Quindi l'83.4% era favorevole e solo il 9.1% ha risposto «no, per niente».



Nuovo pulsante nell'impugnatura di una Re 460

Questo esperimento ha permesso a FFS P ZFR di introdurre un criterio "must" per un'alternativa sensibile al pedale dell'uomo morto per i futuri acquisti di veicoli. L'obiettivo è stato raggiunto.

Con una dotazione di serie di tutti i veicoli con un'alternativa al pedale, le cabine di guida si sbarazzeranno finalmente di un dispositivo di fissaggio assolutamente obsoleto. Un chiaro valore aggiunto per l'attività ancora forzosamente sedentaria del personale di locomotiva. Un obiettivo futuro sarebbe quello di dare la possibilità di scegliere tra la posizione seduta e quella eretta, analogamente a un posto di lavoro in ufficio.



Posizione di guida ideale. Non è possibile in cabina.

del personale di locomotiva. Un obiettivo futuro sarebbe quello di dare la possibilità di scegliere tra la posizione seduta e quella eretta, analogamente a un posto di lavoro in ufficio.

Ringraziamo FFS P ZFR e tutte le persone coinvolte per i miglioramenti previsti sulle cabine delle Re 460, Bt e ICN. Ci auguriamo che anche altre ferrovie seguano presto l'esempio con i loro veicoli. Un investimento valido e al passo con i tempi per il posto di lavoro di circa 5.000 macchinisti in Svizzera ➔

Visita alla Waldenburgerbahn

Impressioni sul primo esercizio ferroviario parzialmente automatizzato in Svizzera

Raoul Fassbind, comitato FFS V

La Waldenburgerbahn ha presentato gli impianti modernizzati a una delegazione del VSLF. Particolarmente interessante era il sistema CBTC, che sostituisce le tradizionali tecnologie di localizzazione, protezione dei treni e comando.

Il 22 novembre 2023, una delegazione del VSLF ha avuto modo di visitare la sede della Waldenburgerbahn e di farsi un'idea della nuova infrastruttura e dei nuovi modelli

percorrenza più brevi, maggiore affidabilità, minori costi del ciclo di vita e quindi un migliore servizio ai clienti. Questo presuppone un'infrastruttura semplice e standard generici unitari nella flotta dei veicoli.

Nel caso della Waldenburgerbahn si fa capo ad un posto di comando centralizzato combinato. Questo invia l'autorizzazione di guida ai veicoli e poi ne verifica la logica attraverso la strumentazione di comando

indipendente, ma solo entro i limiti consentiti dal sistema di controllo del treno. Non sono pertanto possibili dei comportamenti poco sicuri. Ad esempio, è possibile guidare a «tutto gas» contro un blocco di arresto e il veicolo si ferma automaticamente davanti allo stesso. Le disposizioni di marcia disponibili in cabina forniscono al personale relativamente poche informazioni, in modo che si possa concentrare anche sulle situazioni esterne alla cabina. Anche se di prin-



operativi. Nel quadro dei finanziamenti FABI, la WB è stata ricostruita completamente nel 2021/2022 per oltre 300 milioni di franchi e il raro scartamento di 750 mm è stato convertito in uno scartamento ridotto standard di 1000 mm. Anche tutto il parco veicoli è stato sostituito e ora sono in servizio dieci nuovi veicoli Tramlink della Stadler. La linea è stata dotata di un nuovo sistema di controllo dei treni CBTC della Stadler Rail e pertanto sono state introdotte anche nuove modalità operative semi-automatiche.

Durante la presentazione iniziale sono state illustrate le potenzialità di questo nuovo sistema di controllo dei treni e si è spiegato dove Stadler Rail ne vede dei vantaggi. Fondamentalmente, il CBTC della Stadler si basa su un sistema radio WLAN e, con i moving blocks, offre la possibilità teorica di guidare in modo completamente automatizzato in base al GoA4 al livello di sicurezza SIL4. Il CBTC (Communication Based Train Control) promette tempi di

se presente, trasmette l'autorizzazione di guida al personale. Per localizzare i veicoli vengono utilizzati i tag RFID. A differenza delle normali balise ETCS, questi sono decisamente più economici, ma funzionano solo a basse velocità. Sulla linea della WB, della lunghezza di 13 chilometri, sono stati installati circa 150 di questi tag RFID. La cabina di comando digitale non ha più bisogno di segnali o di avvisi di binario libero; le misure di accompagnamento hanno luogo solo virtualmente. Il livello di automazione è attualmente il GoA1+. Questo significa che i macchinisti guidano in modo



matizzate e vengono eseguite automaticamente, ma anche da remoto. Nell'ambito del processo di partenza, il personale richiede autonomamente un percorso. Il calcolatore di percorso lo propone come parte del processo operativo pianificato, il veicolo ne verifica la logica (ad esempio la corretta posizione del treno) tramite la strumentazione di comando e poi trasmette l'autorizzazione di guida al macchinista. La guida avviene in modo molto rapido; non appena ad esempio un treno supera uno scambio a un incrocio,



il treno in arrivo riceve già la sua autorizzazione di guida. Anche i passaggi a livello sono programmati in modo molto rigoroso, mantenendo così il traffico particolarmente scorrevole.

In linea di massima, dopo le note difficoltà iniziali, l'esercizio è ora molto stabile. Tuttavia, la gestione dei guasti è estremamente difficile e, in caso di irregolarità, l'esercizio viene completamente interrotto fino a quando la linea non è stata liberata completamente dai veicoli. Questo non presenta particolari problemi per l'attività della

WB, in quanto i passeggeri possono essere facilmente trasferiti su autobus grazie al tracciato stradale parallelo. Data l'affidabilità dell'esercizio, nel frattempo il servizio di picchetto degli autobus ha potuto essere ridotto.

Parlando con un macchinista, ci è stato detto che in realtà non ha più molto da fare a livello manuale. Sostanzialmente, il suo lavoro è importante soprattutto per il monitoraggio del traffico e dei passeggeri. Ritieni che il previsto aumento del grado di automazione al GoA2 (il veicolo guida autonomamente e il personale si limita a monitorare il sistema) non sia necessario e che l'attuale livello di supporto sia del tutto sufficiente; anche per far sì che il personale abbia qualcosa da fare e rimanga sempre vigile.

All'inizio, dice, affidarsi ciecamente al funzionamento della tecnologia del veicolo ha richiesto un po' di tempo, ma da quando si è dimostrata affidabile, la fiducia è nettamente aumentata.

In conclusione, si può riassumere che un sistema di controllo automatizzato dei treni può funzionare nel caso di una ricostruzione totale dell'infrastruttura, di una sostituzione completa del materiale rotabile con una flotta di veicoli uniforme e generica, di condizioni operative semplici e di una grande quantità di risorse finanziarie. Il sistema

non può gestire in modo affidabile un esercizio misto complesso, dei veicoli diversi e delle infrastrutture tradizionali. Anche la complessità nella risoluzione dei problemi non consente un esercizio senza una ridondanza via strada. Per il futuro, Stadler Rail intende introdurre il grado di automazione GoA2 su tutta la linea e addirittura il GoA4 (senza personale) nell'area del deposito. Principalmente per acquisire esperienza; dato che il personale è comunque presente sui treni o sul posto, in questo ambito non



è possibile risparmiare sui costi. Ma con oltre 370 milioni di franchi già investiti in una rete tranviaria periferica lunga 13 km, che sostanzialmente svolge ancora la stessa funzione di prima della ristrutturazione, questo non sembra giocare un ruolo particolarmente importante.



I prezzi e i viaggi in treno in una prospettiva storica: un rapporto ambivalente

I prezzi dei biglietti per il trasporto pubblico sono aumentati dopo il nuovo orario di dicembre 2023. Questo è solo uno dei tanti aumenti dei prezzi nella storia della ferrovia. Ma viaggiare in treno era davvero più economico in passato? E perché una volta si prendeva in treno?

Benjamin Spielmann

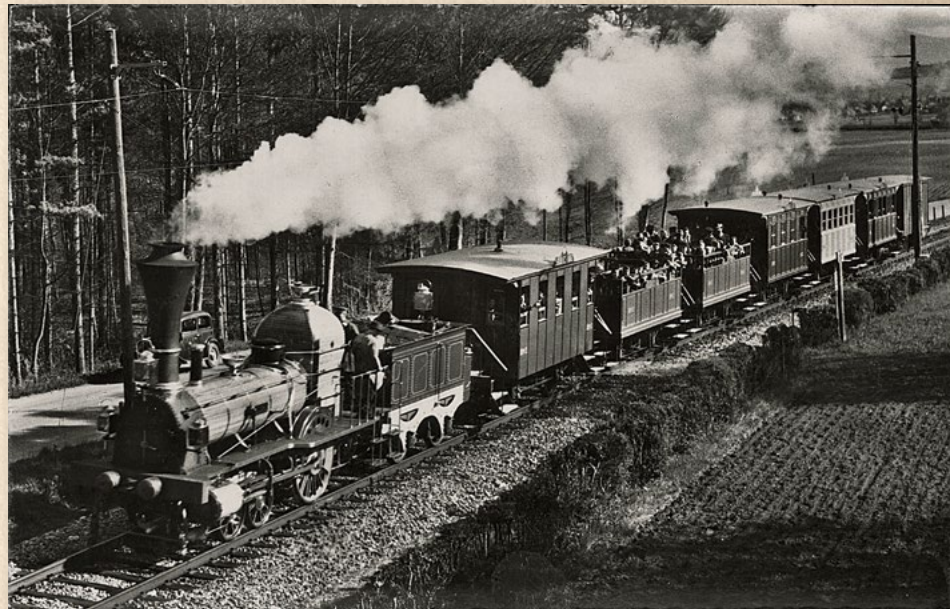
Costosi e rari: Corse singole fino alla Seconda guerra mondiale

Inaugurata nel 1847, la Spanisch-Brötli-Bahn è stata la prima linea ferroviaria interamente su territorio svizzero. Originariamente, la Nordbahn voleva utilizzarla per collegare i centri economici di Zurigo e Basilea. Zurigo, che dal 1844 disponeva di una stazione collegata alla Ferrovia alsaziana avrebbe avuto accesso alla rete ferroviaria estera via Basilea. Poiché i cantoni di Argovia e entrambe le Basilee si erano rifiutate di rilasciare le concessioni, la linea di Zurigo arrivava solo fino a Baden.

Un viaggio in treno tra queste due città, in terza classe, costava 80 centesimi. Potrebbe non sembrare molto, ma all'epoca erano tanti soldi. Un operaio, che all'epoca guadagnava in media 17 centesimi all'ora, avrebbe dovuto lavorare circa cinque ore per una corsa di 45 minuti. Partendo da un salario orario di quaranta franchi, in seconda classe e senza abbonamento metà-prezzo questo oggi equivarrebbe a sette minuti di lavoro.

Anche negli anni successivi, viaggiare in treno era considerato un lusso per gran parte della popolazione. Nel 1853, un chilometro in treno costava 5,2 centesimi, ossia quanto guadagnava un operaio in 17 minuti. Nello stesso tempo un operaio avrebbe potuto coprire questa distanza anche a piedi, senza guadagnarci o perderci nulla. Viaggiare in treno per brevi distanze non valeva quindi la pena, per cui veniva usata raramente. Alla fine del XIX secolo, oltre il 95% dei passeggeri percorreva più di tre chilometri. Anche i viaggi più lunghi erano rari: raramente si facevano viaggi di oltre cento chilometri. A scoraggiare i viaggi lunghi in treno era la tariffa proporzionale; il numero di chilometri veniva infatti moltiplicato per una tariffa fissa. La tariffa scalare, ossia una tariffa chilometrica più bassa per i viaggi più lunghi, era stata introdotta solo dopo la Seconda guerra mondiale.

Lo schema tariffario standard del 1902 che era stato adottato dalle FFS, fondate nello stesso anno, riduceva la tariffa chilometrica per la terza classe a 5,2 centesimi, ciò che corrispondeva a 12 minuti di lavoro. Poco



Nei primi anni, viaggiare in treno costava una fortuna. Riproduzione della Spanisch-Brötli-Bahn del 1947 (Biblioteca dell'ETH di Zurigo, Archivio fotografico / Fotografo: sconosciuto / Ans_02230 / Public Domain Mark, <http://doi.org/10.3932/ethz-a-000015422.29.01.2014>)

prima della Prima guerra mondiale, per l'equivalente di un chilometro di viaggio in treno si doveva lavorare cinque minuti e mezzo, e tre minuti prima della Seconda guerra mondiale. Alla fine del XIX secolo il viaggio medio in treno era di circa venti chilometri. Fino alla Seconda guerra mondiale, era salito a circa trenta chilometri.

Sorge la domanda sul perché le persone scegliessero la ferrovia per soddisfare le loro esigenze di mobilità. Prima della Seconda guerra mondiale, le compagnie ferroviarie o gli enti ufficiali non raccoglievano sistematicamente informazioni al riguardo. A fornire delle informazioni sono tuttavia delle biografie, dei diari e delle lettere, in cui i viaggi in treno spesso occupavano un posto speciale data la loro esclusività per l'epoca.

In relazione ai viaggi in treno, in questi testi vengono ripetutamente menzionate soprattutto le visite ai parenti. È stata la ferrovia a rendere possibile la visita ai parenti lontani. Il viaggio era puntualmente descritto come un evento importante. Da un lato, il viaggio stesso e, dall'altro, l'opportunità di fare o ricevere la visita di membri della propria famiglia che si vedevano raramente se non addirittura mai. Secondariamente, la ferrovia rivestiva un ruolo importante per i

traslochi di una certa entità. Mentre il trasporto delle masserizie veniva organizzato tramite un'azienda di trasporti, spesso i membri della famiglia prendevano il treno per cambiare luogo di residenza. Erano soprattutto i bambini a restare impressionati dal viaggio, come racconta nella sua biografia Lisel Bruggmann, che nel 1895 aveva traslocato insieme alla sua famiglia:

«Il viaggio in treno era ovviamente la cosa più importante. Fino a quel giorno, noi bambini avevamo sempre e solo visto i treni passare, ma senza mai salirci su. Questo è stato il nostro primo viaggio, un viaggio verso l'ignoto, un'avventura, un grande evento per tutti noi.»

Un terzo motivo per spostarsi in treno erano le visite mediche. Malattie, incidenti o altre esigenze mediche spesso non potevano essere rimandate. Lo studio medico o l'ospedale dovevano essere raggiunti il più rapidamente possibile. Si prendeva quindi il treno: i prezzi elevati dei biglietti passavano in secondo piano rispetto alla necessità di mobilità del momento.

Prime esperienze significative: viaggi di gruppo scontati

I singoli viaggiatori dovevano pagare il biglietto intero, che poteva costare parecchio. Per molto tempo quindi, come si è visto prima, viaggiare in treno rappresentava un evento eccezionale e raro per la maggior parte delle persone. Chi viaggiava in gruppo poteva beneficiare di tariffe ridotte. A seconda della compagnia ferroviaria e del periodo, gli sconti potevano variare da un terzo alla metà rispetto ai biglietti singoli. Il requisito necessario era un certo numero minimo di passeggeri. I biglietti collettivi venivano utilizzati per le gite scolastiche e associative, che spesso comprendevano anche un viaggio in treno. Nonostante gli sconti, il costo dei biglietti restava comunque relativamente alto e poteva facilmente superare il guadagno giornaliero di ogni singolo membro del gruppo. Dato che le gite di una certa importanza solitamente avevano luogo solo una volta all'anno e di norma rappresentavano il momento clou dell'anno scolastico o associativo, in qualche modo si riusciva comunque a trovare il denaro necessario.

Non era raro che i bambini venissero a contatto con il treno per la prima volta in occasione di una gita scolastica (foto 2). Questa esperienza era pertanto estremamente emozionante e suggestiva. Nel 1947, ecco come un'insegnante ha ricordato la gita scolastica che aveva fatto con la sua classe dall'Emmental alla capitale federale nel 1914 (Die Tat, 19 gennaio 1947, pag. 15):

«Vi hanno partecipato ventidue alunni. Diciotto di loro non avevano mai visto un treno, mentre quattro l'avevano già visto, ma nessuno ci era mai salito su (...) A Signau i bambini non vedevano l'ora che arrivasse il treno e continuavano a chiedermi: «Gli hai detto di stare fermo e che vogliamo salire anche noi?» Quando finalmente è arrivato sbuffando, si sono precipitati tutti dietro la stazioncina, tenendosi convulsamente per mano e dicendo che non volevano salire a bordo (...) Con l'aiuto del capostazione (...) siamo finalmen-

te riusciti a farli sedere tutti nella carrozza. Ma erano tutti silenziosi e non osavano muoversi dai loro posti. Quando il treno è partito, volevo abbassare il finestrino perché potessero vedere meglio. «Non aprirlo, non aprirlo!», si sono messi tutti a gridare spaventati stringendosi gli uni agli altri pieni di paura. E così siamo arrivati a Berna senza che nessuno si fosse mai alzato dal proprio posto, sebbene a poco avessero tutti un'aria contenta e divertita. Quando ho chiesto: «Vi piace andare in treno?», tutti hanno fatto segno di sì con la testa ed erano tutti entusiasti.»



Da sempre collegato a una gita scolastica: il viaggio in treno (fotografo: sconosciuto, plastico in bianco e nero, 6x6cm, FFS Historic, gita scolastica Berna - Thun luglio 1944, R_0817_11).

Nel XIX secolo sono state fondate moltissime associazioni. Si stima che ce ne fossero oltre 30'000: circa 10 ogni 1'000 abitanti. Oltre alle finalità vere e proprie, che potevano includere il canto, il tiro a segno, la musica e molto altro, un pilastro centrale della vita associativa era l'aggregazione sociale, un aspetto che era al centro delle gite che venivano organizzate. I membri visitavano insieme le grandi città o altre mete di escursioni, e questo poteva essere fatto in treno. Grazie a tariffe collettive vantaggiose, anche i privati meno abbienti potevano viaggiare in treno. È anche probabile che la cassa dell'associazione si assumesse parte dei costi. È quindi ragionevole supporre che

molti adulti del XIX secolo abbiano avuto il loro primo contatto con la ferrovia in occasione di un'escursione associativa, analogamente agli scolari con le gite scolastiche.

Esclusivi: viaggi di piacere costosi

Per i viaggiatori del tempo libero con portafogli ben riforniti erano state create delle categorie di biglietti separate. Le compagnie ferroviarie non l'avevano fatto per puro altruismo, bensì per generare ulteriori entrate. Questo perché le reti ferroviarie dovevano essere sfruttate appieno anche nei fine settimana, quando il traffico commerciale e pendolare era fermo. In questo modo i viaggiatori avevano per esempio la possibi-

lità di acquistare dei biglietti domenicali o dei biglietti circolari. Con i biglietti domenicali era possibile viaggiare di domenica e nei giorni festivi pagando dal 40 al 50% in meno rispetto ai biglietti singoli, permettendo così ai gitanti di spostarsi dai centri urbani fino all'Oberland bernese e alle regioni dei laghi. Si pagava quindi relativamente meno per singolo chilometro. Dal momento però che i biglietti domenicali erano previsti per le destinazioni più lontane, per molti continuavano ad essere inaccessibili. Nel 1870, un viaggio da Zofingen a Lucerna, dove si poteva trascorrere la domenica pomeriggio in riva al Lago dei Quattro Cantoni, costava tre franchi. Per

poterselo permettere, un operaio avrebbe dovuto restare in fabbrica per più di dodici ore. Anche nei primi decenni del XX secolo, chi aveva un salario normale difficilmente poteva permettersi una gita domenicale in treno, ciò che il giornale Der Grütliener aveva denunciato il 24 novembre 1924:

«Per una famiglia della classe operaia è praticamente impossibile fare una lunga gita domenicale in treno, perché le tariffe sono troppo alte e sono praticamente inaccessibili per le persone di condizioni modeste.»

Venivano inoltre emessi dei biglietti cir-

colari, validi per più giorni, che offrivano sconti di circa il 25% rispetto alle corse semplici (foto 3). Costavano di più dei biglietti domenicali e quindi alla portata di un numero ancora minore di persone. Un viaggio in treno di più giorni comportava inoltre diversi giorni consecutivi di assenza dal lavoro, ciò di cui pochissime persone potevano disporre. Le ferie retribuite avevano cominciato a diffondersi gradualmente solo nel XX secolo. Sebbene nel 1939 circa due terzi degli operai avessero diritto a ferie retribuite, si trattava comunque di appena tre giorni all'anno (vedi sotto).



Esempio di biglietto circolare degli anni '30. Un tour spesso comprendeva anche una corsa in autopostale o in battello a vapore (esempio di biglietto, serie 30, 3a classe, 1930-1939, su cartone stampato, 3x5,7 cm, FFS Historic Ob_Bi_001_0552).

Ancora più esclusivi: abbonamento metà-prezzo e abbonamento generale (AG)

Gli uomini d'affari che viaggiavano molto rappresentavano un gruppo di clienti affidabile e particolarmente facoltoso. Dato che spesso percorrevano itinerari diversi e i loro programmi di viaggio potevano cambiare con breve preavviso, difficilmente potevano beneficiare delle varie agevolazioni. In occasione della Conferenza ferroviaria del 1889, l'Unione svizzera dei viaggiatori d'affari e l'Unione svizzera del commercio e dell'industria avevano quindi proposto l'introduzione di un libretto chilometrico. Questo

libretto doveva contenere un numero predefinito di chilometri percorsi in treno a tariffe ridotte. Questi libretti chilometrici erano stati utilizzati per la prima volta negli Stati Uniti e successivamente erano stati adottati dalle compagnie ferroviarie olandesi, austriache e tedesche. L'Associazione ferroviaria aveva respinto la proposta dei libretti chilometrici, ritenendoli troppo impegnativi e complicati da gestire durante il controllo dei biglietti. Pensava piuttosto ad un altro tipo di biglietto, come quello già disponibile e consolidato in Francia: il titolo di viaggio a metà prezzo. Nel 1890 era quindi stato introdotto l'abbonamento metà-prezzo.

Il prezzo dell'abbonamento metà-prezzo era fissato a 120 franchi per la terza classe, una cifra astronomica per l'epoca che corrispondeva al guadagno di diversi mesi di un lavoratore a giornata. Secondo i calcoli della Ferrovia centrale svizzera, l'abbonamento a metà prezzo era conveniente solo se si percorrevano almeno 6'000-7'000 chilometri all'anno, che corrispondeva a un viaggio di una ventina chilometri al giorno. Questo tipo di mobilità era quasi esclusivamente appannaggio dei viaggiatori d'affari. Sebbene ora si potessero spostare in treno a metà prezzo, c'era ancora un problema di fondo da risolvere, ossia le fastidiose e lunghe code agli sportelli ferroviari per acquistare i biglietti. Nel 1894, l'Unione svizzera dei viaggiatori d'affari aveva fatto un nuovo tentativo: introdurre l'abbonamento generale. Mentre il Dipartimento delle Poste e delle Ferrovie dell'epoca avrebbe dato volentieri il via libera, le compagnie ferroviarie si erano opposte per paura di subire delle perdite finanziarie. Quattro anni più tardi, la Nordostbahn era finalmente riuscita a far cambiare idea alle altre compagnie ferroviarie. Nel 1898 fu introdotto l'abbonamento generale, mentre l'abbonamento metà-prezzo fu temporaneamente ritirato dalla circolazione. L'introduzione dell'AG, di cui oggi il settore dei trasporti pubblici va tanto fiero, è stato quindi un parto molto difficile con molte resistenze al suo interno.

La validità dell'AG poteva variare da 14 giorni, da uno o tre mesi fino a un anno. Con queste differenziazioni nel periodo di validità si volevano attirare non solo gli uomini d'affari, ma anche i turisti che avevano i soldi necessari. Inizialmente la terza classe costava 600 franchi all'anno. Le compagnie ferroviarie si erano rese conto che quasi nessuno poteva o voleva pagare questa cifra, per cui il prezzo era stato ben presto dimezzato. Nel 1924, il prezzo dell'AG per la terza classe era di 900 franchi, che per un operaio equivaleva a circa tre mesi e mezzo di salario. Nel 1947, l'AG per la terza classe costava invece 1'330 franchi, che corrispondeva a circa tre mesi di salario di un operaio.

io. Nei primi decenni, sia l'AG che l'abbonamento metà-prezzo erano inaccessibili per la maggior parte della popolazione. A ciò si aggiunge il fatto che molti spostamenti quotidiani erano brevi e quindi potevano essere coperti a piedi. Di conseguenza, solo una minima parte aveva la necessità di fare viaggi frequenti e prolungati in treno. La domanda di abbonamenti generali e a metà prezzo era rimasta relativamente bassa fino alla seconda metà del XX secolo.

Fino al secondo dopoguerra, la clientela target dell'AG era ancora costituita da uomini d'affari, come suggerisce un'inserzione del 1951 (foto 4). Questo va visto tenendo conto del fatto che per le distanze più lunghe era disponibile solo il treno. L'aviazione era ancora agli albori e la motorizzazione di massa è iniziata solo negli anni '50 e '60. Fino ad allora, gli uomini d'affari e i viaggiatori abituali dovevano per forza far capo alla ferrovia e sobbarcarsi i prezzi (elevati) dei



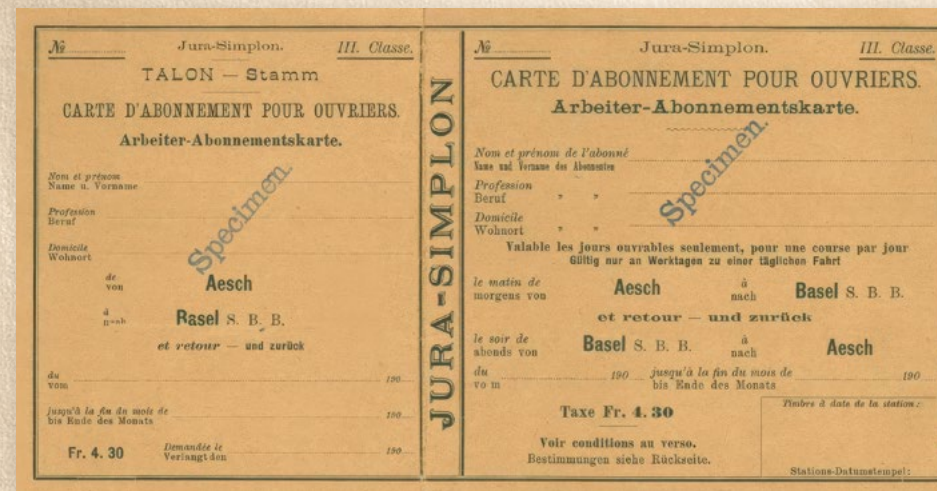
All'inizio degli anni '50, la pubblicità dell'AG era ancora rivolta principalmente agli uomini d'affari (Die Tat, 31 marzo 1951, pag. 18).

Biglietti (risparmio) per le masse: abbonamenti di percorso e abbonamenti operai

Gli abbonamenti di percorso e gli abbonamenti operai erano stati creati espressamente per i pendolari. A seconda del metodo di calcolo, questi riducevano il costo delle corse in treno fino al 90% rispetto ai biglietti singoli (foto 5). Tuttavia, erano validi solo in orari prestabiliti e su determinate tratte. Inoltre, non era consentito superare un certo limite massimo di salario. Si stima che intorno al 1900 circa la metà della forza lavoro delle fabbriche avesse diritto a un abbonamento operaio. Tra un quarto e un terzo di tutte le corse sulla rete delle FFS potevano

essere associate ai biglietti operai. Nel 1955, ben il 60% delle persone trasportate era in possesso di un abbonamento pendolari di un tipo o dell'altro.

Tuttavia, il tragitto casa-lavoro non veniva coperto solo con il treno o con i tram e gli autobus che erano apparsi nel XX secolo. Con la progressiva asfaltatura delle strade, anche le biciclette erano diventate un mezzo di trasporto popolare tra i pendolari. A differenza dei biglietti operai, le biciclette potevano essere utilizzate senza limitazioni anche nel tempo libero. E nonostante tutto, non poche persone continuavano ancora a spostarsi a piedi.



Abbonamento operaio di terza classe del 1903, valido tra Basilea e Aesch (stampato su carta, timbrato, 24,8x12 cm, FFS Historic Ob_Bi_002_0162).

Invidia e malcontento: lo «schiavo dell'abbonamento»

Viaggiare in treno era molto costoso e molti difficilmente avevano il tempo di fare lunghi viaggi. Da un lato, perché il tempo libero era poco. Oltre al lavoro salariato, si dovevano fare anche i lavori domestici, che dovevano essere svolti dopo il lavoro e nel fine settimana. Oltre ai lavori di casa, soprattutto nelle zone rurali, spesso si trattava di gestire anche la propria attività agricola. Non poche famiglie lavoravano da casa per integrare le proprie finanze. La maggior parte della gente non disponeva di blocchi di tempo libero prolungati da sfruttare liberamente. Il poco tempo libero a disposizione veniva spesso trascorso a casa per rigenerare le forze fisiche o in osteria. Dall'altro lato, invece, le vacanze retribuite su scala più ampia erano apparse solo nel periodo tra le due guerre. Nel 1937, un terzo degli operai non aveva ancora diritto alle ferie. La maggior parte di coloro che ne avevano diritto disponeva solo di pochi giorni di ferie all'anno. Le ferie di più settimane sono diventate una prassi corrente solo dopo la Seconda guerra mondiale.

Erano molte le persone che avevano poco

denaro e tempo a disposizione. Coloro che viaggiavano spesso e a lungo in treno e che si potevano permettere dei costosi abbonamenti per le vacanze e altro, non passavano di certo inosservati. Questi viaggiatori abituali non erano tuttavia particolarmente ben visti o ammirati, anzi. Venivano descritti come «divoratori di chilometri» che toglievano i posti agli altri viaggiatori. Si rinfacciava loro di essere interessati solo a percorrere il maggior numero di chilometri nel minor tempo possibile e non a godersi il viaggio in treno o a esplorare a fondo le loro destinazioni. Ecco cosa la Neue Zürcher Zeitung aveva scritto al riguardo il 28 giugno 1907:

venzionali. Lo status sociale, la posizione economica o un certo habitus di una persona possono essere dimostrati da come ci si sposta. Coloro che viaggiavano spesso e percorrevano lunghe distanze in treno appartenevano alle classi più agiate e si potevano così differenziare da tutti gli altri. Non è comunque detto che lo facessero consapevolmente. Il fatto di avvalersi spesso del treno poteva ovviamente risultare provocatorio e suscitare incomprensione e risentimento.

Dopo il 1950: la concorrenza dell'automobile e la svolta ambientale

Dopo la Seconda guerra mondiale, non solo gli utenti più fedeli del treno, ma anche la ferrovia stessa aveva un problema di immagine. L'automobile, che incarnava l'indipendenza e la libertà, aveva spezzato il monopolio della ferrovia, che veniva vista come obsoleta e costosa. Le ferrovie avevano perso quote di mercato a favore dell'automobile, che aveva iniziato la sua marcia trionfale definitiva negli anni '50. Il cambio di paradigma era avvenuto negli anni '70 con la crisi petrolifera e una maggiore consapevolezza ambientale. In parole povere, l'automobile era sempre più considerata come qualcosa di sporco e puzzolente, mentre la ferrovia era vista come un mezzo di trasporto sostenibile e pulito.

Questa nuova immagine non è passata inosservata alle compagnie ferroviarie e alla politica svizzera dei trasporti. E così negli anni '80 il settore dei trasporti pubblici ha preso alcune decisioni di ampia portata, alcune delle quali vengono qui menzionate. In primo luogo, il prezzo dell'abbonamento metà-prezzo è stato ridotto a cento franchi, ciò che corrispondeva a uno sconto di oltre il 70% (foto 6). Per molti, l'abbonamento a metà prezzo scontato ha significato l'ingresso nel mondo della ferrovia e non pochi dei nuovi clienti del metà-prezzo hanno poi acquistato un abbonamento generale. In secondo luogo, con i vari modelli di abbonamento generale per famiglie, senior, cani, junior e altri sono state create delle soluzioni di mobilità orientate a gruppi target con sconti talvolta piuttosto consistenti. In terzo luogo, il campo di validità dell'AG è stato esteso anche alla rete degli autopostali e dei trasporti locali. La rete ferroviaria è passata da 8'400 a 18'000 chilometri. Solo ora era possibile spostarsi da un posto all'altro con l'AG senza dover acquistare biglietti separati per autobus o tram.

Queste misure tariffarie si sono rivelate particolarmente intelligenti e lungimiranti, dato che alla fine del XX secolo le vendite dei biglietti dell'AG e del metà-prezzo sono aumentate vertiginosamente. A ciò

Das Gescheiteste, was Sie für einen Hunderter haben können. Das neue 1/2-Preis-Abo.



Cartellone pubblicitario con l'architetto svizzero Francesco Borromini, che era raffigurato sulla banconota da cento franchi dell'epoca e che nel 1986 reclamizzava l'abbonamento a metà prezzo scontato (Hofer/ Servizio pubblicitario FFS, carta, offset, 268,5x128 cm, FFS Historic P_A01_0242Ba-c_it).

si è aggiunto un ampliamento qualitativo e quantitativo dell'offerta, ad esempio con l'introduzione dell'orario cadenzato, di Ferrovia 2000 e della S-Bahn di Zurigo. Per i loro soldi i passeggeri ricevevano più servizi ferroviari e trasporti pubblici in generale. Ciò ha posto le basi per il successo della ferrovia e dei trasporti pubblici, che si riflette ancora oggi nella tendenza ad un aumento del numero di passeggeri. Adesso si tratta di promuovere e preservare questi sforzi. Non devono essere messi a repentaglio alla leggera da ulteriori aumenti dei prezzi. ➔

Bibliografia

Lisel Bruggmann: *Not macht erfinderisch. Erzählungen*, Zürich 1980.
 Walter Fischer: *Die Tarife des Personen- und Gepäckverkehrs. In: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847-1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Viertes Band, Frauenfeld 1954: 307-371.*
 Gisela Hürlimann: *Die Eisenbahn der Zukunft. Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955-2005*, Zürich 2007.

Dominic Shepherd: *Eine Reise, ein Billett. Die Geschichte des Direkten Verkehrs in der Schweiz 1857-1990*, Bern Open Publishing 2022, https://boris.unibe.ch/169406/1/bsg_03_03_shepherd_220509_end.pdf (28.02.2024).
 Benjamin Spielmann: «Im Übrigen ging man zu Fuss». *Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Basel/Frankfurt am Main 2020.

IN MEMORIAM

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

Edwin Wattenhofer

Sezione Ostschweiz
 *1928
 † 13.1.2024

Ernesto Albertoni

Sezione Ticino
 *1937
 † 2.10.2023

Marco Maoret

Sezione Bern
 *1961
 † 19.5.24

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

Passeggera addormentata non scende dal treno!

(Breve racconto di un pessimo servizio clienti) Inviato da Rolf Bolliger, macchinista in pensione, Lyss

A bordo del treno regionale serale Olten-Biel c'erano solo pochi passeggeri provenienti da Soletta. Tra le 20:30 e le 21:30 di solito tutti sono già tornati a casa dal lavoro da un bel po' e chi si sposta per andare al cinema o a teatro non prende il treno per rincarare prima delle 22:00.

Poco prima di ogni fermata, il macchinista Winterberger annunciava comunque sempre a voce alta il nome della stazione alla manciata di viaggiatori ancora a bordo. Prima di arrivare al capolinea, aveva addirittura stretto il microfono nella mano sinistra per mantenere il volume costante fino alla fine: "Signore e signori, stiamo per arrivare a Biel. Per favore, scendere tutti, il treno si ferma a Biel; Mesdames et Messieurs, nous arrivons à Bienne, tout le monde doit descendre, le train reste à Bienne!"

Dal momento che il segnale indicava «via libera», il macchinista aveva chiuso le porte e aveva proseguito la corsa con il treno navetta fino all'area di stazionamento. Come sempre, Winterberger aveva attraversato tutto il treno, controllando i sedili e i finestrini. Improvvisamente il macchinista si era spaventato: in un angolo a 4 posti c'era una donna anziana che stava dormendo, respirando profondamente e rumorosamente. Si era rivolto alla donna addormentata, le aveva toccato il braccio e le aveva detto: "Scusi, siamo arrivati a Biel già da un bel po', sarebbe dovuta scendere!". La donna era trasalita e aveva fissato Winterberger con gli occhi spalancati!

Si era subito alzata e si era affrettata verso la porta più vicina per scendere dal treno. Allora Winterberger le aveva gridato in modo deciso: "Si fermi! La accompagno fino alla stazione, vicino ai binari secondari"! Dopo aver spento tutto nella cabina di guida sud e aver azionato il freno di stazionamento, aveva indossato il giubbotto rosso di sicurezza e con la sua cartella di lavoro aveva accompagnato la donna lungo il pericoloso percorso di servizio fino al marciapiede 3. Poco prima del passaggio di consegne all'inizio della banchina, un lungo treno merci era improvvisamente sfrecciato accanto ai due "pedoni" che si erano spaventati, si erano fermati e avevano aspettato che l'ultimo vagone del treno cisterna li superasse.

Davanti alle scale del sottopassaggio, la donna aveva ringraziato il suo accompa-



gnatore e Winterberger si era diretto verso il locale del personale per riporre la sua cartella di servizio nello "scaffale del dopo lavoro".

Mentre tornava a casa con la sua e-bike, il macchinista aveva qualche "punto interrogativo" che gli frullava per la testa. Si era ricordato dello stesso giro che aveva fatto tre settimane prima quando, dopo essersi fermato in stazione, un signore anziano aveva bussato alla porta d'uscita. Quando Winterberger aveva aperto, l'uomo gli aveva detto: "Vorrei complimentarmi con lei per i suoi puntuali annunci tra Soletta e Bienne". Questo era il suo dovere e faceva parte del suo lavoro, gli aveva risposto lui. "Dato che prendo il treno per Bienne più volte alla settimana, posso confermarle che non tutti i suoi colleghi fanno così il loro lavoro!", aveva risposto il passeggero. La settimana precedente prima di Biel aveva sentito solo un "Biou"! Quel giorno però quegli annunci chiari e puntuali all'arrivo a quanto pare non avevano funzionato per tutti!

Quando Albert, dopo le deliziose omelette al formaggio, si era messo a fissare il giorno-

le seduto al tavolo di cucina invece di scambiare qualche parola gentile con la moglie, Helene gli aveva chiesto tutta preoccupata: "È successo qualcosa di grave oggi, Bärli?". "No, no", aveva risposto lui frettolosamente, senza guardare Helene.

Quella sera, ripensando ancora alla donna che aveva trovato addormentata, aveva individuato un altro punto debole nell'odierna circolazione dei treni regionali, in quanto sono totalmente sprovvisti di personale del treno: perché un addetto della stazione o alle pulizie di Biel non attraversa tutto il treno al suo arrivo per controllare se ci sono ancora dei passeggeri a bordo o se sono stati dimenticati degli effetti personali? Nell'area di stazionamento, la maggior parte dei miei colleghi di lavoro prende il percorso esterno più comodo, lungo il treno, e non avrebbero potuto trovare la donna che dormiva, per poi accompagnarla in sicurezza attraverso i binari di servizio!

Solo dopo aver letto alcune pagine del libro "Cani - volete vivere per sempre", Albert l'aveva posato sul comodino, si era tirato su le coperte e si era finalmente lasciato andare al tanto meritato sonno! ➔

100 anni dal grave incidente ferroviario di Bellinzona

Nell'aprile del 1924, la collisione di due treni passeggeri in Ticino ha provocato 15 vittime

Peter Bollag

Riproduzione dalla NZZ del 23 aprile 2019 Per gentile concessione della NZZ

Un segnale non rispettato ha provocato uno dei più gravi incidenti ferroviari sulla linea del Gottardo. Tra le vittime c'era anche uno dei più importanti politici di estrema destra della Germania.

3 aprile 1924, il nuovo giorno era iniziato solo da poche ore quando il treno espresso internazionale notturno Milano-Basilea ha attraversato il Ticino. Si trattava di un treno composto da carrozze che venivano successivamente inoltrate in Germania. Sul treno c'erano molti passeggeri. Molti viaggiatori provenienti dalla Germania e da altri paesi del nord avevano approfittato delle vacanze pasquali appena terminate per andarsi a riposare in Italia, e i cittadini italiani per recarsi in patria. Al controllo passaporti di Chiasso erano stati registrati, tra gli altri, 52 italiani, 45 tedeschi e 15 persone di nazionalità svizzera.

Probabilmente a causa dell'elevato volume di passeggeri, era stata agganciata anche una vecchia carrozza tedesca, ancora illuminata a gas, una rarità anche nel 1924. Questa «carrozza a gas» ha poi avuto un ruolo devastante, come sottolinea la NZZ nel suo comunicato dopo l'incidente: «A provocare il disastro è stata la carrozza tedesca, in quanto era dotata di illuminazione a gas, che non era ben vista nelle composizioni svizzere, e trasportava circa 1200 litri di gas».

Errore fatale

Il fatto che si sia verificato questo devastante incidente deve essere visto come un concorso di sfortunate coincidenze. Da nord, di notte stava circolando anche un treno passeggeri diretto a Milano. Alla stazione di Ambri-Piotta, il capostazione locale l'ha autorizzato a superare un treno merci in ritardo, omettendo però di informare telefonicamente il suo collega di Bellinzona del cambio di sequenza: quindi prima il treno passeggeri e poi il treno merci. Quando intorno alle 2.30 del mattino il treno passeggeri Zurigo-Milano è arrivato alla stazione merci di San Paolo a Bellinzona, il macchinista ha ignorato il segnale di fermata. Credeva che fosse valido solo per i treni merci e ha semplicemente continuato la sua corsa.

Il suo sostituto, che a differenza del macchinista è sopravvissuto all'incidente, più tardi ha descritto così quei minuti cruciali: «Ho fatto notare al mio collega e superiore C. che ci dovevamo fermare, ma lui ha obiet-

tato che quel segnale valeva solo per i treni merci. Io ho ribadito invano che il segnale valeva per tutti i treni, al che C. è diventato insicuro e ha cominciato a rallentare la corsa del treno. Un attimo dopo ho visto che lo scambio era impostato per la deviazione (non in posizione), ma a quel punto era già troppo tardi. Le luci di un treno in arrivo mi stavano già accecando.»

Si trattava del treno espresso proveniente dall'Italia in direzione nord. Il capostazione di Bellinzona lo ha lasciato partire perché non aveva le informazioni necessarie sul traffico in arrivo. I due treni passeggeri si sono quindi scontrati frontalmente, con una forza tale da danneggiare gravemente sia le locomotive che le carrozze. La carrozza con l'illuminazione a gas, che secondo i testimoni oculari trasportava dieci passeggeri, ha preso immediatamente fuoco. L'incendio si è poi esteso anche a un'altra carrozza e in definitiva è responsabile della maggior parte delle vittime del disastro.

Forze oscure all'opera?

In totale sono morti nove passeggeri, cinque ferrovieri e un passeggero clandestino che si trovava nel vagone riscaldamento. Il devastante incidente ha suscitato grande scalpore. Solo due giorni dopo, sui giornali svizzeri sono apparse delle inserzioni cinematografiche a grandi titoli che annunciavano le «prime riprese dalla scena dell'incidente di Bellinzona».

A fare sensazione ha probabilmente contribuito anche il fatto che il noto politico tedesco Karl Helfferich e sua madre, che avevano trascorso la Pasqua a Stresa, figurassero tra le vittime. All'epoca, il 52enne Helfferich era una delle figure di spicco dell'ultraconservatore Partito Popolare Nazionale Tedesco (DNVP). Durante la Prima guerra mondiale, la «shooting star» della destra tedesca era stato, tra l'altro, vicecancelliere e corresponsabile del finanziamento della guerra. Durante la Repubblica di Weimar, era stato in prima linea quando si trattava di denigrare i politici che rappresentavano il nuovo stato democratico, come il ministro delle finanze Matthias Erzberger o il ministro degli esteri Walther Rathenau. Entrambi erano infine stati assassinati da attentatori appartenenti a circoli estremisti di destra; non pochi in Germania consideravano Helfferich almeno moralmente corresponsabile di quanto accaduto. Dopo l'assassinio di Rathenau, l'allora cancelliere del Reich Joseph Wirth

si era rivolto simbolicamente a Helfferich quando aveva pronunciato la famosa frase: «Il nemico è a destra!». Di conseguenza, dietro la morte del politico dichiaratamente antisemita, la stampa nazionalista vedeva delle forze oscure all'opera come la «masoneria». La teoria del complotto secondo cui Helfferich sarebbe stato deliberatamente eliminato non aveva però preso piede in Germania.

In Svizzera, il dibattito si concentrava sui fatti. Un anno dopo l'incidente, il consigliere federale Robert Haab aveva ribadito davanti al Consiglio nazionale che si trattava di «errore umano». L'uso di carrozze ferroviarie con illuminazione a gas era inoltre completamente vietato in Svizzera. Al contrario, presto sarebbero iniziati i lavori per lo sviluppo di un nuovo sistema di sicurezza dei treni che avrebbe consentito di arrestare un treno in caso di emergenza. Il sistema di protezione dei treni Integra-Signum, che può attivare una frenata di emergenza, è stato finalmente introdotto nel 1933 ed è rimasto in funzione fino al 2018 ➤.



100 anni dal grave incidente ferroviario di Bellinzona

Poiché il treno espresso notturno no. 51 da Milano a Basilea era in forte ritardo, circolava in due tronconi: la parte svizzera del treno viaggiava secondo l'orario regolare, mentre le carrozze provenienti dall'Italia seguivano 46 minuti dopo. Il treno 51b era trainato dalle due Be 4/6 12342 e 12329. Dietro viaggiava un vagone riscaldamento, seguito da due carrozze passeggeri dell'allora prima e seconda classe. Si trattava di un vecchio vagone in legno tipo badese diretto a Dortmund, che trasportava 1,2 metri cubi di gas in due serbatoi collocati sotto il pavimento del carro per l'illuminazione a gas. Nella direzione opposta, stava circolando il treno no. 70 diretto a Milano, con una sezione da Basilea e una da Zurigo che erano state collegate ad Arth-Goldau. Il treno era composto dalla Be 4/6 12322 come locomotiva principale e dalla Be 4/7 12502 come locomotiva di testa, da un vagone riscaldamento dietro le due locomotive elettriche, da un vagone portabagagli e dalle pesanti carrozze passeggeri in acciaio. Il macchinista della locomotiva di testa era normalmente impiegato nel servizio di manovra ed era alla guida del treno espresso solo a causa dell'elevato volume di traffico durante il periodo pasquale. Durante la discesa dalla rampa del San Gottardo, il treno merci 8572, che aveva accumulato un ritardo di 55 minuti, si trovava davanti al treno no. 70.



https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Bellinzona

«Non soffermarti sul passato, non sognare il futuro. Concentrati sul momento presente.»



Foto: Markus Leutwyler

