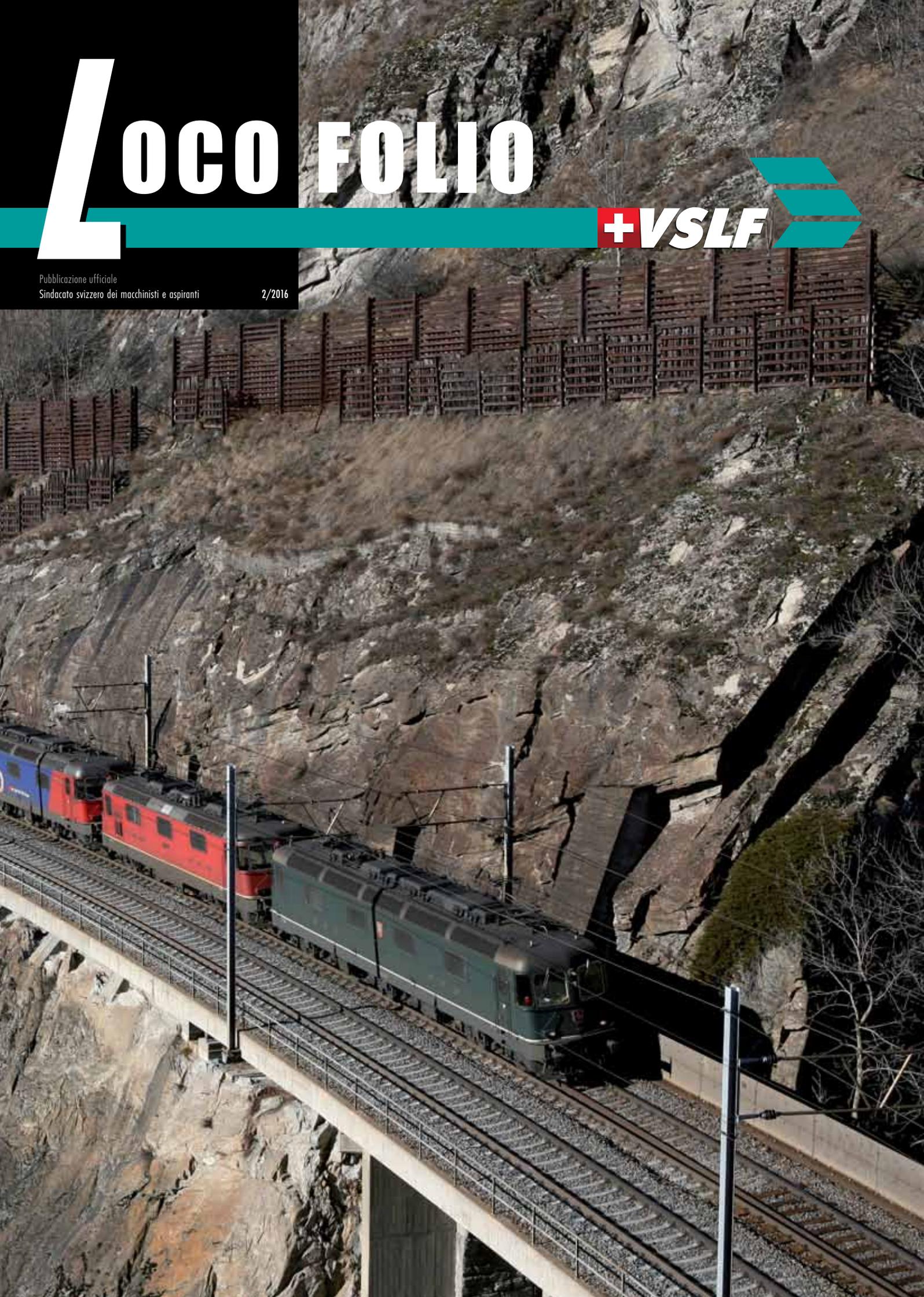


LOCO FOLIO

+VSLF

Pubblicazione ufficiale
Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti

2/2016



Offerta esclusiva per i soci dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

3 buoni motivi per stipulare una polizza CAP per la protezione giuridica privata e la circolazione privaLex®

Considerato che un avvocato costa in media CHF 300 all'ora e che a ciò si aggiungono numerose altre spese (v. sotto), intentare una causa legale può rivelarsi una strada molto costosa. Scegliete un'assicurazione che vi tuteli come consumatori, utenti della strada, turisti, dipendenti, pazienti o sportivi e che vi aiuti ad ottenere ragione quando avete ragione!

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

Prodotto nuovo
con prestazioni migliori

- 1 Premi convenienti: 50% di sconto speciale**
- 2 Somma assicurata fino a CHF 600 000.– per sinistro**
- 3 Copertura valida in tutto il mondo**



Dichiaro di avere letto le Condizioni generali (CG) su www.cap.ch, di essere socio dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e di voler stipulare la Protezione giuridica globale privaLex® per:

- | | | | |
|---|----------------------------------|--|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Locatario - Famiglia | CHF 184.50 invece di 369.10/anno | <input type="checkbox"/> Locatario - Singolo | CHF 155.40 invece di 310.80/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Fam. | CHF 208.10 invece di 416.30/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Singolo | CHF 179.00 invece di 358.10/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Fam. | CHF 240.70 invece di 481.40/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Singolo | CHF 211.60 invece di 423.20/anno |

* L'importo del sovrapprezzo per i proprietari di immobili (casa e per piani) dipende da quanti immobili a uso proprio possiedono (es. case di villeggiatura, seconde case).

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

Pagamento: annuale anticipato

Validità dal giorno		(almeno un giorno dopo la ricezione da parte di CAP)
Cognome, nome		
Indirizzo, NPA, città		
Telefono/cellulare	Data di nascita	
Socio dal	Tessera n.	
Luogo e data	Firma	

Inviare a: CAP Protezione giuridica, Contratti speciali, Casella postale, 8010 Zurigo, **Contatto:** Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Fanno fede le Condizioni generali e Condizioni complementari (CG/CC) privaLex®, Protezione giuridica globale, edizione 06.2016. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria dell 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 o cartacei.

S O M M A R I O

5	Editoriale	26	Workshop PCM
7	La voce del presidente	27	Linee di sicurezza
8	Interview con Manfred Haller e Stefan Lüthi	27	Premio
11	Formazione	28	FFS Cargo International
12	AdL	29	FFS Cargo
17	Sondaggio AdL 2016	30	Segnale Mägenwil-Othmarsingen
18	Treni senza macchinisti	31	Cambiamento paradigmatico
19	Rischio per la sicurezza	32	Esperienza sull'ICN
20	Ferrovita	33	Discurs da bettola sulla ferrovia
21	Ai limiti del possibile?	34	THURBO
22	Rafz	36	SOB
25	Colloqui con il CEO	37	SOB Voralpen-Express
26	Illuminazione costante in cabina	39	RegionAlps
		40	Chiedi all'esperta!
		41	Lettera alla redazione
		42	Sezioni
		42	In memoriam
		43	Cerchiamo...!



Mintage: 150 / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

Loco Folio 16/2: 10.11.2016 | Chiusura di redazione Loco Folio 17/1: 1.4.2017

Redazione LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com
 Layout & Produzione: Stephan Gut artdirector@vslf.com
 Traduzioni: (I) Anita Rutz (F) Gianmarco Induni

**Approfittatene
anche voi**



Quali soci, anche voi potete beneficiare dei vantaggi della partnership tra la VSLF e Allianz Suisse Assicurazioni. Vi attendono condizioni di favore per le assicurazioni auto e moto e per tutto quanto riguarda la casa.

Allianz Suisse: garanzia di sicurezza nei momenti decisivi.

Per una consulenza o un'offerta:

agevolazioni@allianz.ch
tel. 058 358 50 50 oppure rivolgetevi direttamente
al vostro consulente.

Con voi dalla A alla Z.

Allianz 

Editoriale

Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio



Reagire

«Il principio azione-reazione», chi non lo conosce? Ha già quasi 330 anni – è stato coniato da Isaac Newton nel lontano 1687 – e oggi è ancora attuale come allora. Questo principio si applica nel campo della fisica, come per esempio nel caso di un treno che all'interno della galleria sposta una massa d'aria che oppone resistenza. Anche i treni della nuova galleria di base del San Gottardo non ne sono immuni. Si era debitamente tenuto conto di questo aspetto? Che influenza possono avere la velocità, la struttura della galleria o i treni che precedono? Reto Kraschitz lo spiega nel suo articolo.

Questo argomento non viene trattato solo nel LocoFolio. Dopo la notizia che sotto

la galleria di base del San Gottardo i treni non raggiungono le velocità previste, ci sono state varie reazioni da parte dei media. Queste reazioni non sono misurabili dal punto di vista della fisica, ma sono comunque estremamente reali. Con sorpresa, ho constatato che anche il giornale del nostro sindacato può scatenare simili reazioni. Un breve articolo sui passeggeri che si perdono all'interno della nuova stazione sotterranea di Zurigo è stato subito ripreso dalla NZZ. Sono successivamente apparse delle altre pubblicazioni e l'argomento è subito diventato di pubblico dominio.

Ci sono state delle reazioni, non solo esternamente, ma anche internamente. L'articolo sui PCM nel frattempo ha portato alla consapevolezza che si dovrà fare luce sui punti deboli. Siamo stati contattati da un giovane macchinista che leggendo un articolo che parlava di formazione si era sentito attaccato. In un'interessante lettera aveva espresso il suo punto di vista e aveva evidenziato i punti deboli e forti del sistema.

Reagire è un aspetto importante nella nostra professione. Dobbiamo reagire quando un segnale è disposto su avvertimento. In particolar modo a Mägenwil, da quando è entrato in funzione il nuovo posto di manovra e le distanze dei segnali avanzati sono al limite. Non sempre i normali processi giornalieri sono sufficienti. Il macchinista che dopo il recente attacco ai passeggeri ha proseguito la corsa fino a Salez, ha reagito in modo assolutamente avveduto e ponderato. Come del resto anche il collega alla guida dell'ICN che, improvvisamente,

si è ritrovato con dei gravissimi problemi e si è dovuto confrontare con tutta una serie di nuove sfide.

Un treno semiautomatico o completamente automatico sarebbe in grado di farlo? I treni senza conducente sono ormai sulla bocca di tutti. Si ha la sensazione che i treni senza macchinista siano la panacea in grado di risolvere tutti i problemi in ambito ferroviario, come la penuria di macchinisti, i limiti di capacità o gli errori umani. Personalmente, non sono particolarmente ottimista. Il mio scetticismo viene alimentato dai fatti: errori logistici, problemi con l'ETCS o l'AdL, problemi di software dei nuovi impianti... Il diavolo si nasconde nei dettagli. Quello che dalla propria postazione di lavoro può sembrare fantastico, là fuori, sotto la pioggia e la neve, può rivelarsi ben altra cosa.

In qualità di macchinisti, ogni giorno dobbiamo rispettare e interpretare correttamente diverse centinaia di segnali. Anche un'unica interpretazione errata di un segnale può risultare catastrofica. Il rapporto del SISI sull'incidente di Rafz sottolinea le circostanze che hanno provocato questa «quasi catastrofe». La situazione è alquanto complessa. All'origine di questo grave incidente vi è tutta una concomitanza di elementi sfavorevoli.

Qualunque sia il feedback di questo LocoFolio, vi ringrazio già sin d'ora per le vostre reazioni!

Markus Leutwyler
locofolio@vslf.com



Foto: © Georg Trüb

Alla scoperta del mito del San Gottardo a bordo dei treni FFS.

La voce del presidente

Hubert Giger, presidente VSLF

Care colleghe e care colleghi



Uno degli eventi più importanti in ambito ferroviario degli ultimi tempi è stata senz'altro l'inaugurazione ufficiale della galleria di base del San Gottardo. Possiamo veramente andare orgogliosi di questa grande opera.

Resta però ancora da vedere come si svolgerà l'attività di tutti i giorni. Tra i problemi maggiori, attualmente c'è la questione dell'ETCS e dell'aria all'interno della galleria. Gli aspetti che ci interessano maggiormente sono tuttavia la ripartizione del traffico merci e lo svolgimento dell'esercizio da confine a confine. In seguito al divieto emanato dall'UFT che prevede che determinati tipi di locomotive non possono più circolare sull'asse del Gottardo, attualmente alcune imprese di trasporti ferroviari sono alquanto penalizzate. La messa in esercizio della galleria di base non può pertanto ritenersi completamente riuscita. Per contro, la vista delle belle locomotive Re-6/6 ci dovrebbe accompagnare ancora per parecchio tempo.

A destare non poco scalpore ha contribuito il recente annuncio di avvalersi di treni automatici, se non addirittura senza macchinista. Se pensiamo al problematico funzionamento del costosissimo sistema ETCS-Level-2 o alle spese di manutenzione per le vecchie e per le nuove tratte, la ferrovia non deve temere solamente la concorrenza dei FlixBus, quanto piuttosto i costi in costante aumento. Qui a farla da padrone è l'UFT. Le probabilità che vengano

investiti dei milioni di franchi in progetti e studi sul treno automatico, per poi ritrovarsi in rovina, sono purtroppo grandi.

Non è un caso se le FFS hanno lanciato il progetto RailFit 20/30: fino al 2020, sono 1400 i posti di lavoro che dovranno essere soppressi. Non è poco. E, questo, nonostante dall'arrivo del CEO Andreas Meyer, i posti di lavoro siano aumentati di 5600 unità. I posti di lavoro in costante aumento dell'apparato amministrativo, del controlling, della direzione, di HR, IT, ecc., dal punto di vista di Andreas Meyer sono stati «professionalizzati».

Questi altro non sono che dei reparti collaterali a quella che è la nostra attività principale e non tutti sono necessariamente indispensabili per il settore dei trasporti ferroviari. Qui da noi è il management che decide se, a lungo andare, l'azienda se li può effettivamente permettere. Per gestire in modo professionale il preannunciato

ridimensionamento del personale, le FFS si sono rivolte alla società di consulenza McKinsey, la medesima che aveva seguito la Swissair 25 anni fa e che, per finire, aveva portato al tracollo della nostra prestigiosa compagnia aerea. Stando alla «NZZ», la strategia attuata da McKinsey per la Swissair era del tutto inadeguata...

Quello che invece è stato attuato subito è il lavoro di ripittura di un parcheggio a Rüschlikon ZH. Personalmente penso che questo starebbe bene in un annuncio nell'Intranet delle FFS con cui si offrono al personale degli appartamenti esclusivi sull'Europaallee dietro la stazione di Zurigo – per la cifra irrisoria di 3700 franchi al mese per un appartamento di tre stanze da 97 m². Qui decisamente non si può più parlare di grande famiglia dei ferrovieri. Sembra che il senso di appartenenza semplicemente non trovi più spazio in una «cosiddetta» azienda moderna.

Le trattative CCL in casa BLS AG non si sono svolte nel migliore dei modi. In alcuni ambiti sembrava si fosse raggiunta una certa convergenza ma, per finire, non si è riusciti a trovare un comune denominatore e, quindi, per il momento non cambia niente. Per quanto riguarda invece la Turbo AG, dopo una lunga fase iniziale una parte del CCL ha potuto essere rinnovata e messa a punto. Anche la RegionAlps in Vallese ha ottenuto un nuovo CCL che presenta alcuni miglioramenti.

Il VSLF può contare sul fatto di svolgere un ruolo attivo nell'ambito di tutte le trattative.

Il numero dei nostri membri è in costante aumento. I nostri colleghi e le nostre colleghe, soprattutto quelli più giovani, hanno riposto la loro fiducia in noi aderendo al nostro sindacato. Questa ci conferma che siamo sulla strada giusta. Sono soprattutto i colleghi più giovani a essere animati da una grande motivazione e a essere particolarmente critici. Questo è positivo perché il VSLF ritiene che le critiche costruttive e fondate siano utili e più che legittime.

Insieme, anche in futuro riusciremo ad elevare la nostra professione al livello che le spetta.

Auguri di ogni bene e una buona continuazione.

Il vostro presidente
Hubert Giger



Foto: © Georg Trüb

Intervista a Manfred Haller e Stefan Lüthi

Intervista a Manfred Haller [MH], responsabile DT, e Stefan Lüthi [SL], macchinista istruttore. L'intervista si è svolta il 3 ottobre 2016 a Zurigo ed è stata condotta da Markus Leutwyler.

Leutwyler: Mani, nell'ultimo numero del nostro giornale abbiamo riportato la frase seguente: «Nell'arco di una decina d'anni, questo bagaglio di conoscenze (in materia di guida ecocompatibile) è stato deliberatamente distrutto dall'ordine perentorio impartito agli aspiranti macchinisti di accelerare e rallentare sempre al massimo, come pure di circolare alla velocità massima consentita». Che cosa ti disturba in questa affermazione?

MH: Non è corretta.

Cosa esattamente?

MH: Entrambi gli aspetti. In linea di massima, la sicurezza viene sempre al primo posto. Laddove vi sia pertanto una potenziale insicurezza che non mi permette di circolare a piena velocità, semplicemente non devo guidare a piena velocità, indipendentemente dai motivi. Al secondo posto viene la puntualità, quindi non posso arrivare né troppo presto né troppo tardi. Al terzo posto viene l'informazione della clientela. Se si ha un margine di riserva, lo si sfrutta per la guida ecocompatibile (ESF).

Ci sono diversi punti di vista sull'argomento ESF. Il punto di vista che ho percepito maggiormente da parte vostra è che bisogna usare i freni elettrici quanto più possibile. Questo è quanto.

MH: Questo per me è limitativo, in quanto non tiene conto dell'aspetto topografico. Nel corso dei 12-14 mesi di formazione s'impara principalmente il mestiere e, pertanto, la conduzione del treno e l'applicazione pratica dei processi. Il lavoro di finitura viene fatto in un secondo tempo, quando si comincia a guidare autonomamente. Questo perché ci sono delle linee che vengono percorse troppo poco per conoscerne tutte le peculiarità topografiche. Questo lo posso documentare sulla base del materiale didattico. Questo non è solo uno dei miei obiettivi.

I macchinisti principianti ricevono un foglio con delle indicazioni che li aiuta a riflettere. «L'accelerazione è adeguata alle condizioni atmosferiche e al confort dei passeggeri?» Questo non vuol dire «andare a pieno regime»!

«Mi attengo alle velocità massime prescritte nel rispetto delle caratteristiche della linea, delle pendenze, ecc.?»



Mani Haller

«Ho tenuto uno stile di guida economico? Ho attivato il freno elettrico in modo lungimirante e tempestivo?»

«Posso mantenere la velocità costante anche senza il regolatore «v-soll»?»

La questione è proprio questa. Il fatto di mantenere la velocità costante viene inteso come sinonimo di ESF. Che tu mantenga costante la velocità mediante il regolatore o sia tu stesso a farlo, non cambia niente. Adottare una guida ESF significa piuttosto avere il coraggio di ridurre la velocità in caso di bisogno o se si va in salita, per poi accelerare di nuovo quando arriva una discesa. Si tratta proprio di questo. Il fatto di andare a una velocità costante è fortemente radicato nelle nostre menti. Si sfrutta la velocità completamente. Le precedenti domande sono senz'altro utili, ma i feedback che riceviamo sono quelli del mondo reale. Una volta erano i macchinisti più anziani a stimolare quelli più giovani. Chi è capace di inserire più spesso lo scatto lento? Questa imperturbabilità e la capacità di limi-

tare le azioni al minimo indispensabile oggi giorno mancano.

SL: Sono del parere che diamo grande importanza a questi aspetti. Per noi macchinisti istruttori è importante che i principianti imparino a guidare senza stressarsi eccessivamente, anche per evitare che alla sera siano distrutti. Non ha senso guidare sempre alla massima velocità consentita. Ci sono dei treni che sono meno impegnativi. Anche noi pensiamo sempre ai nostri clienti. Le frenate troppo brusche non sono piacevoli. Il nostro obiettivo è far sì che i nostri clienti stiano bene e che abbiano piacere a viaggiare con noi.

C'è una differenza tra l'area di Zurigo e il resto della Svizzera?

SL: No.

MH: Analizziamo più da vicino la situazione della S-Bahn di Zurigo o della ferrovia locale di Zugo. Brevi distanze tra le fermate, orari ravvicinati, tempi di inversione corti. Lo stile di guida qui è molto più dinamico rispetto a quando, per esempio, si deve guidare un Domino tra Baden e Langenthal. Non sempre è possibile adottare una guida ecocompatibile. Dopo le otto di sera si hanno più possibilità di farlo. Durante la mia breve esperienza sul Flirt, non ho però mai trovato un macchinista che guidasse semplicemente in base al principio «leva in avanti» - «leva indietro».

Vi credo quando dite che nei documenti ufficiali è scritto così. Ma ci sono degli altri fattori che fanno sì che i giovani macchinisti si sentano sotto pressione. Evidentemente qui c'è qualcosa che non funziona. Abbiamo ricevuto una mail in cui le cose vengono descritte in maniera ben diversa: «Durante le esercitazioni in cabina, in realtà noi siamo stati istruiti ad andare veloce e in base alle diverse velocità segnalate, ciò che del resto prendono anche gli esperti d'esame PEX durante le corse di prova. Con delle co-

noscenze così scarse delle tratte, questo stile di guida comporta però dei rischi maggiori.»

Perché si ha questa sensazione?

MH: Questa è senz'altro una buona domanda. Lo so che durante le esercitazioni con i PEX si prevede un'andatura alla velocità massima consentita, indipendentemente dall'orario o se sia realmente necessario. Lo scopo è di capire se un principiante conosce le soglie di velocità ed è in grado di raggiungere determinati limiti. Questo viene fatto volutamente ma, come detto, si tratta solo di un'esercitazione. Mi sono chiesto già più volte perché questo venga visto come uno stile generale di guida. Questa cosa l'ho già sentita da più parti.

Ho partecipato alla giornata di istruzione, durante la quale si è parlato anche di puntualità. Sono state dette delle cose, del tipo «ogni secondo conta» o «anche tu puoi fare la tua parte». Io ho detto che la puntualità non m'interessa. A questo ci pensa il sistema. La situazione è questa: o le condizioni consentono una circolazione puntuale oppure no. Anche se fossi in qualche modo responsabile del ritardo, sarebbe sbagliato prendersela troppo. Serve solo a distogliere la concentrazione e va a scapito della sicurezza.

Questa mia affermazione ha suscitato la reazione di un giovane macchinista che prima se ne era rimasto lì tutto silenzioso per due ore. Ha detto che trovava la mia affermazione molto pertinente, perché anche lui aveva questa sensazione costante di dover andare sempre al massimo. Questo gli aveva causato diversi interventi del sistema ZUB. Evidentemente, lo stile di vita è questo. Da qualche parte dovrà pur venire...

MH: Come vedi, sono un po' perplesso. Non ho l'impressione che ci sia un'organizzazione ombra che fa il contrario di quello che s'insegna. È chiaro, la puntualità è un requisito essenziale. Per certe tratte Infrastruttura ha quindi emanato delle direttive che prevedono di viaggiare alla velocità massima, come per esempio nell'area di Ginevra-Losanna, ma anche tra Zurigo HB e Killwangen. Oppure, come ben sai, in base al principio che «ogni secondo conta».

Sì, è pazzesco! Ho fatto a pezzi questi tre punti...

MH: Il fatto però è che non eravamo puntuali e che grazie a dei provvedimenti, tra cui anche le summenzionate indicazioni, siamo riusciti a fare in modo che il sistema sia di nuovo più puntuale. Sono andato personalmente in stazione e ho calcolato

quanto tempo i treni impiegano per partire. Il sistema indicava che ci impiegavano troppo. Io invece ho constatato che almeno l'80% dei treni erano partiti entro 20 secondi dallo scattare della lancetta. Tanti

Una buona comunicazione tra il servizio movimento e il macchinista è fondamentale.

non sanno che non si può partire immediatamente dopo lo scattare della lancetta. Invito pertanto tutti coloro che raccontano simili fandonie di andare a verificare personalmente quando è realmente possibile partire.

Il concetto di puntualità è fortemente radicato nelle nostre menti. So casualmente di una visita che hai fatto a una classe. Volevi sapere qual è l'aspetto più importante e la risposta è stata: la «puntualità», cosa che tu poi hai corretto.

MH: Questo, di principio, lo dico sempre. Al primo posto viene la sicurezza e al secondo posto la puntualità. I clienti vogliono arrivare puntualmente. Questo bisogna dirlo chiaramente. A causa dei problemi di puntualità, siamo purtroppo spesso al centro dell'attenzione dei mass-media, a cui si aggiungono i commenti negativi che talvolta si rivolgono anche ai macchinisti. Ma perché non parte? Perché guida così lentamente?

Ritengo che una buona comunicazione tra il servizio movimento e il macchinista sia fondamentale. Il servizio movimento deve comunicare chiaramente se vuole qualcosa di diverso rispetto al solito. Ritengo che anche la guida adattiva sia un valido aiuto.

Cosa pensi della situazione attuale? Sei soddisfatto dell'ADL?

MH: Sì e no. Nel frattempo il 55% dei macchinisti è dell'opinione che sia meglio con l'ADL piuttosto che senza.

Il sondaggio era però alquanto particolare. Molti macchinisti non hanno nemmeno realizzato che si trattasse di un sondaggio.

MH: Vi ha preso parte il 35% dei macchinisti. Penso che sia una percentuale relativamente alta. Questi risultati sono importanti anche sotto il profilo delle indagini di mercato.

Per me l'ADL semplicemente non è un partner affidabile in cabina. Quando se ne ha di bisogno, tace, per poi mettersi a blaterare di tanto in tanto quando non

serve a niente. Ci sono poi delle segnalazioni inutili, se non addirittura pericolose. Non esiste proprio che si trasmetta una velocità più alta di quella consentita.

MH: In linea di massima anch'io la penso come te. Non vogliamo che ci vengano prescritte delle velocità più elevate di quelle che si possono realmente tenere. Questa è la regola.

Per promuovere la reciproca comprensione, in occasione della prossima giornata di istruzione tratteremo anche l'argomento dello stile di guida ecocompatibile in stretta collaborazione con un responsabile del traffico ferroviario, con cui i macchinisti avranno la possibilità di fare delle esercitazioni direttamente sul simulatore da tavolo.

Verranno trasmessi anche degli ordini sbagliati o solo quelli giusti?

MH: L'obiettivo consiste nell'eseguire gli ordini così come vengono trasmessi. Per quelli che il macchinista ritiene assurdi, il disponente potrà spiegare perché sono stati trasmessi e a cosa sono dovuti.

Conosco dei colleghi che per non essere disturbati dall'ADL vanno in modalità aereo...

Qual è per te la funzione principale dell'ADL? Il risparmio di energia o un migliore coordinamento della marcia dei treni?

MH: L'ADL è stato introdotto principalmente per una questione di capacità. Questo è chiaro. Il «sottoprodotto» sono poi i derivanti risparmi di energia. Per far questo abbiamo l'istruzione Eco. Anch'io ritengo che sia eccessivo e mi sono opposto a tutte queste icone. Secondo me non c'è bisogno di fare una distinzione tra «HOT» e «ADL». Tutto sommato, vorrei che mi venisse trasmessa un'unica velocità con il tempo intermedio, ciò che nel frattempo è stato fatto.

No, non possiamo basarci su questo tempo. Non è infatti il tempo intermedio, bensì la fine dell'ottimizzazione. Molti ci sono cascati. La prescrizione dice di prestare attenzione alla velocità e non al tempo.

MH: Questo non serve a niente. È chiaro, la disposizione prevede che ci sia un tempo intermedio per permetterci di tener conto delle eventuali salite e discese. Questo è preferibile a un'unica velocità.

Sì, sarebbe fantastico. Qui di seguito un altro passaggio dalla mail del giovane macchinista:

«Sì, si affronta anche il tema della guida ecocompatibile ESF. Nella formazione ci sono però molti altri aspetti che vengono «affrontati» e che poi vengono considerati «evasi e interiorizzati». Per quanto riguarda l'ESF, riceviamo troppi pochi consigli per riuscire a compensare le nostre già scarse conoscenze delle tratte.»

MH: Qui ho una certa comprensione. Trovo peccato che non si sia sufficientemente onesti verso se stessi per ammettere: «Sono agli inizi e mi manca la pratica». A questo giovane mancano dei colleghi che in cabina gli dicano: «Guarda, in prossimità di questo casello puoi lasciar andare il treno». Non si può fare altro che imparare queste cose da soli. Qui si pone un interrogativo: Sotto questo punto di vista, noi, come azienda, possiamo essere più professionali? Dobbiamo definire delle direttive? Magari con un profilo delle linee? Ho constatato che ognuno di loro ha in mente un proprio profilo. Fino a che punto dobbiamo uniformare il tutto?

Per una prossima versione del LEA vorrei seguire l'esempio della SNCF.

Della SNCF?

MH: Sì, la SNCF ha adottato un sistema che si chiama Sirius e che è analogo al nostro LEA. Sirius indica un valore, ossia quanti secondi di vantaggio o di svantaggio si hanno rispetto ai tempi previsti. Il tutto è online, ma non è collegato con il sistema di controllo del traffico. Oggigiorno il macchinista non conosce la propria posizione di marcia. Con l'ADL Eco questo potrebbe migliorare, semplicemente comunicando al macchinista che ha un certo vantaggio che può sfruttare per la guida ESF.

Inizialmente siamo partiti proprio da questa frase, ossia che il bagaglio di conoscenze sull'ESF è andato distrutto. Tutto sommato, ho l'impressione che per quanto riguarda la questione dell'ESF non si sia ancora raggiunto l'obiettivo.

MH: No, come detto, il coordinamento tra macchinisti e servizio movimento non è ancora ottimale. Ricevo spesso delle notifiche ErZu in cui si dice che il «macchinista perde tempo». E ogni volta devo dire: «Sì, e allora? Però è arrivato puntuale a destinazione!»

SL: Qui è importante che tutti capiscano dove ci sono o non ci sono delle riserve. C'è un altro passaggio di questa mail che reputo importante, e cioè quando il giovane afferma che non si sente tanto sicuro su una linea, ciò che non dovrebbe succedere. La formazione prevede che tutti possano

riportare in una tabella le proprie specifiche conoscenze di una determinata tratta. Con i macchinisti principianti facciamo poi in modo di lavorare sulle linee in cui

Oggigiorno il macchinista non conosce la propria posizione di marcia.

non si sentono ancora particolarmente sicuri. Al termine della formazione, per ciascun macchinista si prevede inoltre una giornata in cui viene offerto tutto il necessario supporto, che può consistere in un turno o anche in una linea in cui non si sente particolarmente sicuro. Ma anche, per esempio, sul comportamento da adottare in caso di nebbia, ciò che magari non si è verificato durante l'istruzione.

In tutta la Svizzera è così?

SL: Sì, certo. Questi sono gli accordi. Per me è importante che la gente lo sappia. In tutti i depositi ci sono delle linee un po' particolari. Chiaramente un principiante è tenuto ad annunciarsi se ritiene che questo sia necessario, altrimenti noi non lo possiamo sapere. Posso dire che tanti si avvalgono di questa opportunità. Il nostro obiettivo è fare in modo che dopo la formazione i macchinisti si sentano sicuri.

MH: Non pensi che questo della mail sia solo un modo per autotutelarsi?

No, per niente. Ho percepito piuttosto una grossa delusione. Da fuori le FFS vengono viste come un'azienda ben organizzata e di successo, ma nella realtà l'immagine è un po' sfocata. Tutti i giorni siamo alle prese con piccoli e grandi problemi. Dalla spia rossa che resta sempre accesa alla soppressione di un treno. Penso si tratti principalmente di delusione e dell'impressione di essere abbandonati a se stessi.

Un altro punto che ha evidenziato il giovane della mail è la questione della durata della formazione che reputa troppo breve.

MH: Al massimo si può discutere sulla durata della formazione quando ci sono molti tipi di veicoli. Per quattro o cinque veicoli la durata è senz'altro adeguata.

Credo sia normale provare un certo formicolio nella pancia quando si guida da soli per la prima volta. Finché c'è qualcuno seduto accanto, c'è una rete di sicurezza. Sono dell'opinione che questa sensazione ci sarebbe anche con una formazione più lunga. Una volta la formazione durava ben quattro anni anche se, in realtà, per la

maggior parte del tempo si stava in officina a rettificare dei pezzi. I giorni effettivi in cui si poteva guidare da soli lì si poteva contare su una sola mano.

C'è un'altra cosa di cui siamo venuti a conoscenza. A quanto pare c'è un'istruzione che dice che, per partire un po' più velocemente, all'uscita dal padiglione di Zurigo bisogna premere il pulsante che permette di compensare la riduzione della forza di spinta.

MH: Guarda caso, proprio questa mattina ho parlato di questo pulsante con un macchinista. C'è un'istruzione che dice che bisogna premere questo pulsante quando si esce dalla stazione Löwenstrasse. Ritengo che questo sarebbe completamente sbagliato per quanto riguarda la partenza dal padiglione della stazione. Credo che qui ci sia un malinteso.

Abbiamo toccato anche la questione della pressione che molti sentono. Questa pressione è dovuta anche al piano di marcia. A Ziegelbrücke ci sono dei turni che prevedono solo quattro minuti per la manovra di inversione. Oppure la S24 che, per entrambe le stazioni terminali, ha dei tempi di inversione molto corti. Tutto questo non è realistico. Anche un macchinista ogni tanto deve poter andare in bagno. Tu cosa fai quando vedi delle simili assurdità?

MH: In linea di massima, per questi processi noi spesso arriviamo per ultimi, e cioè quando gli orari sono già stati definiti. Gli addetti alla pianificazione sono però perfettamente consapevoli che quelli del traffico regionale sono spesso al limite. I cantoni arrivano con i loro concetti di offerta. Il principale fattore di costo sono i veicoli. Meno sono i veicoli impiegati per garantire una copertura dei servizi e meno saranno i costi. Il fatto che anche i costi per i macchinisti saranno inferiori è solo un effetto secondario. Se i tempi di inversione sono davvero così corti, facciamo almeno in modo che questo non avvenga negli orari di punta.

Siete disposti ad accettare che un macchinista possa impiegare più di quattro minuti? Soprattutto quando si sa che è prevista una corsa locale piuttosto lunga, una capatina in bagno è decisamente necessaria.

MH: Su questo non si discute e in questi casi senz'altro sostengo la mia gente. Non ci devono essere delle lavate di capo del tipo «Non ti saresti potuto sbrigare?». A tutte le classi dico sempre una cosa importante che riguarda la sicurezza. Non

voglio che si corra. Non voglio vedere dei macchinisti che corrono.

La sicurezza è un aspetto. Ci sono però anche degli effetti negativi meno evidenti che possono essere causati dalla pressione e dallo stress, come per esempio i problemi di salute. Credo che questo aspetto debba essere messo sullo stesso piano della sicurezza.

MH: Quando i tempi di inversione sono così corti, facciamo in modo di definire chiaramente dove si possa trovare un bagno. Questi tempi di inversione capitano tutti i giorni?

Io non guido tutti i giorni, ma a Ziegelbrücke questo mi è già capitato di frequente.

MH: Se ti dovesse capitare di sentire che qualcuno è stato punito per essere andato in bagno, ti prego di farmelo sapere subito. Noi accettiamo che le cose stanno così. Naturalmente c'è sempre qualcuno pronto a esasperare la cosa per scaricare il proprio malumore. Una cosa che però mi crea qualche difficoltà è quando questi ritardi si verificano nonostante dei tempi di inversione più lunghi, anche di sette o otto minuti. Oppure quando, per principio, non si vuole utilizzare il WC del treno.

Spesso sono chiusi.

MH: Certo, su questo non si discute. Ma il fatto di non usare per principio il WC del treno, ciò che invece ci aspettiamo facciamo i nostri clienti, con gli odierni sistemi igienici chiusi per me non è comprensibile. Quando si prevede che ci sarà un ritardo, è di fondamentale importanza informarne il responsabile della circolazione dei treni che potrà impedire che il segnale vada su via libera e blocchi tutta la stazione.

Ancora un'ultima domanda: Quando si risolverà il problema della penuria di personale?

MH: Da novembre le cose andranno meglio. Tecnicamente, da aprile 2017 avremo un'eccedenza di personale. Già da subito autorizziamo le domande di lavoro part-time, con le stesse modalità adottate prima del blocco. Ci saranno comunque lo stesso dei singoli giorni in cui vi sarà un numero insufficiente di collaboratori. Preferiamo concedere troppi giorni liberi e cercare del personale in più, piuttosto che respingere una domanda di congedo per poi ritrovarci quel giorno con troppo personale. Questo nessuno lo capisce e fa solo cattivo sangue.

Mani e Stefan, tante grazie per questa conversazione!

Una formazione più lunga offre maggiori risparmi

Grazie alla reintroduzione di un giusto equilibrio tra teoria e pratica, la formazione dei giovani macchinisti oggi ha senz'altro raggiunto un buon livello. Ci sono tuttavia ancora dei punti deboli. Un giovane macchinista



Zurigo Oerlikon

Grazie alla reintroduzione di un giusto equilibrio tra teoria e pratica, la formazione dei giovani macchinisti oggi ha senz'altro raggiunto un buon livello. Ci sono tuttavia ancora dei punti deboli.

La maggior parte degli aspiranti macchinisti ritiene che la durata della formazione sia ancora troppo breve. Quattordici mesi non possono bastare per acquisire delle adeguate conoscenze in materia di veicoli, linee e relative interazioni. Questo argomento viene trattato troppo poco. Nell'arco di sei mesi dobbiamo imparare tutta una serie di regolamenti che, spesso e volentieri, sono strutturati in maniera a dir poco disorientante. Già solo per trovare più o meno le cose di cui si ha veramente bisogno ci vogliono almeno tre mesi. È semplicemente tutto troppo confuso per poter avere una buona supervisione.

Sì, si affronta anche il tema della conduzione con guida ecocompatibile ESF. Nella formazione ci sono però molte altri aspetti che vengono «affrontati» e che poi vengono considerati «evasi e interiorizzati». Per quanto riguarda l'ESF, riceviamo troppi pochi consigli per riuscire a compensare le nostre già scarse conoscenze delle tratte. Tutto il resto l'abbiamo poi dovuto imparare da soli dopo la formazione. Questo è dovuto alla durata troppo breve della formazione. Uno o due turni al mese con il macchinista istruttore sono semplicemente troppo pochi. I macchinisti interessati sono spesso in un bagno di sudore. In questo contesto, sarebbe estremamente importante poter imparare come consumare quanta meno energia possibile per arrivare comunque puntualmente. Dal nostro punto di vista, qui c'è ancora un enorme potenziale di risparmio, sia sul piano del materiale che dell'energia.

I costi per un mese supplementare di formazione per l'ESF consentirebbero alle FFS

un forte risparmio, sia sul piano della manutenzione che del consumo energetico. Durante le esercitazioni in cabina, in realtà noi siamo stati istruiti ad andare veloce e in base alle diverse velocità segnalate, ciò che del resto pretendono anche gli esperti d'esame PEX durante le corse di prova. Con delle conoscenze così scarse delle tratte questo stile di guida comporta però dei rischi maggiori.

Una volta conclusa la formazione, durante le prime tre settimane da soli in cabina tutti indistintamente si ritrovano in un bagno di sudore. C'è troppo insicurezza per quanto riguarda tutto l'andamento e i vari processi, per non parlare poi del gran numero di prescrizioni che ancora non si conoscono. Questa insicurezza non dovrebbe esistere in ambito ferroviario, a meno che non sia questa la cultura della sicurezza ferroviaria.

Per non parlare poi di altri argomenti, come la collocazione dei segnali, i documenti di lavoro e la montagna di circolari. A quanto pare, attualmente anche il VSLF sta trattando questi argomenti.

Cordiali saluti

Un giovane macchinista

PS: All'inizio della formazione la classe è stata informata che, in caso di bisogno, a corso ultimato si può chiedere o potrebbe rendersi necessario un cambiamento di deposito. Anche l'impiego a tempo parziale non sarebbe stato un problema.

Sei mesi più tardi, i CLP hanno spiegato alla classe che i cambiamenti di deposito sono troppo costosi per via delle necessarie istruzioni e pertanto non possono essere autorizzati. Lo stesso vale anche per il lavoro a tempo parziale.

C'è da chiedersi se la mano destra sappia realmente cosa fa la mano sinistra!

Quanta energia risparmia realmente l'ADL?

Il 2 settembre 2016 le parti sociali e la CoPe sono state invitate a prendere parte a una riunione che verteva sull'ADL. All'origine di tale incontro vi era la richiesta di rinunciare all'ADL, in quanto comporta gravi rischi per la sicurezza. I problemi con l'ADL sono però molto più complessi. Si tratta di capire se il sistema ADL ha dei difetti di base oppure se è un errore di sistema. *Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale*



Nei confronti dei macchinisti, dell'opinione pubblica e del mondo della politica, il sistema IT ADL era stato reclamizzato come LA soluzione per risparmiare energia. Le aspettative da parte dei macchinisti erano pertanto grandi: finalmente un sistema in grado di anticipare i possibili conflitti imprevisti e anche di aiutarli a sfruttare al massimo il potenziale residuo grazie ad una guida ecocompatibile.

La maggior parte dei potenziali conflitti che si verificano nell'esercizio normale sono assolutamente prevedibili, per cui un macchinista che ha una certa esperienza e una buona formazione di base li può senz'altro risolvere anche senza l'ADL, semplicemente adeguando il proprio stile di guida e sfruttando la topografia dal punto di vista energetico.

Dato però che attualmente il macchinista praticamente deve guidare alla cieca e, quindi, dalla propria postazione in cabina non può valutare se i treni che lo precedo-

no, che lo seguono o che incrocia circolano regolarmente, gli sarebbe molto utile poter ricorrere a degli occhi esterni in modo da riuscire a ottimizzare la corsa e di prevedere un risparmio energetico. Questa funzione viene svolta dai disponenti e dai capimovimento. Lo strumento utilizzato finora era la radio, con cui si segnalava al macchinista la reale situazione dell'esercizio e, se necessario, si proponevano delle eventuali correzioni della guida. Questa funzione ora viene svolta dall'ADL. Sebbene vengano inseriti manualmente dai disponenti, con questo sistema i conflitti dovrebbero essere evitati in modo semiautomatico o almeno essere ottimizzati.

La delusione è pertanto grande, dal momento che nell'ambito del traffico regionale e a lunga distanza è solo una piccolissima parte dei conflitti non prevedibili a essere gestita dal sistema adattivo di condotta ADL. Nell'ambito della divisione Cargo ci si avvale maggiormente dell'ADL ma, se

calcolato sulla percentuale degli oltre 180 milioni di chilometri percorsi nell'ambito delle FFS (Cargo: 19%), è un dato di fatto che, malgrado il peso trasportato sia inferiore, il potenziale maggiore riguarda il traffico viaggiatori.

Il problema non è tanto la quantità, quanto piuttosto la qualità delle segnalazioni ADL, in quanto questo sistema non fornisce al macchinista le informazioni necessarie per prevedere un reale risparmio energetico. Anzi, la maggior parte delle segnalazioni non consentono affatto una guida ecocompatibile. A questo proposito dobbiamo fare alcune considerazioni di base: Come guida di solito un macchinista e come fa a risparmiare energia?

Un treno, con le sue centinaia di tonnellate, è una massa inerte. Questo, da una parte, ha lo svantaggio che ogni aumento di velocità richiede molta energia ma, dall'altra parte, ha il vantaggio che proprio per la sua massa il mantenimen-

to della velocità rimane molto stabile. Un treno viaggiatori ha bisogno solo di una pendenza di 4-6‰ per mantenere la propria velocità senza alimentazione di trazione. Un macchinista esperto è in grado di approfittare di questa situazione sfruttando al massimo la topografia di un tracciato. Invece di guidare alla velocità massima consentita, combina le caratteristiche topografiche con la riserva di tempo disponibile ed esclude quanto più possibile l'alimentazione di trazione. Questa modalità di guida si chiama ESF (Energiesparende Fahrweise): conduzione con guida ecocompatibile. È un dato di fatto che il modo più efficace per risparmiare energia è proprio quando non viene utilizzata. Le locomotive e le unità motrici moderne dispongono infatti di freni elettrici che consentono di accumulare almeno parte dell'energia, ma con un grado di recupero del 50% ben la metà dell'energia cinetica va persa. È vero che le locomotive e le unità motrici moderne offrono un rendimento di recupero elevato, ma nella pratica questo potenziale può essere sfruttato solo in modo limitato. In molti casi l'impiego addizionale dei freni ad aria compressa è quindi assolutamente necessario.

Diverso consumo di energia in base allo stile di guida

Il grafico 1 illustra gli effetti delle diverse informazioni sullo stile di guida e il relativo risparmio energetico. Per una maggiore comprensione, la questione viene esemplificata con una corsa in bicicletta, in quanto il principio è lo stesso.

Una bicicletta va da A a B. Il tragitto prevede una durata di 10 minuti. I tempi sono calcolati in modo più che sufficiente e, con una certa esperienza, permettono di percorrere il tragitto consumando poca energia. Nel punto B c'è però un conflitto e la bicicletta deve superarlo solo 2 minuti più tardi (9:42); in caso contrario, si rischia una fermata indesiderata nel punto B.

Vmax: Se si va alla velocità massima, si consuma molta energia e si raggiunge troppo presto il punto B. Questo vale anche per il traffico regolare quando il tempo è sufficiente o in caso di conflitto (nel punto B). L'energia cinetica viene in gran parte annientata da una frenata. Il fatto di ripartire da 0 km/h richiede poi molta energia.

Guida ADL: L'ADL impedisce una fermata indesiderata nel punto B, in quanto prescrive una velocità fissa ridotta (Vopt, ECO, ecc.). Il sistema evita quindi una fermata, ma il fatto di superare dei dislivelli ad una velocità fissa richiede comunque moltissima energia. In discesa bisogna frenare, nel mentre in salita bisogna prevedere un alto consumo di energia per mantenere costante la velocità.

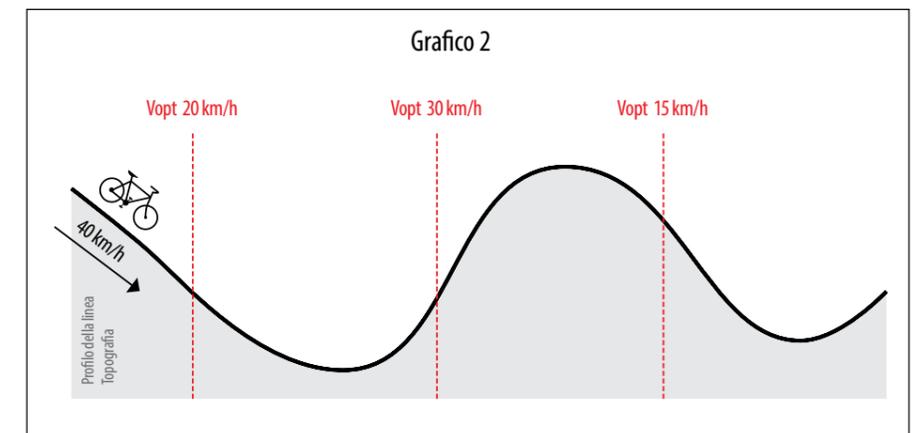
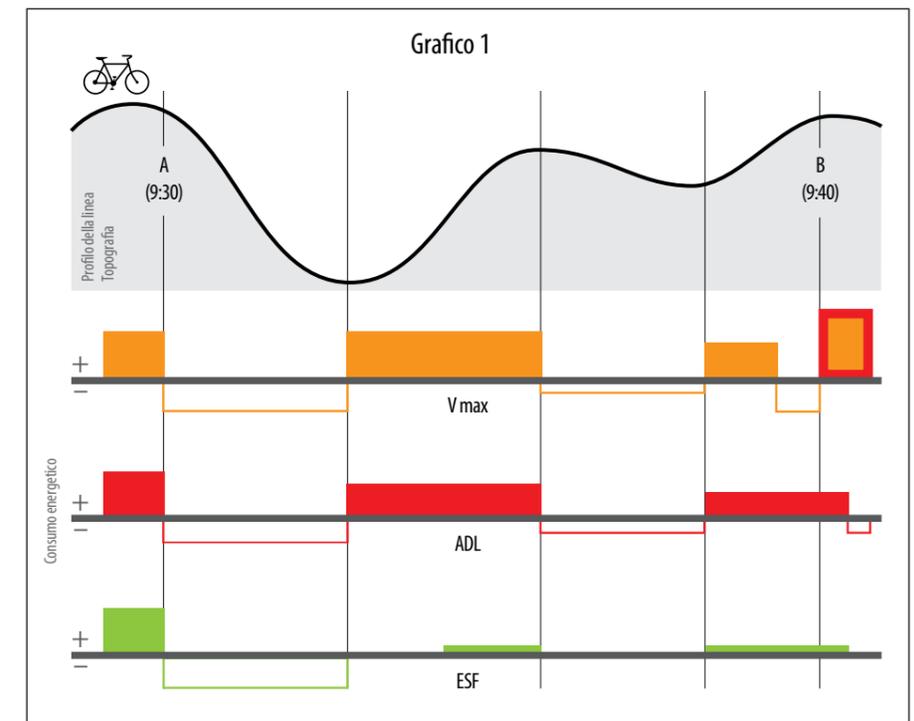
Nonostante la velocità ridotta, è facilmente intuibile che il ciclista sarà stanco quando oltrepasserà il punto B; per una guida ottimale gli mancano infatti le opportune informazioni.

ESF: Per una guida ottimale sono due i fattori determinanti: il tempo e la topografia. Quanto tempo impiega il ciclista per percorrere il tragitto e come può sfruttare al meglio le particolarità del terreno per pedalare il meno possibile? Con l'informazione «attraversamento B in 9:42», dapprima si può prendere la discesa alla velocità massima consentita, poi si prende la rincorsa per la salita, si rallenta fin quasi a fermarsi, piano si pedala di nuovo, si prosegue ad andatura normale per poi pedalare di nuovo per affrontare la salita finale. Con le giuste informazioni e un po' di esperienza, con la guida ESF il ciclista consuma una minima parte di energia rispetto all'ADL.

ESF è lo stile di guida di un macchinista esperto che ha delle buone conoscenze

delle linee e dei treni e che è in grado di gestire i normali conflitti, il che si traduce nell'evitare le fermate indesiderate.

Le informazioni incomplete dell'ADL non consentono al macchinista di avere una supervisione sulla situazione reale e di prevedere una guida ecocompatibile, dal momento che deve circolare ad una determinata velocità senza tener conto delle particolarità topografiche. Durante la guida adattiva, i limiti di velocità spesso cambiano più volte dato che i punti di conflitto vengono modificati dinamicamente. Non avendo una panoramica generale, ne consegue che il macchinista si trova costretto a modificare a più riprese le velocità del proprio treno, ciò che comporta un forte dispendio di energia. Se guardiamo il grafico 2, sempre con l'esempio della bicicletta, la spinta, e quindi l'energia cinetica, non può essere sfruttata sebbene con la successiva pendenza ci sarebbe stata la possibilità di allungare il tempo interme-

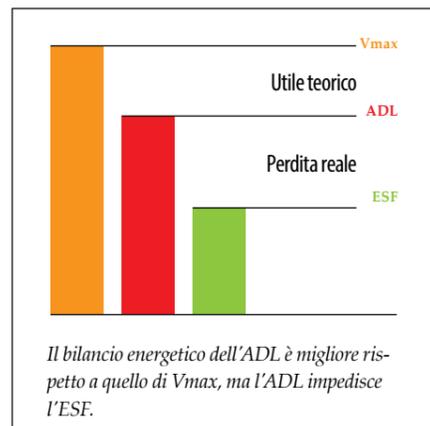


dio in modo ottimale e con un consumo di energia quasi nullo. Poiché nella guida adattiva non si tiene conto della topografia, spesso si verificano delle situazioni che obbligano il macchinista ad adottare una guida poco professionale.

Anche la raccomandazione di marcia dell'ADL «ECO» è decisamente antieconomica. In assenza di particolari conflitti, al macchinista viene prescritta una velocità fissa sebbene la riserva di tempo tra due punti sia tale da non dover proseguire a tutta velocità (ciò che del resto rientrava nelle conoscenze di base di un macchinista). Invece di percorrere una tratta in modalità ESF, bisogna inserire il Tempomat, e quindi una velocità fissa, sia in salita che in discesa. Questo è assolutamente assurdo dal punto di vista energetico, ma conferma la mancanza di logica del sistema e la scarsa conoscenza delle modalità di guida.

Limiti del sistema

Tempo e topografia: Sebbene sia essenziale per conseguire un reale risparmio energetico, l'ADL non sarà mai in grado di integrare nel sistema la topografia di una linea, in quanto questo è decisamente troppo complesso per questo programma IT. Questo è un aspetto che va lasciato a un bravo macchinista. Il sistema dovrebbe unicamente fornire delle informazioni generali, in modo da consentire al macchinista di percorrere una determinata tratta fino ad un determinato conflitto nel tempo ottimale.



Nella modalità ESF, il macchinista ha bisogno del nuovo tempo intermedio in prossimità del punto di conflitto e non di una lunga serie di icone fuorvianti da dover poi interpretare. Nella guida adattiva viene segnalato un tempo, che però non ha assolutamente niente a che fare con il tempo intermedio che interessa al macchinista, bensì è solo un valore di esercizio del sistema. Citazione FAQ ADL: Fino a qualche tempo fa, oltre a «Vopt» quando si emanavano delle raccomandazioni di marcia si

indicava anche un valore di esercizio che, spesso e volentieri, creava solo confusione. Questo valore indica la fine dell'intera ottimizzazione, ma non fino a dove è valida la raccomandazione. Durante l'ottimizzazione, la velocità può cambiare più volte. Negli ultimi tempi questo valore viene indicato unicamente durante la raccomandazione di marcia e, quindi, è chiaramente separato da «Vopt». I tecnici dell'ADL non riescono a sviluppare un'indicazione dei tempi intermedi che sia realmente utile per i macchinisti. Questo perché un valore di esercizio può essere inserito ovunque nel sistema, nel mentre una specifica informazione sui tempi intermedi deve essere definita in modo che il macchinista possa rispettarla, tipo a metà stazione, al segnale d'entrata o simile. Questo però comporta una riduzione delle possibilità di calcolo del sistema IT. La domanda ora è la seguente: A cosa serve l'ADL? Per il funzionamento del sistema come fine a se stesso o per il risparmio di energia?

Nel corso della riunione di inizio settembre, la questione è stata indirettamente sollevata da un rappresentante delle parti sociali: Al termine di una guida adattiva molti macchinisti sono convinti che con delle specifiche informazioni avrebbero guidato in maniera completamente diversa, ossia che avrebbero risparmiato più energia. Per i disponenti non dovrebbe essere determinante un altro criterio, ossia l'ottimizzazione della marcia del treno? In conclusione, l'obiettivo dell'ADL consiste nell'assicurare uno scorrimento fluido del traffico ferroviario o un risparmio energetico?

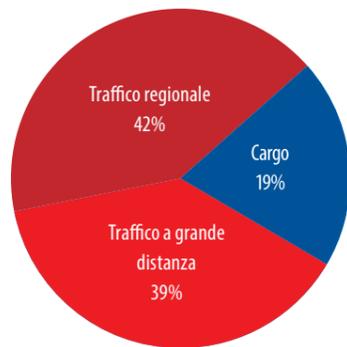
Avevamo accolto con piacere il fatto che l'ADL potesse avere un'altra funzione, a quanto pare ancora da definire, per poter giustificare ancora una volta questo sistema: Se l'ADL non permette di risparmiare energia, o solo in maniera marginale, almeno contribuisce ad ottimizzare la marcia del treno.

Ma a cosa serve ottimizzare la marcia del treno? Alla puntualità? L'ADL come può provare che con la guida adattiva i treni sono più puntuali? Un IC che va da Zurigo a Berna sarebbe arrivato in ritardo senza l'ADL perché avrebbe dovuto fare delle fermate lungo il percorso?

«Raccomandazione»

La guida adattiva va intesa come una «raccomandazione» e non come un ordine.

Questo ha il vantaggio che non ci si deve assumere alcuna responsabilità per le «raccomandazioni» che possono avere degli effetti negativi sulla sicurezza. Non è affatto infrequente che l'ADL indichi delle velocità superiori a quelle dei segnali, delle stazioni, delle linee, dei tratti di rallentamento, ecc. Il macchinista è costretto ad interpretare, ad interagire e, se necessario, ad ignorare la raccomandazione di marcia dell'ADL. Ovviamente il macchinista deve informarsi preventivamente sulle velocità massime consentite e ricavare i dati necessari da fonti



diverse. Può capitare che un treno si trovi in aree con più velocità: la coda del treno è ancora in curva a 90 km/h, la parte centrale si trova sulla linea a 120 km/h e la testa del treno è nei pressi del segnale d'entrata della stazione e deve rispettare i 70 km/h. La raccomandazione ADL è pertanto un'altra informazione da interpretare? La risposta è: Sì, ma..., prima facevamo i giocolieri con quattro palline, l'ADL è una pallina in più e il pericolo di un'interpretazione errata aumenta di conseguenza. Dopo l'incidente di Granges-Marnand, l'UFT prescrive che il macchinista non debba essere sollecitato ulteriormente con continue fonti di disturbo e, questo, per una questione di sicurezza. L'ADL richiede però dal macchinista un'ennesima interpretazione. Il fatto di camuffare queste fonti di disturbo come delle raccomandazioni ha l'unico scopo di tutelare i responsabili a scapito dei macchinisti.

A sostegno della propria tesi, durante la riunione è stato detto che negli ultimi tempi non sono pervenute delle notifiche connesse alla sicurezza da parte del personale di locomotiva, ciò che non è assolutamente vero. Prima della riunione mi sono infatti fatto consegnare da cinque macchinisti diversi ben dodici notifiche di situazioni a rischio verificatesi nel mese di agosto, comprese le risposte del team ADL. Interpellati in merito, ho ricevuto questa lapidaria risposta: «Dipende ovviamente da cosa si intende per rilevanti ai fini della sicurezza.»

Per i diretti responsabili, queste raccomandazioni di marcia con velocità superiori a quelle consentite non comportavano pertanto dei rischi e, questo, nonostante le decine di notifiche ESI. Nel frattempo, almeno gli errori più gravi dovrebbero essere stati risolti con il RCS-Release del 26.09.2016 (al momento della chiusura del giornale una valutazione non era ancora possibile).

«Calcoli»

Rispetto alla guida alla massima velocità consentita, teoricamente l'ADL consente realmente di risparmiare energia. Il reale risparmio non può però essere quantificato, in quanto manca il valore di base. Non si sa infatti come il macchinista si sarebbe comportato senza l'ausilio dell'ADL. A rendere più difficile il calcolo, si aggiungono poi il carico totale trasportato, le varie tipologie di locomotive e le particolarità topografiche. I risparmi in gigawattora/anno che sono stati presentati si basano pertanto su delle stime.

Nel 2013, durante la fase di sviluppo del progetto ADL, si è fatta la seguente prognosi: **È il totale che conta (...).** Un esempio numerico semplificato mostra in che misura in futuro sarà possibile risparmiare energia grazie all'ADL. Per accelerare da 0 a 80 km/h, un treno merci con un peso rimorchiato di 1600 tonnellate ha bisogno di una quantità di energia elettrica di circa 185 chilowattora, tenendo presente che la locomotiva dell'esempio proposto è una moderna Re 482. Il consumo della flotta media – in particolar modo nell'ambito del trasporto di merci pesanti – è ancora più alto. Queste cifre sono ovviamente più basse per i trasporti meno pesanti e con il parco veicoli di nuova generazione di Traffico viaggiatori.

In base all'attuale piano di marcia, sulla rete FFS giornalmente circolano ben 9000 treni. Se l'ADL dovesse riuscire a impedire una fermata indesiderata anche per un solo treno su cinque, ogni giorno si potrebbe risparmiare un'enorme quantità di energia elettrica e, per l'esattezza, ben 300 000 chilowattora al giorno (1800 fermate evitate al giorno x 185 chilowattora). (...)

Si è pertanto partiti dal presupposto che, grazie al sistema ADL, è possibile evitare una fermata, ciò che comporta un forte consumo di energia, per un treno su cinque e, come valore medio (!), si è preso un treno merci di 1600 tonnellate che, senza l'ADL, si deve fermare più volte e dopo la fermata

deve nuovamente raggiungere la velocità di 80 km/h. Si parte inoltre dal presupposto che i macchinisti viaggino sempre alla velocità massima consentita, che ignorino i segnali di avvertimento e, rispettivamente, che non li sappiano interpretare. Il rispar-

«Dipende ovviamente da cosa si intende per rilevanti ai fini della sicurezza.»

mio totale previsto per il 2013 si aggira pertanto intorno ai 110 GWh/anno.

All'inizio del 2016 è stata presentata un'analisi effettuata nel 2015: **Mobilità a basso consumo energetico – ADL: (...)** Nel 2015, le centrali d'esercizio hanno trasmesso circa 525 000 raccomandazioni ADL. Grazie a un nuovo stile di guida da parte dei macchinisti si è potuto conseguire un risparmio energetico pari a oltre 42 GWh. (...)

Nel 2015 il sistema ADL ha gestito il 16% dei treni e il nuovo «calcolo» medio era di 80 kWh per ogni raccomandazione ADL (42 GWh diviso per 525 000 raccomandazioni ADL). Se calcolata sull'obiettivo dichiarato del 20% di tutti i treni, questa stima salirebbe a 52.

Sempre nel mese di gennaio 2016, è arrivato il seguente annuncio: **Watt d'Or 2016: conferito alle FFS per il loro «sistema di guida adattiva»:** (...) Il sistema trasmette ai macchinisti delle raccomandazioni di marcia che consentono di evitare delle frenate impreviste davanti ai segnali di fermata. I treni circolano in maniera più scorrevole, più efficiente sotto il profilo energetico e più rispettoso dei materiali. Grazie all'ADL, le FFS risparmiano 72 gigawattora all'anno. (...)

In soli pochi giorni, il risparmio stimato è aumentato di ben 30 miliardi di wattora (sic!). È evidente che non esistono dei calcoli vincolanti. Le cifre non sono altro che

delle stime alquanto ottimizzate, in quanto si parte dalla convinzione errata che senza l'ADL il macchinista si comporterebbe come un robot in versione beta e non adotterebbe una guida lungimirante (e, quindi, frenata Vmax-frenata Vmax...). Ai fini di un'accettazione interna ed esterna, è comprensibile che si vogliano ottimizzare le cifre, anche se, sotto il profilo energetico, mancano di ogni logica.

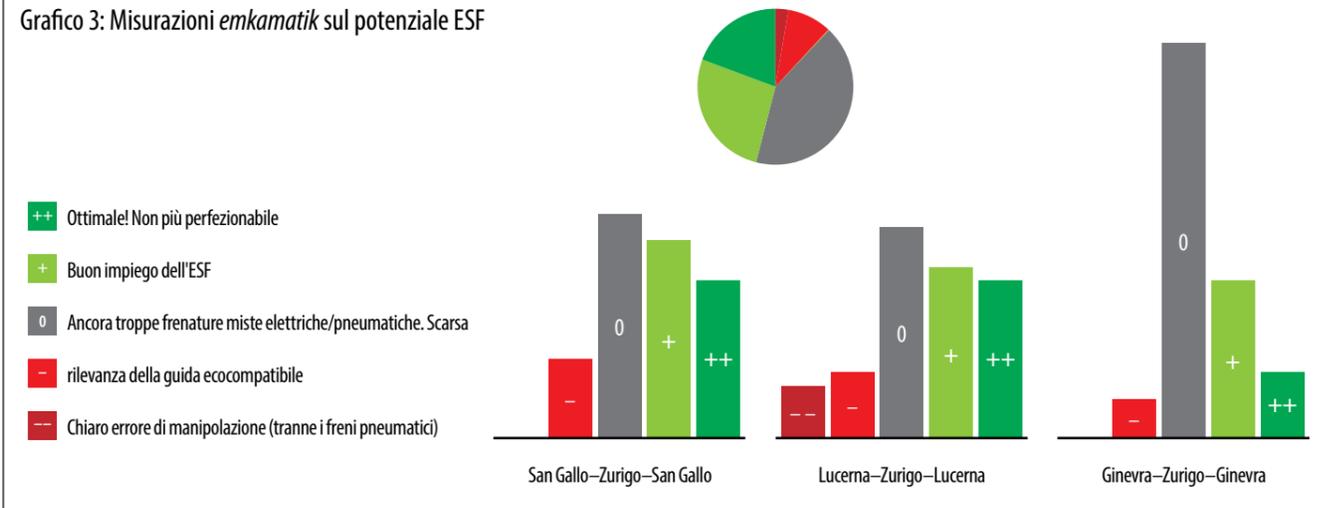
La discrepanza tra i costi e i benefici del progetto ADL è impressionante. Se ne è parlato in toni entusiastici anche nel prospetto «ZF Operating». Pare che nel 2015 l'ADL abbia permesso di risparmiare circa 5 milioni di franchi (con 42 GWh). Questo importo va ovviamente inteso come utile lordo; nel calcolo non rientrano infatti i costi relativi alla gestione annuale del progetto e del personale.

Misurazioni emkamatik

Nel 2009, la ditta emkamatik ha analizzato il consumo di energia elettrica delle tratte Zurigo-Ginevra, San Gallo, Basilea, Coira e Lucerna. Le misurazioni sono state effettuate in condizioni normali di esercizio e non hanno potuto trovare conferma presso i macchinisti.

Dopo aver effettuato le misurazioni su oltre 200 treni si è giunti alla conclusione che, sul piano energetico, l'ESF comporta un enorme potenziale di risparmio. Per i treni tra Lucerna e Zurigo, i valori misurati variano da 615 kWh e 842 kWh, da cui risulta un potenziale di risparmio fino al 37%; tra Losanna e Berna, del 14% (141 kWh) e da Zurigo a San Gallo del 17% (220 kWh). Si è constatato che per oltre la metà dei macchinisti vi è ancora un potenziale di ottimizzazione del consumo energetico (grafico 3). Ammesso che l'impiego regolare dell'ESF permetta di risparmiare giornalmente solo 50 kWh per singolo treno, sfruttando questo potenziale totalizze-

Grafico 3: Misurazioni emkamatik sul potenziale ESF



remmo un valore di ben 164 GWh/anno (50 kWh × 9000 treni/giorno × 365 giorni). Anche se dimezzassimo questo risultato, dato che quasi il 50% dei macchinisti già oggi utilizza l'ESF in modo ottimale, si otterrebbe comunque una cifra non indifferente.

Formazione ESF

È tuttavia un dato di fatto che il numero dei macchinisti che usano regolarmente l'ESF è sempre più in calo. La causa va



ricercata nei nuovi veicoli moderni, in quanto l'impiego del Tempomat non presuppone più delle specifiche conoscenze topografiche. Una volta i fuochisti che lavoravano sulle vecchie locomotive sprovviste di Tempomat e che non avevano delle solide conoscenze del territorio erano sottoposti ad uno stress enorme in cabina, in quanto si dovevano prevedere delle continue correzioni. Nonostante il consumo di energia non fosse necessariamente una priorità, a quei tempi l'ESF era una cosa ovvia. Spesso capitava che i macchinisti più esperti addirittura sfidassero i fuochisti: il

fuochista doveva per esempio riuscire a ridurre la velocità di dieci volte su una tratta (se il macchinista non attiva la trazione o i freni per circa 1,6 km, dalla locomotiva parte un segnale acustico intermittente). La puntualità era naturalmente una condizione essenziale.

Per conoscere realmente la topografia, oggi giorno la formazione – soprattutto nell'ambito di Traffico viaggiatori – è troppo breve. Durante la formazione teorica ovviamente si parla di conduzione ESF e magari una volta viene anche mostrata al simulatore, ma questo non può bastare. Al giorno d'oggi, agli aspiranti macchinisti viene insegnato ad andare a tutta velocità. È questo infatti, e nient'altro, che si esamina durante la corsa finale di prova. Di per sé questo non è sbagliato, in quanto la puntualità e una guida sicura a pieno carico sono dei criteri importanti ai fini della valutazione. Questo però induce gli aspiranti macchinisti a concentrarsi unicamente sui requisiti previsti dall'esame; in fin dei conti si vuole concludere con successo la formazione. ESF è uno stile di guida completamente differente che, sotto la pressione dei tempi ristretti di formazione, non si può imparare in parallelo. I macchinisti preposti alla formazione sarebbero ben contenti di trasmettere delle basi più approfondite sull'ESF, ma purtroppo anche loro sono sotto pressione. La formazione è semplicemente troppo breve per sfruttare al meglio questo potenziale.

Quando oggi, per fare pratica, gli aspiranti macchinisti accompagnano i macchinisti nei loro turni, ci si rende conto che usano di continuo il Tempomat anche per la minima variazione di velocità e che viaggiano sempre a tutta velocità. Non conoscendo la reale situazione dell'esercizio, non è raro che il treno finisca per arrestarsi perché determinati punti operativi vengono raggiunti troppo presto.

L'ESF non è però utile unicamente sotto il profilo energetico. È soprattutto nell'ambito del Traffico regionale che consente di ridurre notevolmente gli interventi in cabina e di rendere il lavoro del macchinista meno stressante e più sicuro.

Un aspirante macchinista che guida correttamente in base al programma d'esame, anche nel settore della S-Bahn di Zurigo compie il doppio, se non il triplo delle azioni (Tempomat, accelerazione o frenata) di un macchinista che adotta la guida ESF. Questo stile di guida senza stress presuppone però delle solide conoscenze della topografia, delle riserve di tempo di un determinato treno e della situazione del traffico davanti e dietro il proprio treno.

Nel grafico 4 vengono illustrati gli effetti dei diversi stili di guida. Tra Lucerna ed Ebikon bisogna circolare a tutto regime per non bloccare il treno d'incrocio sulla tratta a binario semplice nei pressi del Rotsee. Tra Ebikon e Zugo c'è una larga riserva di tempo che con l'ESF può produr-

re un risparmio energetico sensibilmente maggiore rispetto all'ADL-ECO. Anche tra Zugo e Zurigo sono moltissimi gli interventi che si potrebbero evitare se si sa dove disinserire la trazione e come sfruttare al meglio le particolarità topografiche. Sorprende il fatto che non si investa più tempo nella formazione ESF. Sul piano della sicurezza, questo sarebbe un elemento molto positivo per i neo macchinisti, mentre per le FFS questo investimento si tradurrebbe rapidamente in un risparmio di energia elettrica.

La reale accettazione da parte dei macchinisti dipende unicamente dalla qualità delle informazioni trasmesse dall'ADL. Se il risparmio energetico dovesse continuare ad essere l'elemento chiave, allora gli ingegneri IT dovranno rivedere tutta la questione. Qualora l'ottimizzazione della circolazione dei treni e la concentrazione o l'alleggerimento del traffico ferroviario dovessero venire in primo piano per i disponenti, l'ADL sarà destinato a perdere vieppiù di rilevanza per i macchinisti: nell'ambito della divisione viaggiatori più rapidamente che per Cargo. Il sistema ADL ha senz'altro un grande potenziale, ma anche dei limiti ben precisi. Nella maggior parte dei casi, è meglio trasmettere le informazioni più complesse via radio. L'ADL, per esempio, come potrebbe codificare il seguente messaggio del capomovimento al macchinista? «A X c'è ancora una S-Bahn con un guasto alle porte. Perdo 2 minuti fino a X, lì facciamo una banana (sorpasso); se vedi il segnale d'entrata di X su via libera, devi viaggiare di nuovo a velocità massima, dietro di te c'è ancora un altro direttissimo che altrimenti resta bloccato.»

Il macchinista è in grado di trarre il massimo da una simile informazione, sia per quanto concerne il flusso dei treni che il risparmio di energia elettrica. Con un messaggio in codice dell'ADL «Conflitto treno precedente, Vopt 40 km/h fino a X; [icona] inserimento manuale tempo, [icona] guasto alle porte» non risparmia né energia né tempo.

In sintesi

Nell'ambito del potenziale complessivo dell'esercizio, l'ADL riveste solo una scarsa rilevanza sul piano del risparmio energetico.

Se le FFS vogliono realmente risparmiare energia, la soluzione consiste in una combinazione dei vari potenziali, ossia una formazione adeguata in materia di ESF, una comunicazione verbale in caso di situazioni complesse da parte del capomovimento o del disponente e una conduzione semplificata grazie ad un nuovo tipo di ADL in grado di trasmettere le informazioni principali e non delle raccomandazioni di marcia che possono nuocere alla sicurezza.

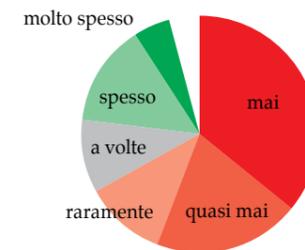
Sondaggio del 2016 sull'ADL tra gli utenti

A giugno di quest'anno è stato effettuato un sondaggio che, per la prima volta, fornisce dei validi dati empirici circa il livello di accettazione dell'ADL. *Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale*

Le statistiche sono un valido strumento di marketing, ma bisogna saperle leggere e capire. Spesso, infatti, le cose sono molto diverse da come sembrano. Per questo motivo, qui di seguito vogliamo analizzare criticamente qualche risultato. Partiamo subito dall'introduzione: «La sfida principale è rappresentata dalla fiducia, dalla comprensione e dalle aspettative, rispettivamente dalla mancanza di conoscenze di base circa il funzionamento dell'ADL.»

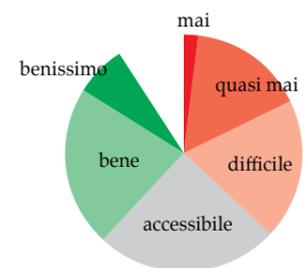
La priorità chiaramente viene data alla comunicazione. Stando a quanto sopra, i risultati negativi del progetto sono in parte dovuti alle false aspettative e alla mancanza di comprensione da parte dei macchinisti. E se invece fosse proprio l'esatto contrario, e cioè che proprio i macchinisti che capiscono il sistema non intendono utilizzarlo perché produce uno spreco di energia? Qui di seguito alcune domande:

Domanda: Se non capisce una raccomandazione di marcia ADL, sfrutta la possibilità di chiedere chiarimenti al disponente?



Il macchinista quando deve chiedere delucidazioni al disponente? Si deve lasciar distrarre durante la corsa? Chi deve contattare al termine della corsa e per quale motivo?

Domanda: Con l'ESF è possibile raggiungere la prima velocità prescritta dopo massimo 1000 metri?



«...raggiungere con l'ESF» vuol dire attivare il freno elettrico, ciò che significa la perdita di almeno il 50% dell'energia cinetica. Il proseguimento della corsa a una velocità fissa comporta un forte consumo di energia. Qui

si suggerisce erroneamente che, così com'è concepito, l'ADL è compatibile con l'ESF.

Quante raccomandazioni di marcia (RM) ADL riceve in media per ogni singolo turno (ottimizzazioni complete e non singole raccomandazioni di velocità)? In media, come valuta il numero di raccomandazioni ADL per singolo turno?

RM	troppo poco	giusto	eccessivo
0-2	49%	41%	9%
3-6	10%	43%	47%
7-9	3%	17%	80%
9+	2%	9%	89%

Negli ultimi 40 giorni lavorativi, in totale ho effettuato quattro corse con l'ADL, più una raccomandazione HOT. 40 turni significa percorrere circa 10.000 km. Con circa 4 treni per turno, in media questo fa 0,1 raccomandazioni per turno.

Se il sistema funzionasse, dovrei fare una crocetta su «troppo poco». Dal momento però che quattro volte su quattro non ha funzionato (due volte fermata nonostante la guida adattiva; una volta ADL-Cancel in fase di frenatura e una volta dei continui cambiamenti di velocità con un forte dispendio energetico), anche queste poche indicazioni dell'ADL hanno rappresentato per me un'inutile fonte di distrazione. Dove devo mettere allora la crocetta? E come si deve interpretare «troppo poco / eccessivo»?

Conclusioni principali:

5. I macchinisti non capiscono il funzionamento dell'ADL.

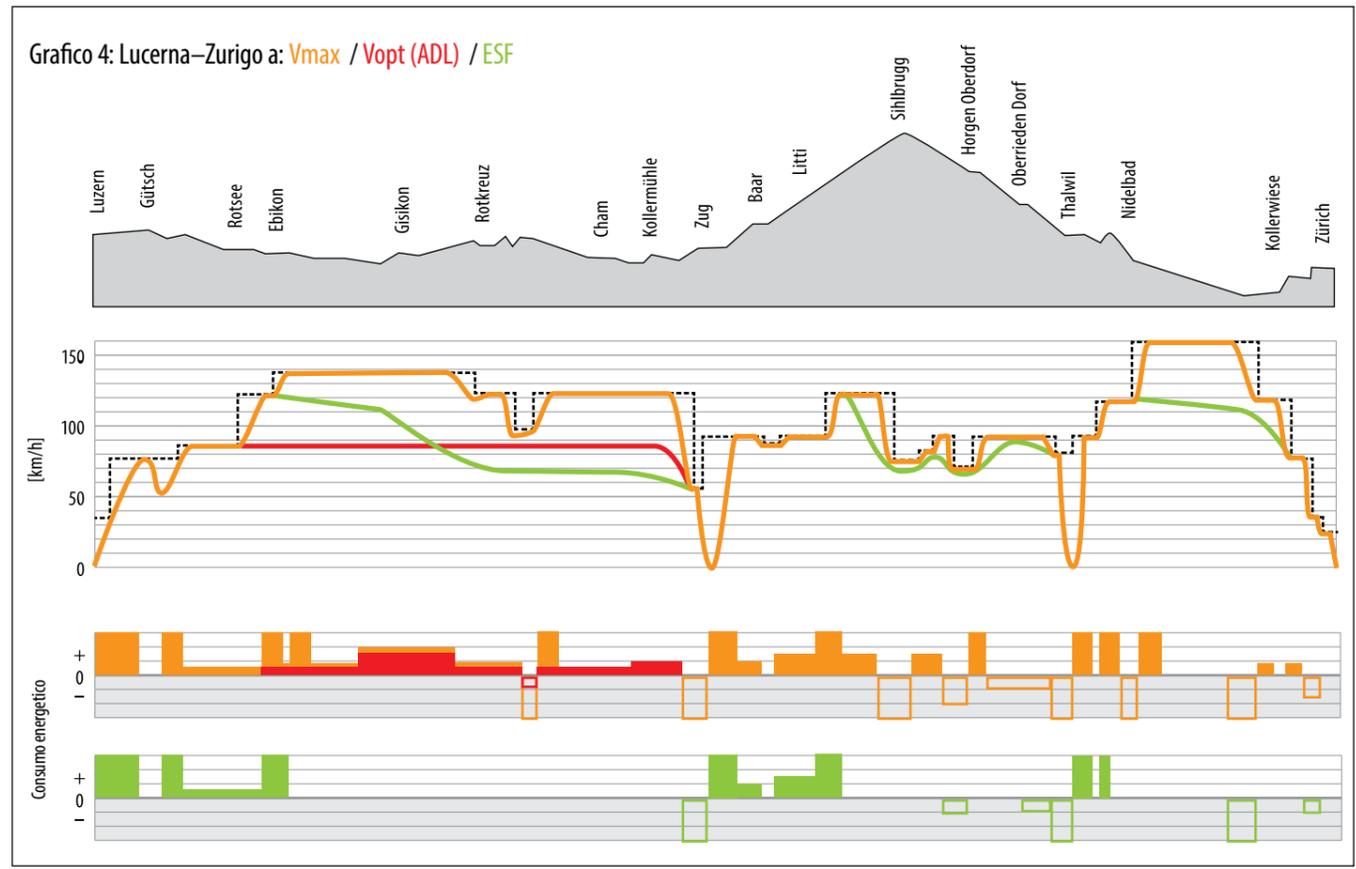
I diretti responsabili non capiscono cosa sia la guida ecocompatibile; questo è il problema.

6. Non capiamo/accettiamo il funzionamento e l'utilità dell'ADL-ECO.

Capiamo l'importanza dell'ADL-ECO, ma non lo accettiamo.

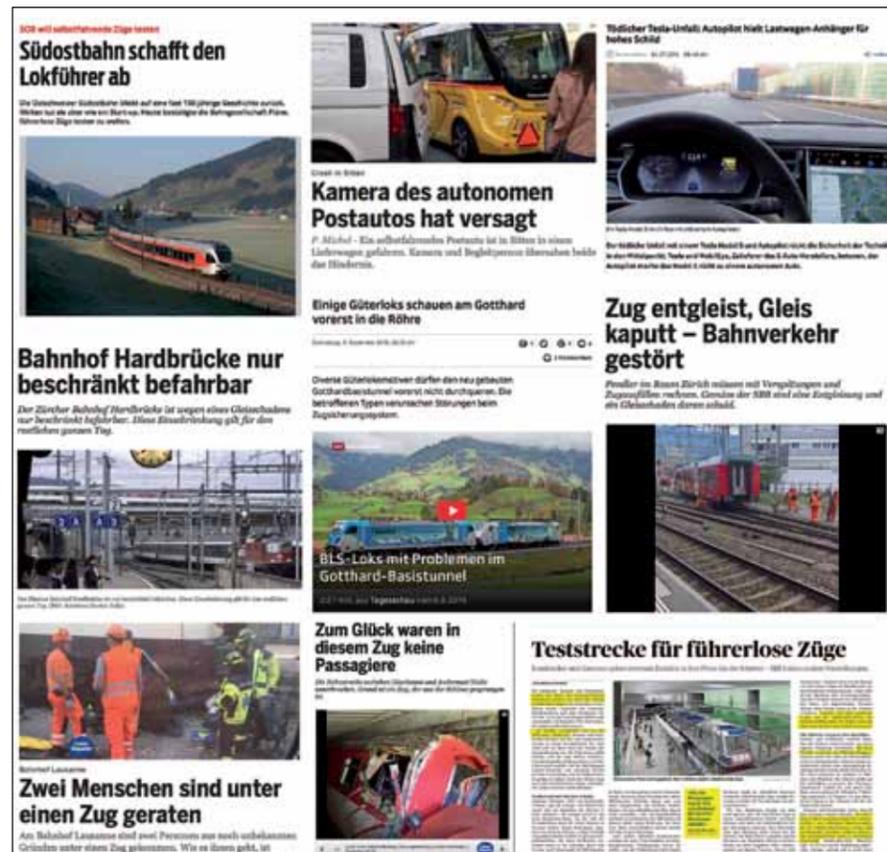
11. I macchinisti con meno esperienza di lavoro apprezzano maggiormente la guida adattiva rispetto a chi ha più esperienza (>20 anni).

Giusta analisi, vedi l'articolo a sinistra, capitolo: Formazione ESF. I macchinisti con più anzianità di servizio hanno debitamente approfondito la guida ESF, quindi sono in grado di valutare meglio l'utilità dell'ADL. La comoda interpretazione secondo cui i macchinisti con maggiore anzianità hanno più difficoltà con le nuove tecnologie, non è nient'altro che un'argomentazione sbagliata e semplicistica.



Treni senza macchinisti per le ferrovie a scartamento normale

L'annuncio mediatico di Thomas Küchler, CEO delle FFS, circa un probabile futuro nel quale i treni circoleranno senza macchinisti, ha sollevato un grande polverone. *Hubert Giger, presidente VSLF*



Sono numerosi gli esperti ferroviari che sono intervenuti per commentare l'eventualità di un futuro con i treni automatici. Anche l'InnoTrans che ha avuto luogo a Berlino nello stesso periodo, ha ulteriormente contribuito a far ribollire il sangue: Finalmente siamo degli specialisti ferroviari! Grazie ai binari di ultima generazione e al sistema di sensori già presenti sulla rete, sembrerebbe che il passo sia solo una questione di tempo. Una simile fiducia nel futuro la si trova raramente. Non voglio dilungarmi sugli aspetti tecnici dei veicoli

completamente automatizzati; a momento debito esamineremo volentieri le proposte e i parametri per un'eventuale fase sperimentale, ma soltanto una volta che tutte le responsabilità e competenze saranno state chiarite con l'UFT. Molto più interessanti erano invece le diverse affermazioni di Thomas Küchler e la relazione tra di esse:

- La gestione automatizzata dei treni deve contribuire a contrastare la mancanza di macchinisti.

- L'attività del macchinista è sempre più impegnativa, motivo per cui è sempre più difficile trovare del personale qualificato.
- Sui treni completamente automatizzati è comunque presente un macchinista, ma il treno si guida da solo.
- Questo consente di impiegare i macchinisti con un livello più basso.
- Grazie ai treni automatici, si ha un aumento della capacità delle linee dal momento che la gestione è più precisa che non con i macchinisti.

Sulla base di quanto sopra, si può evincere che per le ferrovie il problema non consiste tanto nel salario dei macchinisti, quanto piuttosto nei requisiti sempre più alti e, di conseguenza, nel mercato del lavoro. Questo ci conferma che, dati i requisiti sempre più alti posti ai macchinisti, una retribuzione più alta è assolutamente realistica e giustificata.

Possiamo senz'altro confermare che con l'introduzione dei diversi sistemi ETCS-Level-2 in Svizzera, sia i requisiti necessari che tutto il processo di formazione sono sensibilmente cambiati. Anche l'imminente introduzione dell'ETCS Level 1 Ls comporta nuove prescrizioni e nuove istruzioni. Thomas Küchler e tutti gli altri esperti futurologi una cosa l'hanno però ottenuta: La professione del macchinista all'esterno viene percepita come un'attività che ben presto non ci sarà più. Già il giorno stesso dei comunicati stampa, ho ricevuto una telefonata da parte di due macchinisti che mi chiedevano consiglio e volevano sapere se non avrebbero dovuto interrompere immediatamente la formazione visto che questa professione non ha più un futuro. Ai giovani che desiderano svolgere l'attività di macchinista - e, in futuro, avremo ancora bisogno di tanti bravi colleghi - raccomandiamo di dare delle priorità.



Rischio per la sicurezza: «Il treno è partito mentre i passeggeri stavano salendo»

Stando alla rivista «K-Tipp» del 5 ottobre 2016, si sono già verificate diverse situazioni in cui i treni sono partiti nonostante le porte esterne fossero ancora aperte. *Hubert Giger, presidente VSLF*

«K-Tipp» 16/2016 del 5 ottobre 2016, aggiornato il 10 ottobre 2016; di Markus Fehlmann, redattore K-Tipp: **Assenza di dispositivi d'impedimento alla partenza e rischi per i nostri passeggeri.**
<https://www.ktipp.ch/artikel/d/beim-einsteigen-fuhr-der-zug-los/>

Interessate erano le carrozze EW-III in quanto non dispongono di tali dispositivi d'impedimento, per cui la partenza del treno con le porte aperte è senz'altro possibile. Anche nell'ambito del traffico a lunga distanza delle FFS ci sono ancora diversi treni sprovvisti di tale dispositivo automatico, come per esempio gli ICN e gli IC2000.

Il giornale «K-Tipp» ha constatato che i treni sprovvisti di dispositivi d'impedimento alla partenza transitano con la benedizione dell'Ufficio federale dei trasporti UFT. L'UFT ritiene che spetti alle compagnie ferroviarie valutare il livello di sicurezza dei propri veicoli e introdurre i necessari miglioramenti.

Parallelismi con il caso di Wimmis dell'autunno 2013

Giovedì 4 giugno 2009, a Wimmis BE si è verificato un incidente con un treno della BLS che ha coinvolto una persona. Al momento della partenza del treno, una donna è infatti rimasta incastrata mentre scendeva ed è stata trascinata per alcuni metri. La donna

ha subito diverse ferite. La porta si trovava all'esterno dell'area del marciapiede.

Informazioni: www.vslf.com/760.html

Già in quell'occasione, il VSLF aveva criticato sia pubblicamente che in tribunale il fatto che il dispositivo d'impedimento alla partenza dei veicoli del tipo RABe 535 «Lötschberger», espressamente concepito per aumentare la sicurezza in caso di porte aperte, fosse disinserito, ciò che, dal nostro punto di vista, è in netto contrasto con le disposizioni esecutive all'ordinanza sulle ferrovie (Oferr). Questi dispositivi sono presenti già da diversi anni sui veicoli S-Bahn e Interregio della FFS SA e consentono di evitare simili incidenti.

Contrariamente ai casi riportati da «K-Tipp» in cui si parla di veicoli SENZA dispositivo d'impedimento alla partenza, nel caso di Wimmis si tratta invece di veicoli «Lötschberger» CON il dispositivo integrato, ma disattivato da parte dell'azienda. Qui si tratta pertanto di dispositivi di sicurezza che sono stati volutamente disattivati, ciò che evidentemente viene tollerato dall'UFT.

I rischi supplementari per la sicurezza sono poi i macchinisti che se li devono assumere, con il pericolo di fare qualcosa di sbagliato e di penalizzare i passeggeri.

Responsabilità

Le disposizioni esecutive all'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr) sono emanate dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Con grande probabilità non sono state elaborate dal DATEC, bensì dagli «specialisti» dei rispettivi dipartimenti federali.

L'allestimento e il controllo delle DE-Oferr sono indubbiamente di competenza dell'UFT che, tuttavia, demanda ufficialmente tale responsabilità alle imprese di trasporti ferroviari (ITF). In questo modo, le ferrovie non solo sono responsabili per la sicurezza, ma anche per il mandato di risparmio dei proprietari e degli azionisti. Questi obiettivi diametralmente opposti sono a dir poco eclatanti. Un classico caso che dovrebbe spingere un'autorità di vigilanza ad attivarsi e a fissare dei chiari limiti.

Chi, al termine di questa serie di passaggi di responsabilità, non si può sottrarre al proprio dovere e ai rischi nell'ambito dei trasporti ferroviari, in definitiva è solo il macchinista. Il dispositivo d'impedimento

alla partenza è infatti stato concepito proprio per tutelare i macchinisti e, pertanto, conformemente alle DE-Oferr, dovrebbe essere sempre attivato.

Noi macchinisti dobbiamo ugualmente essere orgogliosi del lavoro che svolgiamo giorno dopo giorno.

Dispositivo d'impedimento alla partenza dei veicoli:

Conformemente alle disposizioni esecutive all'ordinanza sulle ferrovie (Oferr), art. 66.2, comma 2, se necessario dal punto di vista operativo, bisogna prevedere dei mezzi tecnici onde evitare che il treno possa partire con le porte aperte e la spia di controllo accesa.

Questo dispositivo è presente sia per le RABe 535 «Lötschberger», sia per tutti i nuovi veicoli dei treni non accompagnati. Al momento dell'incidente della RABe 535 «Lötschberger», questo dispositivo era però stato disattivato dalla BLS SA.

[Allegato 2: DE-Oferr]

Il VSLF ha chiesto all'UFT se, conformemente alle disposizioni esecutive all'ordinanza sulle ferrovie, per i veicoli nuovi di fabbrica (2008) della S-Bahn di Berna impiegati come RegioExpress, con delle banchine con una visibilità minima presso la stazione di Berna e con dei treni che possono arrivare ad una lunghezza di 248 metri, dal punto di vista operativo non si debba prescrivere l'uso di un dispositivo d'impedimento alla partenza, peraltro già esistente. L'UFT ha demandato la responsabilità di questa decisione alle compagnie ferroviarie.

[Allegato 3: Lettere VSLF / UFT]

Si tratta di dispositivi di sicurezza che tutelano il macchinista da eventuali errori. Nell'odierno traffico ferroviario sono essenziali in caso di partenza automatica da parte del personale di locomotiva.

I dispositivi d'impedimento alla partenza sono presenti già da diversi anni sui veicoli S-Bahn e RegioExpress della FFS SA.

Dati i frequenti guasti alle porte dei veicoli RABe 535 «Lötschberger» e RABe 525 NINA, la BLS SA ha ritenuto più vantaggioso disattivare il dispositivo d'impedimento alla partenza. La questione dei guasti alle porte viene trattata nel capitolo Notifiche dei macchinisti BLS.

Barbabetole silenziose

Équipe tecnica del VSLF

Barbabetole da zucchero silenziose

Ultimamente anche gli Eaos di FFS Cargo sono stati insonorizzati. Infatti, degli interi convogli di vagoni Eaos carichi di barbabetole da zucchero ultimamente attraversano a tutta velocità le stazioni e praticamente non si sente nulla. Un altro punto a favore della ferrovia che, purtroppo, viene ascoltata troppo poco.



Istruzione RABe 511

Urs Zwissig e Hubert Giger

Quest'estate abbiamo preso parte al corso d'istruzione sui veicoli della S-Bahn e sui veicoli a lunga distanza RABe 511 della Stadler AG, per il quale sono stati assegnati due giorni di lavoro.

Il corso è stato molto interessante e il tempo che ci è stato messo a disposizione ci ha permesso di familiarizzarci con questo nuovo tipo di veicolo. Davvero esemplare.

Tratti di rallentamento

Équipe tecnica del VSLF

Segnalazione dei tratti di rallentamento

I tratti di rallentamento segnalati in modo scorretto vanno debitamente notificati al capomovimento mediante una comunicazione ESQ.

Poiché gli esperti d'esame PEX hanno la competenza di predisporre delle modifiche ai tratti di rallentamento direttamente presso Infrastruttura, in caso di rettifiche ci si può rivolgere anche al PEX.

Ampliamento dell'ALE

Comitato del VSLF

In occasione della riunione del Consiglio direttivo dei Sindacati autonomi europei

dei macchinisti di locomotiva (ALE) che ha avuto luogo l'8 ottobre 2016 nella città italiana di Salerno, si è deciso all'unanimità di accogliere come nuovo membro dell'ALE il sindacato dei ferrovieri danesi Dansk Jernbaneforbund (DJF). Diamo ai nostri colleghi danesi un caloroso benvenuto nell'ALE.

Attualmente fanno parte dell'ALE i sindacati dei macchinisti di 17 paesi europei.



Comunicazione

Équipe tecnica del VSLF

L'onestà e la trasparenza sono indubbiamente dei nobili valori. A volte, però, sarebbe meglio mettere dei limiti alla fantasia di certe persone...



Dall'archivio

Équipe tecnica del VSLF

Precisazioni sull'offerta 2012 Traffico regionale FFS: Comunicato di FFS Traffico viaggiatori ai committenti del Traffico regionale FFS

In questo rapporto di otto pagine, il personale di locomotiva viene riportato già nella seconda pagina, prima ancora dei costi di manutenzione, dei costi fissi per i veicoli e dei costi per l'accesso alle linee ferroviarie.

Il fatto che si riconosca l'importanza di una maggiore conduzione e assistenza e non di una maggiore sollecitazione del personale, con le conseguenti assenze sul posto di lavoro, è apprezzabile.



Salez

Équipe tecnica del VSLF

Presenza di spirito durante il servizio

Il macchinista del convoglio della Südostbahn dove il 13 agosto è stato appiccato un fuoco con il fermento di alcuni passeggeri, ha dimostrato grande presenza di spirito proseguendo la corsa fino alla stazione di Salez (SG). Ha perfino parcheggiato il treno nei pressi del marciapiede in modo tale che l'eventuale incendio di un vagone non potesse estendersi alla stazione.

Dei bravi collaboratori capaci di prendere delle decisioni e di assumersene la responsabilità sono un enorme capitale per una compagnia ferroviaria.

Il comportamento esemplare del macchinista è stato citato anche nella pagina Internet del Consorzio delle emittenti di radiodiffusione pubblica della Repubblica Federale Tedesca ARD.

<http://www.fm1today.ch/der-angreifer-von-salez-sg-ist-tot/270436>

<http://www.tagesschau.de/ausland/an-griff-zug-schweiz-105.html>



La quotidianità ferroviaria

Guido Schmidiger

Una notizia edificante dalla quotidianità ferroviaria

Assunto a livello temporaneo presso FFS Cargo National, di recente ero attivo presso FFS Cargo International e mi trovavo alla guida di un treno della DB Cargo, o Schenker, o come adesso si chiamano, con

due BoBos di FFS Cargo National, una con e l'altra senza ETCS, in direzione di Basilea FFS RB. In base all'ordine ricevuto, dovevo stazionare la locomotiva senza ETCS sul binario F22 e quella con l'ETCS sul binario G53. All'entrata nel binario F22 un collega si stava preparando a guidare un treno di FFS Cargo National. Un 42xxx che, stando allo schema del numero, era un treno merci internazionale del Traffico combinato. Poi le cose si sono complicate. Il mio collega poteva utilizzare subito la locomotiva che dovevo stazionare? Dopo tre telefonate e un po' di musicchetta mentre aspettavo, finalmente la decisione: sì, può.

Altre domande?

Consentitemi una piccola osservazione. La ruota è rotonda e lo scartamento del binario è di 1435 mm.

Raccordo ferroviario

Équipe tecnica del VSLF

Raccordo ferroviario come collegamento alla rete

Con l'inizio dei lavori per il districamento del traffico nei pressi di Berna Wylerfeld, il Wylerpark, dove ha la propria sede la divisione FFS Traffico viaggiatori, ha perso il suo raccordo ferroviario.

Non resta che sperare che questo non stia a significare ben altro e che non si perda ancora di più il collegamento con il reale esercizio ferroviario.

Wankdorf

Équipe tecnica del VSLF

Wankdorf è una fermata e non una stazione. Una velocità di stazione non è pertanto possibile. L'acquisizione delle conoscenze in ambito ferroviario è molto complessa (comunicato in vari locali dei macchinisti).



Dobbiamo spingerci fino ai limiti del possibile?

Costiamo troppo. Tutti noi. Bene o male, è così. Non importa se siamo dei medici, degli insegnanti, dei tassisti, dei turnisti o, per l'appunto, dei macchinisti. Il fatto stesso di essere dei lavoratori dipendenti fa sì che tutti rappresentiamo un fattore di costo. Markus Leutwyler



Ecco perché è difficile non cedere alla forte tentazione di risparmiare in quest'ambito. Questo lo si osserva già a livello salariale. Se i giovani macchinisti non conoscono altro, non c'è bisogno di pagare un salario più alto. Questa è una logica che mi è già capitato di sentire più volte. Una sensazione sgradevole viene solo dopo aver fatto un confronto con altri salariati. È come quando si beve troppo poco perché si è abituati così. O il fatto di dormire troppo poco, perché magari si è stati abituati così sin da piccoli. Nessun problema allora? Non necessariamente. La grave penuria di personale con cui le FFS si devono confrontare di continuo, è essenzialmente dovuta a un vero e proprio esodo di massa dei macchinisti più giovani. La causa principale di questa fuga di personale sono i salari troppo bassi. Nel frattempo i salari sono stati portati a un livello accettabile.

La cosiddetta «pressione al risparmio» però resta. Adesso siamo tutti semplicemente troppo cari e quindi il giro di vite bisogna farlo da qualche altra parte. Dal nuovo cambio orario sono molti i turni a essere stati intensificati. Dopo più di un'ora a bordo della S-Bahn, a Ziegelbrücke, per esempio, a volte un macchinista ha solo quattro minuti a disposizione per effettuare l'inversione della S2, a cui fa seguito una corsa S-Bahn di 1 h 20, una breve inversione, una corsa fino a Meilen e poi di nuovo a Zurigo. Facciamo inoltre regolarmente dei turni molto lunghi che possono durare anche più di 630 minuti.

Questo non è illegale. «Lo possiamo fare», ecco quello che spesso e volentieri ci sentiamo dire. In linea di massima, le leggi lasciano spazio ad un'ampia interpretazione. Le limitazioni da parte dello stato non devono pregiudicare il libero esercizio dell'azienda.

In teoria, sarebbe permesso mettersi a tagliare l'erba di casa alle 7 del mattino, esercitarsi al clarinetto dalle 8 alle 12, per poi rinnovare il bagno con lo scalpello dalle 13 alle 20. Sì, questo sarebbe possibile. Se sia logico comportarsi in questo modo è tutta un'altra questione.

Mi chiedo realmente quanto sia sensato spremere a oltranza i macchinisti. Questo ha delle conseguenze che, magari, non si possono vedere dall'oggi al domani. Del resto, anche un vicino di casa arrabbiato non si fa vedere subito. Gli effetti si insinuano lentamente ma inesorabilmente nel sistema. Mi sono accorto che la «visita al WC» è scivolata al secondo posto tra le cause dei ritardi (notifiche ErZu). Una volta queste normali esigenze potevano tranquillamente essere soddisfatte durante i tempi d'inversione. Oggi il solo fatto di andare in bagno significa invece far partire in ritardo il treno. Il prezzo potrebbe però essere ben più alto. Chi non è capace di corazzarsi al meglio contro queste pressioni ha grosse probabilità di essere soggetto a stress che, a sua volta, è all'origine di malattie e insofferenze. Presto ci sarà il sondaggio del personale 2016 e così si potrà tastare nuovamente il polso. Da cosa dipende?

La cosa si fa inaccettabile quando la pressione aumenta ad un punto tale da non poter più svolgere il proprio lavoro in modo curato e corretto. Siamo arrivati a questo punto? Nessuno lo sa. Quando poi si verifica un incidente la costernazione è sempre grande. Nel corso delle successive analisi una qualche irregolarità viene comunque sempre alla luce. Ma è troppo tardi. Come detto prima, costiamo tutti troppo. Perché nessuno mette in discussione questo dogma? La qualità ha il suo prezzo. Chi non è disposto a pagarlo, deve rinunciare al prodotto. Perché non ci possiamo permettere le cose fatte a metà.

Rapporto d'inchiesta sull'incidente di Rafz ZH

Nel suo rapporto, il SISI formula una serie di raccomandazioni e istruzioni in materia di sicurezza che sono molto importanti e utili. Qui di seguito, un estratto del rapporto con le nostre osservazioni. Non ci resta che aspettare e stare a vedere se alle parole seguiranno i fatti. Non mancheremo di osservare la cosa da vicino. *Équipe tecnica del VSLF*

Rapporto finale del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) sulla collisione laterale del 20 febbraio 2015 a Rafz (ZH) fra un treno della S-Bahn e un Interregio

3.2 Cause

(...) Fra i fattori che hanno contribuito a verificarsi dell'incidente, sia singolarmente che congiuntamente, dall'inchiesta è emerso quanto segue:

- Una situazione eccezionale del traffico dovuta a dei ritardi.
- La diversa intensità luminosa dei segnali che ha contribuito a creare confusione.
- La presenza concomitante di segnalazioni che il personale di locomotiva ha erroneamente ritenuto si riferissero al proprio treno.
- La presenza di condizioni di luminosità sfavorevoli che hanno reso più difficile una corretta attribuzione dei segnali.
- Autoimposizione di tempi ristretti.

Posizione dei segnali

1.7.1.3 Posizione dei segnali in direzione di Sciaffusa

I segnali principali sono collocati sui singoli binari a distanza scaglionata. ... Da una distanza di circa 530 metri, da questa posizione è visibile anche il segnale d'uscita D93 tra i due segnali C4 e C5. I segnali di settore di binario C4 e C5 sono collocati a sinistra del rispettivo binario, mentre il segnale d'uscita D93 è collocato a destra.

1.11.7 Processo relativo alla disposizione dei segnali

(...)Dopo la realizzazione delle installazioni in loco viene effettuato un controllo dei singoli segnali, a cui sono invitate anche tutte le ITF che percorrono maggiormente la tratta in questione. Il collaudo avviene con l'ausilio di checklist e va protocollato. (...)

2.3.2 Influenze esterne nell'interpretazione dei segnali

2.3.2.1 Visibilità dei segnali per la S-Bahn

(...) Guardando verso la direzione di marcia, dal luogo di partenza della S-Bahn si potevano appena intravedere le luci verdi relative al binario 4. L'intensità luminosa del segnale C5, che non si applicava alla S-Bahn, era molto più forte rispetto a quella degli altri segnali luminosi, ciò che aveva richiamato la dapprima momentanea e poi costante attenzione dei due macchinisti. ...

3.1.4 Fattori umani

Il segnale di settore di binario C5 presentava un'intensità luminosa molto maggiore rispetto a quella di tutti gli altri segnali. ...

4.1 Raccomandazioni in materia di sicurezza

4.1.6 Disposizione dei segnali

(...) Per la posa dei segnali si deve tener conto di determinati criteri operativi, quali la frequenza dei treni, la lunghezza utile dei binari, la percorribilità del tracciato, ecc. In primo luogo, la segnaletica deve tener conto delle specifiche esigenze del personale e, in secondo luogo, deve soddisfare le esigenze operative. (...)

4.1.6.2 Raccomandazione in materia di sicurezza no. 102

L'UFT dovrebbe procedere alla verifica del processo per la definizione e il controllo della disposizione dei segnali dei diversi gestori dell'infrastruttura, al fine di stabilire se tutti i segnali soddisfano i requisiti necessari nelle diverse condizioni di visibilità, sia sotto il profilo dell'impatto visivo, della collocazione e della percezione dell'intensità luminosa da parte del personale viaggiante.

Osservazione del VSLF:

A causare la collisione a Rafz è stato un classico caso di scambio dei segnali. Se i segnali non vengono collocati in maniera scaglionata su una stessa linea possono favorire una cattiva interpretazione degli stessi, soprattutto in caso di scarsa illuminazione.

La responsabilità è dell'UFT e di FFS Infrastruttura. È compito delle ITF opporsi a delle installazioni come quella presente a Rafz. Quando un impianto è ormai operativo, anche le notifiche dei macchinisti non servono più a niente.

Personale di locomotiva

1.11.8 Formazione del macchinista

La durata della formazione per diventare macchinisti presso la divisione FFS Traffico viaggiatori è di 46 settimane (incluse le ferie). Questo periodo viene suddiviso in cinque fasi. Tutta la formazione viene pianificata rispettando dei termini ben precisi e prevede un'opera di informazione molto vasta. (...)

2.3.2.3 Collaborazione in cabina

(...) Nel momento in cui il macchinista si era dovuto occupare della messa in servi-

zio dei mezzi di trazione durante la (precedente) formazione, aveva già lavorato in cabina per più di un anno e aveva già dovuto sostenere due esami per comprovare il proprio livello di conoscenze e competenze. In questa fase della sua formazione, il macchinista aveva pertanto più esperienza di quanta ne potesse avere l'aspirante macchinista dopo solo due mesi di pratica. In quella specifica situazione, il macchinista esperto si aspettava dall'aspirante macchinista più esperienza, più conoscenze e più sicurezza di quanto in realtà possedesse. (...)

L'aspirante macchinista non era pronto a partire, ciò che però non aveva comunicato apertamente al macchinista presente in cabina. Al contrario, con l'immediato quietanzamento dei dati del macchinista per il processo di partenza, l'aspirante macchinista aveva involontariamente confermato di essere pronto a partire.

3.1.4 Fattori umani

(...) La comunicazione concernente i segnali e le varie procedure in cabina non è avvenuta in base al principio del reciproco controllo.

I due macchinisti non si sono resi conto di quanto si siano influenzati a vicenda nel pensiero e nel loro operato. (...)

4.1 Raccomandazioni in materia di sicurezza

4.1.1 Collaborazione in cabina

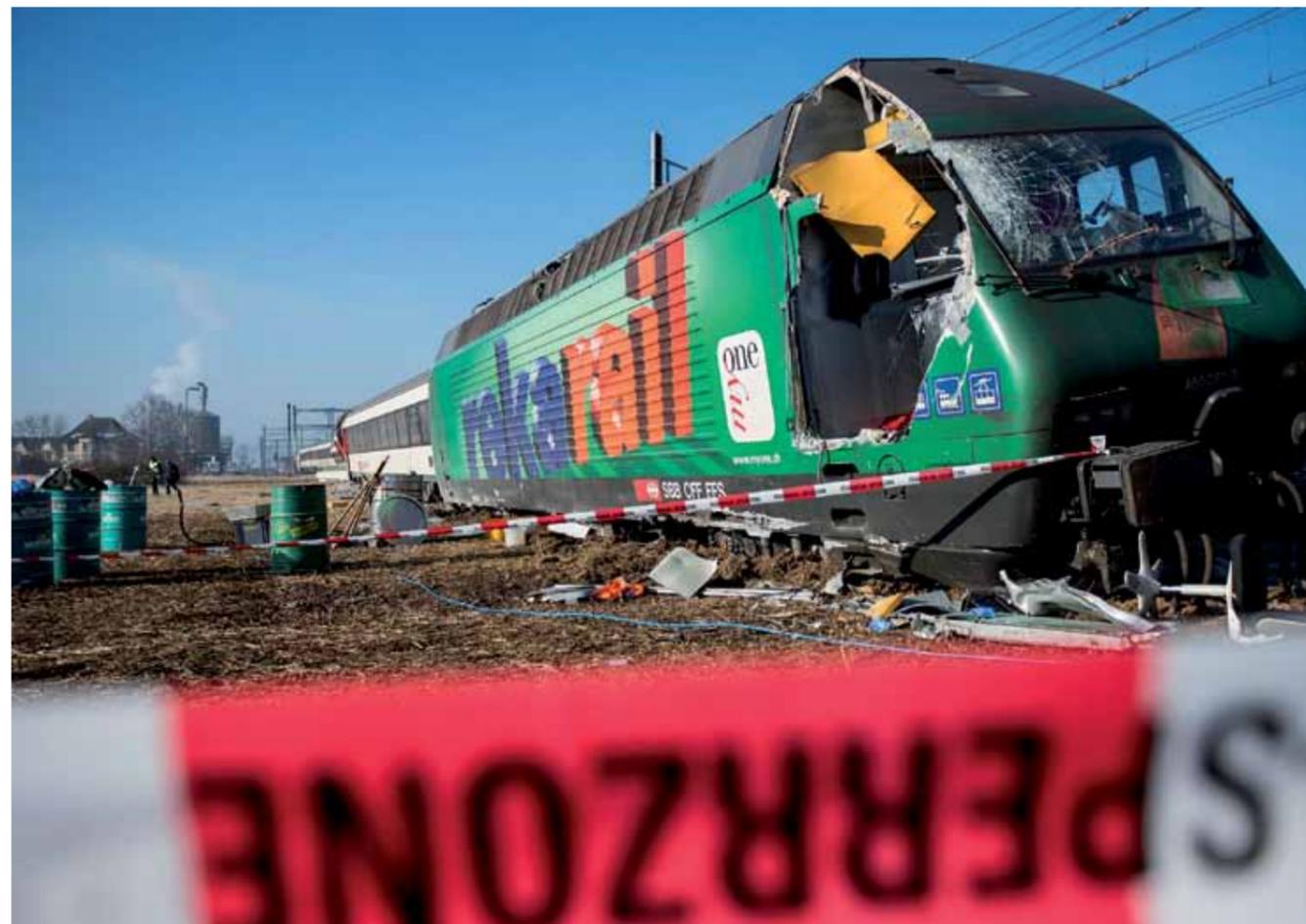
(...) Non tutti i presenti erano pronti a partire. Il SISI ritiene che queste lacune nella collaborazione non riguardino unicamente questo specifico incidente, bensì che si tratti di un problema alquanto diffuso a cui si dovrà ovviare grazie ad una specifica formazione e alla sensibilizzazione di tutte le persone interessate. (...)

4.1.1.2 Raccomandazione in materia di sicurezza no. 97

L'UFT dovrebbe occuparsi maggiormente delle problematiche nell'ambito degli Human Factors e dovrebbe contribuire allo sviluppo di un concetto per la formazione di tutte le parti in causa sulla collaborazione in cabina, in cui si tenga conto di aspetti quali la comunicazione verbale e non-verbale, l'influenza sul piano gerarchico e l'esperienza.

Osservazione del VSLF:

Finché tutte le persone presenti in cabina non sono completamente organizzate e pronte a partire, il treno non si deve assolutamente muovere.



Tempi per la manovra d'inversione

2.2.6 Pianificazione dei tempi d'inversione

L'aspirante macchinista era sotto pressione per via del ritardo. Per fare l'inversione della S-Bahn a Rafz aveva bisogno di sette minuti. Senza particolari pressioni di tempo, durante la medesima corsa del 27 febbraio 2015 il macchinista aveva avuto bisogno di dieci minuti. Questi due tempi sono più lunghi rispetto ai cinque minuti previsti dai piani di marcia (che, in caso di bisogno, possono essere ulteriormente accorciati). (...)

4.2 Istruzioni in materia di sicurezza

4.2.1 Tempo indicativo per la manovra d'inversione

4.2.1.1 Costatazione

Nella creazione dei piani di marcia per il personale di locomotiva, FFS Traffico viaggiatori si basa su un'istruzione interna di lavoro che prevede che per la manovra di inversione da parte di un unico macchinista di un'unità del tipo RABe 514, della lunghezza di 100 metri, siano sufficienti cinque minuti. Se necessario, questi tempi possono essere accorciati.

Il SISI ha constatato quanto segue:

Per la manovra d'inversione sotto pressione di tempo, una volta sono stati necessari sette minuti. Per l'inversione senza pres-

sione di tempo, una volta sono stati necessari dieci minuti.

In entrambi i casi sono stati necessari più di cinque minuti. La possibilità di accorciare ulteriormente i tempi è pertanto discutibile. Ancora più discutibile è il fatto di partire dal presupposto che questi tempi possano essere sufficienti nel caso in cui sia un aspirante macchinista a svolgere queste attività.

Quando i tempi a disposizione per svolgere determinati lavori sono troppo corti, la pressione che ne deriva può accrescere il rischio di errori durante lo svolgimento di attività rilevanti ai fini della sicurezza.

4.2.1.2 Istruzione in materia di sicurezza no. 1

Gruppo target: Addetti alla creazione dei piani di servizio di FFS Traffico viaggiatori

Data la loro importanza sul piano della sicurezza, i valori predefiniti per lo svolgimento delle attività preliminari e complementari indispensabili per l'esercizio dovrebbero essere analizzati attentamente e adeguati di conseguenza.

Osservazione del VSLF:

Un professionista non si fa mettere fretta dal piano di marcia se non prima ha stabilito se il veicolo è pronto a partire. Sotto questo punto di

vista, i tempi di preparazione elaborati a tavolino non sono rilevanti, né in caso di circolazione puntuale, né in caso di ritardo. Qualora le ITF o FFS Infrastruttura dovessero fare delle pressioni ai macchinisti a tal riguardo, si prega di darne comunicazione al VSLF.

«Geste métier»

2.3.2.4 Processi standardizzati «gestes métiers»

Prima dell'inizio dei sei punti dei «gestes métiers», la prossima fermata viene annunciata a voce alta. Questo automaticamente ci porta a pensare di avere via libera, in quanto questo è l'unico modo per raggiungere la successiva fermata. ... Si tratta poi di rivolgere l'attenzione al segnale e di identificarne la posizione di via libera e il binario di appartenenza. La comunicazione avviene un po' più in avanti. I successivi punti da osservare concernono i dati dello ZUB, l'orario di partenza e infine il dispositivo di controllo delle porte. Questi tre punti prevedono che la nostra attenzione si soffermi verso l'interno, e quindi sul banco di comando. La prassi prevede anche che, prima di attivare la chiusura delle porte, si getti uno sguardo sullo specchietto retrovisore per accertarsi che non vi siano delle persone nell'area delle porte. Lo sguardo va poi rivolto al banco di comando, in quanto si deve premere il



pulsante giusto per la chiusura delle porte. Il corretto funzionamento della chiusura delle porte va poi verificato guardando nuovamente lo specchietto retrovisore. Lo sguardo passa poi di nuovo sulla spia di controllo delle porte e si aspetta finché si spegne. Di conseguenza, l'attenzione viene rivolta sia verso l'interno che verso la parte posteriore.

Nel punto successivo, l'attenzione va nuovamente rivolta verso la direzione di marcia e si osserva se il segnale è disposto su via libera. Ci si chiede come mai un punto debba essere verificato una seconda volta, quando già all'inizio del processo standardizzato è stato considerato sicuro e, pertanto, figura come evaso. ...

Il processo di partenza è una procedura estremamente complessa che va eseguita in un lasso di tempo brevissimo e deve soddisfare tutta una serie di requisiti. Oltre a quanto sopra, il processo standardizzato di lavoro «geste métier» prevede che si portino a termine sette sequenze, cinque delle quali hanno la funzione di soddisfa-

re le esigenze operative e della clientela e due, della sicurezza.

3.1.4 Fattori umani

(...) Il processo standardizzato di partenza «geste métier» va avviato concentrandosi dapprima sulla prossima fermata. Solo poche sequenze di questo processo sono finalizzate alla sicurezza al momento della partenza. (...)

4.2.2.2 Istruzione in materia di sicurezza no. 2

Gruppo target: FFS Traffico viaggiatori
FFS Traffico viaggiatori dovrebbe rivedere la forma di inizializzazione del processo standardizzato di partenza «geste métier», come pure snellire questo processo eliminando tutti quegli aspetti che non sono correlati alla sicurezza.

Osservazione del VSLE:

Lo stesso rapporto sulla collisione del 29 luglio 2013 a Granges-Marnand aveva dedicato un capitolo alla questione dei «gestes métiers».

L'attuale versione dei «gestes métiers» ora comprende solo cinque punti.

Visualizzazioni ZUB / Dati infrastruttura

3.1.4 Fattori umani

L'indicazione ZUB «8888» non fornisce alcuna informazione sulla posizione del segnale e, pertanto, le indicazioni ZUB in generale non sono considerate «fail-safe». L'osservazione dell'indicazione ZUB è tuttavia una sequenza riportata nel processo standardizzato di partenza «geste métier». Un'indicazione ZUB «8888» può indurre a supporre che il successivo segnale non indichi «fermata».

4.1.5.2 Raccomandazione in materia di sicurezza no. 101

L'UFT dovrebbe intervenire e fare in modo che dopo la messa in servizio di una cabina di guida e fino alla ricezione dei dati da parte di infrastruttura, la velocità monitorata consenta comunque di arrestarsi davanti a un punto critico anche dopo una frenata d'emergenza da parte del sistema di controllo dei treni.

Osservazione del VSLE:

Su iniziativa del VSLE, si è stabilito che al momento della prima partenza bisogna rispettare una velocità di 40 km/h fino al superamento del primo segnale del treno, oppure finché le Eurobalise hanno trasmesso i dati per il monitoraggio della velocità. Se solo i veicoli fossero provvisti di un dispositivo in grado di limitare la velocità a 40 km/h fino al momento della ricezione dei primi dati da parte di infrastruttura, si potrebbero risparmiare su tutta la rete centinaia di balise d'impedimento alla partenza e garantire comunque la sicurezza. I risparmi sarebbero enormi. ➔



Colloqui con il CEO

Informatevi subito sui temi e le sfide attuali e cogliete l'opportunità di incontrare personalmente il CEO delle FFS e conoscere nuovi colleghi. Florian Fassbind, macch. FFS Cargo

Da: Fassbind Florian FFS Cargo
Oggetto: Invito all'incontro con il CEO
Data: 16 agosto 2016

Buongiorno signor Keller,

Desidero innanzitutto ringraziarla per il suo invito. Attendevo con vero piacere questo momento, in quanto oltre al nostro CEO avrei avuto l'opportunità di rivedere anche alcuni miei colleghi macchinisti che attualmente lavorano nella divisione Traffico viaggiatori.

Sono purtroppo costretto a rinunciare all'incontro di Zurigo con il CEO. A tale proposito, ecco qui di seguito uno scritto del mio superiore.

La penuria di personale nell'ambito dei macchinisti (che, del resto, è una situazione cronica) purtroppo non mi consente di prendere parte a questo incontro. Non solo sono deluso, ma anche molto arrabbiato. Per l'ennesima volta, a farne le spese siamo noi macchinisti Cargo. Noi tre saremmo venuti più che volentieri.

Ci auguriamo che il sig. Meyer possa metterci una buona parola, in modo che anche noi si possa avere l'opportunità di partecipare ad uno scambio di opinioni. Va da sé che questo ci lascia dell'amaro in bocca. Mi viene spontaneo chiedermi se i macchinisti Cargo non vengano esclusi volutamente da simili eventi in quanto, come già detto, la situazione critica del personale è ormai una costante. Quando poi si viene a sapere che non si può partecipare, la frustrazione è davvero grande.

Dal momento che il numero dei partecipanti era senz'altro limitato, non resta che sperare che noi di FFS Cargo non abbiamo rubato il posto a qualcun altro che avrebbe potuto prendervi parte.

Cordiali saluti
Florian Fassbind
G-PN-LPC-ROT-RBL5

Dialogo con il CEO.

FFS Intranet

Incontrate il nostro CEO Andreas Meyer in un'atmosfera rilassata durante gli eventi informali di quest'anno.

Andreas Meyer vi invita per un incontro conviviale e una piacevole grigliata. Avete la possibilità di scegliere tra quattro eventi tra giugno e settembre in quattro sedi; tutti i colloqui «dialogo con il CEO» si svolgono nel tardo pomeriggio. Informatevi subito sui temi e le sfide attuali e cogliete l'opportunità di incontrare personalmente il CEO delle FFS e conoscere nuovi colleghi.

Una volta inoltrata l'iscrizione, riceverete una conferma scritta.

Dopo un resoconto sulla situazione e sulle sfide attuali delle FFS, la serata proseguirà all'insegna dello scambio con Andreas Meyer e con i colleghi provenienti da altri settori e divisioni.

Iscrivetevi subito, vi aspettiamo.

La partecipazione al dialogo con il CEO nella vostra regione conta come tempo di lavoro (accredito di tempo).

Da: G-PN-LPC-ROT
Data: 16 agosto 2016
A: G-PN-LPC-ROT-RBL, G-PN-LPC-RNS

Salve a tutti,

Vi siete annunciati per prendere parte all'incontro con il CEO Andreas Meyer e ora avete ricevuto un invito personale.

La partecipazione a tali iniziative è sempre molto difficile per i lavoratori che svolgono dei turni. Sia i disponenti che i superiori fanno sempre tutto quanto è in loro potere per far sì che una partecipazione sia possibile.

Purtroppo, data la situazione del personale, giovedì prossimo non è possibile escludervi dal piano dei servizi altrimenti alcuni treni resterebbero fermi, penalizzando così i nostri clienti a cui dovremmo necessariamente fornire delle spiegazioni. Penso che questo non sia né nell'interesse di Andreas Meyer, né di FFS Cargo o della nostra clientela.

Affinché le probabilità di una vostra partecipazione siano maggiori, la prossima volta vi prego di contattare anticipatamente il vostro superiore o il vostro disponente prima di inviare la vostra domanda d'iscrizione. L'attuale situazione è insoddisfacente per entrambe le parti.

Conto sulla vostra comprensione, seppur capendo perfettamente che questa non è una bella notizia. Qualora la situazione dovesse cambiare rendendo possibile una vostra partecipazione, naturalmente non mancheremo di darvene tempestiva comunicazione.

Saluti

Caposettore Est
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA
Settore Svizzera
Produzione



Illuminazione costante in cabina

Noi macchinisti siamo in giro a qualsiasi ora del giorno e della notte. In galleria è buio «wenn me inechnunt» e «weme usechnunt, wirds hell». Markus Leutwyler

Quando fuori fa buio, tutte le lucine interne disturbano enormemente ed è questo il motivo per cui tutti i display hanno un variatore di luminosità.

Il color «rosso» comunque significa sempre pericolo. Durante la corsa non ci dovrebbero mai essere delle spie rosse.

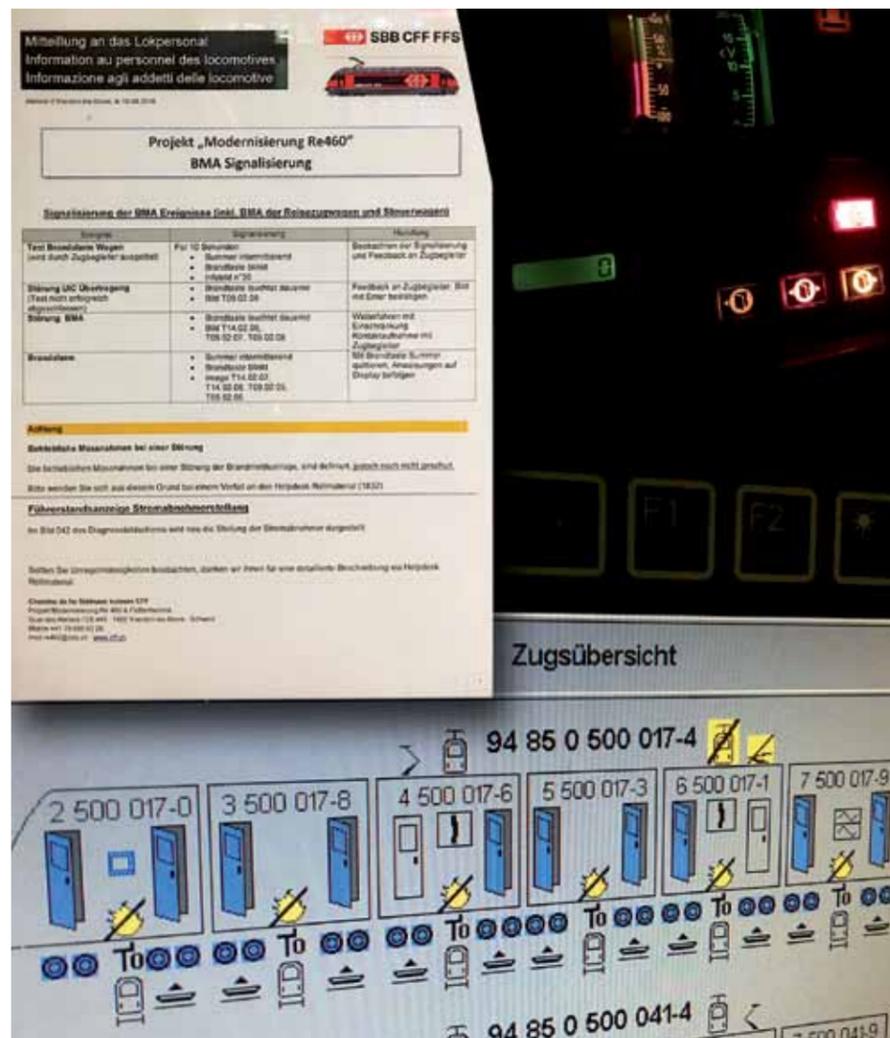
Sulle cabine degli ICN e delle Re 460 ultimamente sono state installate delle spie luminose per l'impianto di allarme antincendio. Peccato però che questi impianti non funzionino come dovrebbero e, pertanto, non si possa fare a meno di andare in giro per ore e ore con un'abbagliante luce rossa in cabina.

Per me, questa è semplice negligenza. Così come praticamente oggi nessuno prende più sul serio la segnalazione «anomalia della chiusura delle porte» sui DPZ, a quanto pare ci si può abituare anche a questa spia rossa. La cosa grave è che la lucina

si trova proprio accanto alla spia rossa che segnala che le porte sono aperte.

Per quanto riguarda l'impianto di allarme antincendio, qui evidentemente qualcosa è andato storto. A tale proposito, all'albo virtuale era stato appeso un comunicato che non consentiva di aprire gli allegati. La cosa è poi stata risolta. Chi si aspettava una spiegazione è però rimasto deluso. Abbiamo ricevuto solo un'imperscrutabile giungla di regolamenti.

All'interno delle locomotive è appeso un foglietto. In caso di «anomalia allarme antincendio», si può leggere, «proseguire con limitazione, contattare l'agente del treno». Più sotto si dice: «Le misure in caso di guasto dell'impianto di allarme antincendio sono state definite, ma la formazione non è ancora stata prevista.» Grazie per queste preziose informazioni!



Workshop PCM

Workshop sul tema PCM. Markus Leutwyler

L'articolo apparso sull'ultima edizione del LocoFolio sulla questione dei PCM è stato oggetto di grande attenzione da parte di tutti i nostri superiori e dirigenti, che ritengono che i fatti segnalati non siano tollerabili.

In veste di autore di quell'articolo sono stato invitato a prendere parte ad un workshop, il cui obiettivo consisteva nel definire gli aspetti problematici e nel trovare delle eventuali soluzioni. Il workshop ha avuto luogo il 7 settembre 2016 ad Olten, alla presenza di Hans Vogt, responsabile sicurezza e qualità FFS, Mario Rivera, responsabile gestione della qualità, Martina Zingg, servizio specializzato nella gestione del miglioramento FFS, Beat Rappo, head coach Kaizen presso P-OP-ZF, Samuel Rudolf, esperto esaminatore P-OP-ZF, e Peter Möbus, capo del personale di locomotiva di Zurigo.

Il tutto si è svolto in un clima di rispetto e cordialità. Sono stati illustrati sia i punti di vista dei promotori che dei disponenti. I miglioramenti auspicati dai promotori sono dei tempi di risposta più rapidi e una maggiore qualità del feedback, come pure una maggiore trasparenza sullo stato di avanzamento dei processi di evasione. È stato inoltre criticato il fatto che, spesso e volentieri, le proposte inoltrate non vengono lette o capite fino in fondo. Nessuno ama ricevere delle risposte scortesie.

Da parte dei disponenti è stato espresso il desiderio che, in generale, le proposte presentino una maggiore qualità. Attualmente, fra le tante proposte pervenute, se ne può utilizzare circa solo un terzo. Richiedono molto tempo soprattutto le proposte che sono già state fatte pervenire più volte e alle quali è già stata data una risposta. L'evasione delle proposte che riguardano più divisioni, normalmente è più complessa rispetto a quelle che concernono un singolo settore. In questi casi è difficile rispettare i tempi, in quanto spesso si tratta di attendere la risposta di terzi. I disponenti si aspettano un sostegno maggiore nella stesura delle risposte. Non sempre sono consapevoli di come esse vengano percepite dai destinatari.

Indipendentemente dall'articolo pubblicato sul LocoFolio, è stato avviato il progetto «Gestione del Miglioramento Reboot/PCM». Le esperienze fatte finora potranno confluire direttamente in questo nuovo progetto. La stesura dettagliata degli argomenti continuerà a essere svolta internamente. Sarà senz'altro per tutti motivo di soddisfazione se quanto prima si metterà chiarezza nella situazione dei PCM.

Linee di sicurezza

Le linee di sicurezza valgono per tutti? Équipe tecnica del VSLF

Si osserva di frequente che, con i loro giubbotti fluorescenti di color giallo, gli addetti alla sicurezza si piazzano tra la linea di sicurezza e il bordo del marciapiede. Un macchinista ne ha discusso con il proprio CLP che ha fatto degli accertamenti.

CLP:

Un macchinista oggi è venuto da me perché già più volte ha notato che le pattuglie di sicurezza si mettono tra la linea di sicurezza (della banchina) e il treno. Oltre a non essere di buon esempio, questo limita anche la visibilità del macchinista quando guarda dallo specchietto retrovisore. Il macchinista ha già evidenziato il problema a una di queste pattuglie, ma la risposta è stata che avevano ricevuto delle istruzioni in tal senso. Mi rivolgo quindi a te, è davvero così?

Risposta del sergente; sostituto capo Organizzazione della sicurezza:

Buongiorno

La questione è semplice: no, questa affermazione non è corretta!

Ti prego di esortare i tuoi macchinisti a prendere nota della data, dell'ora e del luogo nel caso osservino dei comportamenti scorretti da parte del TAS (Securitas).

Questo ci consentirà di affrontare il problema alla radice. Altrimenti non ci resta che fare appello a tutti affinché si comportino in base alle istruzioni ricevute.

Le possibilità di successo sarebbero comunque molto basse...

Grazie per il tuo prezioso supporto.



Premio

«Le buone intenzioni non portano lontano...», o meglio, come un premio si può trasformare in un boomerang. Stephan Wirz, macch. Lucerna



Sì, lo ammetto: anche a me ne sarebbe spettato uno. Uno di quei premi pazzeschi, appariscenti, assegnati in modo del tutto arbitrario. Sì, «sarebbe», perché vi ho rinunciato. A cosa? A 850 franchi o a due giorni liberi. Avevo la spiacevole sensazione che il mio capo mi desse una ricompensa solo perché mi ero azzardato a chiedere se me ne spettasse una. Chi invece non aveva avuto il coraggio di chiedere si è ritrovato a mani vuote. Nel corso di un colloquio individuale, il mio CLP aveva ovviamente confutato questa mia interpretazione, senza tuttavia portare prove o fatti concreti. Del resto non era tenuto a fornirli. Sì, perché in virtù della sua carica aveva tutto i diritti per comportarsi così.

Non è stato possibile sapere quale avrebbe dovuto essere l'entità della ricompensa, in quanto è LUI che la deve valutare e, come ben sappiamo, non tutti misurano con lo stesso metro. Si aggiunge inoltre il fatto che ogni CLP può valutare una ricompensa a proprio piacimento, in quanto non sono previsti dei valori misurabili. Viva il libero arbitrio! Anche in questo caso, è impossibile non capire come da parte della direzione non vi sia una reale conduzione, bensì una semplice gestione.

Stupidamente, in tutto questo dilemma mi sento in qualche modo corresponsabile: Ero io, infatti, che avevo trasmesso un PCM in risposta all'inquietante mail del 21 maggio 2015 con richiesta di RE da parte di «RP Zürich Insel Mitte», che concludeva con questa semplice frase: «Anche se con questo non ci comprenderete niente...».

Sotto il titolo «Affinchè i macchinisti si possano comprare qualcosa (PCM no. #36393)», avevo suggerito una possibilità per motivare maggiormente i macchinisti a rinunciare ai loro giorni liberi e per ricompensarli in modo adeguato. Già da un primo esame l'esperto aveva espresso un parere alquanto negativo, ma l'ulteriore

valutazione era comunque stata rinviata alla fine di novembre del 2015. Il 7 aprile 2016 (!) mi è arrivata la seguente risposta definitiva: «Anche in futuro, noi (osservazione: a tutt'oggi non ho modo di sapere chi siano esattamente questi NOI) abbiamo deciso di non introdurre degli incentivi finanziari per le RE...» Il resto della storia è ormai noto a tutti. Ma, c'è una cosa: Dov'è andata a finire la credibilità? O si tratta solo di una fase demenziale? Sto forse confondendo un premio con un incentivo finanziario?

In realtà, l'art. 96 del CCL cita espressamente quanto segue: «È possibile corrispondere un premio (...)». Nemmeno una parola però sui «macchinisti diligenti». Che qui si parli di RE, RTT o chissà quale bella abbreviazione, quello che è certo è che senz'altro non la definirei una «prestazione straordinaria». Trovo semplicemente preoccupante e riprovevole la modalità con cui di tanto in tanto si dà uno zuccherino, senza però informare precedentemente tutti i diretti interessati in maniera plausibile e trasparente sulle reali possibilità di aggiudicarsene uno. Almeno ognuno di noi potrebbe decidere da solo se può o vuole assumere delle cariche supplementari, oppure se preferisce continuare a muoversi in questa giungla mantenendosi agile e snello. Prima, però, lo dobbiamo sapere. Sarebbe solo una questione di onestà e di correttezza.

Comunque sia, io vedo la cosa come una semplice disparità di trattamento nell'ambito della categoria dei macchinisti. Se l'obiettivo di questa azione era quello di destabilizzare i macchinisti, allora posso senz'altro dire: Bravi, avete raggiunto il vostro obiettivo! Se, infatti, i macchinisti dovessero cominciare a scannarsi tra di loro, alla fine è facile che non ne resti più nemmeno uno. Al massimo resteranno quelli leali, gentili e che si adattano a tutto. Bella prospettiva!

CI = Cargo International = «Cargo non ci interessa. . .»

FFS Cargo International è una società per azioni fondata nel 2010. Gli azionisti principali sono FFS Cargo SA (75%) e Hupac (25%). Le società affiliate SBB Cargo Deutschland GmbH e FFS Cargo Italia S.r.l. consentono di focalizzare maggiormente l'attenzione sul traffico merci a livello europeo. Ruedi Gfeller, comitato VSLF



Foto: © Georg Trieb

FFS Cargo International vuole essere, e restare, competitivo grazie a delle strutture snelle e ad un chiaro orientamento strategico nord/sud. L'azienda garantisce ai propri collaboratori delle condizioni d'impiego attrattive e all'avanguardia in tutti i settori. Nel 2012, le parti sociali hanno firmato un contratto collettivo di lavoro che tiene conto del contesto economico e della crescente concorrenza nel mercato dei trasporti europeo. I sindacati si sono dichiarati pronti ad accompagnare in modo costruttivo questo processo di ristrutturazione.

A dispetto delle reiterate richieste dei macchinisti di FFS Cargo International, con il nuovo orario 2014/2015 i turni vengono assegnati con un anticipo di soli dieci giorni. Poco tempo dopo, questa distribuzione dei turni è stata annullata e sostituita con una nuova, ciò che ha inciso non poco sulla situazione dei giorni non lavorativi e dei giorni di compensazione. L'ordinanza sulla durata del lavoro OLDL, art. 15, comma 3, prevede che i giorni di riposo vengano riportati anticipatamente nei piani di servizio. Per quanto riguarda la promessa di miglioramento da parte della pianificazione, i nostri colleghi hanno semplicemente dovuto ingoiare il rospo. Non erano ancora trascorsi tre mesi quando ha avuto luogo il primo cambiamento dell'anno (JUP). Non erano cambiati solo i servizi, bensì, per l'ennesima volta, anche la situazione

dei giorni di riposo e, di conseguenza, anche dei giorni di compensazione, dato che possono essere assegnati singolarmente solo su espressa richiesta del dipendente. A tale proposito, l'UFT è dell'opinione che vale il principio del dare e dell'avere.

Nello stesso periodo, la Banca nazionale svizzera ha abolito il tasso minimo di cambio con l'euro, ciò che ha esercitato una forte pressione finanziaria su FFS Cargo International, ma anche su altre ITF. La garanzia del posto in cambio dell'aumento della durata del lavoro sembrava essere un rimedio efficace. Il punto centrale consisteva nell'aumentare la durata giornaliera del lavoro a 510 minuti, con effetto retroattivo al mese di febbraio 2015. Per il 2016, la durata giornaliera del lavoro è stata fissata a 504 minuti, nel mentre dal 2017 verranno applicate di nuovo le disposizioni del contratto collettivo di lavoro, la cui durata di validità è stata prolungata di un anno. Inoltre, sino a fine 2017 sarà applicata una garanzia salariale e del posto di lavoro per tutti i dipendenti. Se l'evoluzione dell'utile di FFS Cargo International dovesse rivelarsi positiva, si procederà ad una verifica della convenzione. In questo contesto, bisogna dire che l'euro non sta facendo salti di gioia, ma che per il momento si è stabilizzato intorno a 1.08-1.10. Prima dell'introduzione del tasso minimo di cambio (2011), si situava intorno a 1.04, con tendenza al ribasso.

Nel frattempo Cargo International ha ultimato i conteggi dell'orario di lavoro annuale e, come temevamo, ci sono delle differenze che, in parte, sono molto importanti. Si è presentato di nuovo un problema di vecchia data: Quando si sono chiesti ulteriori giorni liberi e quando sono stati assegnati dei giorni liberi? Da notare inoltre che, con i turni assegnati, molti colleghi non hanno potuto raggiungere il tempo medio di lavoro. Se durante il periodo del conteggio vengono assegnate meno di 2025 ore annue di lavoro senza il consenso del collaboratore, l'orario annuale va portato a 2025 ore. Per quanto concerne i saldi che al termine del periodo di conteggio presentano un passivo superiore a -25 ore, FFS Cargo International li porta ad un valore di -25 ore, fatta eccezione per i saldi che presentano un passivo voluto espressamente dal collaboratore. Come già in passato, Cargo International ha assegnato dei tempi di lavoro insufficienti per anche solo avvicinarci ai valori limite.

Verso la fine di gennaio 2016 Cargo International ha informato i propri dipendenti in merito alle misure di risanamento della CP delle FFS. In questo contesto, si è dell'opinione che il personale debba contribuire con la metà dell'importo, ossia 2,3 milioni di franchi. Dal 2017 al 2024, il personale dovrà inoltre lavorare 45 ore in più all'anno, per un totale di 315 ore. Se pren-

diamo una tariffa oraria di 25 franchi, la moltiplichiamo per circa 600 dipendenti x le ore straordinarie richieste, praticamente i lavoratori si pagano da soli l'intero contributo di risanamento.

Ma passiamo ad altro e, per l'esattezza, al primo JUP 2016: Dopo l'entrata in vigore del nuovo orario, il calendario è completamente vuoto e non vi sono riportati né i giorni di riposo né i giorni di compensazione. Ancora una volta i macchinisti non sanno come devono lavorare e dove sono finiti i loro giorni di riposo legali. Dopo vari interventi, improvvisamente è comparso lo specchietto dei turni, completo di giorni di riposo e giorni di compensazione. La cosa spiacevole in tutto questo è che i colleghi che avevano reclamato praticamente sono stati tacciati di essere degli eterni brontoloni. «Love it, change it or leave it», questa è infatti la linea guida di Cargo International. I colleghi «brontoloni», nel frattempo, si sono decisi per l'ultima opzione e hanno lasciato l'azienda.

Nell'ambito di FFS Cargo International, le Regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro BAR sono parte integrante del CCL. Di recente è però emerso che i macchinisti sono stati assunti da FFS Cargo International in conformità al CCL, ma con un'aggiunta supplementare nei rispettivi contratti di lavoro. Cosa prevedeva questa clausola aggiuntiva? Per tutte le regolamentazioni dell'orario di lavoro fanno stato unicamente la LDL e la relativa ordinanza OLDL. Ci siamo immediatamente resi conto che questi contratti contravvenivano a quanto riportato nel CCL. Siamo convinti che FFS Cargo International ne fosse perfettamente consapevole, ma che abbia comunque deciso di fare un tentativo. Chi si è informato un po' in giro, è venuto a sapere che delle persone non potevano o non volevano più effettuare dei servizi concepiti in base alla LDL. Si fa sempre più forte il sospetto che questi contratti siano stati fatti solo per assegnare questi turni al proprio personale. Non abbiamo però una dichiarazione ufficiale.

Attualmente FFS Cargo International si sta occupando intensamente del reclutamento di nuovi macchinisti (vedi foto).



FFS Cargo

Ripensando a questi dodici anni, posso dire che si è fatto molto in casa FFS Cargo (altre divisioni, invece, sono ancora immerse in un profondo sonno da Bella addormentata nel bosco, ma per loro a breve ci potrebbe essere un brutto risveglio). Philipp Maurer, rappresentante VSLF Cargo

12 anni di costanti cambiamenti, ma anche gli ultimi mesi non sono stati facili!

- Impianti di condizionamento dell'aria difettosi, con cabine che raggiungono delle temperature di oltre 50°
- Treni con forti ritardi a causa dei tempi di preparazione sbagliati
- Turni sbagliati a causa di errori da parte degli addetti alla pianificazione
- Massicci ritardi dovuti alla pianificazione sbagliata da parte della gestione delle locomotive
- Macchinisti arrabbiati e frustrati a causa della «grande» considerazione da parte dei diretti superiori
- Prepensionamenti a causa dell'enorme pressione esercitata dai singoli PEX sui macchinisti per gli esami periodici
- Contratti per il lavoro di notte
- Locomotive con il riscaldamento difettoso, una «never ending story»

Anche la recente ristrutturazione di FFS Cargo e il progetto RailFit del gruppo FFS SA stanno creando non pochi problemi. Il nuovo orario previsto per dicembre è invece un «vero rompicapo». Non è solo la prima tappa della ferrovia di pianura a diventare pienamente operativa, bensì vi sarà anche una riorganizzazione totale di tutto il sistema di trasporti a carri completi. Questo comporterà un cambiamento degli orari di lavoro, l'impiego di un numero inferiore di locomotive e di macchinisti e un impiego migliore delle risorse (questo, in base al progetto). Dopo la fase iniziale di transizione, ci auguriamo che lo stress che tutti gli anni accompagna l'introduzione del nuovo orario passi presto e che quanto prima il sistema possa funzionare correttamente. Questo è l'augurio che rivolgo a tutti i collaboratori e ai responsabili.

Le false dichiarazioni e le voci che circolano di continuo di certo non sono rasserenanti. Le voci di corridoio, palesemente false, che vengono fatte circolare intenzionalmente da alcuni colleghi macchinisti e LLP, chiaramente non contribuiscono a migliorare il clima di lavoro all'interno di FFS Cargo. Tutto ciò non sarebbe assolutamente necessario e lo si può spiegare solo con una buona dose di frustrazione personale. In base alla nostra lunga esperienza, possiamo dire che la collaborazione con FFS Cargo SA e con le parti sociali è esemplare e merita un grande complimento! L'attuale direzione (qui non parlo dei diretti superiori) di FFS Cargo SA comunica in modo

aperto, a volte anche molto aperto, ciò che in caso di problemi ci permette di individuare e negoziare tempestivamente le soluzioni del caso.

La CoPe ha esaminato tutti i contratti di FFS Cargo SA per il lavoro di notte e, da una parte, ha constatato che la maggior parte di chi aveva un simile contratto non era in grado di soddisfare i requisiti minimi di legge e, dall'altra parte, che la mole di ore lavorative impediva a chi svolgeva un'attività normale di raggiungere il pensum previsto. Ed è per questo motivo, ma anche dovuto al fatto che con il nuovo concetto di traffico a carri completi il lavoro si concentrerà maggiormente durante il giorno, che la FFS Cargo SA ha disdetto tutti i contratti per il lavoro di notte. Presso alcune sedi dove c'è un'eccedenza di personale, si è di nuovo cominciato a parlare di ridurre notevolmente le ore di lavoro, ciò che risulterebbe in un deficit lavorativo ancora maggiore per quei lavoratori che svolgono un'attività normale. Non mancheremo di tener d'occhio la situazione.

Ripensando a questi dodici anni, posso dire che si è fatto molto in casa FFS Cargo (altre divisioni, invece, sono ancora immerse in un profondo sonno da Bella addormentata nel bosco, ma per loro a breve ci potrebbe essere un brutto risveglio). Negli ultimi anni, il sovradimensionamento dell'apparato amministrativo voluto al momento della fondazione di FFS Cargo SA è stato portato a dei livelli accettabili, i trasporti meno redditizi sono stati abbandonati, si sono sviluppati dei prodotti nuovi e flessibili e, nonostante l'economia svizzera in forte calo, sono state generate anche delle nuove opportunità di trasporto.

I diversi problemi legati all'impiego e alle normative sul tempo di lavoro hanno potuto essere chiariti e risolti definitivamente, grazie ad uno sviluppo costante del CCL e dei BAR. Questo però non significa che non ci siano più dei problemi, semplicemente in questi ambiti normativi ce ne sono di meno. Nel nostro settore, anche l'osservanza degli accordi e delle leggi viene messa continuamente in discussione, in quanto è la stessa pianificazione/distribuzione o il macchinista stesso che non li rispettano.

Il problema maggiore è dato però dagli stessi macchinisti. L'atteggiamento sempre meno solidale nei confronti dei propri colleghi fa sì che non vi sia più il rispetto delle regole, peraltro espressamente volute

per tutelare il lavoratore e/o il macchinista e introdotte in seguito a lunghe trattative. Se tutti i macchinisti si prendessero un po' di tempo per interiorizzare alcuni criteri dei BAR (tanto per fare un esempio), molte delle problematiche che vengono sollevate di continuo sarebbero superflue (comunicazione, passaggio delle consegne, tempo massimo di lavoro e relative pause).

Ho sempre cercato di prestare ascolto a tutte le vostre richieste e mi auguro di avervi sempre dato una risposta soddisfacente. Mi auguro di riuscire a portare a termine al meglio anche gli ultimi compiti che mi sono stati affidati, ossia i nuovi BAR e la questione dei salari dei giovani macchinisti. Con grande probabilità, le trattative BAR si protrarranno per buona parte del 2017, e pertanto dovranno essere portate a termine dal mio successore. Per quanto riguarda i salari dei giovani macchinisti, ci aspettiamo invece dei risultati ancora entro l'anno in corso. Facendo seguito alla nostra richiesta, FFS Cargo AG si è data la pena di esaminare la struttura salariale dei giovani macchinisti. Come noi stessi abbiamo già constatato, è emerso chiaramente che nell'ambito di FFS Cargo non si riscontrano i problemi che si presentano invece nella divisione Traffico viaggiatori. Questo però non significa che non vi siano delle divergenze, semplicemente si situano altrove rispetto alla divisione V e necessiterebbero di una verifica del principio della causa-effetto. Stando alle dichiarazioni di FFS Cargo, entro la fine dell'anno si dovrà trovare una soluzione.

Ci siamo: Tutti coloro che negli ultimi dodici anni mi hanno temuto o detestato, adesso potranno finalmente tirare il fiato (almeno un po'). Lascero' la mia carica, la rappresentanza di FFS Cargo SA, in occasione della prossima assemblea generale del VSLF. Sì, potranno tirare il fiato, ma solo un po', perché anche in futuro continuerò a tener d'occhio tutti quei settori che di tanto in tanto fanno parlare di sé con le loro creative soluzioni, poiché i BAR, il CCL e la LDL restano in vigore anche dopo il mio mandato ufficiale e vanno rispettati in modo incondizionato.

A tutti coloro a cui in questi lunghi anni ho potuto offrire il mio aiuto, con le parole e coi fatti, come pure a tutti i macchinisti che svolgono il proprio lavoro con grande precisione e grande orgoglio professionale, un sincero ringraziamento per il vostro impegno di tutti i giorni, nella speranza che tanti altri collaboratori si facciano ispirare da voi e seguano il vostro esempio.

Per l'ultima volta in qualità di vostro rappresentante VSLF Cargo, a tutti voi che operate in modo corretto e coscienzioso nell'ambito della FFS Cargo SA, auguro ogni bene e di tenere sempre gli occhi aperti.

Segnale C 3/4

Équipe tecnica del VSLF



Foto: © Georg Trüb

Mägenwil-Othmarsingen

Durante la corsa dalla galleria di Heiterberg a Lenzburg, con il segnale d'entrata A 326/426 di Othmarsingen disposto su fermata finora il segnale d'uscita di Mägenwil indicava C 3/4 immagine 5 e avvertimento.

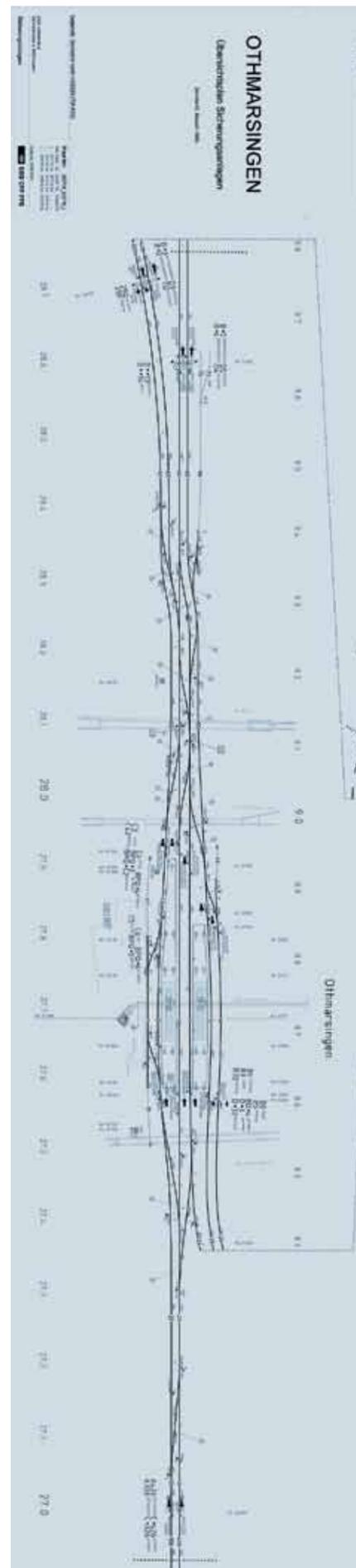
Dopo la ristrutturazione, quest'estate il segnale d'entrata è stato spostato indietro di circa 80 metri e, contemporaneamente, sono state tolte le limitazioni di velocità all'uscita di Mägenwil.

La distanza tra il segnale d'uscita di Mägenwil e il segnale d'entrata di Othmarsingen ora è di 982 metri. Conformemente a R RTE 29100 «distanze di frenatura», lo spazio di frenatura ad una velocità di 140 km/h è di 950 metri con R 135% e una pendenza del 5‰.

In conclusione: Il macchinista che per molti decenni sapeva di poter fare affidamento sul fatto che prima dei 140 km/h vi fosse la segnalazione 90 km/h e poi avvertimento, adesso viene improvvisamente sorpreso dall'avvertimento e, teoricamente, ha esattamente 32 metri di riserva fino al superamento del segnale disposto su fermata. Per non parlare poi se c'è nebbia o foglie sui binari!

Conseguenza: In caso di avvertimento, attivare almeno una frenatura ordinaria (3,5 bar) oppure una frenatura rapida. Con simili segnalazioni e spazi minimi di frenatura è impossibile soffermarsi sul comfort dei passeggeri o cercare di guidare risparmiando energia. Peccato.

(Dopo una frenatura ordinaria con successiva accelerazione, le sollecitazioni del tracciato sono maggiori rispetto ad una guida con una leggera decelerazione e una successiva accelerazione.)



Cambiamento paradigmatico

Cambiamento paradigmatico nella lotta contro i suicidi ferroviari. L'argomento dei suicidi sulla rete ferroviaria è da sempre un tabù. Motivo in più per gestirlo in modo adeguato. Le sempre nuove strategie da parte degli esperti si ripromettono di mitigarne gli effetti. *Hubert Giger, presidente VSLF*



Nel maggio del 2015, le FFS hanno invitato tutti i rappresentanti della stampa svizzera presso la sede centrale di Berna per un convegno sulla prevenzione dei suicidi ferroviari. Punto centrale era la questione del cosiddetto «effetto Werther» (J. W. von Goethe, 1774: «I dolori del giovane Werther»), ossia l'istigazione al suicidio per imitazione tramite le notizie diffuse dai mezzi di comunicazione. L'obiettivo consisteva nel

fare in modo che la stampa ne parli il meno possibile e, se sì, evitando ogni possibilità di identificazione e senza fornire dettagli sul luogo, foto, metodo, ecc. Allo scopo di ridurre l'effetto di emulazione, le FFS in futuro non parleranno più di «infortunio a persone», bensì di perturbazione nell'ambito della stazione. La cosa è stata ben recepita da tutti e l'incontro è stato senz'altro positivo.

A distanza di poco più di un anno, le FFS (in collaborazione con il SEV) hanno dato il via a una nuova campagna di prevenzione nazionale contro i suicidi, intitolata «Parla dei pensieri suicidi: parlarne può salvare.» Nel linguaggio tecnico, questo nuovo atteggiamento viene definito un cambiamento paradigmatico.

«L'argomento dei suicidi sulla rete ferroviaria è stato per anni un tabù; troppo grande infatti la preoccupazione sul cosiddetto «effetto Werther», così chiamato dopo la prima conosciuta ondata di suicidi seguita alla pubblicazione del romanzo di J. W. von Goethe. Nel frattempo tuttavia l'opinione degli esperti è cambiata, come ha affermato davanti ai media il dottor Matthias Jäger della Clinica psichiatrica universitaria di Zurigo. Oggi si parla anche dell'effetto contrario, pure ispirato ad un'opera letteraria, ossia l'«effetto Papageno», il personaggio che nel «Flauto magico» di Mozart si lascia convincere dai buoni consigli a non togliersi la vita.»

Ed è proprio su questo effetto che punta questa nuova campagna. È incredibile con quanta rapidità gli esperti, i servizi di comunicazione delle imprese e tutti gli specialisti possono cambiare opinione. L'argomento dei suicidi sulla rete ferroviaria promette di diventare un tema di grande attualità, per cui di anno in anno potremo contare su sempre nuove strategie.



La «civetta» a Ambri-Piotta. Foto: André Niederberger

Relazione sulla mia esperienza sull'ICN tra Ginevra-Zurigo HB

Mi trovo alla guida del treno 5XX da Ginevra a Zurigo e la corsa fino ad Aarau non aveva presentato alcun problema. All'altezza del segnale avanzato d'entrata di Lenzburg mi è arrivata la segnalazione di «avvertimento», quindi mi sono fermato davanti al segnale d'entrata. Roger Wyss, macch. Zurigo



Alla mia prima richiesta del perché dovevo attendere all'entrata di Lenzburg, non ho ricevuto nessuna risposta da parte del capomovimento (la linea era occupata). Al secondo tentativo, mi è stato comunicato che sul binario 1 di Lenzburg c'era un treno merci di 700 metri che occupava lo scambio dal lato di Rapperswil e, pertanto, l'entrata non era possibile. Dopo una decina di minuti sono stato informato che dovevo cambiare la direzione di marcia e raggiungere Zurigo via Rapperswil, Brugg e Baden. Sono quindi passato nella cabina sul lato Rapperswil e ho annunciato che ero pronto a partire. A quel punto, mi è stato detto che dovevo attendere ancora un po' finché il treno dietro di me cambiava a Rapperswil, dopodiché sarei potuto partire in quella direzione. Dopo circa cinque minuti è arrivato un nuovo contrordine, in quanto il treno merci era partito da Lenzburg, ma a Rapperswil

non c'era posto per me. Mi è stato detto di cambiare un'altra volta e di spostarmi nella cabina sul lato Lenzburg. Ho pertanto cambiato nuovamente di cabina e poi ho comunicato che ero pronto a partire. Poco dopo aver riappeso il ricevitore, la spia «guasto del sistema d'inclinazione» e la «spia generale di guasto» hanno cominciato a lampeggiare e, contemporaneamente, è partito il cicalino. Come se non bastasse, lo schermo diagnostico mostrava solo una metà dell'ICN. Dopo qualche secondo, l'interruttore principale si è spento e il pantografo si è abbassato. Ho preso la ricetrasmittente e ho subito informato il responsabile per la circolazione dei treni del problema, dopodiché ho premuto il tasto di reset per provare a rialzare il pantografo e a riaprire l'interruttore centrale, ma senza successo. Ho quindi informato il capotreno che dovevo eseguire un reset di controllo, ciò

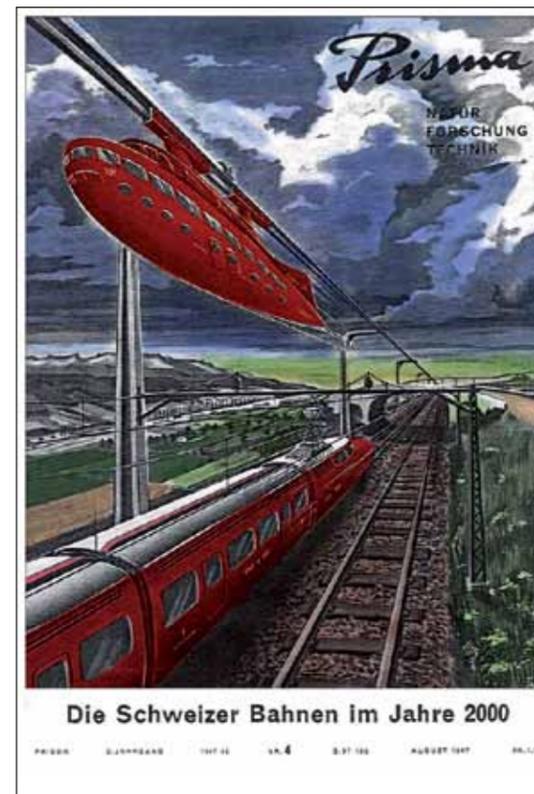
che ho fatto dopo aver informato i passeggeri. Dalla cabina dove mi trovavo il resettaggio non era partito, nel mentre dalla cabina posteriore aveva funzionato. Anche dopo il resettaggio, sullo schermo compariva però solo mezzo treno e non era possibile riattivare il pantografo e l'interruttore principale. Dopo aver preso contatto con la centrale d'esercizio, mi è stato comunicato che il treno antincendio era già in viaggio e che a breve avrebbe provveduto a evacuare il mio treno. Il treno in effetti è arrivato. Da quando mi ero arenato nei pressi di Lenzburg, erano intanto trascorsi circa 50 minuti. Mi è poi stato comunicato che sarebbe arrivato un GTW Seetal proveniente da Lenzburg per caricare tutti i miei passeggeri e trasportarli direttamente a Zurigo. Venti minuti più tardi, ho chiesto dove fosse rimasto il GTW e mi è stato risposto che il macchinista non poteva salire su in cabina. L'evacuazione non ha quindi avuto luogo e ai passeggeri, che da una ventina di minuti si erano intanto spostati tutti nelle carrozze davanti, non è rimasto altro che continuare ad aspettare. Alle 23.40 si è finalmente fermato il treno 8XX che ha evacuato tutti i miei passeggeri. Grazie all'aiuto dei colleghi del LRZ, nel frattempo ero riuscito ad inserire manualmente l'accoppiamento (che non funzionava più in automatico) e quindi abbiamo potuto procedere subito con le operazioni di rimorchio del mio treno. Dopo che il LRZ mi ha rimorchiato fino a Mägenwil, al momento di sganciare i treni ci siamo accorti che sul mio ICN mancava la maniglia di sblocco d'emergenza. Con un po' d'improvvisazione, per fortuna siamo riusciti a disinserire l'attacco secondario. Per finire, da Zurigo è arrivato un ICN che mi ha rimorchiato fino a Herdern, arrivando così a Zurigo con sei ore di ritardo. ➔

Discurs da bettola sulla ferrovia

È stupefacente quanti esperti della ferrovia escano improvvisamente allo scoperto con citazioni, statistiche e costi con risparmi. Sono argomenti già conosciuti nella pubblicità che servono solo a mettersi in mostra o a cercare un tornaconto. Roberto Kraschitz, comitato VSLF

I più incredibili sono le affermazioni anche in forma scritta, a riguardo dei temi tecnici, ampiamente verificabili con le nozioni di fisica. Nella foga dell'avanzamento tecnologico che va oltre alla sostituzione dei cestini nelle stazioni, e alla crescita dell'indebitamento delle FFS, abbiamo assistito a teorie sul consumo energetico, velocità in galleria e treni fantasma. Per fortuna la dimostrazione delle leggi fisiche non sono più da confermare, ma semplicemente da applicare nel contesto in maniera corretta. Col progetto di guida adattativa ADL ci è stato detto che dobbiamo contribuire a migliorare il consumo energetico con il nostro stile di guida. A prescindere dal fatto che l'energia non si consuma, ma si trasforma, quella che ci serve per avanzare col treno dipende dalla massa, dalla velocità, dalla pendenza, dagli attriti e dall'accelerazione (forza fornita per unità di tempo). ADL diventa quindi interessante come metodo di stabilizzazione dell'orario di percorrenza (cosa che esisteva già in passato in misura più limitata), ma non come calcolo dei teorici risparmi energetici, per cui si è visto premiato con il titolo Watt d'Or.

Dimostrabili e vincolanti sono invece il capitolato di una commessa acquisto veicoli per un tipo d'impiego definito. Di conseguenza la potenza massima motori, la capacità di frenatura, ed il carico assiale sono alcuni dei requisiti di progetto, mentre normalmente il consumo energetico pur essendo una conseguenza d'impegno, può figurare come requisito secondario. L'impiego del veicolo nella forma ideale per la calcolazione ottimale di tutti i parametri lo si ottiene con un percorso lineare ed indipendente dalla topografia. La tratta in galleria senza influssi esterni presenta la miglior verifica delle calcolazioni da progetto e dell'influsso aerodinamico sulle simulazioni dinamiche (stabilità direzionale, ventilazione/riscaldamento, rumorosità, vibrazioni e attriti). Il consumo energetico è lo sforzo applicato per vincere tutte le forze contrarie in modo che venga raggiunta una certa velocità. Nel caso di tratta in galleria ad esempio a 80 Km/h si ha una pressione frontale sulla sezione del treno già in entrata, pari a 5 volte



quella all'aperto. La resistenza dell'aria oltre che a dipendere soprattutto dalla forma frontale e posteriore del veicolo, è influenzata sia dalla sezione relativa tra profilo e galleria, oltre che dalla lunghezza stessa della canna. Questa determina il volume d'aria che deve essere spinto dal treno fino in fondo alla galleria. Per motivi di risparmio si è portati a realizzare profili della galleria vicini a quelli della sezione del treno. Questo comporta però un valore di resistenza dell'aria C_w molto elevato come ad esempio 5 volte quello all'aperto. Oltre a maggiorare la potenza richiesta ai motori, questi devono pure spingere un eventuale treno in galleria che viaggia più

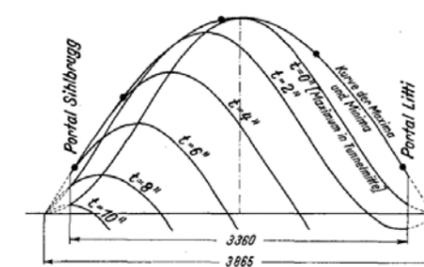


Abb. 14. Druckwellen bei der Zugsinfahrt.

lentamente. Essendo l'aria incompressibile, il risucchio del treno che precede in una galleria particolarmente lunga, non compensa lo sforzo motori che deve sopportare il treno seguente. Si creeranno quindi delle pressioni che rendono la dinamica più problematica. Per ovviare a queste perturbazioni aerodinamiche si lavora normalmente sulla forma del veicolo o sulla forma della sezione d'entrata/uscita dei portali come un imbuto per creare un effetto Venturi. È sostenibile il consumo energetico richiesto dalla alta velocità in galleria? Partendo dalla formula del calcolo della forza necessaria E per le alte velocità $V: \frac{1}{2} * \text{densità aria} * C_w * \text{superficie} * \text{velocità}^3$ - è evidente che la grandezza velocità V non influenza linearmente la forza necessaria E , ma lo fa in modo esponenziale elevato a 3. Siccome il dispendio per la circolazione del traffico non dipende unicamente dagli ingegneri progettisti, ma pure dagli altri attori (Infrastruttura, approvvigionamento energetico,

pianificazione orari e condotta treni), che confezionano il prodotto al cliente, un'ottimizzazione della collaborazione è cruciale. La soluzione di compromesso deve essere sostenibile, e visto che i parametri costruttivi sono ormai realizzati non restano che quelli operativi. Così il traffico merci avrà bisogno di tempi più lunghi per poter accelerare alla velocità imposta a dipendenza del carico rimorchiato, l'orario di circolazione detterà i tempi di percorrenza e le velocità. Se le affermazioni dell'Ufficio Federale dei Trasporti sulla velocità di crociera in galleria per i treni Viaggiatori a 200 Km/h si rivelerà un ulteriore spreco finanziario, possiamo già prevederlo in qualità di macchinisti ed utenti quotidiani di tutte queste grandezze fisiche. Non per niente nell'Eurotunnel di 50,45 Km tra Francia ed Inghilterra la velocità massima è di 160 Km/h. Al risparmio energetico si aggiunge la possibilità di inserire ulteriori tracce con un tempo di percorrenza di 4 min supplementeri. Tutti i sovrapprezzi politici scaricati sulle ferrovie ci lasciano curiosi ed impazienti sugli sviluppi e conseguenze finanziarie della cabina senza macchinista. ➔

MUTAZIONI +



Preghiamo gentilmente i nostri membri di voler comunicare tempestivamente ogni eventuale cambiamento di deposito, di datore di lavoro o di indirizzo al nostro centro mutazioni. Tante grazie.

Martina Nydegger, Centro mutazioni
Formulario in Internet: www.vslf.com > CONTATTI > Contatto membri



Foto: © Georg Trüb

Lo scorso anno è stato molto impegnativo per il comitato di VSLF-Thurbo. Dopo più di un anno dalla ripresa delle trattative sui capitoli 7 e 8 e sull'appendice 3 del CCL, finalmente in autunno i negoziati hanno potuto essere conclusi. Nel corso della primavera, il tribunale arbitrale si è inoltre pronunciato in merito alla questione dell'evoluzione dei salari. Anche le varie questioni all'ordine del giorno hanno comportato parecchio lavoro. In questo articolo mi limiterò pertanto solo agli argomenti principali.

Revisione dei capitoli 7 e 8 del CCL e della relativa appendice 3 (orario di lavoro, ferie)

Poco dopo la mancata introduzione della quinta settimana di ferie a causa della decisione dei suoi membri, nella primavera del 2015 il SEV ha preso contatto con Thurbo per discutere in merito al CCL. Gran parte delle attuali disposizioni risale ancora ai tempi della fondazione di Thurbo (2002) e quindi necessitavano di una revisione. Anche il VSLF e Transfair hanno preso parte alle trattative.

Al termine di lunghi e laboriosi negoziati, questa primavera Thurbo e i tre sindacati del personale hanno trovato un accordo sui punti che riportiamo qui di seguito e, nel corso dei mesi successivi, si sono potuti elaborare i testi definitivi del CCL. I membri dei sindacati in questione hanno potuto decidere ai voti in merito ai previsti cambiamenti. Il testo è stato approvato dalla maggioranza dei colleghi dei tre sindacati (presso VSLF-Thurbo: 92%).

Valori di riferimento degli articoli rivisti 7 e 8 del CCL Thurbo

- Introduzione di un'ulteriore settimana di ferie (quinta).
- Un giorno di ferie adesso ammonta a 492 minuti (invece di 468 min. come finora).
- L'orario annuale ufficiale (N-JAZ) passa da 1950 a 2000 ore.
- Il bonifico di tempo di 49 ore risulta dalla giornata di ferie più lunga, come pure dai 5 giorni supplementari di ferie da 492 minuti.
- Aumento generale dei salari dello 0,1% per compensare l'orario di lavoro annuale con un'ora in più.

- Definizione di valori limite vincolanti per il lavoro straordinario massimo per anno civile (50 ore) e nel saldo totale (100 ore), risp. lavoro in passivo nel saldo totale (-30 ore).
- Creazione di uno specifico conto di risparmio di tempo, senza possibilità d'accesso da parte dell'impresa e con diverse possibilità di godimento da parte dei lavoratori.
- Aumento del congedo paternità da 2 a 10 giorni.
- Aumento del congedo maternità da 4 mesi a 18 settimane.

Nel corso dei mesi successivi si è provveduto a perfezionare e a trascrivere i nuovi testi del CCL. Dopo dieci sessioni negoziali, all'inizio di ottobre del 2016 il nuovo CCL ha potuto essere firmato alla presenza del nuovo presidente del Consiglio di amministrazione Werner Schurter e dei sindacati. A fine ottobre / inizio novembre, Thurbo e le parti sociali hanno organizzato congiuntamente delle giornate informative per i collaboratori che si sono tenute a Winterthur e a San Gallo.

Apprezzamenti

Il VSLF ritiene che il nuovo CCL sia soddisfacente, in quanto porta alcuni miglioramenti per tutto il personale. Al giorno d'oggi non ci possiamo aspettare dei grossi regali da parte del datore di lavoro, questo ci era chiaro sin dall'inizio dei negoziati. Leggendo il comunicato del SEV sulla firma del CCL (vedi il sito <http://www.vpt-thurbo.ch>), ci ha pertanto sorpreso l'affermazione secondo cui il VSLF e Transfair si sarebbero pronunciati contro un coinvolgimento dell'azienda alla quinta settimana di ferie. Il VSLF non aveva mai preso in considerazione un simile coinvolgimento, dal momento che non era mai stato richiesto e che, sin dall'inizio dei negoziati, tutte le parti in causa si erano pronunciate a favore di una neutralità dei costi. Una simile richiesta non avrebbe avuto la minima chance di successo, oltre al fatto che avrebbe compromesso enormemente il risultato finale e avrebbe portato dei peggioramenti da qualche altra parte.

Dallo stesso comunicato si apprende che il VSLF è stato accusato di non aver interpellato i propri membri sul principio per l'introduzione di una quinta settimana di ferie. Anche questo non è assolutamente vero. Tutti i sindacati hanno fatto lo stesso sondaggio nel mese di ottobre del 2013. In questo sondaggio, la grande maggioranza dei membri del VSLF si era pronunciata a favore di una quinta settimana di ferie come compensazione dei giorni di riposo. In considerazione del chiaro risultato, il VSLF aveva rinunciato a una votazione e, in occasione dell'assemblea dei membri dell'estate 2014, aveva nuovamente chiesto conferma circa l'esito del sondaggio.

Assemblea dei membri

Il 25 luglio 2016, a Winterthur ha avuto luogo l'assemblea dei membri di VSLF-Thurbo.

Il comitato ha potuto accogliere dei nuovi membri e ha particolarmente apprezzato la vivace discussione sulla questione dell'«evoluzione salariale dei lavoratori con gli stipendi più bassi». Si è giunti alla conclusione che l'attuale sistema salariale

va riesaminato, se non addirittura sostituito, quanto prima.

Ha fatto molto discutere anche la summenzionata sentenza del tribunale arbitrale che non tutti i colleghi hanno accettato, in quanto molti erano partiti dal presupposto che ne sarebbero usciti vittoriosi. Il comitato di VSLF-Thurbo resta però dell'opinione che i risultati che sono stati conseguiti erano il massimo che si potesse raggiungere. Si è discusso molto anche sul rinnovamento dell'IT e degli strumenti di lavoro, come pure sui negoziati per i capitoli 7 e 8 del CCL.

Al termine dell'assemblea, la serata è proseguita con un buon bicchiere di vino rosso e degli ottimi stuzzichini.

Sentenza sull'«evoluzione dei salari»

Il 15 marzo 2016, il collegio arbitrale Thurbo si è dato appuntamento a Weinfelden per la seconda e ultima sessione di negoziati, a cui ha partecipato anche l'azienda che ha sviluppato il sistema salariale Thurbo.

La procedura di arbitrato non si è conclusa con una sentenza, bensì con un accordo (un confronto) tra la querelata (Thurbo) e i querelanti (SEV/VSLF). In veste di querelanti, abbiamo dovuto constatare che questa nostra priorità, ossia l'adeguamento delle fasce salariali entro un determinato termine, non sarebbe stata accolta dal tribunale e che anche la continuità degli altri punti definiti nell'accordo sarebbe stata incerta, ciò che del resto il tribunale arbitrale aveva fatto capire chiaramente nell'ambito dei negoziati. L'accordo prevede anche diversi miglioramenti che hanno un certo peso per tutto il personale.

Con vero rammarico, abbiamo dovuto constatare che il tribunale arbitrale non ha individuato nel CCL un diritto all'adeguamento delle fasce salariali entro un determinato termine. I dati riportati nel CCL vengono invece visti come degli obiettivi da raggiungere, ma solo nei limiti del possibile.

Nell'eventualità che, per motivi finanziari, gli aumenti salariali non vengano applicati integralmente, in futuro Thurbo dovrà

illustrare tutti gli anni alle parti sociali le ragioni del mancato finanziamento del sistema salariale. Anche gli utili sulle mutazioni in futuro vanno impiegati integralmente per il finanziamento dell'evoluzione dei salari del personale.

Evoluzione dei salari

- Le parti convengono all'unanimità che i collaboratori della querelata non hanno diritto all'adeguamento delle fasce salariali entro un determinato termine. La querelata è tuttavia intenzionata a raggiungere, nei limiti del possibile, gli obiettivi prefissati.
- Le parti si impegnano a fare il punto della situazione entro tre mesi dalla conclusione della procedura di arbitrato. La querelata è tenuta a informare i querelanti e tutte le parti sociali in merito alle eventuali discrepanze tra gli obiettivi prefissati e lo stato effettivo del sistema salariale, come pure ai motivi del mancato finanziamento o dell'eventuale differenza.
- Le parti si impegnano a fare il punto della situazione ogni anno in occasione delle trattative salariali.
- Le parti convengono all'unanimità che, in futuro, gli utili effettivi sulle mutazioni vanno impiegati per il finanziamento dell'evoluzione dei salari del personale. Gli utili sulle mutazioni vanno calcolati senza detrazioni per spese pubblicitarie per il personale, ecc.
- La querelata si impegna a stimare l'utile annuo sulle mutazioni e a darne comunicazione ai querelanti e, rispettivamente, a tutte le parti sociali, al più tardi entro 20 giorni dalle annuali trattative salariali.

Foto: Thurbo; altre foto sotto vslf.com > Sezioni > Thurbo | Foti: Chris Mansfield, mansfield.ch



Divergenze circa l'interpretazione del CCL

Sono tre i punti del contratto su cui la Comunità di negoziazione e la SOB non sono d'accordo:

- Cessazione dell'obbligo di pace sindacale (CCL, art. 2.2 Trattative salariali)
- Indennizzo dei tempi di trasferta per i distaccamenti al di fuori del consueto luogo di servizio (all. 3, art. 3)
- Totale delle pause non retribuite > 90 minuti (all. 10, art. 6.3)

L'art. 2.4 del CCL illustra come si possono risolvere queste situazioni (procedimento di conciliazione e arbitrato). Estratto:

per trovare una soluzione consensuale, ciò che ha portato alla temporanea sospensione della procedura d'arbitrato. Ci auguriamo di riuscire a trovare un accordo anche in merito agli altri due punti ancora aperti.

Nuovo sistema salariale

È dal 2014 che le parti sociali e la SOB stanno negoziando l'introduzione di un nuovo sistema salariale. Dopo diverse e, in parte, dure tornate negoziali, alla metà del 2016 la Comunità di negoziazione ha approvato, in linea di principio, il nuovo sistema salariale. Alcuni dettagli sono ancora da definire in modo vincolante.



Foto: © Georg Trüb

In caso di mancato accordo e di divergenze d'opinione circa l'interpretazione e l'applicazione del CCL, i contrasti vanno prima risolti mediante la negoziazione diretta tra le parti contraenti.

Se non è possibile raggiungere un accordo, le parti contraenti possono rivolgersi al tribunale arbitrale. Verso la metà del 2016, la SOB è stata informata per iscritto che la Comunità di negoziazione si sarebbe rivolta al tribunale arbitrale per trovare una soluzione al punto 1 (cessazione dell'obbligo di pace sindacale). Nella sua lettera di risposta, per la prima volta la SOB ha manifestato la propria disponibilità al dialogo

Già nel 2014, ma anche nel 2015, la SOB aveva spinto per introdurre il nuovo sistema salariale già a partire dal nuovo anno. Tanto più sorprende quindi il fatto che, nella prima metà del 2016, la SOB si sia incontrata ben cinque volte con la Comunità di negoziazione per delle trattative e che, dalla comunicazione della decisione di massima, non riesca più a trovare le risorse necessarie per chiarire i punti ancora aperti. Dei negoziati più approfonditi dovrebbero aver luogo alla fine di ottobre, prima che abbia luogo la prima tornata ordinaria delle negoziazioni 2017 sul CCL e in materia salariale. Nel suo

comunicato stampa del 18 luglio 2016, la SOB scrive che, previa approvazione da parte dei membri dei singoli sindacati, il nuovo sistema salariale entrerà in vigore il 1° gennaio 2017. Si tratta di un obiettivo molto ambizioso. Le parti sociali potranno informare debitamente i propri membri e chiedere il loro punto di vista solo dopo che tutti i punti cruciali saranno stati comunicati per iscritto. L'eventualità che non ci sia un feedback entro la fine del 2016 esula dalla responsabilità dei sindacati.

Materiale rotabile Voralpen-Express (VAE) 2020

Per le vecchie composizioni VAE che coprono la tratta San Gallo-Lucerna con una cadenza oraria, si è riusciti a trovare una soluzione di continuità entro il termine convenuto e, verso la metà dell'anno, è stato firmato il contratto di fornitura con il produttore del nuovo materiale rotabile. Per ulteriori informazioni sull'acquisto e sul materiale rotabile, si prega di consultare il rapporto di Martin Mock (VSLF Tecnica Est) pubblicato in questa edizione del LocoFolio.

Situazione del personale

Sebbene sulla carta l'organico del personale sia leggermente in positivo, viene spesso richiesto di rinunciare ai propri giorni di riposo per garantire la copertura di tutti i turni. Per la SOB, qui si è verificata una situazione completamente nuova, dovuta soprattutto al forte aumento delle malattie di lunga durata che ha colpito il personale. A preoccupare è il sensibile aumento delle malattie cardiovascolari. Su espressa richiesta del VSLF, la SOB ha confermato che si occuperà a fondo di questo fenomeno nel corso del 2017. Il 1° ottobre 2016, una classe formata da 11 aspiranti ha iniziato la formazione di base. Per il mese di maggio del 2017 è prevista un'altra classe con 8 aspiranti. Il tasso di conversione della cassa pensioni viene abbassato con effetto 01.01.2018. Secondo la lettera della cassa pensioni, per i pensionamenti fino al 30.11.2017 si applicano gli attuali tassi di conversione. Dati questi presupposti, è probabile che anche altri macchinisti decidano di ricorrere al pensionamento anticipato. Come questo si possa ripercuotere sulla situazione del personale, al momento attuale è difficilmente prevedibile.

Membr

Alla fine di agosto del 2016 il gruppo VSLF-SOB annoverava 81 membri. Lo scorso anno abbiamo potuto accogliere quattro colleghi che sono entrati a far parte del VSLF. Due colleghi hanno lasciato la SOB e cinque membri del VSLF di altre ITF sono passati alla SOB.

Assemblea dei membri

Oltre a dodici macchinisti SOB, hanno accettato l'invito a prendere parte all'assemblea dei membri del 23 agosto 2016 a Uznach anche Hubert Giger (presidente del VSLF), Stephan Gut (presidente Svizzera orientale) e Sämi Gmür (responsabile VSLF-Thurbo).

Nell'estate del 2008, con la sua firma il VSLF è stato accolto ufficialmente dalla SOB quale parte sociale della Comunità di negoziazione. Il VSLF-SOB è pertanto attivo nell'attuale struttura organizzativa già da otto anni. In virtù del mandato quadriennale, non sorprende che quest'anno si sia dovuto prevedere un numero maggiore di elezioni. Nell'ambito del comitato esecutivo del VSLF-SOB, che è formato da otto persone, quattro membri hanno dovuto essere riconfermati e si è dovuto nominare un sostituto per Sepp Ulmann (Tecnica Est). Martin Mock, che ha rivestito questa funzione ad interim da quando Sepp Ulmann ha lasciato il comitato direttivo del VSLF-SOB, è stato eletto all'unanimità, come pure tutti gli altri candidati. I più sinceri ringraziamenti a tutti coloro che sono disposti ad assumere un ruolo attivo. Per la carica di vicedirettore del settore sud non si sono trovati degli interessati e il posto è ancora vacante. Scade anche il mandato del rappresentante SOB nel comitato della sezione Svizzera orientale. All'attuale detentore della carica e responsabile del VSLF-SOB Ruedi Brunner, in occasione dell'AG Est del 18 novembre 2016 è stato conferito il mandato per una nuova candidatura. In sua sostituzione è stato confermato Erich Bachmann. Stefan Schmid, responsabile dell'équipe tecnica del VSLF-SOB, ha proposto una lunga e interessante relazione, anche grazie all'uso di testi e immagini, sull'acquisto dei Voralpen-Express (VAE) 2020. La rappresentazione visiva del nuovo materiale rotabile in tutti i suoi particolari è stata molto convincente. Nella seconda parte, abbiamo potuto dare il benvenuto a Samuel Rindlisbacher (vicedirettore trasporti) della SOB, come pure a Olf Daniel Gerber e Roland Alder della direzione del personale di locomotiva. Dopo essersi presentato, Samuel Rindlisbacher, che lavora presso la SOB solo dall'inizio dell'anno, ha fatto una panoramica dei principali compiti che è chiamato a svolgere. L'introduzione di una piattaforma della mobilità per la SOB lo terrà molto impegnato fino alla fine del 2016. Per il 2020, si sta delineando un grande cambiamento per quanto riguarda i criteri di strutturazione degli orari. La S-Bahn Obersee diventerà senz'altro oggetto di discussione. Non è ancora chiaro quali cambiamenti si dovranno attendere i macchinisti. Le vivaci discussioni sono proseguite anche durante l'aperitivo che è seguito. ➔

SOB Voralpen-Express

FLIRT a 8 e 4 elementi per il Voralpen-Express. Il Voralpen-Express è l'ammiraglia della Schweizerische Südostbahn AG (SOB). *Martin Mock, macchinista SOB*



Nel 2019, delle nuove unità motrici del tipo FLIRT 3, in due modelli diversi, dovranno sostituire tutti i veicoli Voralpen-Express (VAE) che attualmente vengono impiegati sulla tratta San Gallo-Lucerna. Al momento vengono impiegate delle composizioni con un'unità motrice a ciascuna estremità del treno. Le composizioni munite di locomotiva normalmente hanno sette vagoni intermedi, mentre i treni muniti di autotrice, sei. L'autorizzazione d'esercizio per questi veicoli scade alla fine del 2019. Nel settembre del 2015 la SOB ha indetto un bando di concorso per l'acquisto di nuovi treni. Contrariamente a quanto previsto, il bando per finire non è stato indetto congiuntamente con la BLS. Secondo la SOB, questo è dovuto al fatto che la BLS necessiterà di nuovi treni solo tra qualche anno. Su richiesta di un fornitore, il termine del 23 dicembre 2015 previsto per la presentazione delle offerte è stato posticipato al 15 gennaio 2016. Anche Bombardier e Siemens avevano richiesto la documentazione, che comprendeva un catalogo di requisiti formato da circa 1500 punti ma, per finire, non avevano sottoposto un'offerta. Il 9 maggio 2016, il Consiglio di amministrazione della SOB ha aggiudicato l'appalto alla ditta Stadler e in data 27 giugno 2016, è stato firmato il contratto di fornitura per un importo pari a 170 milioni di franchi. Questo importo include tra l'altro anche l'adeguamento dell'infrastruttura. L'ordine prevede l'acquisto di sei treni a 8 elementi

e di cinque treni a 4 elementi con differenti arredamenti interni (Foto 2, pagina 38). Nell'ambito dello sviluppo del concetto VAE 2020, per prima cosa si trattava di definire se in futuro si sarebbe dovuto prevedere l'impiego di treni navetta a uno o a due piani. Sotto il profilo economico-commerciale, un'interconnessione fra i treni principali VAE e quelli della S-Bahn è senz'altro vantaggiosa. I sei treni a 8 elementi verranno impiegati per la tratta a cadenza oraria San Gallo-Lucerna, mentre un treno fungerà da riserva. I treni a 8 elementi consistono in due unità che non possono essere separate, ciascuna delle quali con una sola cabina di guida. Per trovare spazio nelle officine, che spesso hanno una lunghezza di soli 75 metri, i due elementi possono però essere separati. Era stata presa in considerazione anche la variante con la possibilità di sostituire una metà del treno con un'unità a 4 elementi ma, per finire, è stata respinta. Avrebbe significato dover dotare allo stesso modo i compartimenti dei passeggeri di queste due metà che, in questo caso, non sarebbero più state collegate tra di loro e, pertanto, ciascuna di esse avrebbe dovuto essere equipaggiata con una toilette accessibile con la sedia a rotelle e con uno scompartimento di prima classe. Per raggiungere la necessaria forza di trazione su questa tratta VAE che, sul piano topografico, è molto impegnativa, si prevede l'impiego di quattro carrelli motore.

I VAE 2020 a 8 elementi saranno dotati di scompartimenti di prima classe con 70 posti a sedere e con 291 posti di seconda classe, cinque carrozze multiuso per un totale di dodici posti bicicletta e porta sci, uno scompartimento separato per le famiglie con 22 posti a sedere e dei grandi tavoli, due spazi per sedie a rotelle, due zone bistrò con distributori automatici, uno scompartimento per il controllore e tre toilette (di cui una accessibile ai disabili). In questo modo la SOB tiene conto delle esigenze dei diversi gruppi di utenti – pendolari e turisti, uomini d'affari e famiglie. Per quanto concerne l'arredamento interno, le possibilità di ristorazione e la configurazione dei posti a sedere, nel profilo dei requisiti si è tenuto conto dei risultati emersi dai sondaggi effettuati fra il pubblico (Foto 3 & 4). I VAE 2020 a 8 elementi hanno una lunghezza complessiva di 150,2 m e un peso a vuoto di circa 263 t, il carico per asse del carrello motore è di 16,4 t, mentre quello del carrello portante è di 11,8 t. Il veicolo sarà equipaggiato con due pantografi e due interruttori principali.

I cinque treni RV 2020 a 4 elementi sono concepiti per la S-Bahn e, pertanto, la prima classe è decisamente più piccola (23 posti a sedere al posto di 198) e hanno un'unica toilette. Per questi treni non è previsto lo scompartimento per le famiglie e la zona bistrò.

Il RV 2020 ha una lunghezza complessiva di 77,1 m e un peso a vuoto di circa 134 t, il carico per asse del carrello motore è di 16,4 t e quello del carrello portante di 11,8 t. Anche questo veicolo sarà equipaggiato con due pantografi, ma con un unico interruttore principale. Come già per l'attuale FLIRT della SOB, anche questo veicolo sarà dotato di due carrelli motore. La velocità massima dei nuovi treni SOB sarà di 160 km/h. Il compito principale di questo treno a quattro elementi consiste nel potenziare l'intensa attività dei VAE sulla tratta San Gallo–Rapperswil durante le ore di punta. Possono inoltre essere utilizzati anche nell'ambito dei trasporti locali. Per quanto riguarda il comando multiplo, i nuovi treni saranno compatibili con i 23 attuali FLIRT della SOB.

L'attuale rete sud della SOB, e quindi le tratte Rapperswil–Arth-Goldau e Wädenswil–Einsiedeln, è caratterizzata da un tracciato estremo, con delle pendenze massime del 50‰ e un raggio di curvatura di soli 150 m. Per non sollecitare eccessivamente i binari, le nuove unità motrici della SOB saranno dotate di carrelli con sospensioni morbide e cuscinetti idraulici, ciò che assicura una regolazione radiale degli assi. Questa variante consente di ridurre notevolmente l'usura del bordino della ruota e della ruota portante. Più alta è la velocità e più aumenta la rigidità longitudinale della



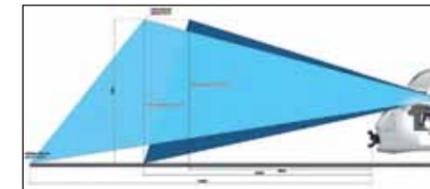
guida della sala, garantendo così un'elevata stabilità di marcia. I carrelli portanti sono del tipo Jakobs.

I nuovi veicoli sono dotati di componenti di provata efficacia, tra cui anche l'ormai collaudato trasformatore con raffreddamento ad aria della SOB. Questo trasformatore funziona senza olio e gli avvolgimenti vengono investiti direttamente da un flusso di aria di raffreddamento. Questo principio di funzionamento soprattutto assicura un minor consumo di energia e una riduzione delle emissioni, come pure una riduzione dei costi per i sensori e per la manutenzione.

Per migliorare la sicurezza a bordo in caso d'incendio, i veicoli sono inoltre dotati di un collaudato sistema antincendio che consiste in un impianto automatico di rilevazione e di spegnimento. I rilevatori di fumo sono installati nelle seguenti aree antincendio: locali passeggeri, toilette dei passeggeri, cabina, scompartimento del controllore, sala macchine nella carrozza finale e centrale, locali tecnici con impianti altamente performanti sulle pareti di testa e in prossimità del convertitore di trazione. I nuovi VAE 2020 e RV 2020 probabilmente saranno i primi treni commerciali con la dotazione «ETCS only» a circolare in Svizzera. È prevista l'implementazione della Baseline 3, Release 3.4, ciò che consentirà la marcia con l'ausilio dell'ETCS L1 Limited Supervision senza i sistemi automatici di protezione del treno Signum e ZUB. Questo presuppone che anche le FFS provvedano per tempo a dotare le tratte di competenza della SOB di Eurobalise e che queste vengano programmate per elaborare i telegrammi inviati dall'ETCS L1 LS. Il concetto per i VAE 2020 prevede sia l'omologazione in Germania che in Austria, ma per il momento la SOB non ha ancora deciso per questa opzione.

La cabina e il sistema di controllo del treno si basano sulle affermate tecnologie delle famiglie di veicoli GTW, FLIRT e KISS che sono state sviluppate in stretta collaborazione con i macchinisti dell'operatore. Rispetto ai veicoli attualmente in uso, la vasta connessione dei singoli sottosistemi di controllo, della protezione del treno e dei sistemi di comunicazione consente di ridurre i tempi dei processi operativi. Grazie all'inserimento dei dati del treno a livello centrale, si possono ridurre notevolmente i tempi d'inversione e di cambio del personale in stazione. Il veicolo viene gestito tramite un pannello di comando di ultima generazione, con interfacce ergonomiche e indicazioni dei valori di facile lettura. Il tutto è semplificato dalla presenza dello schermo tattile *touch screen*. Il macchinista deve compiere un numero molto minore di operazioni, ciò che consente di velocizzare l'upgrade. Se possibile dal punto di vista

della sicurezza e della circolazione, il sistema di controllo del treno effettua inoltre anche tutti i necessari controlli e test del treno. Il campo di visibilità dalla cabina è nettamente migliore rispetto ai requisiti riportati nella norma UIC 651. I segnali alti si trovano quindi a 8 metri di distanza dal campo visivo e quelli bassi, a 10 m. Questo è senz'altro un aspetto molto positivo, in quanto le tratte di competenza della SOB spesso presentano delle distanze dei segnali davvero minime.



In caso di leggere collisioni, per consentire di sostituire solo dei singoli elementi e non tutta la parte frontale, quest'ultima è stata concepita in modo più modulare. La forma della parte anteriore non è tuttavia ancora definitiva, in quanto bisogna ancora risolvere alcuni problemi, come per esempio la questione della neve farinosa. Stadler ha dato seguito alla richiesta di concepire delle nuove porte laterali per la cabina e ha fatto un lavoro davvero ottimo. Questo criterio non riterio nonha tuttavia iesta di prevedere delle porte laterali ha potuto però essere inserito nel capitolato d'onere per evitare di fare delle discriminazioni rispetto agli altri offerenti. Il contratto tra la SOB e Stadler prevede anche delle opzioni per altri 40 treni. Tutto dipenderà dal fatto se le speranze della SOB di estendere la propria area di competenza alla vecchia linea del Gottardo e alla valle del Reno si potranno realizzare.



Per quanto riguarda la tempistica (dal concorso d'appalto nel 2015 fino alla fornitura delle nuove unità motrici nel 2019), la SOB sta gestendo il tutto nel migliore dei modi. Il 2019 sarà senz'altro un anno molto intenso. All'inizio dell'anno tutto il personale riceverà una formazione teorica e pratica per questi nuovi veicoli, anche grazie a un nuovo simulatore. Verso la seconda metà dell'anno si potrà pertanto dare definitivamente la via alla fase di collaudo. Si tratterà di ovviare a tutti gli eventuali errori e a tutte le lacune ancora presenti. Dal 2020, la SOB non avrà altre soluzioni alternative in quanto l'autorizzazione d'esercizio per i vecchi VAE nel frattempo sarà scaduta. ➔

Le trattative tra le parti sociali e i rappresentanti di RegionAlps per il nuovo contratto collettivo di lavoro si sono concluse con successo nel corso dell'estate 2016. Gli incontri hanno avuto luogo in un clima di lavoro positivo e le negoziazioni si sono sempre svolte in un'atmosfera cordiale e costruttiva.

Da notare che tutte le riunioni preliminari e l'elaborazione delle rivendicazioni sono state preparate in stretta collaborazione tra il SEV e il VSLF ciò che, dal nostro punto di vista, è molto positivo e di buon auspicio per la futura cooperazione intersindacale. Qui di seguito i principali miglioramenti rispetto al precedente CCL:

- Aumento generale dei salari del 4%, ripartito su 3 anni (2,5% nel 2017, 1% nel 2018 e 0,5 nel 2019).
- Introduzione di un'«indennità pasti» di 16 franchi per ogni giorno lavorativo (indipendentemente dal fatto che si tratti di un giorno di corso, di riserva o di un normale giorno di lavoro; anche la durata del servizio non ha alcuna influenza sul rimborso). Sostituisce una filosofia d'indennizzo non forfettario più complessa.
- Migliore informazione dei macchinisti in caso di modifica dei turni entro 48 ore
- Introduzione, quanto più rapida possibile, di una check-list «Disposizioni in caso di incidenti a persone» non appena entra in carica il nuovo capo dei macchinisti presso RegionAlps alla fine del 2016.

Sia i rappresentanti del personale che i macchinisti possono ritenersi soddisfatti dei risultati di queste trattative per il nuovo CCL che entrerà in vigore il 1° gennaio 2017. ➔

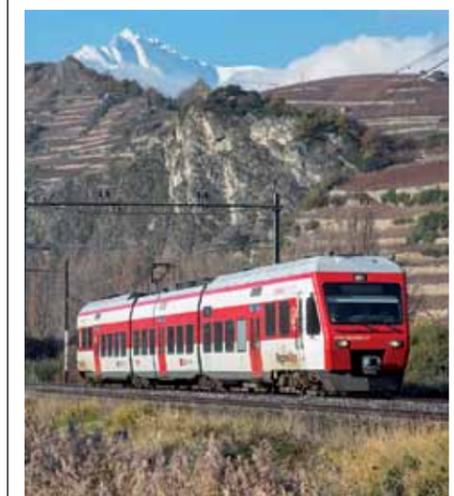


Foto: © Georg Trüb

Chiedi all'esperta!

Mia figlia di tre anni, che io chiamo «Müslì», è tutt'altro che stupida. Le piace parlare un po' di tutto e, cosa molto importante, ha le idee chiare su tutto. È esperta di qualsiasi cosa. Markus Leutwyler



Sto rimuginando su tante cose quando entro nella sua cameretta e vedo che sta giocando con la sua ferrovia Brio. «Cosa c'è che non va?», vuole sapere. «Sono preoccupato per via dei treni che vanno da soli, senza macchinista. Tu cosa pensi, arriveranno presto?». «Certo», mi dice, mostrandomi tutta orgogliosa la sua locomotiva a batteria che sta giusto affrontando una salita. «Io ce l'ho già da un bel po'!»



In quel momento la locomotiva si rovescia sul binario e le rotelline vanno avanti tranquillamente a girare. «E adesso? Sul treno non c'è il macchinista e la gente si spaventa!». Prendo un omino di Lego e faccio finta che pianga perché è tutto spaventato. Müslì prende un T-Rex di gomma e lo piazza proprio davanti al viso dell'omino di Lego. «Bastaaaaa!», grida

facendo la voce più bassa che può. «Così spaventi la gente ancora di più». «Vedi! Adesso hanno paura del dinosauro e non più del treno che è uscito dai binari». Rimettiamo a posto la locomotiva che intanto continua la propria corsa. Non arriva però lontano. La batteria è scarica. «Manca la corrente!», dico tutto preoccupato. «Lo sai che così non arriva più aria fresca nel treno? L'aria diventa sempre più calda!» «Pffff», dice Müslì e afferra il suo Pegaso di color viola con la criniera dai colori dell'arcobaleno e le alette argentate. Lo fa volare sopra al treno con le ali che sbattono in aria. «Allora qualcuno deve fare aria!» Adesso ho un compito molto difficile per lei. Sempre i soliti interrogativi di carattere etico. Un computer cosa deciderebbe se si trovasse a dover scegliere tra due soluzio-

ni estreme? Metto cinque omini vicino allo scambio, uno accanto all'altro. Lo scambio è raffigurato dai cinque omini. Dietro intanto arriva la locomotiva completamente automatica, a cui nel frattempo ho messo una batteria nuova. Müslì non ci mette molto a reagire. Prende il suo gigantesco drago che si scaglia contro l'omino tutto solo. Facendo molta attenzione, lo deposita vicino agli altri cinque omini. Poi si mette a guardare la locomotiva che prosegue la propria corsa. A tutto vapore, con il gruppo che adesso è formato da sei omini.



Trovo che questa strategia del drago sia interessante. Ovviamente la configurazione del software del comando degli scambi presenta ancora qualche piccola lacuna, ma il principio è giusto. Non c'è motivo di assumere un atteggiamento antiprogredivo! Ci sarebbero ancora tante altre domande interessanti che mi piacerebbe rivolgere alla mia piccola esperta, ma purtroppo al momento non è possibile. Müslì è in piedi davanti a me con le gambine aperte e il mio naso mi dice che il pannolino è pieno. Metto Müslì sul fasciatoio e la pulisco per bene. «Ci vorrebbe un robot lava-sederino!», mi dico tra me e me. Mi fissa con uno sguardo scandalizzato e mi dice: «Ma sei matto? Non esiste ancora!».



Lettera alla redazione

Hans Baer

Anche questa volta ho letto il LocoFolio da cima a fondo. In qualità di socio sostenitore «esterno», desidero dirvi che il layout, la presentazione, la forma e l'obiettività dei contenuti, come pure la scelta degli argomenti, continuano a piacermi molto anche da quando si è insediata la nuova redazione. Vi prego di non cambiare niente! Mi dà invece da pensare il contenuto di alcuni articoli:

Watt d'Or

Ai piani alti si è ben contenti dei recenti festeggiamenti per l'introduzione dello stile di guida ecocompatibile che, tra l'altro, è stata spacciata come una propria invenzione. Mai una volta che sia stato detto che questo stile di guida è noto ormai da tanti anni e che è una prassi comune nell'attività di tutti i giorni. Tanto di cappello a tutti quei macchinisti che da sempre adottano questo stile di guida. Qui, anche un sistema mal concepito come l'ADL non serve a niente, soprattutto se trasmette delle indicazioni confuse che si traducono in una conduzione «stop and go», come riportato nel relativo articolo. La cosa importante è potersi vantare di aver investito circa 35 milioni di franchi. Per me, il rispetto per il lavoro dei collaboratori è tutta un'altra cosa.

ETCS L2

È con grande effetto mediatico che ormai quasi tutte le linee vengono equipaggiate con l'ETCS L2 ciò che, oltre a delle infrastrutture molto costose, genera anche dei costi enormi dell'ordine di vari milioni per l'adattamento dei mezzi di trazione. Anche qui, purtroppo, ci sono molte cose fatte male che generano dei costi addizionali e hanno degli effetti collaterali non indifferenti (vedi i «285» della DB). Cosa dire poi dei segnali bassi tra Brunnen e Erstfeld che, con il loro bel rivestimento color violetto che durante la notte diventa nero come la pece, non si possono più distinguere dagli altri? Per un macchinista il fatto di superare un segnale basso chiuso fino a poco tempo fa era una cosa gravissima ma, se questo è nell'interesse del management (ed evidentemente anche del portafoglio), allora questo principio non conta più niente ed ecco che improvvisamente il superamento di un segnale basso chiuso è ammesso. Già solo per una questione di sicurezza, nella mia precedente attività professionale un simile modo di pensare sarebbe stato semplicemente inconcepibile e, sotto il profilo giuridico, inaccettabile. La «safety» era percepita e vissuta in tutte le sue accezioni e non se ne parlava soltanto.

Tutti questi costi inutili indubbiamente contribuirebbero a coprire la modica cifra di 1,3 miliardi di franchi necessaria per l'ulteriore manutenzione. Ci sarebbero ancora molte cose da dire su quello che non funziona, su quello che mi capita di vedere come passeggero e su dove ci sarebbe ancora un ampio margine di miglioramento. Con le sue modalità spesso arroganti, l'attuale cultura imprenditoriale e gestionale purtroppo non è proiettata verso una coesistenza armoniosa tra le parti in causa; in poche parole, questo non porta a niente. Ciononostante, voi macchinisti continuate a svolgere tutti i giorni il vostro lavoro in modo responsabile, vi organizzate in un sindacato, sottoponete delle proposte su questioni pratiche ..., per poi raccogliere spesso delle critiche ingiustificate. Voi, al contrario, vi meritate un vero grazie di cuore per il vostro incondizionato impegno a bordo della locomotiva..., anche se arriva solo da un passeggero. Con la vostra abnegazione contribuite in modo significativo a migliorare e ottimizzare il fantastico sistema ferroviario. È in quest'ottica che auguro a voi e a tutti i vostri colleghi un buon proseguimento e di andare sempre a testa alta. ➤



La «civetta» a Giornico. Foto: André Niederberger

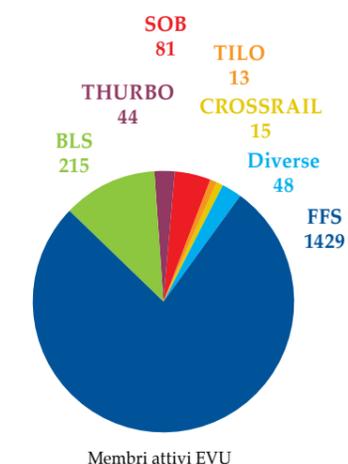
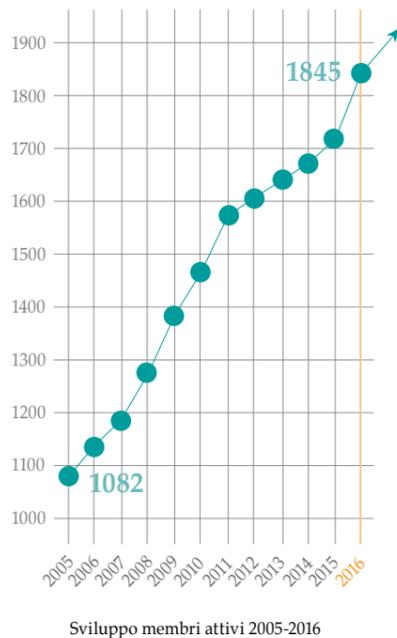
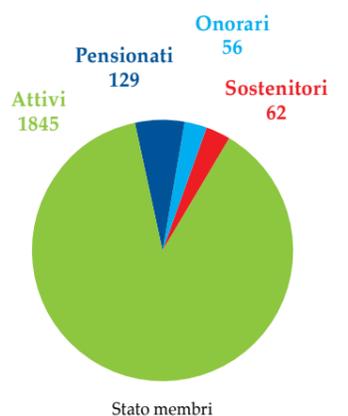
Gita della sezione di Berna del VSLF

Da Julio Iglesias. Il 4 ottobre 2016 la sezione di Berna ha organizzato il consueto appuntamento annuale. Dopo il ritrovo presso la stazione di Berna, l'illustre compagnia è partita in treno via Langenthal in direzione di Aarwangen.

Ad Aarwangen, il gruppo è stato accolto dal sig. Hans Baumberger III presso lo storico locale Kornhaus, dove si trova la distilleria di whisky Langatun.

Il sig. Baumberger ha illustrato ai partecipanti la storia e i metodi di produzione del whisky. Dopo l'interessante presentazione e la visita guidata alla distilleria, i partecipanti hanno potuto prendere parte ad una generosa degustazione, il tutto accompagnato dalle preziose informazioni del padrone di casa.

Dopo un ottimo e ricco aperitivo, i partecipanti hanno fatto ritorno a Berna dove i festeggiamenti sono proseguiti fino a notte inoltrata.



IN MEMORIAM

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

Max Gilgen

Macchinista deposito di Zurigo
Sezione Ostschweiz

*1927
† 22. 3. 2016

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

CERCHIAMO...

In qualità di organizzazione di milizia il VSLF ha bisogno di colleghi motivati e impegnati che, parallelamente alla loro attività di macchinista, siano disposti ad assumere degli ulteriori compiti all'interno del nostro sindacato. Il rinnovo costante dei funzionari del VSLF assicura un ampio ventaglio di opinioni.



Responsabile Divisione Cargo

Cerchiamo un responsabile per la Divisione G.

In qualità di membro del comitato del VSLF sei responsabile per i settori FFS Cargo / FFS Cargo International. Il tuo campo d'attività comprende le trattative per il CCL e i BAR, come pure la collaborazione partneriale con queste due aziende. Se hai delle domande e sei interessato, ti preghiamo di prendere contatto con:

Hubert Giger, tel. 079 136 37 51, oppure tramite praesident@vslf.com



CRGC

Cerchiamo una persona per la CRGC.

Compiti e competenze: La CRGC si occupa del controllo della gestione e dei conti del VSLF. È un organismo indipendente e agisce a propria discrezione. Se hai delle domande e sei interessato, ti preghiamo di prendere contatto con:

Hubert Giger, tel. 079 136 37 51, oppure tramite praesident@vslf.com



Coordinatore/coordinatrice sito web del VSLF

Per la nostra homepage cerchiamo una persona affidabile che abbia piacere a gestire il nostro sito web.

Il tuo campo d'attività comprende la supervisione, la gestione e l'aggiornamento regolare del sito del VSLF. Lavoriamo con il Content-Management-System Typo3 che è gestito via web browser.

Se hai delle domande e sei interessato, ti preghiamo di prendere contatto con:

Kay Rudolf, tel. 051 / 281 58 49, oppure tramite sekretaer@vslf.com.



Web master

Per la nostra homepage cerchiamo un/a web master.

Se hai delle buone conoscenze del programma Content-Management-System Typo3 e sei interessato alla gestione tecnica del nostro sito web, sei pregato di prendere contatto con:

Kay Rudolf, tel. 051 / 281 58 49, oppure tramite sekretaer@vslf.com.



Cassiere/a

Cerchiamo un/a cassiere/a.

In qualità di cassiere/a, fai parte del comitato direttivo del VSLF e sei responsabile per tutte le questioni finanziarie del VSLF. Se hai delle domande e sei interessato, ti preghiamo di prendere contatto con:

Hubert Giger, tel. 079 136 37 51, oppure tramite praesident@vslf.com

Comitato VSLF

Divisione FFS V	Divisione FFS G	BLS	Presidente	Cassiere	Romandie	Ticino	TL/CCL
-----------------	-----------------	-----	------------	----------	----------	--------	--------

Amministrazione

Mutazione	Coordinatore Comunicazione	Coordinatore Website	Coordinatore AG	Coordinatore esterno	CRGC	Sezioni
Propaganda	Segretario	Web master	Coordinatore Spese	Traduzioni interna	CCL Team	
Formazione	Art Director	Loco Folio	Datenbank	CoPe	Relatore PCT	