



In che direzione stiamo andando?

Qualche tempo fa mia moglie ed io siamo andati a Parigi, dove abbiamo potuto ammirare la Torre Eiffel che mi ha impressionato tantissimo e che, nonostante i suoi 128 anni, ogni giorno continua ad attirare una moltitudine di turisti. Ritengo che questa torre incarni la quintessenza dell'arte ingegneristica: duratura e, nel contempo, armoniosa dal punto di vista estetico. Dalla Torre Eiffel abbiamo potuto ammirare il moderno quartiere di «La Défense», che volevo assolutamente vedere una volta dal vivo e che abbiamo raggiunto con la metro prendendo la linea 1. Il tutto senza conducente e in modo completamente automatizzato.

A Parigi, come del resto in tante altre città, funziona molto bene. Ma, in Svizzera, i treni quando circoleranno senza conducente? Non parlo della M2 di Losanna, bensì di tutti i normali treni delle FFS, della BLS, SOB, Turbo, ecc.

Ultimamente sui giornali si sono potute leggere le speculazioni più disparate su questo argomento. I treni circoleranno da soli, si gestiranno autonomamente, sì, penseranno perfino da soli, tutto sarà possibile. L'auto sa già dove uno vuole andare ancora prima di sapere dove si voglia andare realmente. E, come per magia, i treni sfrecceranno per la regione con una cadenza di 5 secondi. I macchinisti diventano quindi superflui. Fantastico!

Ma è davvero tutto così semplice? Da quando ho condotto le quattro interviste che analizzano il tema da prospettive diverse, non ho più questa impressione. Invece di parole retoriche e altisonanti, mi sono pervenute delle risposte molto interessanti da parte di Peter Füglistaler (direttore dell'Ufficio federale dei trasporti), Stéphane Wettstein (direttore generale e responsabile del gruppo Svizzera), Peter Küchler (amministratore delegato della Südostbahn) e Andreas Leemann (pilota della Swiss e macchinista presso le FFS). Indipendentemente dall'angolazione da cui si osserva la cosa, è un dato di fatto che i macchinisti non scompariranno così velocemente dai nostri treni. Una metropolitana, che di per sé è completamente isolata e ha un alto livello di sicurezza, non può infatti essere paragonata ad un esercizio ferroviario all'aperto.

Viaggiare è sempre istruttivo. Durante il nostro viaggio di ritorno da Parigi, mia moglie ed io siamo ben presto ripiombati nella dura realtà. Il TGV non poteva partire a causa di un problema ai binari e poco dopo ha dovuto fare una frenata d'emergenza. Come se non bastasse, a Mulhouse abbiamo dovuto attendere una cinquantina di minuti per via di un cantiere. Per esperienza diretta, questa è la ferrovia che tutti noi conosciamo. Schede arancioni, notifiche di guasti, segnalazioni di guasti



via SMS, piccoli e grossi problemi, tutti i giorni...

Raccomando comunque a tutti di spostarsi di tanto in tanto con il treno e di dare libero corso ai propri pensieri. Ecco che i pensieri diventano più chiari, le idee si riordinano e, improvvisamente, si vedono le cose in un'ottica diversa.

Buon viaggio!

Markus Leutwyler
Redattore



Care colleghe e care colleghi

Grazie a voi, in occasione della nostra assemblea generale di Suhr AG tre nuovi membri sono entrati a far parte del comitato del VSLF. A tutti loro vanno le nostre congratulazioni e il nostro più caloroso benvenuto. Ci apprestiamo pertanto a raccogliere le nuove sfide con un'équipe rafforzata e ringiovanita e, personalmente, sono ansioso di iniziare una proficua collaborazione. In futuro, le singole divisioni Cargo e Cargo International saranno seguite da un membro del comitato, ciò che contribuirà a rafforzare il settore merci in generale. Questo anche in vista

dei problemi che si preannunciano in questi settori.

Il fatto che vi sia un certo fermento nell'ambito dei trasporti merci su rotaia ci viene confermato anche dalle decisioni della Crossrail, come pure dal fatto che ora la SNCF Logistics è diventata azionista della BLS AG. La Crossrail non intende più provvedere autonomamente alla trazione dei propri treni, bensì li vuole noleggiare, completi di macchinisti, a FFS Cargo International e alla DB Cargo Schweiz.

Per quanto concerne i salari dei macchinisti italiani che lavorano presso la Crossrail di Briga, all'inizio dell'anno l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha decretato che un salario di circa 30.- Fr./ora per i lavoratori che operano nel servizio transfrontaliero è adeguato se la proporzione del lavoro svolto è del 30% in Svizzera e del 70% in Italia. In considerazione dell'area d'impiego transnazionale, il salario di Fr. 31.- che Crossrail paga ai macchinisti italiani è stato pertanto giudicato "usuale nel settore". Da tener presente che in otto delle nove compagnie svizzere che operano nel

trasporto transfrontaliero di merci, la media si situa intorno ai 42.38 Fr./ora, ciò che equivale ad una differenza di oltre 1/4.

L'UFT ritiene inoltre che (conformemente al principio della territorialità contemplato dalla legge sui lavoratori distaccati) le prestazioni fornite in territorio italiano debbano essere compensate con i salari in uso in Italia. Stando al principio della territorialità, per analogia i macchinisti impiegati all'estero dovrebbero percepire dei salari svizzeri per le prestazioni fornite in Svizzera. A questo proposito abbiamo preso contatto con due nostri partner, il Sindacato dei macchinisti tedeschi GDL e FAST-Mobilità in Italia.

Le conclusioni della disposizione dell'UFT, secondo cui il luogo di domicilio del personale attivo in Svizzera ha un'incidenza sul salario, sono a dir poco sorprendenti.

Anche gli avvenimenti nell'ambito del traffico nazionale a lunga distanza non possono non sorprendere. L'UFT ha messo in vendita le concessioni per il traffico a lun-

ga distanza prospettando un rendimento molto elevato. E tutti sono arrivati. La struttura del panorama ferroviario «Due più Uno», FFS + BLS più SOB, improvvisamente si è trasformata in tre contro uno. Una concorrenza ben definita è sempre stimolante e raramente è negativa. Così facendo le FFS hanno praticamente ammesso che le poltrone di certi treni sono molto più comode rispetto a quelle attuali. Tuttavia, il fatto di garantire delle prestazioni migliori malgrado il materiale rotabile, l'infrastruttura, il personale viaggiante e l'orario dei treni siano esattamente gli stessi, è possibile solo se si decide di ignorare alcuni fattori importanti. Dove venga poi fatta la manutenzione, è ancora tutto da vedere (magari all'estero?). Gli effetti sulla cassa pensioni delle FFS sarebbero in tutti i casi considerevoli e sicuramente non li si accetterebbe passivamente. Un'eventuale ristrutturazione produrrebbe unicamente dei costi elevati, dei forti disordini e molti nuovi posti nell'ambito del coordinamento, del rilevamento dei dati statistici e della gestione del servizio clientela. Se il traffico non dovesse funzionare alla perfezione come finora, tutte le parti coinvolte sarebbero poi costrette ad aiutarsi reciprocamente, attingendo al proprio materiale rotabile, al proprio personale e ai propri minibar, annullando così ancora una volta tutti gli effetti della concorrenza. È più la spesa che l'impresa.

Il fatto che sia proprio il traffico viaggiatori, la spina dorsale della ferrovia, ad essere sotto il mirino, peraltro senza un mandato politico ufficiale, non può che offrire ottime opportunità d'accesso alle imprese straniere. Questo, beninteso, non significherebbe solo la fine delle ferrovie federali, ma anche di quelle regionali. Ora non resta che vedere se l'UFT a breve riceverà delle offerte anche per i treni rapidi Coira-St. Moritz, Locarno-Domodossola e Zweisimmen-Montreux. Come prima cosa, si farà senz'altro tutto il possibile per accaparrarsi la S-Bahn di S. Gallo e di Berna.

In un'epoca di cambiamenti sempre più rapidi, sembra proprio che la continuità sia ormai un optional. Con tutti questi assurdi progetti, tipo «Industria 4.0», che fanno ormai parte della nostra quotidianità e che tanto vengono decantati, i buchi finanziari sono all'ordine del giorno. Sono poi i nostri clienti e il settore pubblico che devono pagare.

Se non altro si osserva sempre più la tendenza a fare marcia indietro. L'ADL va riesaminato completamente, l'ETCS Level 2 non ha più un futuro, i treni completamente automatici viaggiano unicamente grazie alla competenza dei macchinisti e si ammette apertamente che questi costo-

si sistemi di pianificazione del tempo di lavoro spesso non sono affatto migliori di quelli vecchi.

I valori imprescindibili a cui facevo riferimento nella mia relazione in occasione dell'AG di Suhr, ossia la necessità di restare con i piedi per terra, il senso della realtà e la razionalità, sembra siano stati ascoltati. Subito dopo sono stato interpellato da alcuni ospiti che, dietro le quinte, mi hanno confidato di condividere pienamente le mie affermazioni.

Una cosa senz'altro giusta e importante è anche il progetto del riconoscimento federale del personale di locomotiva da parte della Segreteria di Stato per l'educazione, la ricerca e l'innovazione SEFRI. I lavori sono a buon punto. Il 15 febbraio è stata fondata un'associazione centrale denominata Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e delle macchiniste (AFSM). Con l'istituzione di questa associazione, si sono poste delle basi importanti per l'avanzamento di questo progetto. I primi test sono previsti ancora entro quest'anno.

Grazie al riconoscimento della nostra professione potremo fare un'importante passo in avanti, sia per quanto concerne il nostro status che la nostra commerciabilità. Quando non si può più fare affidamento sulle vecchie strutture, non resta che agire autonomamente, ciò che vale anche per il nostro lavoro in cabina.

A tutti voi una buona continuazione.



Il vostro presidente
Hubert Giger

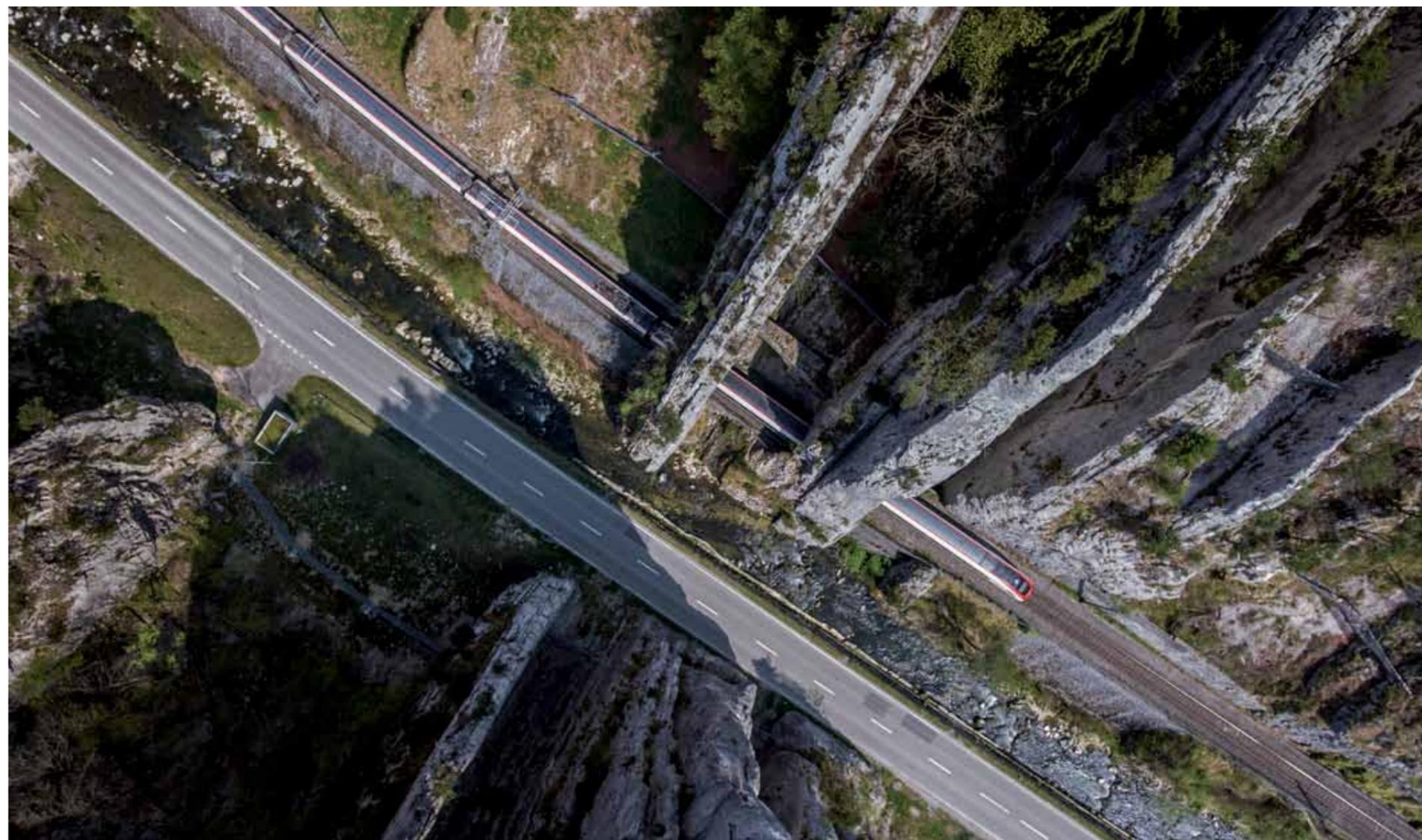


Foto: © Andreas Leemann

L'Assemblea generale del VSLF per l'esercizio 2016, a cui hanno preso parte oltre 150 membri e 50 ospiti, si è tenuta nella Bärenmattesaal a Suhr AG.

L'assemblea è stata aperta da Matthias Wey, presidente della sezione, e Matthias Burgener della sezione ospitante di Hauenstein-Bözberg che ci hanno presentato l'interessante storia dell'ex Ferrovia nazionale che, girando intorno alla città di Zurigo, collegava Costanza a Zofingen via Suhr. È stata inoltre illustrata la situazione attuale della locale Wynental- und Suhrentalbahn WSB.

Hubert Giger, presidente del VSLF, ha aperto la 59a Assemblea generale sottolineando che il Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti VSLF quest'anno celebra il sessantesimo anniversario dalla sua ricostituzione, avvenuta nel 1957. «Si tratta di un anniversario molto importante che ci vede ancora organizzati in un sistema di milizia che si batte per tutelare gli interessi del personale di locomotiva. Il tutto, nello spirito della tradizione dell'allora VSLF del 1876.»

Il discorso di benvenuto è stato tenuto da Beat Rüetschi, Sindaco del comune di Suhr AG. Qui di seguito i relatori dell'Assemblea generale:

- Renate Gautschy; Membro della Commissione dei trasporti, membro del Gran Consiglio del canton Argovia
- Thierry Burkart; Membro del Consiglio nazionale FDP
- Thomas Kuchler; Direttore della Schweizerische Südostbahn SOB AG
- Hubert Giger; Presidente del VSLF

A suscitare grande interesse è stata soprattutto la relazione di Thomas Kuchler che, con la sua visione dei treni completamente automatici, di recente ha trovato ampio spazio nei mezzi di informazione. Ha illustrato lo studio preliminare della SOB (in collaborazione con Siemens) dell'Automatic Train Operation (ATO), come pure i prossimi passi e l'integrazione dell'ATO nello sviluppo di Ferrovia 4.0.

Interessante è stata tra l'altro la dichiarazione secondo cui l'attentato compiuto su un treno regionale a Salez SG nell'agosto 2016, ha rivelato che i treni automatici senza personale sono praticamente impensabili. Nel suo intervento, Hubert Giger ha sottolineato che i politici, i consigli di ammi-

nistrazione e i rispettivi CEO si lasciano facilmente travolgere dall'utopia delle tecnologie IT e soccombono alle loro tentazioni, per la gioia dell'industria, dell'infrastruttura e di innumerevoli gruppi di progetto. «I macchinisti non sono contro il progresso e le nuove tecnologie, ma si oppongono a quei progetti, non sufficientemente maturi e costosi, che vanno a scapito della nostra professionalità e che comportano dei costi che devono essere assunti dai contribuenti e dagli stessi la-



voratori. Per il futuro, auspichiamo che le ferrovie ritrovino il giusto senso della misura, restando con i piedi per terra, con realismo e buonsenso.»

Le relazioni possono essere consultate / ascoltate nel nostro sito Internet.

Ha quindi fatto seguito un ricco aperitivo/pranzo nel foyer del Centro Bärenmatt che ha dato vita a un vivace scambio d'idee e di esperienze.

Nel pomeriggio si è svolta la parte dell'AG riservata alle questioni interne del VSLF, durante la quale si è proceduto all'elezione dei nuovi membri del comitato. A causa di problemi di salute, la nostra cassiera Brigitte Ruch si è dimessa dal suo incarico. Dei due candidati, quale nuovo cassiere è stato eletto Rolf Siegenthaler della sezione BLS. La funzione di rappresentante di FFS Cargo era vacante e tra i due candidati alla carica è stato eletto Martin Geiger della se-

zione di Basilea. Per la nuova funzione di rappresentante di FFS Cargo International è stato eletto Urs Schweizer della sezione di Briga. L'incarico di Christina Engler all'interno della CRGC 2 è stato rilevato da Andreas Infanger della sezione di Berna. Il comitato del VSLF si è pertanto ringiovanito ed è stata introdotta una nuova funzione.

L'esercizio 2016 ha potuto registrare un aumento di 180 nuovi soci.

Nel corso dell'AG sono state trattate le quattro proposte pervenute dalla base operativa. Qui di seguito l'esito delle votazioni:

Proposta 1:	accettata
Proposta 2:	accettata
Proposta 3:	accettata
Proposta 4:	respinta

Riconoscimenti

Il presidente Hubert Giger ha reso omaggio ai membri che hanno lasciato il comitato e la CRGC:

In sua assenza, Brigitte Ruch (cassiera) è stata ringraziata per il suo operato.

Christina Engler (CRGC 2) ha fatto parte della CRGC per 7 anni ed è stata ringraziata per il suo operato.

Philipp Maurer (FFS Cargo) ha fatto parte del comitato del VSLF per 12 anni. Nel rendergli omaggio, il presidente ha sottolineato che con la sua grande correttezza, le sue solide conoscenze e la sua grande esperienza, raramente Philipp è sceso a compromessi, operando sempre nell'interesse del VSLF.

Soci onorari:

I seguenti membri, che hanno iniziato l'attività nel 1971, sono stati insigniti del titolo di soci onorari:

- Georg Voser; Sezione Hauenstein Bözberg
- Robert Brochella; Sezione Lucerna Gottardo
- Hans Monsch; Sezione Svizzera orientale
- Walter Rubin; Sezione Svizzera orientale
- Jürg Schnetz; Sezione Svizzera orientale
- Eduard Schönenberg; Sezione Svizzera orientale

Nei prossimi giorni le foto dell'AG verranno pubblicate nel nostro sito:

www.vslf.com / GV 2016 Suhr / Foto

La 60a AG del VSLF si terrà il 17 marzo 2018 a Basilea. ➔



Discorso di Hubert Giger, presidente del VSLF

Assemblea Generale a Suhr del 18 marzo 2017

Gentili signore, egregi signori,
Stimati colleghi,
Cari amici,

È con grande piacere che oggi vi do il benvenuto a Suhr, nel canton Argovia. Suhr è situata sulla linea ferroviaria dell'ex ferrovia nazionale che avrebbe dovuto collegare Costanza a Losanna. Come tutti ben sappiamo, all'epoca la ferrovia si era fermata a Zofingen e, pertanto, anche l'importo di 160'000 franchi che il comune di Suhr aveva investito in questa ferrovia era andato perso.

È molto ben investita invece la gradita offerta di 500 franchi che il comune di Suhr ha voluto fare in occasione della nostra assemblea generale e che questa mattina ci ha permesso di offrire il caffè di benvenuto a tutti. Tante grazie, sig. Rüetschi.

Quest'anno il nostro sindacato festeggia il 60° anniversario dalla sua ricostituzione, avvenuta nel 1957, ciò che è senza dubbio un bel risultato. Il VSLF continua a essere organizzato in un sistema di milizia e ha degli obblighi unicamente nei confronti del personale di locomotiva, nel pieno rispetto della tradizione del VSLF dell'epoca 1876-1933.

Con la ricostituzione del VSLF nel 1957, ancora una volta si è espressa la volontà di essere organizzati autonomamente e indipendentemente dalle altre categorie professionali.

Nei nostri statuti possiamo leggere quanto segue: «Il VSLF è aconfessionale e apoliti-

co. Si può associare ad altre organizzazioni mantello, sia nazionali che internazionali, a condizione però che non venga lesa la sua autonomia.»

Questa autonomia è un punto cardine del VSLF. Gli eventuali conflitti d'interesse tra organizzazioni mantello, come pure i contrasti dovuti a compromessi politici, non rientrano nella nostra filosofia. Questo ci permette di avere una chiara visione dei nostri obiettivi e di operare in modo efficiente.

Esercizio 2016

Durante l'anno d'esercizio 2016 il VSLF ha potuto annoverare 180 nuovi membri. Questo successo lo dobbiamo alle sezioni particolarmente attive, alle positive visite di classe e ai membri che continuano a riporre la loro fiducia nel VSLF. Un sentito ringraziamento a tutti voi.

Attualmente il VSLF annovera 1.872 membri attivi, a cui si aggiungono i nostri colleghi pensionati e i nostri sostenitori. È molto probabile che presto potremo dare il benvenuto al nostro membro attivo numero 2.000.

La fiducia nel VSLF conferma la nostra strategia, i cui principi risalgono a più di 140 anni fa.

Abbiamo tuttavia registrato anche il ritiro dal VSLF di alcuni nostri colleghi attivi. È però interessante notare che la maggior parte dei membri uscenti non lasciano il VSLF per passare ad un altro sindacato o per motivi di pensionamento, ma perché

hanno deciso di non svolgere più la professione di macchinista. Già solo lo scorso anno, sono ben 22 i colleghi che hanno interrotto la formazione di macchinista o che hanno rinunciato a svolgere questa professione. Possiamo solo fare delle speculazioni sui motivi di tale scelta. L'euforia degli scorsi anni, quando grazie alla crescente automazione chiunque avesse assolto una rapida formazione, lavorasse part-time o fosse disposto a guadagnare di meno poteva mettersi alla guida di un treno, sembra essere passata e aver lasciato il posto alla realtà. L'attività del macchinista sta infatti diventando sempre più impegnativa.

O come ha detto il sig. Kuchler alla SRF: «Le ferrovie fanno fatica a reclutare personale qualificato. Sono dell'opinione che un sistema automatizzato consentirebbe di svolgere determinate attività con del personale meno qualificato.»

Come si può vedere, l'euforia di ridurre il fattore costo "macchinista" non accenna a diminuire, con il dubbio risultato che ben presto non si riuscirà più a trovare qualcuno disposto a intraprendere una professione che magari tra qualche anno non esisterà più. Ma di questo parleremo ancora più tardi.

Nella parte dedicata alle questioni interne dell'assemblea generale, nel corso del pomeriggio procederemo all'elezione dei nuovi membri che entreranno a far parte del comitato. A causa di problemi di salute, la nostra cassiera ha lasciato il proprio incarico e ora si tratta di trovare una per-

sona che la sostituisca. Siamo tuttavia riusciti a trovare dei candidati davvero capaci e affidabili per questa funzione.

Si tratterà inoltre di trovare un nuovo responsabile per il settore FFS Cargo e di allargare il comitato ad un responsabile per la divisione FFS Cargo International, onde potenziare il settore del trasporto internazionale di merci e affrontare al meglio le nuove sfide che ci attendono. Anche per queste funzioni all'interno del comitato siamo riusciti a trovare dei candidati molto validi, ciò che indubbiamente è molto positivo e incoraggiante.

Dopo le elezioni di questo pomeriggio potremo pertanto proseguire i lavori con un comitato ringiovanito e rinforzato. Abbiamo ancora molta strada da fare.

Tem/Ferrovie

Nel 2016 siamo riusciti a evadere diverse questioni. Nell'ambito della SOB abbiamo finalmente definito un nuovo sistema salariale, anche se le trattative si sono protratte dalla primavera del 2014 fino a novembre del 2016. Se il sistema salariale verrà introdotto secondo gli accordi, il risultato complessivo potrà senz'altro essere considerato molto positivo e non mancherà di migliorare la situazione nel sud-est della Svizzera.

Dopo ben due anni di negoziazioni con la BLS, non siamo ancora riusciti a trovare un accordo circa il rinnovo del CCL, per cui non ci sono cambiamenti particolari, ad eccezione del fatto che, senza discuterne con le parti sociali, la BLS ha deciso autonomamente di prolungare il congedo maternità e paternità. Toccherà al tribunale arbitrale valutare se queste modalità della BLS sono in conformità al CCL o no.

Anche da parte del Tribunale federale ci sono delle novità, infatti ci è stata data ragione. Forse vi ricordate che nel 2003, e quindi 14 anni fa, la BLS aveva ceduto il traffico a lunga distanza alle FFS che, in cambio, avevano ceduto la S-Bahn di Berna alla BLS. Già a quei tempi c'era una grossa penuria di macchinisti e, per le sedi di Neuchâtel e Langnau, la BLS aveva potuto far capo ai macchinisti delle FFS. Qualche anno più tardi questi colleghi avevano poi scoperto che, contrariamente a quanto promesso, gli anni di servizio alle FFS non erano stati integrati nel calcolo della rendita transitoria AVS. Anche i vari colloqui con i responsabili di allora non avevano purtroppo prodotto alcun risultato. Nell'ottobre del 2011 avevamo quindi deciso di adire alle vie legali, avvalendoci anche del supporto professionale della protezione giuridica CAP e dell'esperto nel settore della sicurezza sociale, il prof. dr. Ueli Kieser. Per finire, il collega querelante ha avuto ragione, anche se sono trascorsi ben nove anni da quando abbiamo scritto

la nostra prima lettera. I futuri colloqui con la BLS in merito al riconoscimento della sentenza anche per tutti gli altri colleghi dovrebbero essere soltanto una formalità, ma noi non mancheremo di vigilare sulla questione.

A quanto pare le finanze della BLS stanno meglio di quanto è stato comunicato, dal momento che è stato rilanciato un vecchio classico, e cioè quello di una divisa per i macchinisti. Non può tuttavia non sorprendere il fatto che le ferrovie siano disposte a investire così tanto denaro in cambio di un po' di riconoscibilità e rappresentatività e, dall'altra parte, si spendano tanti soldi per sbarazzarsi di questa irrinunciabile presenza, ossia i macchinisti.

Un bando per il traffico a lunga distanza non lo si vince con le divise. O può essere che una divisa vuota sul marciapiede in futuro possa bastare per aggiudicarsi un bando? Mi rendo conto che ci sono moltissimi gruppi di lavoro che hanno un budget illimitato e tanto tempo a disposizione.

Ovviamente siamo coinvolti attivamente anche nel programma RailFit 20/30 delle FFS. Dopo che negli ultimi anni sono stati creati molti nuovi posti di lavoro, adesso si prevede un'importante ridimensionamento del personale. Normalmente la base operativa critica sempre i grandi e superflui cervelloni di Berna, ma non appena si fa finalmente un po' di piazza pulita, ecco che di nuovo si reclama. Possiamo solo dire che il CCL va assolutamente rispettato e che un datore di lavoro finanziariamente sano senz'altro dispone di altri mezzi in grado di produrre un buon rendimento del proprio personale, tra cui ovviamente anche i macchinisti che lavorano in prima linea.

Con l'apertura della galleria di base del San Gottardo si stanno già delineando dei cambiamenti importanti, e probabilmente permanenti, nell'ambito del trasporto merci. Dopo che, nel caso Crossrail, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha emanato una disposizione a dir poco fantasiosa circa i salari in uso nel ramo, ora la compagnia ha annunciato che intende avviare una cooperazione con FFS Cargo International e altre ITF. Anche i macchinisti dovranno passare a FFS Cargo International, per cui Crossrail sta attualmente conducendo dei colloqui con i diversi rappresentanti dei lavoratori. Sarebbe interessante capire chi siano poi questi rappresentanti dei lavoratori!? Noi, in tutti i casi, non siamo stati interpellati.

Di recente abbiamo avuto dei colloqui anche con la DB Cargo Schweiz GmbH. Il contatto è stato stabilito e questo è senz'altro positivo. In ogni caso, il capo è un ex macchinista che aveva anche collaborato con il VSLF.



La questione delle casse pensioni continua ad essere un importante oggetto di discussione in seno alle ferrovie. Senz'altro siete al corrente delle decisioni prese dal parlamento, su cui ci potremo esprimere durante le votazioni previste per il prossimo autunno. La cassa pensioni è un argomento su cui non ci sarà molto da guadagnare. E, credetemi, a nessuno piace dare delle cattive notizie, nemmeno a noi. Si è quindi sempre alla ricerca di nuove soluzioni per attenuare le necessarie decisioni dei consigli di fondazione e renderle un po' più digeribili. Anche la questione delle garanzie salariali, che vengono accordate da quasi dieci anni, non si prospetta molto bene. La solidarietà dell'impresa deve funzionare sempre e in tutti i sensi.

Lo scorso autunno abbiamo espresso la nostra opinione sulle elezioni del Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS in una newsletter.

Partenariato sociale/Trattative

Il fatto di accompagnare i cambiamenti e di contribuire alla loro realizzazione, sempre se opportuni, rientra nella tradizione del VSLF. Abbiamo però anche la responsabilità, soprattutto nei confronti dei nostri membri più giovani, di individuare delle soluzioni che possano essere valide anche tra qualche anno.

Quando otto anni fa il VSLF aveva deciso di ritirarsi dal progetto Vision 2010 delle FFS, erano stati in molti a pregarci di non farlo altrimenti le cose sarebbero peggiorate ulteriormente. Non è stato così, anzi abbiamo potuto integrare nuovamente tutti i macchinisti nel medesimo livello di qualifica, ciò che ha avuto un effetto positivo nel sistema salariale. Il coraggio di guardare il futuro negli occhi non deve necessariamente avere degli effetti negativi.

Dobbiamo constatare che alle ferrovie vengono commissionate sempre più procedure di arbitrato o accertamenti legali. Sembra essere ormai una moda quella di forzare le soluzioni ricorrendo alle vie legali e non mediante delle negoziazioni. Dobbiamo prendere atto del fatto che queste soluzioni spesso non sono per nulla migliori di quelle ottenute attraverso il dialogo diretto. Questo vale per entrambe le parti.

I colloqui e le trattative su un piano di parità, una solida fiducia di base e la volontà di trovare delle soluzioni, spesso danno i migliori risultati. I compromessi raramente si possono negoziare e noi non siamo dei negoziatori, bensì un partner competente e affidabile. Noi ci battiamo per dei risultati duraturi, anche nei confronti dei nostri membri.

Il futuro appartiene alle imprese che prendono sul serio e coltivano il partenariato sociale. In qualità di rappresentante della

più grande categoria professionale, noi siamo una parte importante del futuro di queste ferrovie.

Argomenti 2017

Un punto perennemente all'ordine del giorno è, nel frattempo, la questione del riconoscimento federale della professione del macchinista da parte della Segreteria di Stato per l'educazione, la ricerca e l'innovazione SEFRI. È con vero piacere che vi annuncio che il 15 febbraio abbiamo fondato un'associazione centrale, denominata Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e delle macchiniste (AFSM). Mani Haller, FFS, è stato eletto presidente della stessa, e Martin Leu, BLS, vicepresidente. In seno al nuovo comitato ho l'onore di rappresentare le parti sociali ma, niente paura, perché il nostro diritto di voto è solo del 4%. Con l'istituzione di questa associazione, si sono poste delle basi importanti per l'avanzamento di questo progetto.

È da più di cinque anni che stiamo lavorando a questo progetto. Sono infatti molti gli uffici e le organizzazioni che ci hanno reso la vita difficile e che ci hanno creato tanti problemi. Con delle istituzioni così inflessibili e burocratiche, ben presto il nostro innovativo e ovunque tanto apprezzato sistema educativo duale finirà per sbattere la Svizzera contro un muro.

Proprio per questo motivo, un grande ringraziamento va a tutte le ferrovie direttamente coinvolte per il loro supporto in questo importante progetto. Rivolgo un sincero ringraziamento anche al nostro collega macchinista Felix Traber, che segue questo progetto da cinque anni e non ha mai smesso di crederci.

Ci sono voluti cinque anni di intense ricerche e dozzine di gruppi di lavoro anche per la creazione delle nuove tavole per i posti di fermata dei treni. Eureka, si è reinventata la ruota! Erano addirittura stati distribuiti dei dolcetti per motivare e convincere i macchinisti a fermarsi nel posto giusto.

Proprio adesso, quando tutti i treni presto circoleranno e si fermeranno automaticamente.

Due settimane fa, la Deutsche Bahn ha annunciato che «entro il 2023 prevedono di gestire in automatico parte del loro network». Tra sei anni. E, in aggiunta, Stéphane Wettstein, CEO di Bombardier Svizzera, afferma di voler ottimizzare la capacità delle linee del 30% grazie ai treni automatici. Come tratta sperimentalmente ha proposto il nuovo passante ferroviario Zurigo-Oerlikon. E dopo Oerlikon cosa succederà?

C'è chi dice che i suoi treni a due piani per il traffico a lunga distanza vadano bene, sempre però che il software non decida di fare scherzi.



I politici, i consigli di amministrazione e i rispettivi CEO si lasciano facilmente travolgere dall'ebbrezza dell'utopia delle tecnologie IT e soccombono in fretta alle loro tentazioni. È come se, improvvisamente, ci fosse un mondo completamente nuovo davanti a loro. La cosa è infatti allettante: essere sempre all'avanguardia, credere nel futuro, avere un ruolo di esperti e non dover temere la digitalizzazione. Con un bel po' di stampa, una serie infinita di tabelle Excel e poche domande critiche. Aria di rinnovamento e PR ovunque, come due settimane fa a Zugo. Questi momenti sono i più pericolosi.

Due anni e mezzo fa, per esempio, è stato creato il nuovissimo concetto rivoluzionario e moderno per la comunicazione LISA che consiste in un apparecchio per la comunicazione vocale tra il macchinista e il capomanovra. Con le odierne tecnologie, si potrebbe pensare che non sia niente di impossibile, ma è lungi dall'essere così. LISA ha le dimensioni di un natel B degli anni 80 (il personale di manovra sarà contento) e, data la sua grande complessità(!), il progetto ha subito un ritardo di ben due anni e mezzo. Dal punto di vista tecnico, a tutt'oggi la trasmissione del suono di controllo non è ancora garantita. I diretti responsabili sono però dell'opinione che questi difetti non sono tali da pregiudicare la sicurezza. È logico, del resto non hanno nessuna colpa se l'apparecchio dà forfait. Dal momento che il LISA non è per nulla affidabile, sono molti i macchinisti che, a ragione, si rifiutano di utilizzarlo e bypassano il problema usando il proprio handy. Si tratta di un apparecchio piccolo piccolo, con cui si può anche telefonare... magari lo conoscete? C'è stato anche chi si è portato da casa il baby phone, scoprendo così che la qualità di trasmissione è davvero impressionante.

Spesso e volentieri non è tanto una questione di tecnologia o di futuro, quanto piuttosto di volersi distinguere, essere parte in causa, avere un ruolo attivo, fare un'impressione positiva e dimostrare di credere nel futuro digitale. Sono soprattutto le ferrovie finanziate con i fondi pubblici a essere particolarmente vulnerabili. Tutti stanno al gioco e così il capo è contento e aleggia una piacevole atmosfera digitale. Il tutto, ovviamente, per la gioia dell'industria, dell'infrastruttura e di una moltitudine di gruppi di lavoro. A buon diritto, visto che il denaro scorre come acqua, con o senza RailFit.

Dopo essersi resi conto che il valore aggiunto dell'ETCS Level 2 è assolutamente sproporzionato rispetto ai costi effettivi, grazie all'ATO (Automatic Train Operation) si apre ora un nuovo business molto lucrativo. A pagare sarà il settore pubblico.

Quanto potrà costare? Come l'ETCS? Magari il doppio? Dieci volte tanto?

Con le parole magiche «innovazione» e «risparmio energetico», al giorno d'oggi si possono fare un sacco di soldi. Ma anche senza innovazioni o un reale risparmio energetico; l'importante è salvare le apparenze.

Quale primo passo verso la guida senza macchinista, a suo tempo era stato lanciato il sistema di guida adattiva ADL. Adesso non è più il macchinista che decide come un treno si sposti da A a B in modo professionale e con un risparmio d'energia, bensì l'addetto del posto di manovra oppure un suo algoritmo che comunica continuamente le velocità del caso, in modo del tutto moderno, digitale e senza fili, all'iPad del macchinista.

Noi non siamo contrari al progresso e alle nuove tecnologie, anzi!

Siamo molto interessati ad avere una ferrovia moderna, funzionante e accessibile, ma siamo assolutamente contrari a quei progetti costosi e mal concepiti che vanno a penalizzare la nostra professionalità e i cui costi poi ricadono su di noi, sia come contribuenti che come lavoratori.

Per il futuro ci auguriamo un po' più di senso della misura da parte delle ferrovie. Il senso della misura, il senso della realtà e la razionalità sono dei valori molto importanti. Indubbiamente il miglioramento delle condizioni di lavoro non è un argomento altrettanto appassionante come quello delle vetture Google o delle PR sui treni completamente automatici, ma senz'altro tornerebbe a favore di entrambe le parti. Contrariamente a tanti progetti IT, noi non deludiamo le aspettative. Noi siamo più affidabili, più convenienti e più sicuri di qualsiasi soluzione software, ciò che dimostriamo in ogni situazione operativa immaginabile, sia di giorno che di notte, e che continueremo a fare anche in futuro.

Ora prepariamoci a gustare l'aperitivo e il pranzo, con tante conversazioni interessanti e nel tipico gergo dei ferrovieri. Siete tutti cordialmente invitati a prendervi parte.

Se siete interessati a conoscere più da vicino la vita reale di tutti i giorni della ferrovia, la guida con l'ETCS Level 2 o l'effetto della guida adattiva ADL sui treni, non esitate a chiedere alle macchiniste o ai macchinisti presenti. Se non volete sentire, o non ve lo potete permettere, è meglio se non chiedete.

Auguro a tutti voi un piacevole aperitivo e una buona permanenza qui a Suhr. Con i nostri colleghi farete senz'altro un buon viaggio di ritorno.

Tante grazie.



Intervista a Stéphane Wettstein

Stéphane Wettstein, direttore generale e responsabile del gruppo in Svizzera, nonché delegato del Consiglio di amministrazione della società Bombardier Transportation (Switzerland) AG. L'intervista si è svolta il 21.03.2017 ed è stata condotta da Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio e macchinista FFS di Zurigo (locofolio@vslf.com), per la rivista «LocoFolio» del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF)

Leutwyler: Sig. Wettstein, lo scorso autunno c'è stato un vero e proprio battage mediatico sul tema dei «treni automatici». È stata citata anche una sua affermazione, secondo cui sareste in grado di fornire immediatamente dei treni completamente automatici. Cosa c'è di vero in questa sua affermazione?

Wettstein: Sì, è proprio così, ma questa affermazione non vale per tutti i tipi di treni.

Attualmente non possiamo fornire dei treni Intercity completamente automatici e nemmeno delle locomotive autonome. L'odierna tecnologia è però ideale per metrò, people mover e altri trasporti pubblici in sistemi chiusi.

Quando si parla di guida autonoma, spesso purtroppo non si fa una differenziazione. In questo contesto, è importante fare una distinzione tra i diversi livelli di automazione di modo che tutti parlino la stessa lingua. Sono stati definiti quattro livelli di automazione, i cosiddetti «Grades of Automation (GoA) 1-4» (vedi pagina 18). Le idee per il funzionamento automatizzato non sono una novità e risalgono ancora agli anni '50. Per lo stesso motivo, anche i «people mover» (GoA4) completamente automatici ci sono già da molti anni. La caratteristica di questi veicoli è che hanno sempre un proprio tracciato, come dei binari sopraelevati o delle gallerie del metrò, in grado di escludere le altre forme di traffico. Lo sviluppo ha avuto luogo sul piano della velocità e della capacità di trasporto. Inizialmente tutti i veicoli automatici erano accompagnati ma, nel frattempo, ci sono diverse metropolitane, come per esempio a Parigi, Londra o Seattle, che sono del tutto prive di personale. È un po' la stessa cosa degli ascensori. Al giorno d'oggi il «liftboy» praticamente non esiste più. Anche per quanto riguarda le funicolari (funicolare Rigiblick, Polybahn, Zugerbergbahn, ecc.) vi è un'ottima accettazione da parte dei passeggeri, anche se non sono accompagnate. Lo stesso

dicasi anche per le funicolari o lo shuttle dell'aeroporto di Zurigo che porta al dock E. Il fatto che non siano accompagnati non significa però che l'impianto non venga costantemente monitorato. Semplicemente il monitoraggio non avviene direttamente all'interno del veicolo, bensì in una centrale. Nel tipico «linguaggio del marketing» si fa in fretta a dire che siamo in grado di circolare in modo completamente auto-



le cose sono molto diverse. La gente continuerebbe a camminarci davanti anche se sanno che sta per arrivare. È una semplice questione di abitudine.

Ritengo che i livelli di automazione tre e quattro non potranno essere realizzati prima di dieci-quindici anni. Infatti, non c'è bisogno solo della parte tecnica, dal momento che anche le direttive e l'infrastruttura dovranno essere adeguate di conseguenza. E,

per tecnica, non intendo solamente quella relativa ai posti di manovra o alla sicurezza dei treni. Per quanto riguarda la sicurezza, ho l'impressione che nell'ambito della ferrovia vi sia ancora una certa ingenuità. Il livello di sicurezza degli aeroporti è molto elevato, nel mentre gli impianti ferroviari praticamente non sono protetti. Al massimo ci sono delle reti di recinzione per tenere alla larga gli animali. Oltre ai possibili pericoli che arrivano da terra, non è improbabile che vi sia anche un aumento delle minacce dell'aria. Penso per esempio ai droni e, non appena verranno introdotti i sistemi radio, alle possibili nuove fonti di rischio. È molto

più facile interferire su un sistema wireless che non su uno cablato. Fondamentalmente penso che tutti questi problemi siano risolvibili, anche se ovviamente questo comporta sempre dei costi. Per la realizzazione di sistemi semi-autonomi prevedo un orizzonte temporale di almeno tre-cinque anni. Posso immaginare, per esempio, che subito dopo l'ingresso nella galleria di base del San Gottardo la corsa possa avvenire in modo completamente automatico e che il macchinista riprenda il controllo del treno solo prima dell'uscita.

Leutwyler: Questo però va bene solo a condizione che l'odometria funzioni correttamente. Poco tempo fa l'indicatore di velocità del mio treno improvvisamente è salito a 230 km/h, ciò che inevitabilmente ha causato una frenata d'emergenza.

Leutwyler: Questo però va bene solo a condizione che l'odometria funzioni correttamente. Poco tempo fa l'indicatore di velocità del mio treno improvvisamente è salito a 230 km/h, ciò che inevitabilmente ha causato una frenata d'emergenza.

Wettstein: Questo è un grosso problema. Per me, onestamente, la cosa ha del sorprendente. È proprio vero che l'insidia sta nel dettaglio! Ho dovuto imparare a mie spese che fattori come la sezione della galleria, l'umidità, l'ubicazione degli elementi per la sicurezza del treno, ecc., hanno un ruolo fondamentale.

Ciò di cui già oggi disponiamo sono dei sistemi di assistenza per i veicoli accompagnati, come il nostro sistema di visione stereoscopica per la rete tranviaria ODAS oppure l'EBI Drive 50, un sistema per l'ottimizzazione energetica. Il sistema elabora una vasta gamma di informazioni, tra cui le caratteristiche del treno e della tratta, i profili e il piano di marcia. Le FFS hanno un loro proprio sistema, l'ADL. Personalmente trovo un po' peccato che in questo ambito non ci sia stata una collaborazione più stretta tra le FFS e l'industria. È infatti soprattutto sul piano del consumo energetico che l'automatizzazione può portare dei grandi benefici. Le corse con una velocità regolare e controllata generano un dispendio di energia inferiore rispetto alle corse in cui si reagisce solo nel momento in cui si verificano determinate situazioni. Nel corso dei test effettuati in collaborazione con le Ferrovie di stato danesi, abbiamo potuto dimostrare che un risparmio energetico di oltre il 10% è senz'altro possibile. Anche un bravo macchinista lo può fare, ma solo se conosce bene la tratta e le situazioni di esercizio.

Un altro vantaggio dei sistemi automatizzati è la maggiore capacità di trasporto, soprattutto grazie alla maggiore frequenza dei treni e, pertanto, a degli intervalli più corti tra un treno e l'altro. L'argomento più importante è però la sicurezza. È dimostrato che i metrò automatici offrono una sicurezza maggiore rispetto ai sistemi controllati manualmente. La maggior parte degli incidenti sono infatti dovuti ad errori umani.

Leutwyler: Non mancano però gli esempi, anche se spesso passano in sordina, in cui è proprio grazie alle capacità umane se si è potuto evitare un incidente. O come quello di Salez, dove un sistema tecnico non ha reagito correttamente, ma il macchinista è comunque riuscito a gestire al meglio una situazione eccezionale.

Wettstein: Nei sistemi chiusi ci sono molte meno variabili. Ci sono meno opzioni. Ed è proprio per questo che nei sistemi aperti il macchinista è importante. I sistemi tecnici non possono vedere ad un chilometro e mezzo di distanza come un macchinista. Con il nostro sistema ottico per la rete tranviaria, oggi siamo in grado di vedere ad una distanza di circa sessanta metri. I tempi di frenatura sono pertanto molto stretti. In caso di corse veloci, il conducente

è pertanto fondamentale. Questi sistemi ottici hanno però il vantaggio di vedere degli oggetti molto vicini, anche laddove l'uomo non è in grado di identificarli.

Leutwyler: Chi dice ad un sistema autonomo che può proseguire la corsa dopo che è stato arrestato?

Wettstein: Nel caso dei treni accompagnati, questo chiaramente avviene tramite il personale, altrimenti tramite la centrale di coordinamento che prende le decisioni in base alle informazioni disponibili. Per la metropolitana, questo funziona molto bene. Del resto è raro che delle persone scendano. Nei sistemi aperti la cosa è invece differente. Le persone fanno come aprire le porte e scendono. L'essere umano è imprevedibile. Questa imprevedibilità non può essere prevenuta da nessun sistema tecnico. Ed è per questo che ritengo che nei prossimi anni il profilo professionale del macchinista subirà dei cambiamenti, ma che è ben lungi dal diventare superfluo. Probabilmente si verranno ad aggiungere dei nuovi compiti, mentre per quelli attuali, come per esempio la risoluzione manuale degli inconvenienti tecnici, in futuro le possibilità saranno ancora più limitate rispetto ad oggi.

Tutto ciò che viene automatizzato deve offrire dei chiari benefici rispetto alla situazione attuale. Gli investimenti fatti devono dare i loro frutti. Non bisogna inoltre dimenticare il punto di vista dei passeggeri. Per il passeggero cambia qualcosa se in un aereo è il pilota oppure un pilota automatico a svolgere il lavoro? Quello che vuole è volare da A a B nella maniera più sicura possibile.

Non tutti i passi dell'automazione sono visibili al macchinista. Già oggi molti dati possono essere ricavati dai sistemi di bordo, ciò che è vantaggioso sul piano della manutenzione e delle riparazioni, come nel caso dell'ICN Orbita. Grazie a questo sistema siamo riusciti a ridurre il numero dei veicoli che hanno bisogno di manutenzione in contemporanea. Nel 2009, dei 44 ICN erano 39 quelli operativi, mentre oggi sono 42. La ricetta del successo è un'intelligente analisi dei dati. Un valore più alto della corrente in un motore delle porte può per esempio significare che presto si potrebbe presentare un problema tecnico.

Leutwyler: La Bombardier ha costruito l'ICN all'inizio di questo secolo. Cosa è cambiato da allora? E quanto sono affidabili i nuovi treni?

Wettstein: L'affidabilità dell'elettronica è sensibilmente migliorata anche se, tutto sommato, bisogna dire che l'hardware funziona bene già da tanto tempo. Per i nuovi treni dobbiamo sempre più tenere conto del fatto che tutte le informazioni

relevanti, o irrilevanti, per la sicurezza non passano attraverso lo stesso sistema. Questo non sempre avviene. Oggigiorno molte informazioni passano attraverso il sistema di trasmissione del treno (bus), dai comandi veri e propri alle informazioni concernenti le toilette. Qui assolutamente dobbiamo ancora intervenire, oltre al fatto che gli elementi di sicurezza devono essere collegati in modo permanente.

Nel campo dell'aviazione, queste difficoltà iniziali costituiscono un problema molto minore e vengono risolte con dei test alquanto complessi. Da una parte, ci sono dei simulatori per la formazione e, dall'altra, dei simulatori che permettono di entrare virtualmente nel cockpit di un determinato aereo. Questi simulatori servono soprattutto per individuare i problemi tecnici. La Bombardier dispone per esempio di piloti collaudatori propri e, quindi, non è come nella ferrovia dove vengono ingaggiati dei macchinisti collaudatori sempre diversi. Per lo sviluppo della Re 460, ci eravamo tra l'altro avvalsi di quattro macchinisti collaudatori per un periodo di quasi quattro anni. Grazie a questo interscambio, entrambe le parti hanno potuto acquisire un bagaglio di esperienze molto importante. È tuttavia molto probabile che con i sistemi autonomi le procedure di controllo in futuro diventino ancora più elaborate e complesse rispetto ad oggi. Bisogna dire però che già con il TWINDEX Swiss Express avevamo dovuto soddisfare più di 2.500 requisiti. Di questi, oltre la metà erano indispensabili per ottenere l'omologazione. All'incirca il 20% del tempo necessario per il processo di produzione oggi viene impiegato per la messa in servizio.

Leutwyler: Lei cosa preferirebbe? Un treno con o senza equipaggio?

Wettstein: Nei sistemi chiusi, secondo me non c'è bisogno del conducente. Infatti, quando salgo su un ascensore, una funicolare, un people mover, ecc., il conducente non c'è. Per quanto riguarda invece i sistemi aperti, ritengo indispensabile che sul treno vi sia una persona qualificata. Ci sono sempre delle situazioni in cui, io, come passeggero, ho bisogno di una persona di riferimento. Anche se il treno si è fermato automaticamente e quindi si trova in uno stato di totale sicurezza.

Capisco benissimo che molti macchinisti vedano questa costante automatizzazione con un certo scetticismo. È però fondamentale che i sistemi di assistenza non vengano percepiti come un pericolo, bensì come un supporto. In fin dei conti, è solo una questione di livello di qualità del supporto.

Leutwyler: Tante grazie per questa interessante conversazione!

Intervista a Thomas Küchler

Thomas Küchler, CEO della Schweizerische Südostbahn AG. L'intervista era condotta da Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio e macchinista FFS di Zurigo (locofolio@vslf.com), per la rivista «LocoFolio» del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF)

Leutwyler: Lo scorso autunno c'è stato un vero e proprio battage mediatico sul tema dei treni automatici. È stata citata anche una sua affermazione, secondo cui sulla rete della SOB molto presto potranno circolare dei treni completamente automatici. Cosa c'è di vero in questa sua affermazione?

Küchler: Entro due o tre anni non saremo ancora in grado di circolare completamente senza macchinista, però introdurremo i primi veicoli parzialmente automatizzati. Quale sarà il livello di automazione resta ancora tutto da vedere.

Leutwyler: In che ambito dovrà aver luogo questa automatizzazione?

Küchler: Nella prima fase la priorità riguarderà soprattutto i veicoli e pertanto ci si concentrerà, per esempio, sui sistemi di assistenza alla guida e sulla semplificazione dei processi, come quelli relativi alla messa in servizio e alla messa fuori servizio. L'industria offre degli spunti in materia di monitoraggio, ed è proprio su questo aspetto che ci si interroga per capire se un sistema tecnico

sia realmente fattibile, oppure se anche in futuro sia l'essere umano a dover svolgere questa mansione. È solo se riusciremo a ottenere i cosiddetti quick wins (ossia dei risultati che abbiano una ricaduta immediata, N.d.R.) che potremo estendere i test anche alla telecomunicazione e all'infrastruttura.

Con questi test vogliamo contrapporre alla consueta metodologia «top down» un approccio «bottom up». Non siamo noi a definire i requisiti, bensì ci avvaliamo di quanto l'industria può offrire. Parallelamente, ci sono anche molte questioni non tecniche e, quindi di carattere organizzativo, relative al personale, ai processi, alle prescrizioni... Bisogna infatti tener conto di tutto. Anche la sicurezza è ovviamente molto importante. Che livello di sicurezza bisogna avere per un esercizio automatico? Il livello attuale è sufficiente, oppure bisogna garantire una sicurezza ancora maggiore? Sono tutti interrogativi che vanno chiariti e con cui ci dobbiamo confrontare passo per passo e in maniera sistematica. Se dovessimo arrivare ad un punto in cui

ci si rende conto che non ha senso continuare, dovremmo chiaramente trovare il coraggio di smettere.

Leutwyler: Chi sono i vostri partner nel settore dell'industria?

Küchler: Noi collaboriamo con la Siemens. In questo campo la Siemens ha già acquisito una certa esperienza grazie ad un progetto denominato Thames-Link, che con-



un'efficienza maggiore ciò che, per esempio, sarebbe possibile prevedendo una cadenza di mezz'ora e con un solo veicolo sulla nostra tratta di prova. Per far questo al momento abbiamo bisogno di due veicoli. E qui si ripresenta il solito problema, in quanto queste corse parzialmente autonome possono diventare alquanto monotone. Un macchinista dovrebbe praticamente stare seduto tutto il tempo sul suo veicolo, monitorare i vari processi e tutt'al più attivare la chiusura e l'apertura delle porte. Sarebbe realmente necessario far capo ad un macchinista? O non sarebbe meglio impiegare i macchinisti in modo da valorizzare al massimo le loro capacità?

Leutwyler: Pare che la richiesta di effettuare questi test di guida autonoma sia partita dai macchinisti. È vero?

Küchler: Sì, è vero. Nello sviluppo della nostra strategia abbiamo coinvolto tutto il personale. La proposta della guida autonoma è venuta proprio dai macchinisti. Perché dovrebbe funzionare per la strada e non per la ferrovia dove c'è un livello di libertà più limitato?

Leutwyler: Fino a che livello di autonomia pensa di arrivare?

Küchler: In base al nostro studio preliminare, come pure ai risultati emersi nel caso di Salez, abbiamo constatato che il livello quattro comporta degli standard molto elevati. Ed è proprio il caso di Salez che ci fa capire che una guida completamente automatica è praticamente impensabile, soprattutto se i fattori di disturbo sono ancora originati dal veicolo stesso. È praticamente impossibile finanziare l'introduzione di un adeguato monitoraggio sulle odierne infrastrutture. Personalmente qui sono molto scettico.

Leutwyler: L'obiettivo è allora il livello ATO 3?

Küchler: In realtà noi partiamo addirittura dal livello 2b. La domanda è quale debba essere la qualifica minima della persona presente. Ci sono delle reali possibilità di adeguamento? Il problema della monotonia del lavoro comunque resta. Possiamo immaginare che queste persone svolgano

anche delle altre mansioni, ma è un dato di fatto che in una situazione di crisi devono essere in grado di gestire il veicolo.

Leutwyler: In queste considerazioni per un aumento dell'efficienza che ruolo hanno i salari dei macchinisti?

Küchler: Questo è un fattore secondario. Quello che più ci preoccupa sono i costi elevati che dobbiamo sostenere finché un dipendente ha completato la propria formazione. Se uno resta da noi per una ventina d'anni, allora non c'è nessun problema. La fluttuazione media è però di cinque-sei anni, per cui i circa 100'000 franchi investiti nella formazione hanno indubbiamente una certa rilevanza. Con una maggiore autonomia dei veicoli senz'altro potremmo risparmiare sui costi di formazione.

Leutwyler: Non vi è il rischio che in futuro il personale debba avere delle qualifiche ancora più alte? Oggigiorno i macchinisti sono piuttosto delle persone prevalentemente tecniche, con degli ottimi sistemi di rilevamento. In futuro questa gente dovrebbe essere ferratissima anche nell'ambito del servizio clientela.

Küchler: Al giorno d'oggi i requisiti personali, fisici e psicologici richiesti al personale viaggiante sono molto elevati. Quando oggi reclutiamo del personale troviamo tanta gente che sarebbe idonea a lavorare nella maggior parte dei settori, ma che non possiamo prendere perché magari non supera un test. Per formare una classe di 12 persone, attualmente sono costretto a valutarne ben 160. C'è inoltre sempre più gente che si ritira. A presentarsi sono soprattutto i giovani che arrivano, si guardano un po' intorno e poi si rendono conto che questa strada non fa per loro. Questa è una cosa che ci preoccupa non poco anche perché, dovendo potenziare l'offerta, in futuro avremo bisogno di sempre più personale.

Leutwyler: La SOB ha anche dei progetti per motivare la gente a restare?

Küchler: Le condizioni di lavoro sono senz'altro un elemento importante. Sotto questo punto di vista, con il nuovo sistema salariale abbiamo fatto dei buoni passi in avanti. Il salario non è però un fattore sostenibile, in quanto non ha un effetto a lungo termine. L'altro aspetto è invece il fatto che l'attività del macchinista è sempre più impegnativa. Le misure di risparmio, anche da parte del settore pubblico, sono enormi. In qualche modo dobbiamo riuscire a implementare questi criteri di efficienza, ciò che va sempre più a scapito della professione del macchinista.

Leutwyler: Una maggiore apertura nell'assegnazione dei turni sarebbe

molto utile. Nel mio caso, per esempio, il fatto di lavorare part-time per potermi prendere cura dei miei figli. Per me questa è la soluzione ideale, anche se la S-Bahn di Zurigo è comunque molto impegnativa.

Küchler: In tutta onestà, devo ammettere di non essere ancora andato così nei dettagli, anche se devo dire che qui da noi i macchinisti hanno la possibilità di dire la loro e di pronunciarsi in merito alle distribuzioni. I rappresentanti dei depositi possono inoltre intervenire sulla questione dei turni. Il lavoro a tempo parziale è senz'altro un tema importante. Si tratta di riuscire a conciliare l'efficienza e l'effetto sui lavoratori.

Leutwyler: Vorrei tornare sulla questione del profilo professionale. Lo stress raggiunge livelli molto elevati soprattutto quando si verificano dei problemi, per cui la formazione deve essere concepita in modo tale da consentire di gestire anche le situazioni più estreme. Non è proprio in questi casi che poi verrebbe a mancare una certa routine?

Küchler: Trovo sorprendente come in questi casi le persone riescano sempre a superare se stesse. Chiaramente ci si può esercitare anche su questi aspetti e la formazione ne deve tener conto. Prendiamo il caso di Salez, dove il macchinista ha deciso di evacuare i passeggeri e si è anche preso cura dei feriti. Il macchinista e il capomacchinista, che è arrivato poco dopo, hanno avuto un ruolo fondamentale ed è questa l'immagine che più mi è rimasta impressa. Tutto sommato, non si tratta di voler mantenere l'attività del macchinista a tutti i costi, bensì di sapere che sul treno c'è una persona in grado di intervenire in caso di situazioni critiche. Non credo che questo sia più facile o meno complesso, bensì semplicemente implica dei requisiti diversi e un adeguamento della formazione. Il macchinista non è un «modello di fine serie». Il contatto con i clienti senz'altro assumerà una rilevanza maggiore, per certi versi paragonabile a quella di un conducente di autobus.

Leutwyler: Passiamo ad un altro argomento: Chi si assume i costi per i previsti test?

Küchler: Adesso sappiamo di cosa abbiamo bisogno per compiere i primi passi. Qui la priorità non sono tanto gli aspetti tecnici, quanto piuttosto tutte le problematiche generali. Il tutto dovrà essere avviato come progetto di ricerca. Le cifre esatte le potremo conoscere solo una volta che il tutto si farà un po' più concreto. Partiamo dal presupposto che i costi di questo progetto vengano assunti dalla Confederazione. Non si tratta infatti di una soluzione che vale unicamente per la SOB, bensì di

una soluzione che può essere introdotta sia a livello svizzero che a livello europeo. Abbiamo per esempio già uno scambio di risultati con la Deutsche Bahn.

Leutwyler: Qual è lo stato attuale dei vostri impianti?

Küchler: Noi lavoriamo con l'ETCS Level 1 LS. Dallo studio preliminare è emerso che il Level 2 non è necessariamente indispensabile. Uno dei vantaggi della tratta prescelta è anche il fatto che è controllata tramite dei posti di manovra elettronici. Questo è un presupposto fondamentale. Con dei posti di manovra elettromeccanici i costi di modernizzazione sarebbero troppo elevati.

Leutwyler: L'idea sarebbe quindi di dotare i veicoli di sensori in grado di riconoscere i segnali?

Küchler: Questa è una delle questioni ancora aperte ed è per questo che abbiamo deciso di aprire un bando di concorso. Vogliamo offrire all'industria la possibilità di presentare le tecnologie che ha sviluppato. Che soluzioni ci sono nel settore dei veicoli, della comunicazione e dell'infrastruttura? Un gruppo di esperti dovrà poi valutare i diversi concetti. L'abilità consisterà poi nell'amalgamare tutti questi aspetti per far sì che il tutto funzioni al meglio. Infatti, non vogliamo più ripetere gli errori del passato. Sapevamo sin dall'inizio ciò di cui avevamo bisogno e abbiamo specificato tutto sin nei minimi dettagli. Forse qui si è perso troppo tempo. Solo a posteriori ci si è accorti di quali fossero i dettagli che non funzionavano. Tanto per fare un esempio, è proprio così che è stato creato l'ETCS, ma questo errore non lo vogliamo più fare. Questo è quello che prima intendeva con «Bottom up». Invece di dare delle precise direttive, prima vogliamo vedere cosa l'industria ha da proporre. È solo così che possiamo vedere cosa può realmente offrire e quali sono invece solo delle promesse vuote.

Leutwyler: Qual è la tempistica?

Küchler: Ci auguriamo di riuscire a pubblicare il bando di concorso entro l'anno e di disporre di un'analisi sistematica per la fine dell'anno.

Leutwyler: Ancora un'ultima domanda. Su quale tipo di veicolo preferisce stare seduto: su uno con personale o su uno completamente automatizzato?

Küchler: Senza dubbio mi sento meglio se a bordo c'è qualcuno, ma dove la persona si trovi all'interno del veicolo mi è del tutto indifferente.

Leutwyler: Tante grazie per questa interessante conversazione! ➔

Intervista al Dr. Peter Füglistaler

Dr. Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti. L'intervista si è svolta il 21.03.2017 ed è stata condotta da Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio e macchinista FFS di Zurigo (locofolio@vslf.com), per la rivista «LocoFolio» del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF)



Leutwyler: Quale strategia a lungo termine intende adottare la Confederazione per quanto riguarda la mobilità autonoma e, in particolar modo, i treni completamente automatici?

Füglistaler: In linea di massima, la Confederazione è aperta alle nuove tecnologie. Noi vediamo l'automatizzazione come una parte integrante dello sviluppo tecnico in generale. In questo ambito il ruolo guida spetta però alle ITF e all'industria, mentre noi abbiamo il compito di sostenere i progetti pilota. In qualità di autorità di sorveglianza, noi focalizziamo la nostra attenzione sull'aspetto della sicurezza. Finora siamo già stati contattati da più parti, ma ancora non esiste un progetto concreto. È vero, se ne sta parlando molto, ma personalmente sono scettico sul fatto che ci possano essere dei reali sviluppi.

Leutwyler: A che punto siamo oggi con i treni completamente automatici?

Füglistaler: Dal nostro punto di vista, siamo ancora agli esordi. A tutt'oggi non esi-

stono ancora dei chiari concetti. Io vedo tre approcci di base:

Un'automazione sulle linee principali dotate di ETCS ciò che, dal mio punto di vista, è la soluzione più difficile e complicata. Finora non abbiamo ancora introdotto dappertutto l'ETCS. Un'automazione dell'esercizio sarebbe poi il passo successivo, ma non la ritengo la via più efficace. Nel caso delle ferrovie regionali decentralizzate su una rete isolata, potrei per esempio immaginare dei veicoli equipaggiati in modo tale da riconoscere gli ostacoli e da circolare e frenare autonomamente. Queste però, almeno per il momento, sono solo delle idee.

Ritengo che l'opzione più efficace sarebbe quella di costruire delle linee completamente nuove. In Svizzera, la tratta Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds sta per essere ristrutturata. A questo punto ci dobbiamo chiedere se non varrebbe la pena trasformare e automatizzare completamente questa linea. Attualmente sono in corso degli accertamenti in tal senso.

Per il momento queste sono solo delle considerazioni di base e, prima di vedere qualcosa di concreto, ci vorrà ancora parecchio tempo.

Leutwyler: Quali sono i benefici dei sistemi autonomi?

Füglistaler: L'automazione rientra nelle normali misure di razionalizzazione. Lo so, questa è una cosa che piace poco ai macchinisti..., ma io cerco di vedere la cosa in maniera neutrale. Se osserviamo il sistema ferroviario di questi ultimi trent'anni, possiamo notare che la razionalizzazione è stata costante e sistematica. Una volta avevamo i casellanti e la cabina scambi veniva ancora gestita localmente dalle singole stazioni. La questione dei macchinisti è senza dubbio molto delicata. L'interrogativo di base è il seguente: Cosa costa meno? Un sistema automatico o un sistema gestito da un macchinista? C'è una grossa differenza rispetto ai taxi automatici. A bordo di un taxi c'è l'autista e uno o più passeggeri. L'autista rappresenta un considerevole

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) intende verificare se in futuro si possa circolare con dei treni completamente automatici su delle singole linee. Per uno di questi studi è stata scelta la tratta Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds. Un portavoce dell'UFT ha confermato il comunicato del 4 dicembre 2016 pubblicato su «NZZ am Sonntag». Nei prossimi anni questa tratta dovrà comunque essere integralmente risanata, se non addirittura ricostruita completamente, sempre che gli elettori neocastellani diano il loro consenso. I risultati dello studio dovranno poi confluire nella pianificazione della fase di ampliamento 2030/2035 (STEP), per la quale il Consiglio federale intende avviare una procedura di consultazione nel corso del 2017.

Di propria iniziativa, la Südostbahn ha già commissionato uno studio di fattibilità per lanciare un progetto pilota sulla propria rete, i cui risultati dovrebbero essere disponibili nel mese di gennaio. La Baselland Transport AG (BLT), che nel giugno del 2016 ha rilevato l'esercizio della Waldenburgerbahn, vorrebbe automatizzare l'attività di questa linea che dovrà essere ristrutturata entro il 2022 e convertita in scartamento metrico. I risultati di un relativo studio di fattibilità sono previsti per la seconda metà del 2017.

Attendiamo con impazienza l'esito dello studio di fattibilità sulla possibile automatizzazione della Waldenburgerbahn. Partiamo dal presupposto che per automatizzazione si intenda un esercizio automatico gestito dal personale viaggiante, ossia il grado di automazione 2. Questo senz'altro costerà caro.

Automatisierungsgrad	Betriebsart	Zug in Bewegung setzen	Zug anhalten	Türschliessung	Betrieb im Störfall
GoA 1	ATP mit Fahrer	Fahrer	Fahrer	Fahrer	Fahrer
GoA 2	ATP/ATO mit Fahrer	Auto-matisch	Auto-matisch	Fahrer	Fahrer
GoA 3	ohne Fahrer	Auto-matisch	Auto-matisch	Zugbegleiter	Zugbegleiter
GoA 4	unbemannter Betrieb	Auto-matisch	Auto-matisch	Auto-matisch	Auto-matisch

fattore di costo. Se prendiamo un treno Intercity con a bordo 1400 passeggeri, il fatto di risparmiarsi su un'unica persona, che oltre ad accelerare e frenare ha molte altre mansioni, è una cosa ben diversa. Se nel conto mettiamo i sistemi di monitoraggio e l'intervento in caso di problemi, ciò che comunque va gestito in maniera completamente differente, mi chiedo se ne valga realmente la pena. Ogni singolo franco investito in questo piano di razionalizzazione viene realmente ammortizzato dagli effettivi risparmi? Personalmente ritengo che il potenziale di risparmio dato dai macchinisti sia davvero minimo.

Leutwyler: Come si presenta la situazione delle attività preliminari? Si intravede un potenziale di risparmio?

Füglister: Per quanto riguarda FFS Cargo, c'è il progetto di far eseguire le operazioni di manovra e di consegna da un'unica persona. Questo presuppone tutta una serie di processi: delle locomotive manovrabili a distanza, degli accoppiamenti automatici e dei test automatici dei freni. Anche in questo caso l'obiettivo è quello di ridurre l'intervento ad un'unica persona, ma non un esercizio completamente senza macchinista. Ci sarà infatti sempre bisogno di una persona che si dovrà assumere tutta la responsabilità, anche se il suo profilo professionale chiaramente non sarà più identico a quello odierno.

Leutwyler: Oltre a queste riflessioni sulla redditività, che riserve ci sono?

Füglister: I requisiti di sicurezza sono già stati definiti. Il livello di sicurezza deve essere almeno analogo a quello odierno. Per ottenere l'autorizzazione dei nuovi sistemi bisogna presentare questo rapporto di sicurezza.

Leutwyler: Quale sostegno offre la Confederazione alle ITF che vogliono eseguire dei test nel campo dell'automazione?

Füglister: Noi offriamo un supporto nell'ambito della nostra funzione quale autorità di omologazione e siamo pronti a mettere a disposizione le risorse necessarie per introdurre questi sviluppi tecnologici nell'esercizio ferroviario. La relativa tecnologia deve essere proposta dall'industria, mentre i processi sono di competenza delle ITF.

Leutwyler: Che tempistica prevede nel settore dell'automazione?

Füglister: Direi che è paragonabile ad altre innovazioni tecnologiche in ambito ferroviario. Qui si parla sempre di tempi «molto lunghi». Prendiamo per esempio gli apparati centrali elettronici che sono assolutamente indispensabili per garantire un esercizio automatizzato. Stiamo la-

vorando a questi apparati da una ventina d'anni, ma sono ancora lungi dall'essere tutti rimodernati. Abbiamo inoltre bisogno di un sistema di comando automatizzato come l'ETCS. Attualmente esiste, ma solo in modo frammentario. La grande sfida di un esercizio automatizzato consiste nel fatto che la nostra rete non dispone ancora di tecnologie omogenee, ma temo che ci vorrà ancora parecchio tempo prima che sia così.

Leutwyler: Bello l'esempio dell'ETCS. A che punto siamo?

Füglister: L'UFT ha emanato una decisione di principio secondo cui tutta la rete dovrà essere dotata di ETCS Level 2 entro il 2025. Questa decisione attualmente è però in fase di revisione. La domanda è: Qual è il valore aggiunto del Level 2 per l'intera rete? Per le linee ad alta velocità i benefici sono evidenti. L'interoperabilità, che è un aspetto molto importante, è tuttavia possibile anche con il Level 1 LS. La strategia del Level-2 può essere portata avanti solo se presenta dei chiari vantaggi, sia sul piano della sicurezza che della capacità. All'incirca 15-20 anni fa si riteneva che l'ETCS L2 avrebbe prodotto dei risparmi in quanto permetteva di rinunciare alla segnalazione esterna, ciò che però non si è avverato. E qui vedo dei parallelismi con la guida autonoma. Anche qui si continua a dire: «È molto più conveniente», ma io ci crederò solo quando ci saranno delle prove concrete. La guida autonoma è un mezzo per raggiungere un fine. Se porta i benefici auspicati, allora si farà. Il semplice piacere nella tecnologia, questa sorta di impulso al gioco, da solo non può bastare. Il fatto di far circolare autonomamente dei treni può senz'altro esercitare un grande fascino (tranne che sui macchinisti, che invece lo fanno realmente), ma non bisogna farsi prendere la mano da questa euforia.

Leutwyler: Quali possibilità di razionalizzazione ci sono sul piano delle direttive?

Füglister: Prendiamo ancora una volta l'esempio dell'ETCS. La speranza era di riuscire a uniformare le norme, ciò che però a livello internazionale non è avvenuto. L'idea era di armonizzare le prescrizioni operative a livello europeo per poi visualizzare il tutto elettronicamente, ma è successo esattamente l'opposto. Gli standard nazionali sono stati visualizzati sull'ETCS. Nel sistema convenzionale è il macchinista che prende le decisioni, per esempio per quanto riguarda il comportamento in frenata del treno. In assenza di questa valutazione è il sistema che deve gestire questo aspetto, per esempio con delle curve di frenata più lunghe. Questo ha determinato una perdita di efficienza dell'ETCS, dal momento che si sono dovuti introdurre

ovunque e in maniera sistematica dei margini di sicurezza. Non era più possibile avvalersi dell'esperienza e della conoscenza delle tratte del macchinista, per le quali comunque si è sempre accollato una parte del rischio.

Leutwyler: Nell'aviazione tutto è standardizzato a livello internazionale. Perché è così difficile fare la stessa cosa in ambito ferroviario?

Füglister: L'aeronautica è da sempre un sistema internazionale. Se pensiamo alle dimensioni di un aeroporto, si può intuire che si tratta di un sistema relativamente semplice. Le piste di volo sono lunghe circa due chilometri e questi due chilometri devono essere standardizzati. Nella ferrovia sono invece centinaia i chilometri che da oltre cent'anni sono entrati a far parte della rete nazionale. Sia per le tecnologie di controllo che per il materiale rotabile, ogni singolo paese aveva i propri fornitori e il tutto si basava sulle concrete esigenze locali. È solo più o meno negli ultimi dieci anni che vi è stata un'internazionalizzazione. Bisogna dire che, per un periodo così breve, siamo comunque riusciti a raggiungere dei buoni risultati, anche se la strada è ancora molto lunga. E questo è un grande freno per i sistemi tecnologici. Come detto prima, un'opportunità per un esercizio autonomo la vedo soprattutto per le nuove tratte, dove l'infrastruttura, i veicoli e la tecnica di controllo sono integralmente interconnessi. Il fatto di automatizzare un sistema esistente, e consentitemi questa affermazione un po' audace, è praticamente una missione impossibile. È più probabile che si arrivi ad un funzionamento parzialmente autonomo sulle linee accessorie e, questo, verosimilmente già con le future generazioni di veicoli. Ma sulla rete principale? Non nei prossimi quindici anni.

Leutwyler: Non di più? Non sarà piuttosto tra una cinquantina d'anni?

Füglister: Forse sono troppo ottimista. In tutti i casi non sarà nell'immediato futuro.

Leutwyler: Cosa preferirebbe? Un treno completamente autonomo oppure uno gestito da una persona?

Füglister: Quello che più mi piacerebbe è che qualcuno passasse con un carrello-minibar per poter ordinare un caffè... Questo mi tocca in prima persona. In linea di massima, io ho fiducia nel sistema, indipendentemente dal fatto che sia con o senza macchinista. La grande sfida è senza dubbio quando si verificano dei problemi e, in un caso simile, onestamente non mi piacerebbe essere abbandonato a me stesso. Non si può semplicemente eliminare il personale e pensare che i passeggeri poi si organizzino da soli. ➔

Macchinista FFS e pilota di linea della Swiss

L'intervista a Andreas Leemann si è svolta il 21.03.2017 ed è stata condotta da Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio e macchinista FFS di Zurigo (locofolio@vslf.com), per la rivista «LocoFolio» del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF)

Da un lato, faccio parte dell'equipaggio della flotta di aeromobili Airbus (A330 e A340) della compagnia aerea Swiss International Airlines con la funzione di First Officer e, dall'altro, lavoro come macchinista presso la divisione FFS Traffico viaggiatori del deposito di Zurigo.

Nel 2004 ho terminato la mia formazione di macchinista, un sogno che ho sempre avuto sin da quando ero piccolo. Da bambino la professione di pilota non mi interessava particolarmente, anche se il mondo dell'aviazione mi ha sempre affascinato. Una volta una collega mi ha portato a fare un giro su un velivolo ad elica, al che avevo riflettuto a lungo se prendere la licenza di pilota privato, ma si trattava pur sempre di un hobby molto costoso. Questa collega mi aveva quindi incoraggiato a mandare la mia candidatura alla Swiss. Sono molto felice di averlo fatto e così nel 2011 ho terminato la mia formazione di pilota di linea. Vivo il fatto di esercitare entrambe le attività come un grande privilegio e sono certo che prima o poi avrei avuto dei rimpianti se non fossi diventato anche pilota. Il fatto di portare avanti due diverse attività è senza dubbio una sfida non indifferente, ma mi piace tantissimo, anche se gli esami e il necessario bagaglio di conoscenze non vanno molto d'accordo con il lavoro a tempo parziale. In tutte e due le professioni bisogna dare sempre il 100% e un'assoluta professionalità.



Entrambi i miei datori di lavoro offrono dei buoni modelli di lavoro part-time. Presso la Swiss ho la possibilità di organizzare il mio part-time in blocchi di tre settimane, durante le quali lavoro invece presso le FFS. In realtà, tra queste due professioni non ce n'è una che mi piaccia di più o che reputi migliore dell'altra. Questi due mondi hanno delle grandi affinità: grossi veicoli, tanta responsabilità e un metodo di lavoro lungimirante. Eppure ci sono anche delle grandi differenze. Con la ferrovia uno ha sempre la terra sotto le ruote e, in caso di incidente, ha la possibilità di fermarsi e di

trovare una soluzione. Quando si vola si è invece in aria e bisogna trovare delle soluzioni in tempi rapidissimi. Come pilota lavoro sempre in team. Nel cockpit siamo in due, ma la collaborazione con il personale di bordo è molto intensa e inizia già con la preparazione del volo, visto che ci incontriamo e ci conosciamo 75 minuti prima del decollo. È abitudine presentarsi e chiamarsi tutti per nome, una cosa che

mi piacerebbe tanto si facesse anche nell'ambito della ferrovia. Mi capita spesso infatti di incontrare sempre gli stessi colleghi, ma per la maggiore non ci si conosce per nome.

La preparazione di un volo è molto più complessa rispetto a quella di una corsa in treno

e, in primo luogo, presuppone lo studio dei relativi documenti di volo. Da un lato, si tratta di studiare le particolarità del luogo di destinazione di un determinato paese e, dall'altro, le procedure di avvicinamento con relative cartine, condizioni meteorologiche e altre informazioni su uno specifico volo. Per finire, c'è la concreta pianificazione del volo e viene deciso il quantitativo di carburante. Non c'è però qualcosa di analogo alla conoscenza delle tratte e, pertanto, posso atterrare anche in un aeroporto che ancora non conosco. Questo è possibile grazie a dei processi standardizzati che, per le manovre di avvicinamento strumentale, sono molto simili per gran parte degli aeroporti. Per le modalità di avvicinamento e le diverse specificità si fa poi un briefing prima dell'atterraggio. Non da ultimo, posso sempre fare affidamento sulla lunga esperienza del collega che si trova con me nel cockpit.

Nel traffico aereo c'è una grande automazione, ma un volo completamente automatico, con tanto di decollo e atterraggio, decisamente (ancora) non c'è. Comunque sia, prima di salire in aria bisogna pianificare il volo. Un collaboratore del Flight Dispatch di Zurigo ci consegna tutti i documenti relativi al volo e, con un apposito software, prepara un piano di volo che include anche il quantitativo minimo di carburante prescritto per legge. Spetta poi a noi fare

la pianificazione del volo e, in particolar modo, prendere la decisione finale circa il quantitativo di carburante. Il valore minimo di carburante che risulta dal piano di volo può però essere corretto verso l'alto sulla base delle effettive condizioni meteo, della densità del traffico nell'aeroporto di destinazione e di altri fattori, come pure di un valore empirico. La prevista rotta viene programmata direttamente sull'aereo, e cioè: «L'aereo come arriva da A a B?». I decolli avvengono manualmente, per cui il capitano spingere in avanti una leva. Questa, per esempio, è una funzione per la quale non si prevede alcuna automatizzazione, anche perché prima di prendere velocità il capitano deve poter intervenire subito e interrompere la manovra di decollo in caso di anomalia. Una volta raggiunta la prevista velocità di decollo, l'Airbus viene portato in aria tramite il sidestick. Poco dopo il decollo dobbiamo inserire l'autopilota che segue la rotta impostata. Durante il volo possono essere necessari dei rapidi cambiamenti di rotta, per cui dobbiamo sempre essere pronti a intervenire comunicando le necessarie istruzioni all'autopilota, come nel caso si debba aggirare una cellula temporalesca. L'autopilota non fa però mai niente da solo e necessita di continue informazioni da parte nostra, come per esempio nel caso di variazioni di altitudine.

Quali parametri controlla l'autopilota? Sono la superficie di volo, al fine di mantenere l'altezza o fare una curva lungo la rotta, e la velocità, ciò che avviene tramite un controllo automatico dell'accelerazione. Nella preparazione della fase di atterraggio il pilota si deve informare sulla pista disponibile presso l'aeroporto di destinazione, sulle relative procedure di avvicinamento e sulle condizioni meteo. Il pilota quindi inserisce questi dati, che includono il vento, la temperatura e la pressione atmosferica, nel computer di bordo. La maggior parte degli aeroporti sono dotati del sistema di atterraggio strumentale ILS che consente un avvicinamento e una frenata completamente in automatico, soprattutto in caso di nebbia. Un atterraggio automatico è pertanto possibile solo nel caso di un cosiddetto avvicinamento di precisione. In caso di avvicinamento non di precisione (per esempio tramite stazione radio) o di avvicinamento a vista, l'autopilota non è in grado di portare il velivolo a terra e l'atterraggio deve essere eseguito dai piloti stessi. Se le condizioni meteo lo consentono, con l'ILS possiamo anche atterrare manualmente.

Nell'aviazione c'è una grande automazione, ma il pilota deve verificare di continuo se l'autopilota e tutti gli altri sistemi fanno realmente ciò che è stato programmato e se si comportano correttamente.

Un atterraggio automatico può pertanto essere altrettanto impegnativo di uno eseguito manualmente. Il livello di automazione nell'aviazione è molto elevato ed è fondamentale per fornire al pilota tutto il supporto necessario. Ritengo però che questi dispositivi automatici non potranno mai sostituire il pilota. Sia l'autopilota che i vari dispositivi automatici possono eseguire ma non prendere determinate decisioni. Questo non cambierà nemmeno in caso di ulteriori progressi e pertanto l'essere umano non potrà mai essere sostituito.

Anche nell'ambito del traffico aereo ci sono dei progetti che si prefiggono delle ulteriori automatizzazioni, ma non per quanto riguarda il controllo diretto del velivolo. Per i voli sopra all'Atlantico settentrionale, per esempio, gran parte della comunicazione non avviene più a livello vocale, bensì tramite radiotrasmissione dei dati. In Europa se ne prevede un impiego su ampia scala. Non da ultimo il linguaggio della comunicazione radio, con domande e risposte standardizzate, offre una maggiore sicurezza. Anche se la lingua ufficiale è l'inglese, ci sono delle regioni che hanno degli accenti locali che a volte rendono la comunicazione alquanto difficile. Poiché ci muoviamo in ambito internazionale, la comunicazione radio è fondamentale nel traffico aereo. Moltissimi termini sono standardizzati a livello mondiale e pertanto il loro uso è obbligatorio. Ritengo che una standardizzazione della lingua sarebbe possibile anche nel traffico ferroviario. Per quanto riguarda le chiamate d'emergenza o i moduli, un'ottimizzazione sarebbe senz'altro auspicabile.

Alla luce dei sistemi odierni, non riesco ad immaginare un'aviazione completamente automatizzata. Le procedure sono troppo complesse, oltre al fatto che durante il volo si possono verificare molti imprevisti, e non necessariamente dovuti solo all'autopilota. Dal mio punto di vista, per prendere le decisioni nel cockpit ci vuole sempre e ancora il fattore umano. Per quanto riguarda la questione dei droni attualmente sono in corso dei progetti, come per esempio per il trasporto di piccoli pacchi, che con il tempo potrebbero trovare un impiego su più ampia scala. Per la ferrovia penso sia la stessa cosa. Affinché una totale automatizzazione sia possibile, bisognerebbe praticamente ristrutturare completamente tutto il sistema.

Personalmente ripongo una grande fiducia nella tecnica di entrambe le mie professioni. La manutenzione degli impianti è pertanto di fondamentale importanza. In caso di problemi bisogna però avere sempre un piano B. E questo può capitare in qualsiasi momento, sia in aria che a terra. Un sistema si può inceppare. Per essere

pronti ad ogni evenienza, è quindi necessario sviluppare un certo modo di pensare e anche una sana diffidenza. È anche molto importante prendere sempre sul serio le proprie intuizioni, come quando si avverte un odore particolare o uno strano rumore. Nel campo dell'aviazione le direttive per la formazione del personale sono più severe rispetto a quelle adottate dalla ferrovia. Due volte all'anno, noi piloti ci dobbiamo esercitare con il simulatore per una durata di due giorni. La prima giornata è una sorta di «check» a cui fa seguito una verifica generale. Il capitano ed io dobbiamo dimostrare di essere in grado di gestire tutti gli eventuali scenari d'emergenza, tipo avarie al motore, interruzione del decollo e altri problemi. Nel corso della seconda giornata si ripassano invece degli argomenti più complessi, in modo da consentirci di gestire le eventuali situazioni che si possono verificare in contemporanea. Il tutto è molto impegnativo, anche perché bisogna dimostrare di possedere delle ottime conoscenze tecniche. Qui si tratta di trovare rapidamente delle soluzioni all'interno del team e di far atterrare l'aereo al simulatore in modo sicuro. Anche se queste giornate sono molto intense, dopo ho sempre la piacevole sensazione di essere di nuovo in grado di gestire questo tipo di situazioni e di aver rinfrescato le mie conoscenze. Ovviamente vengono identificati anche i miei eventuali punti deboli, su cui poi posso lavorare. Le ferrovie prevedono un esame periodico ogni cinque anni, per cui l'intervallo di tempo è più lungo. In occasione delle annuali giornate di formazione organizzate dalle FFS si prevedono anche delle esercitazioni al simulatore e dei corsi di aggiornamento. Per quanto riguarda il malfunzionamento del materiale rotabile e le prescrizioni, mi piacerebbe però avere la possibilità di esercitarmi maggiormente e che ci fosse un po' più di continuità. Sono dell'opinione che sia i piloti che i macchinisti lavorino in modo coscienzioso e che siano animati da un forte orgoglio professionale. Entrambi sanno di avere una grande responsabilità e che la propria attività non ammette alcuna negligenza. La sicurezza è prioritaria e esige la massima professionalità.

Al momento non riesco ad immaginarmi dei treni completamente automatici su una linea aperta, ma se un giorno dovessero davvero diventare una realtà, per allora dovranno necessariamente essere stati sufficientemente perfezionati e sperimentati. Come passeggero, non avrei problemi a salire su un simile treno, anche se probabilmente mi sentirei più a mio agio se sapessi che alla guida c'è una persona. Ci sono semplicemente delle cose che un essere umano è in grado di percepire e un computer no. ➤

ZUB a Dietikon

In data 12 luglio 2016 è stata trasmessa una prima notifica ErZu con la segnalazione che, dopo un tragitto a 140 km/h, la curva a 110 km/h nei pressi della stazione di Dietikon ZH non è monitorata correttamente dal sistema di controllo dei treni ZUB che non attiva la frenata. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



C'è pertanto il rischio di superare la velocità di ben il 27% senza che lo ZUB possa garantire la protezione del caso. Si tratta pur sempre di circa dodici treni che ogni ora transitano sui precedenti 10 km ad una velocità di 140 km/h.

Da quando nell'estate del 2010, a seguito dell'errata programmazione dello ZUB, a Vauderens FR un IC ha affrontato una curva a 140 km/h, senza frenare, dove la velocità massima consentita è di 95 km/h, i macchinisti sono molto più consapevoli del fatto che ci sono delle lacune nel sistema di monitoraggio. È solo un caso se in quell'occasione l'IC non è deragliato. È un dato di fatto che quell'errore di Vauderens era stato segnalato più volte ufficialmente per ben quattro anni, ma fino a quello scampato incidente non era mai successo niente (LocoFolio 2/2010). A Dietikon non dove succedere la stessa cosa.

Dopo il feedback di FFS Infrastruttura, secondo cui il sistema di monitoraggio di Dietikon funziona perfettamente e i macchinisti dalla cabina non hanno modo di verificarlo, il VSLF ha deciso di sollecitare

degli interventi. Dopo un lungo scambio di e-mail protrattosi per oltre un mese, la situazione dei progetti Infra SAZ è stata riesaminata dal centro di competenza ETCS: «Abbiamo analizzato i dati di un veicolo e abbiamo constatato che il loop nei pressi del segnale B5 determina una risoluzione della velocità di riferimento che deve monitorare l'inizio della curva. La velocità in curva non viene pertanto monitorata. Sulla base di quanto emerso, abbiamo analizzato la rete e abbiamo constatato una situazione analoga anche presso il binario 4 di Dietikon. Questi due punti vanno riprogrammati di conseguenza, onde evitare che il loop possa annullare la velocità di riferimento.»

Tutto è bene quel che finisce bene? No, non è così. Se non avessimo insistito così tanto, non sarebbe mai successo niente.

Ecco le nostre conclusioni:

1. Non si dà credito a quanto dicono i macchinisti.
2. Un atteggiamento molto diffuso è: «Noi non facciamo errori.»

3. Le notifiche ESQ portano a poco o nulla anche in un ambito così importante come quello della sicurezza. Delle risposte soddisfacenti alle notifiche ESQ sono un'eccezione.
4. Contrariamente a quanto si afferma, anche nell'ambito della ferrovia niente è impossibile (una diffusa fiducia cieca nella tecnologia).
5. Non esiste più una reale cultura della sicurezza e nemmeno il sentimento di essere «tutti uniti per la sicurezza».

Dal momento che i reparti coinvolti non sembrano particolarmente interessati a verificare il proprio operato e non fanno che generare costi al proprio interno, forse bisognerebbe istituire la figura dell'«ombudsman della sicurezza». In qualità di unica organizzazione realmente indipendente con il necessario know-how in materia di tecnologia e di sicurezza, ovviamente il VSLF dovrebbe poter avere maggiore voce in capitolo.

Desidero ringraziare il macchinista di Berna che, in preda alla disperazione, si è rivolto a me con la sua richiesta di aiuto. ➤

Cavo di linea

Il cavo di linea attualmente rappresenta l'unica possibilità per sfruttare al massimo la capacità della linea con la marcia elettronica a vista, ciò che equivarrebbe all'ETCS Level 3 che, tuttavia, al momento è disponibile solo a livello concettuale. *Équipe tecnica*

Il cavo di linea è in uso dal 1975 ed è disponibile in Germania, Austria e Spagna. La Svizzera ha svolto un ruolo di primo piano nello sviluppo dello stesso. Rispetto alla qualità di una quarantina d'anni fa, attualmente la fiducia riposta nell'ETCS e nell'elettronica delle ferrovie è senz'altro ai minimi storici.

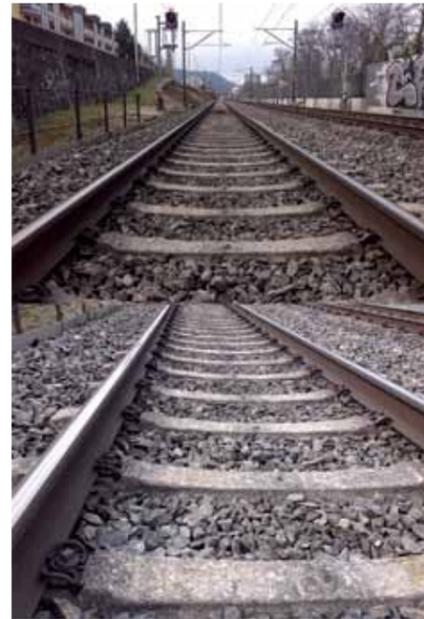
Estratto del comunicato BBC no. 12 - 1975
«I dati vengono trasmessi da un computer centrale alla locomotiva del treno tramite un cavo fissato in mezzo ai binari. L'apparecchio ricevente della locomotiva

analizza i dati e trasmette al macchinista le relative informazioni, come la velocità ottimale e, in caso di superamento della velocità di oltre 5 km/h, attiva anche una frenata d'emergenza.



Il computer centrale può stabilire la posizione del treno con una precisione di 100 metri e calcolare la velocità ottimale del treno seguente. Questo permette di ridurre la distanza tra i due treni e di sfruttare al massimo la linea.

<> *Binario di tratta Baden-Turgi 2017 con chiodi di fissaggio del cavo di linea, 1975*
>> *Cavo di linea al centro del binario, foto stazione di Turgi in direzione Brugg/Siggenthal, 1975*
v *SBB-Nachrichtenblatt di febbraio 1967*



Versuchstrecke für Linien-Zugbeeinflussung LZB

Auszüge aus BBC-Mitteilungen Nr. 12 - 1975

Nicht selten wurde die Linie Turgi - Koblenz für verschiedenste Zwecke zur Teststrecke bestimmt, so auch für LZB, das von der Firma BBC (heute Adtranz) entwickelt wurde. Das Ziel der LZB war es, die Sicherheit des Bahnverkehrs noch weiter zu erhöhen und zugleich die Leistungsfähigkeit der Strecken zu steigern.

«Von einem ortsfesten Computer aus werden Daten über ein Kabel, das zwischen den Schienen befestigt ist, der Lokomotive eines Zuges übermittelt. Das Empfangsgerät auf der Lokomotive wertet die Daten aus und gibt dem Lokführer entsprechende Informationen weiter, zum Beispiel über die optimale Geschwindigkeit („schneller“, „langsamer“), bei Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 5 km/h wird sogar eine Zwangsbremmung ausgelöst.

Der ortsfeste Computer kann auf 100 Meter genau den Standort eines Zuges feststellen und für den Folgezug die optimale Geschwindigkeit errechnen. Dadurch kann der Abstand zwischen zwei Zügen verringert und die Strecke besser ausgelastet werden.

Die Einführung eines Sicherheitssystems erfordert sorgfältige Prüfungen aller Teile des Systems und ihres Zusammenarbeitens. Bei einem komplexen System wie LZB ist nur eine Erprobung mit realen Parametern, über die Simulation hinaus, sinnvoll. Aus diesem Grund haben die SBB die Firma Brown Boveri mit der Ausrüstung einer LZB-Versuchstrecke zwischen den Bahnhöfen Baden - Turgi - Koblenz beauftragt. Die Länge der Versuchstrecke beträgt rund 20 km und ist technisch und wirtschaftlich aus folgenden Gründen für ein solches Vorhaben sehr geeignet:

- Baden - Turgi ist einer der meistbefahrenen Streckenabschnitte der Schweiz
- Turgi - Koblenz ist schwach belegt und ermöglicht zudem Versuche bei Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h
- unmittelbare Nähe des Brown Boveri-Werkareals Turgi

Bei dieser Versuchstrecke ist das Zusammenarbeiten einer alten Stellwerkanlage (im Bahnhof Turgi) mit der hochmodernen Technik der LZB-Anlage besonders erwähnenswert.

Die Ingenieure von Brown Boveri haben sich in jahrelanger Entwicklungsarbeit bemüht, allen Wünschen der verschiedenen Bahnverwaltungen mit einem vertretbaren Materialaufwand nachzukommen, wobei immer die Sicherheit des Verkehrs im Vordergrund stand. Die bisherigen Resultate der Entwicklung und der Versuche sind vielversprechend und Brown Boveri ist zuversichtlich, dass nach Beendigung des Versuchsbetriebes - etwa in 2 bis 3 Jahren - der Einführung des LZB-Systems nichts mehr im Wege stehen wird, da es vor allem der Erhöhung der Sicherheit dient.»



In der Gleismitte ist das Kabel der Linien-Zugbeeinflussung (LZB) gut zu erkennen. (Bei einzelnen Holzschwellen auf der Strecke sind noch heute Befestigungspunkte des LZB vorhanden.) 1975 waren sowohl Richtung Siggenthal als auch Richtung Brugg Semaphor-Signale in Betrieb.

Neuland auf dem Gebiet der Sicherung der Züge und der Übertragung von Informationen zwischen Gleis und Triebfahrzeug

Allgemeines

Sicher ist technisch interessierten Mitarbeitern und Freunden der Eisenbahn anzurufen, dass vor längerer oder kürzerer Zeit auf den Strecken Croy-Le Day, Turgi-Siggenthal, bei Giorno und in der Station Turgi zwischen den Schienen Kabel verlegt wurden. Der aufmerksame Beobachter konnte auch feststellen, dass auf diesen Abschnitten ein aus einem gedackeltes Güterwagen hergeleitetes fahrdraht-Laboratorium verkehrte, in welchem geophysikalische Messungen vorgenommen und ausgewertet wurden. Wären die geäußerten Veränderungen und Zentren gleichermassen sichtbar, so würde sich dem anmerkenbedürftigen Beobachter ein weitverzweigtes Netz offenbaren, das sich über verschiedene schwedische Industriemotoren, zu ausländischen Bahnbewirtschaftungen und zu internationalen Organisationen erstreckt.

Mit den eingangs erwähnten Arbeiten tritt eine neue Zukunftsaussicht der Eisenbahnen in Erscheinung. Obwohl sich alles noch im Stadium der Studien und Versuche befindet, soll der Schlüssel der Geliebten geoffnet werden, um falschen Meinungen vorzubeugen.

Bisherige Sicherungsmassnahmen

Die Frage der Sicherung fahrender Züge hat die Technik seit jeher beschäftigt. So gewiss bei den SBB an Bedeutung, als mit der Einführung der elektrischen Zugförderung die zu realisierenden Möglichkeiten der Zugförderung für die einmündigen Bedienung der Triebfahrzeugführer gegeben wurden. In jener Zeit fällt eine neue Epoche der Sicherung der Züge. Sie beginnt im Jahre 1927 mit der Schienenblockierung, welche nach und nach auf sämtliche elektrischen Triebfahrzeuge eingebracht wurde. Das Prinzip besteht darin, dass ein Zug am Halten kommt, wenn ein aktionsfähiger Lokführer einen Pedalhebel betätigt.

Das schwere Eisenbahnverkehr vom 13. Dezember 1937 im Gutschwindel ganz Aachse eine Entwicklung einer zusätzlichen Einrichtung, welche das Überfahren Halt- und

gehoher Signale weitgehend ausschliesst. Es handelt sich um die punktförmige automatische Zugblockierung, Bauart «Sigma», die schrittweise eingeführt wurde. Später erhielten die neuen Triebfahrzeuge mit sitzender Bedienung, zusätzlich zur Sicherheitsbestimmung, die *Wachschleifenblockierung*. Sie bewirkt, dass auch dann, wenn ein aktionsfähiger Lokführer in verknüpfte Stellung den Pedalhebel niederschlägt, der Zug nach einem gewissen Wegdurchlauf zum Halten kommt. Alle diese Massnahmen haben dazu verholfen, dass sämtliche elektrischen Triebfahrzeuge der SBB mangellos einmündig bedient werden können.

Heute steht man in einer Epoche bevor. Wohl bedeutet die automatische Zugblockierung immer noch eine wertvolle Hilfe für den Lokomotivführer. Sie weist jedoch den Nachteil auf, dass eine einzige Information nicht nur für die Sicherung der Ein- und Ausfahrten von Stationen bei Warnung bzw. Halt zureichende Signale verwendet wird, sondern dass notgedrungen auch Langsamfahrstellen (Bauarbeiten) sowie in gewissen Fällen signalmäßige Geschwindigkeitsreduktionen bei Ein- und Ausfahrten in das gleiche Sicherungssystem einbezogen werden. Ferner besteht in bezug auf die Sicherheit ein gewisser Mangel. Infolge der Einfachheit des Systems muss es nämlich dem aufmerksamen Lokführer möglich sein, das automatische Einsetzen einer Schnellbremsung durch Betätigen einer Rücktrittskarte zu unterdrücken. Gegen ein Handeln im Unbewusstsein besteht dabei kein Schutz.

Anforderungen an ein neues Sicherungs- und Übertragungssystem

Ganz allgemein werden durch die moderne Betriebsführung an ein neues Sicherungssystem die nachstehenden Anforderungen gestellt, die mit der Übertragung einer einzigen Information nicht erfüllt werden können.

- Einseitige Sicherung der Züge bei Anzeige von Halt oder einer Ge-

schwindigkeitserhöhung durch ein Signal, wobei ein Anhalten der Schienenblockierung durch den Lokführer bei Geschwindigkeitsüberschreitung nicht möglich sein soll.

- Anpassung der Sicherung ohne Zeitverzögerung bei Änderung einer Signalstellung (z. B. Übergang von Halt auf Fahrt im Vorsignalstand).

- Selektive Einbeziehung der Sicherung von Langsamfahrstellen (Bauarbeiten) und Geschwindigkeitsreduktionen zufolge Korrekturen und Gefällen.

- Sicherung besitzt Einfahrten zur besseren Ausnutzung von Stationen.

- Möglichkeit der Durchgabe eines Alarmzeichens vom Triebfahrzeug an die Bodenorganisation und umgekehrt, zum Beispiel im Fall der Sperre eines benachbarten Gleises durch entgegenfahrende Züge.

- Durchgabe betrieblicher Meldungen von der Bodenorganisation an das Triebfahrzeug, wie zum Beispiel «schlechter fahrender, langsam fahrender».

Wenn auch die Sicherung nicht hoch genug bewertet werden kann, so ist eine moderne, verhältnismässig teure Informationsübertragung nur dann vertretbar, wenn sie gleichzeitig zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und damit der Wirtschaftlichkeit beitragen kann. Dies wird beim vorgeschlagenen System angestrebt, indem beachtet ist, dass fahrende Lokführer möglich ist, eine funktionierende Blockierung und damit eine Erhöhung der Zugfähigkeit zu ermöglichen. Dies wird beim vorgeschlagenen System angestrebt, indem beachtet ist, dass fahrende Lokführer möglich ist, eine funktionierende Blockierung und damit eine Erhöhung der Zugfähigkeit zu ermöglichen.

- Einseitige Sicherung der Züge bei Anzeige von Halt oder einer Ge-

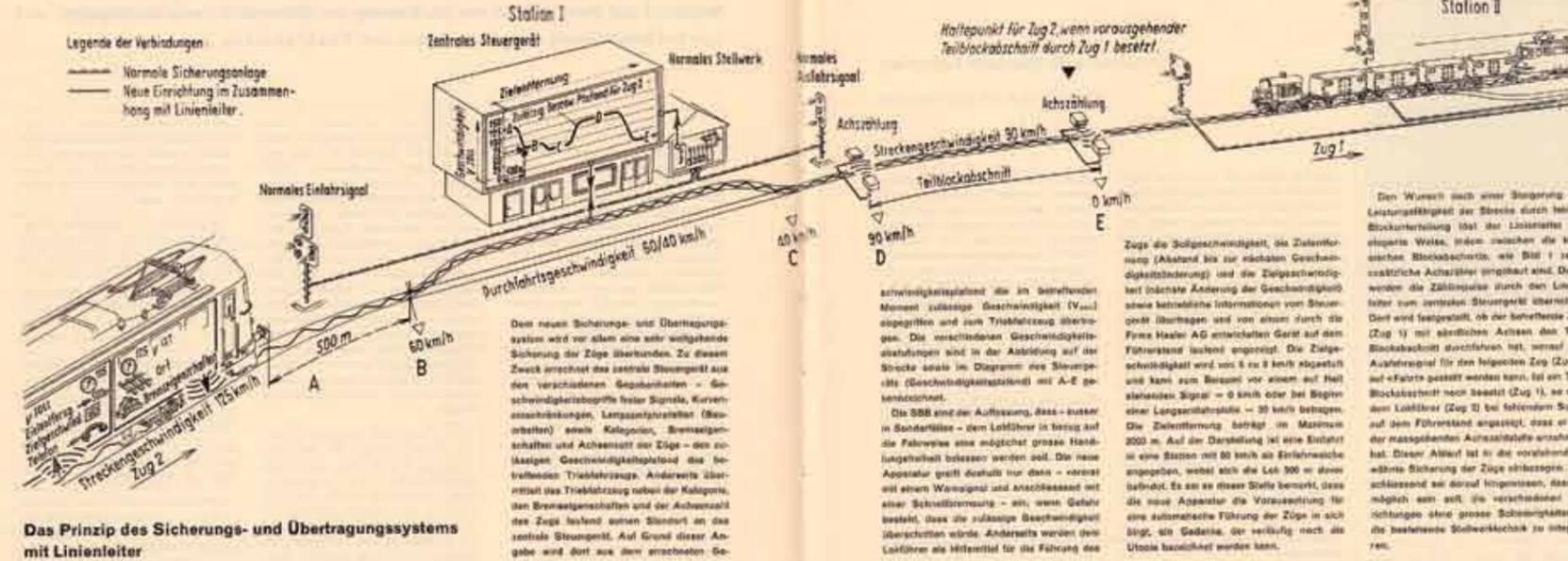


Bild 1: Anordnung des Linienleiters im geraden Gleis. Die Lokomotiven werden mit je einer Antenne über den Schienenstrom versorgt.



führer die Stellung von Signalen frühzeitig angezeigt werden (elektrische Sicht). Es kann sich dabei nicht etwa darum handeln, die bestehende Signalanlage zu eliminieren, sondern sie soll nicht noch komplizierter werden.

Schliesslich soll zwischen dem Lokführer und der Bodenorganisation eine Telefonverbindung bestehen, die nach bei schwierigen Verhältnissen, zum Beispiel in Tunneln, nicht abreist, wie dies beim gewöhnlichen Funk der Fall ist.

Entwicklung des neuen Sicherungs- und Übertragungssystems

Die Ermöglichung der Durchgabe vermehrter Informationen von Gleis auf das Triebfahrzeug und umgekehrt beschäftigt unsere Verwaltung seit mehreren Jahren. Um die Transitzeit in Zukunft auf der Höhe der Zeit zu bleiben, haben sich die SBB

auch auf internationaler Ebene massgebend am Stadium eines neuen, leistungsstärkeren Übertragungssystems beteiligt. Durch das Frachtsystem der europäischen Bahnen (ORE) wurde in der Folge ein Wettbewerb veranstaltet, aus welchem total 20 Vorschläge europäischer und amerikanischer Firmen hervorgingen. Auf Grund von Pflichtenverpflichtungen wurden dabei sämtliche Übertragungsmöglichkeiten geprüft. Die Auswertung hat ergeben, dass beim heutigen Stand der Technik ein durch Brown, Boveri und zwei ausländische Firmen vorgeschlagenes linienförmiges Übertragungssystem die grössten Zukunftsmöglichkeiten zu bieten vermag. Es handelt sich dabei im Prinzip um ein Gleis verlegtes Kabel (Linienleiter), die mit Hilfe hochfrequenten, elektromagnetischer Felder im Bereich von 30-70 kHz eine praktisch unbegrenzte Zahl von Informationen so-

wie Telegraphensprache auf das Triebfahrzeug und in umgekehrter Richtung sicher zu übertragen vermögen. Die Firma Brown, Boveri hat sich somit erfolgreich dieser Aufgabe angenommen und neben einer aufwendigen Grundlagenforschung durch Spezialisten ausgeübte praktische Versuche auf unserem Netz durchgeführt. Eine weitere wertvolle Unterstützung ist den SBB durch die Firma Hasler AG zuteil geworden, welche das Studium der Geschwindigkeitsbestimmung und der Anzeigegeräte auf das Triebfahrzeug an die Hand genommen hat. Die Erklärung des neuen Sicherungs- und Übertragungssystems findet sich bei der Prinzipzeichnung auf Seite 1011.

Der Linienleiter

Das Bild 1 zeigt die Anordnung des Linienleiters in Schienenmitte im geraden Gleis, wogegen auf Bild 2 die Verlegung in einer Weichenzone hervorgeht. Ein Anhängsel von Leitern an dem Schienenfluss, wie dies bei der Deutschen Bundesbahn der Fall ist, kommt bei den SBB nicht in Frage, da erstens 60% aller Schwellen aus Stahl und nicht aus sandbetonem Holz bestehen und in Zukunft auch nicht beabsichtigt ist, diese Verhältnisse wesentlich zu ändern. Die Stahlschwellen haben den Nachteil, dass sie einen grossen Teil des durch den Linienleiter erzeugten Elektromagnetfeldes absorbieren. Im weiteren hat auch unsere Spezialisten des Oberbaus eine Verlegung des Kabels in der Gleismitte als zweckmässiger, weil die Gleismitte als weichenfreie Hauptachse der Schienenflusse vorzuziehen ist.

Der eigentliche Hochfrequenzleiter ist in einem Kunststoffträger eingebettet. Dieser besitzt auf seiner

Bild 2: Verlegung des Linienleiters in einer Weichenzone. Sol ein absteigendes Gleis ausgeleitet werden, so wird das zugehörige Kabel ohne Umwickeln angeschlossen.



Dipl. Ing. Paul Winter, Chef des Werkstättenbereichs

Guasti

I messaggi d'errore sono in costante aumento. *Équipe tecnica*



È evidente che la tecnologia non è ancora pronta ad affrontare le sfide che ci attendono: I messaggi d'errore sono in costante aumento e pertanto spetta sempre a chi è dotato di flessibilità, e anche di un certo buonsenso, risolvere questi problemi. Quasi quotidianamente si viene informati su tutte le cose che non funzionano, per quanto tempo e come ci si deve comportare per ovviare al problema. L'elenco potrebbe continuare all'infinito e senz'altro ancora non sarebbe completo.

01.04.2017

Galleria di base del San Gottardo GbG: Limitazioni dei pantografi
Sulle locomotive tipo Re 460 che sono autorizzate a transitare nella galleria di base del San Gottardo, per alzare e abbassare manualmente il pantografo sono state reintrodotti le manopole di selezione [129.1]. Nel caso dei treni navetta a due locomotive, la selezione manuale consente una configurazione addizionale del pantografo che permette di circolare nella GbG ad una velocità di 200 km/h.

04.04.2017

Pianificazione delle risorse PR di Zurigo: Monitoraggio
«Buongiorno, a seguito di un guasto RCS-IT, tutti i macchinisti sono pregati di annunciarsi immediatamente alla rispettiva centrale operativa in caso di segnali di via impedita fuori programma.»

07.04.2017

TIP: Problemi di collegamento al LEA 3
Da alcuni giorni ci sono dei problemi nell'annuncio nel TIP del LEA 3 (Errore! Link non valido). I responsabili del briefing tool sono stati informati e la correzione verrà eseguita il 30 aprile 2017.

07.04.2017

Informazione circa i cavi UIC difettosi
Alla fine di marzo del 2017, in un'officina di servizio sono stati scoperti cinque cavi UIC sprovvisti di collegamento incrociato dei Pin 14 e 15. Se si utilizzano questi cavi difettosi, il comando di sblocco selettivo trasmette alle porte l'ordine di aprirsi dalla parte sbagliata, ciò che comporta un rischio non trascurabile sul piano della sicurezza.

Segnali per le sezioni di protezione

Macchinista Christian Gebhard, Deposito di Olten



Non capisco come mai un segnale importante come quello per le sezioni di protezione, su cui bisogna transitare con l'interruttore principale spento sia di notte che in caso di nebbia, non venga più illuminato.

Per una questione di ignoranza o di indifferenza, Infrastruttura semplicemente toglie ai macchinisti, che prendono sempre sul serio le proprie responsabilità, degli strumenti che non sono solo necessari ma anche indispensabili.

Information Lokpersonal

HU-LB-HU

SBB CFF FFS

	Herausgeber I-AT-SAZ-AMM-FDY Erarbeitet durch: P. Aebli	Ausgabedatum 09.03.2016 Genehmigung I-AT-SAZ-AMM-FDY	Inkrafttreten 13.03.2017	Zuordnung Ersatz für	Klassifikation R 1-30131
Verteilung (per LIDI) C436 (Zofingen – Suhr – Wettingen)				Sprachfassung: d	

Beurteilung Signale für Schutzstrecken zwischen Hunzenschwil und Lenzburg



Im Rahmen eines Pilotversuchs sind auf der Strecke Df 436 zwischen Hunzenschwil und Lenzburg die beleuchteten Signale für Schutzstrecken durch hochreflektierende Tafeln ersetzt worden.

Der Versuch startete am 16.02.2017 und dauert ca. 6 Monate. Während dieser Zeit ist die bestehende Signalisierung abgedeckt.

Rückmeldungen - positive und negative - sollen über den Fragebogen im Intranet erfolgen: [Fragebogen zur Beurteilung der Schutzsteckensignale](#).

RADN

Progetto per un nuovo RADN. *Hubert Giger, Presidente VSLF*

La rappresentazione nel RADN (tabella con i dati di tutte le tratte) delle velocità per le stazioni con più punti operativi, durante l'estate del 2016 è stata improvvisamente sostituita da un sistema completamente nuovo. Ovviamente questa raffigurazione diversa delle velocità nello stesso documento ha suscitato non poche perplessità, tanto più che il rispetto dei limiti di velocità è di fondamentale importanza per la ferrovia. Diverse ITF, ma anche il personale, hanno criticato questo cambiamento, giudicandolo illogico e pericoloso.

Su invito di FFS Infrastruttura, ha quindi avuto luogo una riunione con tutti gli stakeholder del RADN (varie ferrovie, responsabili per la rappresentazione elettronica del RADN, diversi reparti interni delle FFS). Dopo averne fatto domanda in occasione dell'incontro con FFS Sicurezza, vi ho potuto partecipare in qualità di rappresentante degli utenti. Si è trovata una soluzione, e cioè quella di riprendere la classica rappresentazione attuale anche per le stazioni tra parentesi, ciò che verrà introdotto verso la primavera del 2017. Allo stesso tempo, è stata sollevata la questione se la rappresentazione delle velocità da adottare e delle altre informazioni non possa essere concepita diversamente, dal momento che i dati del RADN vengono comunque registrati per via elettronica. Per evitare che un nuovo RADN spunti dal nulla, con dei costi esorbitanti e senza alcun valore aggiunto, ho sollevato la questione sull'utilità, sul rapporto costi/benefici e sull'assenza di una reale necessità. Ho inoltre fatto notare che, alla luce dell'introduzione dell'ETCS Level 2 su tutta la rete e della prospettata circolazione dei treni senza macchinista, un rifacimento del RADN non è assolutamente giustificato.

Dopo l'annuncio da parte delle FFS del progetto RailFit 20/30 e della disponibilità finanziaria delle ferrovie in generale, un simile progetto senza alcun apparente valore aggiunto sarebbe difficilmente giustificabile. Ci sarebbe ancora tutta una lunga serie di progetti come questo a cui si potrebbe staccare la spina. Per finire, l'idea è stata abbandonata (almeno per il momento), risparmiando così milioni di franchi.

Lenzburg

«La macchina rossa» ha la precedenza «sul camion verde». Vi ricordate ancora del vostro esame teorico per la patente dell'auto? *Roman Isler, sezione Hauenstein-Bözberg*

È vero, magari per qualcuno potrebbe già essere passato un po' di tempo, quando ancora non erano state introdotte le rotatorie in Svizzera e l'autostrada era solo una «diavoleria moderna». Quello che è certo è che, già all'epoca, chissà quanti interrogativi aveva sollevato il diritto di precedenza, con dei grafici più o meno realistici e la necessità di decidere se la precedenza sul «ciclista in giallo» ce l'avesse l'«auto blu», il «camion verde» oppure il «pedone vestito di rosso». Di tanto in tanto bisognava addirittura mettere una crocetta su «qui bisogna mettersi d'accordo».

Questa mancanza di chiarezza nelle precedenze noi la vediamo tutti i giorni sul piazzale della stazione di Lenzburg AG: L'automobilista arriva e, a ragione, si chiede: E adesso che cosa mi devo aspettare? OK, per la «zona d'incontro» non ci dovrebbero essere problemi: velocità massi-

ma 20 km/h, precedenza da destra, i pedoni hanno «sempre» la precedenza. Ma un esperto conducente si deve aspettare anche un treno con diritto di precedenza? Un treno che arriva spedito, praticamente senza fare rumore (GTW Seetal) e, in aggiunta, anche da sinistra? È molto improbabile... Qualche tempo fa le FFS avevano detto (vedi Locofolio 2016/01) che la situazione sarebbe stata risolta «nel primo trimestre del 2017». Non sono più così sicuro, ma il primo trimestre dell'anno non finisce il 31

marzo 2017? Per il calendario di FFS Infrastruttura, evidentemente no... E, intanto, è dalla fine del 2011 che i macchinisti devono attendere a lungo a bordo strada del piazzale della stazione di Lenzburg AG, se necessario rinunciando al diritto di precedenza e aspettando che ci sia un buco, onde evitare che anche in futuro si verifichino degli incidenti.



Nuovo processo, nuova sfida

Con un comunicato nello spazio d'affissione virtuale SAV è stato reso noto che, con effetto immediato, non bisogna più scrivere le notifiche ErZu (eventi relativi alla circolazione dei treni). Queste notifiche potevano essere spedite elettronicamente quando il treno subiva un ritardo di oltre tre minuti. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

Questo cambiamento radicale non può non sorprendere, tanto più che per molti anni il personale è stato sollecitato in tutti i modi possibili a scrivere sempre una notifica ErZu in caso di ritardo del treno. Ma ecco che, improvvisamente, viene fuori che tutto questo non era affatto necessario dal momento che ad ogni causa viene attribuita una determinata motivazione (codice).

Abbiamo cantato vittoria troppo presto. Come spesso accade, ovviamente un processo non viene semplificato, bensì solo rielaborato, ciò che permette di generare internamente del nuovo lavoro, nella convinzione che ogni nuovo processo debba necessariamente essere migliore di quello precedente.

Nella comunicazione ecco cosa si può leggere sull'argomento: «Onde evitare dei cimiteri di dati è necessario disporre di informazioni di elevata qualità. Ed è per questo motivo che, in occasione di un workshop Kaizen, i rappresentanti di QSA, VM e OP hanno approfondito la questione della raccolta dati e hanno deciso di snellire questi processi, auspicando che così i dati raccolti siano più esaustivi e, di conseguenza, consentano delle analisi più rapide ed efficienti.»

La nuova soluzione che va a sostituire la notifica ErZu è la seguente: «Il personale

di locomotiva segnala un ritardo al coordinatore RP (servizio) o al capomovimento (treno). [...] Qualora nell'ambito del chiarimento delle cause dovessero comunque sussistere ancora dei dubbi, si interroga al più presto il/la macchinista coinvolto/a.» Poiché il fatto di telefonare durante la corsa costituisce un pericolo per il traffico ferroviario, le prescrizioni sulla circolazione lo vietano. La ricerca delle cause e degli errori procedurali in caso di ritardi non prevede pertanto una chiamata di servizio, nemmeno se, conformemente alla notifica VAR, «possiamo fornire al nostro proprietario la prova che i nostri trasporti sono di elevata qualità e si svolgono in tutta sicurezza.»

Chiunque abbia un po' di esperienza sa benissimo che un ritardo nella partenza del treno implica un impegno maggiore da parte del personale e che queste situazioni di stress possono comportare dei rischi. Quando una corsa subisce un ritardo bisogna prestare maggiore attenzione. Secondo il nuovo processo, è proprio dopo la partenza che bisogna chiedersi tempestivamente quale sia il motivo del ritardo. In caso di ritardo nella partenza a Basilea, già a Liestal e non soltanto a Berna o a Spiez.

L'impraticabilità di questo nuovo processo, che crea ai macchinisti solo delle ulteriori difficoltà durante la corsa e porta a violare

le prescrizioni svizzere sulla circolazione, rispecchia il divario sempre più ampio esistente tra la pratica e la teoria. Il fatto che né i rappresentanti o i superiori del personale di locomotiva, né l'UFT prendano dei provvedimenti, è semplicemente inaccettabile.

Dovremo confidare nel fatto che non arrivino delle chiamate per informarsi sui minuti persi durante la corsa e le fermate intermedie. E, tanto meno, per conto della divisione Qualità, Sicurezza e Ambiente (QSA).

In qualità di rappresentanti del personale di locomotiva, il nostro compito è quello di fornire delle raccomandazioni, di interrompere immediatamente le eventuali chiamate durante la corsa e di creare una notifica ESQ (possibilmente con copia al sindacato). In caso di problemi, assicuriamo al personale tutto il nostro supporto.

Prescrizioni svizzere della circolazione PCT, Macchinisti R 300.13 3.3.2 Attenzione al percorso e alla tratta

[...] Nel caso in cui durante la corsa debba compiere attività che distolgono l'attenzione, se necessario deve ridurre la velocità e, all'occorrenza, fermare. È proibito svolgere attività e colloqui che non hanno pertinenza con la circolazione o il servizio del veicolo motore. [...]



Segnale di fermata

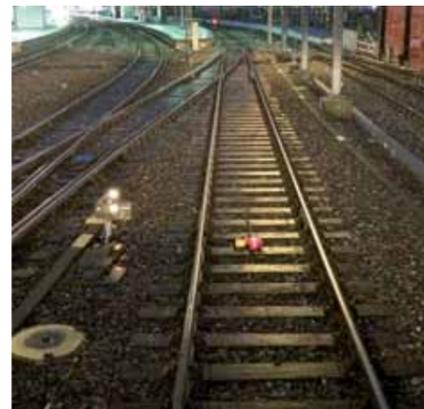
Équipe tecnica del VSLF

All'entrata della stazione centrale di Zurigo, un segnale di fermata era rimasto acceso sul binario 4. Data e ora: ottobre 2016 verso le ore 19:00.

Ecco cosa dicono le prescrizioni sulla circolazione PCT a proposito dei segnali di fermata: Fermata prima di un segnale. È molto probabile che ci si sia dimenticati di questo segnale sin dal mattino presto prima dell'inizio dell'attività e che nel corso della giornata sia stato superato da almeno una cinquantina di macchinisti.

A provocare simili situazioni sono le costanti pressioni sul piano della puntualità, come pure la mancanza di un adeguato supporto ai macchinisti grazie a delle linee guida inequivocabili e istruttive che consentano a tutte le divisioni di lavorare correttamente e in tutta sicurezza.

È evidente che l'efficacia dei molti servizi di sicurezza presenti all'interno delle ferrovie viene vanificata proprio dalle statistiche sulla puntualità.



LISA

Équipe tecnica del VSLF

Ricetrasmittente LISA, il futuro è adesso

Con oltre due anni e mezzo di ritardo, finalmente è stata consegnata una nuova ricetrasmittente al personale di manovra. Funziona via GSM-R, e pertanto può utilizzare l'impianto di ricettazione installato su tutti i veicoli di linea. Il volume nella locomotiva è troppo basso e, quando

si chiude la comunicazione durante l'attivazione del freno, è addirittura pericolosa. Nel protocollo della Commissione del personale di locomotiva si può leggere: «La ricetrasmittente LISA non va assolutamente bene per noi. Gli apparecchi ricetrasmittenti delle locomotive non sono adatte per questo sistema.»

Ci sono stati perfino dei superiori che hanno preso contatto con i macchinisti pregandoli di inviare una notifica scritta, in modo da avere in mano delle prove concrete per impedirne l'uso. Ufficialmente non abbiamo ancora sentito niente da parte degli esperti esaminatori. Nella Svizzera romanda dei colleghi si sono rifiutati di fare il resettaggio con il LISA e a Zurigo



una corsa è addirittura finita contro il fermacarri.

I prospetti delle ditte fornitrici sono del seguente tenore: L'apprezzamento più grande per la praticità d'uso delle applicazioni è stato rivolto a Markus Frauenfelder, capoprogetto della Ergon, che ha ricevuto una pacca sulla spalla da un addetto alla manovra: «Giovannotto, abbiamo aspettato ben quattro anni per avere questa comodità!»

Oltre ai problemi pratici nell'impiego sui veicoli, ci sono stati dei problemi anche con il fornitore. Dalla fine del 2016, la ditta fornitrice della ricetrasmittente LISA si trova infatti in stato di insolvenza. Per il servizio di assistenza e per la messa a punto del sistema «LISA» le FFS stanno valutando la possibilità di trovare un nuovo fornitore tramite una procedura mediante invito.

Questo è soltanto uno dei tanti esempi dove si vede chiaramente che la qualità delle cose nuove non è all'altezza di quelle

vecchie e, se sì, solo con dei costi decisamente molto più elevati. Il nuovo strumento di pianificazione SOPRE per il personale di locomotiva verrà introdotto questa estate...

Nuovo locale pausa

VSLF Deposito di Zurigo

Nuovo locale pausa presso la stazione centrale di Zurigo

[...] Nell'edificio della Sihlpost, e per la precisione sul piano intermedio che dà sulla stazione Löwenstrasse, è stato messo a disposizione del personale un nuovo locale pausa. [...]

Questa nuova sala può essere utilizzata dal personale ZF, ZBS e della diagnostica. Per una questione di spazio, delle mutate esigenze e delle attrezzature informatiche attualmente disponibili, ZF ha deciso di rinunciare ad uno specifico locale per il personale di locomotiva.

Oltre a una cucina e a diversi posti a sedere, il locale prevede anche un'area provvista di un tavolo alto e di sedie per tutte le esigenze dei macchinisti. Sono disponibili anche dei cassetti muniti di serratura per le borse e il materiale personale dei macchinisti, come pure una stazione di ricarica per gli apparecchi elettronici e degli armadietti per gli oggetti smarriti.

Anche in futuro si potranno utilizzare i servizi igienici presenti nell'edificio della Sihlpost. Nel nuovo locale pausa è tuttavia disponibile una toilette per uomini.

Ingresso dietro all'accesso ai binari 33/34

Cordiali saluti

Capo del personale di locomotiva di Zurigo

Anche se solo tre anni dopo l'apertura del passante ferroviario, finalmente abbiamo un locale pausa nella zona a sud-ovest della stazione di Zurigo, nel passaggio Sihlquai, provvisto di tutto. Grazie. Ben fatto!

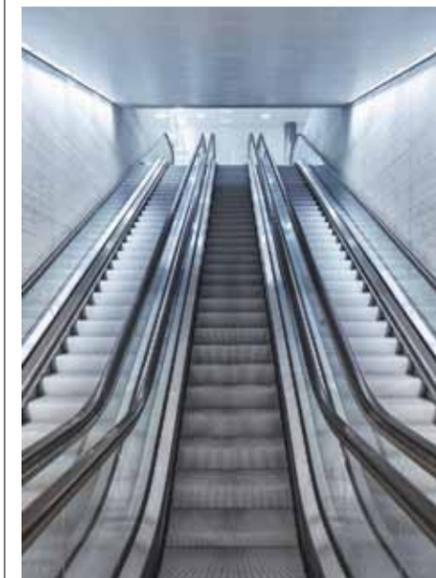


Foto: © Markus Leutwyler

Manovre di inversione

Pericolosità latente delle manovre di inversione eseguite sotto pressione presso le stazioni terminali. *Matthieu Jotterand, presidente del VSLF sezione di Ginevra e André Alder, comitato del VSLF Romandia*



Ginevra, 19 dicembre 2016

Egregio signor Kessler, Nel 2015 si è verificato un grave incidente ferroviario presso la stazione di Rafz. Per mancanza di tempo, un macchinista ha infatti confuso il segnale ed è ripartito con il suo treno regionale da una stazione di regresso proprio nel mentre veniva superato da un treno diretto, ciò che aveva causato una collisione laterale.

Come sempre in caso di irregolarità, naturalmente sono diversi i fattori di cui bisogna tener conto e che possono trarre in inganno, come per esempio l'ubicazione dei segnali e in particolar modo l'orientamento delle lenti.

A conclusione del suo rapporto, il SISI (Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza) ha trasmesso alle FFS due raccomandazioni di sicurezza. La prima riguarda i "gestes métier", e la seconda, quella su cui qui poniamo l'accento, concerne i tempi di messa in servizio e di inversione dei singoli veicoli motore.

In concreto, il SISI ha constatato che la causa dell'incidente di Rafz era da ravvisare in un tempo nettamente insufficiente per la manovra di inversione. In base alla valutazione del servizio in questione, l'inversione di una DTZ Siemens «RABe 514» della lunghezza di cento metri avrebbe richiesto un tempo dal 40 al 100% più lungo rispetto a quanto realmente previsto.

Noi del VSLF ovviamente siamo consapevoli che la rete ferroviaria svizzera è estremamente densa e, di conseguenza, che il fatto di garantire una circolazione fluida è un compito molto arduo. Quando si deve procedere all'inversione dei treni, può comportare delle difficoltà nella gestione del traffico, difficoltà che non sempre sono facili da risolvere.

Malgrado ciò, la sicurezza deve sempre avere la massima priorità. Un potenziale incidente mortale è un fatto estremamente grave, sia sul piano dell'immagine dell'impresa e dei derivanti costi che dei danni arrecati a beni e persone.

Con la pianificazione di tracciati con dei tempi d'inversione sempre più stretti, a volte eccessivi e la maggior parte delle volte al limite dell'accettabile, FFS Infrastruttura esercita una pressione molto pericolosa che va a scapito della sicurezza. In Svizzera ci sono sempre più casi in cui il tempo d'inversione è talmente stretto da dover far capo ad un secondo macchinista, dal momento che uno solo non basta. Questa soluzione esercita una pressione ancora maggiore sul macchinista, in quanto riduce la produttività che gli viene continuamente chiesto di aumentare.

Al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri e del personale, chiediamo che al momento di pianificare le linee FFS Infrastruttura in futuro tenga maggiormente conto dei tempi reali d'inversione. Dei tempi d'inversione eccessivamente stretti, ciò che avviene spesso in Svizzera, dovrebbero appartenere quanto prima al passato se non si vuole rivivere anche altrove la disavventura di Rafz.

Sottoponendo ai cantoni delle offerte con dei criteri di produzione praticamente irrealizzabili e creando delle tabelle di marcia del tutto arbitrarie e in netto contrasto con la realtà di tutti i giorni, FFS viaggiatori impone al personale viaggiante dei ritmi di lavoro che creano solo stress e che, a lungo andare, diventano inconciliabili con una professione come quella del macchinista, con tutte le responsabilità che essa comporta.

Riteniamo pertanto urgente che si dia seguito alla raccomandazione di sicurezza

del SISI a proposito del riesame dei tempi di inversione (P20069348), in modo da definire dei tempi di riferimento decisamente al rialzo che consentano al personale di locomotiva di svolgere queste attività essenziali ai fini della sicurezza nel modo migliore e con successo.

Alla luce di quanto sopra, vi preghiamo di comunicarci quali sono le misure che intendete adottare a seguito delle raccomandazioni di sicurezza emanate dal Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza e entro quale termine.

Nell'attesa di una vostra risposta, vogliate gradire i nostri più cordiali saluti.

Matthieu Jotterand, presidente del VSLF sezione di Ginevra

André Alder, comitato del VSLF Romandia

Copia a: Hubert Giger, presidente VSLF
Hans-Ruedi Schürch, presidente LPV/SEV LPV/SEV sezione di Ginevra
Thomas Brandt, responsabile P-OP FFS SA
Marlyse Roulin, responsabile I-RSQ FFS SA
Ufficio federale dei trasporti UFT, Berna

Berna, 13 gennaio 2017

Egregio signor Jotterand, Le confermiamo di aver ricevuto la sua lettera del 19 dicembre 2016 in merito alla questione in oggetto che abbiamo letto attentamente e per la quale desideriamo ringraziarla. Per motivare la sua domanda, lei ha preso come riferimento le raccomandazioni segnalate nel rapporto del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) a seguito dell'incidente di Rafz. Per il momento la nostra presa di posizione è la seguente:

Raccomandazioni del SISI

A seguito del rapporto del SISI, le FFS hanno ricevuto l'incarico di analizzare i processi relativi all'inversione dei treni tenendo conto di tutti i fattori, in particolar modo quelli umani e quelli relativi alla sicurezza, ed eventualmente di adeguare i tempi di riferimento applicati nella pianificazione del personale (P20069348).

Tempi di inversione dei veicoli del tipo «DTZ» RABe 514

Abbiamo previsto uno studio dei tempi di inversione che verrà effettuato il 13 febbraio 2017 a Küsnacht. Questa valutazione verrà condotta da Direzione trazione (DT) alla presenza del personale di locomotiva della CoPe. Sulla base degli accertamenti effettuati, verrà allestito un rapporto che sarà trasmesso alla direzione di FFS Operating, come pure al servizio Sicurezza e Qualità del gruppo FFS.

Saremo in grado di rispondere alla vostra domanda verso la fine del mese di febbraio. Nel frattempo voglia gradire, egregio signor Jotterand, i nostri migliori saluti.

Charles Runge, responsabile Qualità, Sicurezza e Ambiente

Roger Kessler, responsabile Management della Sicurezza

Ginevra, 06 aprile 2017

Egregio signor Kessler, Le confermiamo di aver ricevuto la sua lettera del 13 gennaio con cui ci informava che, su mandato del SISI, sarebbe stato eseguito uno studio sui tempi di inversione e che entro la fine di febbraio sarebbe stato in grado di fornirci una risposta esaustiva. A tutt'oggi, non abbiamo purtroppo ricevuto altre informazioni da parte sua. Abbiamo appreso dello studio che è stato effettuato solamente attraverso dei canali non ufficiali.

È con vivo disappunto che abbiamo appreso che non è stato preso alcun contatto con il SISI per poter effettuare uno studio convincente. Lo stesso lavoro è stato eseguito una seconda volta da parte delle medesime persone che già a suo tempo avevano misurato i tempi di inversione che avevamo messo in discussione e, questo, su un unico veicolo.

Noi abbiamo l'impressione che la problematica non sia stata studiata sufficientemente a fondo e che le raccomandazioni del SISI siano state seguite in modo estremamente superficiale, con l'unico scopo di tutelarsi nell'eventualità di un nuovo incidente.

Le saremmo pertanto grati se, come preannunciato nella sua precedente lettera,

volesse entrare nel merito della nostra richiesta del 19 dicembre 2016.

Nell'attesa di una sua risposta in merito, voglia gradire i nostri migliori saluti.

Matthieu Jotterand, presidente del VSLF sezione di Ginevra

André Alder, comitato centrale del VSLF Romandia

Berna, 10 aprile 2017

Egregio signor Jotterand, In allegato le faccio pervenire il rapporto di valutazione relativo ai tempi necessari per l'inversione dei veicoli del tipo DTZ «RABe 514». I tempi assegnati per questo lavoro, che sono riportati nel documento di riferimento P20069348 per la pianificazione di tutte le attività del personale di locomotiva, sono stati sottoposti per valutazione ad un collaboratore specializzato nell'analisi degli eventi dell'unità P-OP-QSU. Durante le indagini che ha effettuato presso la stazione di Küsnacht (ZH), era accompagnato da un esperto esaminatore di Direzione trazione, come pure da un membro della CoPe del personale di locomotiva.

La valutazione dei tempi di inversione è stata effettuata con due differenti macchinisti e con tre manovre di inversione per ogni singolo collaboratore.

Constatazioni di base

Si è constatato che il tempo teorico di 5 minuti riportato nel documento P20069348 per consentire l'inversione con un veicolo del tipo DTZ «RABe 514», corrisponde ai valori osservati nelle prove sul campo. Al momento della prima inversione, è emersa una differenza di tempo che si spiega con l'ordine di successione e la sequenza delle singole tappe e che ha dovuto essere rettificata.

Identificazione delle azioni durante il controllo dei tempi di inversione del treno

Dallo studio è emerso che non tutte le attività sono riportate nel documento P20069348 e che pertanto deve essere completato con le seguenti indicazioni:

Manovre di inversione

L'inversione di un treno comporta un cambiamento di direzione.

Ne consegue che bisogna mettere fuori servizio la cabina di guida impiegata precedentemente e, rispettivamente, che bisogna mettere in servizio la nuova cabina di guida. Il tempo calcolato per l'inversione del treno dipende anche dal numero di macchinisti che vengono impiegati.

Calcolo / Regola per gli arrotondamenti

I tempi di inversione sono conformi ai dati dei manuali d'uso dei veicoli in questione.

Il tempo va misurato più volte e il risultato medio ottenuto generalmente viene arrotondato al minuto successivo.

Misurazione del tempo di inversione con un unico macchinista

La misurazione del tempo inizia nel momento dell'arresto completo del treno in arrivo e comprende anche le operazioni di accoppiamento/disaccoppiamento presso le stazioni di inversione. La misurazione del tempo finisce nel momento in cui le porte possono o potrebbero essere chiuse.

Misurazione del tempo minimo di inversione con due macchinisti

Il tempo necessario per la messa fuori servizio della cabina di guida del treno in arrivo, come pure il tempo di percorrenza tra le due estremità del treno, non sono compresi nel calcolo.

In casi eccezionali, il macchinista subentrante si può già trovare nella cabina di guida di testa pronta per la partenza.

I tempi di riferimento possono essere superati

Prevista consultazione con i rappresentanti del personale, per ragioni d'orario possono essere indicati dei tempi di inversione inferiori. Il tempo effettivo di inversione non sarà tuttavia ridotto e in questi casi il treno partirà con un ritardo pianificato. Questi casi sono concordati con la direzione operativa di FFS Infrastruttura.

Principio di base per le inversioni

Il macchinista lavora sempre in maniera standardizzata, indipendentemente dal fatto che il treno sia puntuale o in ritardo. Dopo l'inversione, il macchinista può ripartire solo se tutte le condizioni necessarie per la partenza sono state rispettate. Tutte le operazioni che il macchinista deve eseguire durante l'inversione devono essere chiaramente riportate e identificate passo dopo passo.

Tutte le operazioni qui sopra riportate verranno ridefinite dai membri della commissione di P-OP-ZF-AKP entro la fine del 2017, per poi essere integrate nel documento P20069348 e comunicate al personale di locomotiva e ai responsabili della circolazione.

In data 11 marzo 2017, la commissione di sicurezza del gruppo FFS è stata informata circa l'esito di questa analisi, mentre la commissione interna dell'unità P-OP lo sarà in data 11 aprile 2017.

Cordiali saluti.

Charles Runge, responsabile Qualità, Sicurezza e Ambiente

Roger Kessler, responsabile Sicurezza

Nuovo gruppo di lavoro, nuova sfida

Le soluzioni elaborate da un gruppo di lavoro per quanto riguarda la comunicazione degli ordini ai macchinisti, sono state integrate nelle modifiche apportate al supplemento Infrastruttura I-30111 delle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



Incidente in Rafz, 20. 2. 2015

Bene, siamo contenti che questo annoso problema sia stato chiarito e, pertanto, sia finalmente risolto. Quello che è interessante di questa nuova regolamentazione è la motivazione: „Sovente il macchinista ha più tempo per prendere conoscenza di un ordine presso una stazione intermedia rispetto alla stazione di partenza, dove rileva il treno.“

Questa è la conferma ufficiale che i tempi per la messa in servizio e per l'inversione del senso di marcia sono talmente stretti da rendere praticamente impossibile lo svolgimento di altre attività senza provocare un ritardo del treno.

Contemporaneamente, sul tavolo c'è anche una proposta di FFS Traffico viaggiatori

di ridurre di un altro minuto i tempi per l'inversione del senso di marcia, ciò che andrebbe ulteriormente a scapito della puntualità e della stabilità dell'orario. Il fatto che questa richiesta arrivi dopo due anni dall'incidente di Rafz e dopo che lo scorso settembre è stato pubblicato il rapporto d'inchiesta, ci sembra a dir poco cionico (caso di Rafz: partenza con segnale disposto su fermata di un convoglio della S-Bahn e successiva collisione laterale).

Esortiamo tutti i macchinisti a svolgere sempre le proprie attività in modo corretto e con criterio. Tanto peggio se poi ci sono dei ritardi. In caso di problemi, il personale può contare sul nostro supporto. ➔

SBB CFF FFS			
Modifiche nel I-30111, Disposizioni esecutive alle prescrizioni della circolazione DE Infrastruttura			
Pagina	Capitolo/cifra	Titolo	Nuovo / Modifica
36-103	3.6 3.1	Consegna di un ordine	<p>Nuovo, le disposizioni per la consegna degli ordini ai macchinisti sono state integrate. Questa tematica è stata elaborata e approvata da un gruppo di lavoro.</p> <ul style="list-style-type: none"> Gli ordini devono essere impartiti il più vicino possibile, (per es. l'ultimo posto di fermata) prima della zona interessata → Con questa disposizione si vuole evitare che, gli ordini telescritti vengano sempre indirizzati alla stazione di partenza del treno. Sovente il macchinista ha più tempo per ricevere un ordine presso una stazione intermedia rispetto alla stazione di partenza, dove rileva il treno. → Viene ridotto il rischio che, l'ordine non giunga al giusto destinatario. → Il mittente dovrà riflettere prima dell'invio di un ordine, su cosa è opportuno per l'esercizio.

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

4.2.1 Tempo indicativo per la manovra d'inversione

4.2.1.1 Constatazione

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 pressione 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.

Risposta all'intervista con Mani Haller e Stefan Lüthi

Lettera di un collega in risposta all'intervista con Mani Haller e Stefan Lüthi (LoFo 02/16). *Nome noto alla redazione*

Stimati colleghi,

Oggi mi è arrivato il LoFo che, come sempre, ho letto con vivo interesse. Questa volta però era particolarmente interessante in quanto trattava in modo abbastanza approfondito il tema della formazione. Per quel che mi riguarda, non è da molto che l'ho terminata.

Ma veniamo al dunque: La possibilità menzionata dal macchinista istruttore Stefan Lüthi di prevedere, su richiesta del nuovo macchinista, una giornata in cui si viene scortati sulle tratte dove non ci sente ancora sicuri, mi è completamente nuova. Non ci è mai stato parlato di una simile opportunità. So di un collega che dopo la formazione aveva avuto dei problemi, ma in quel caso era stata organizzata direttamente una corsa di controllo con il PEX. Trovo davvero triste che vengano raccontate delle cose che non sono affatto vere e che creano solo dei malintesi.

Per quanto riguarda i tempi stretti e il fatto di circolare a piena velocità, anche a noi è stato insegnato di andare possibilmente sempre al massimo, proprio

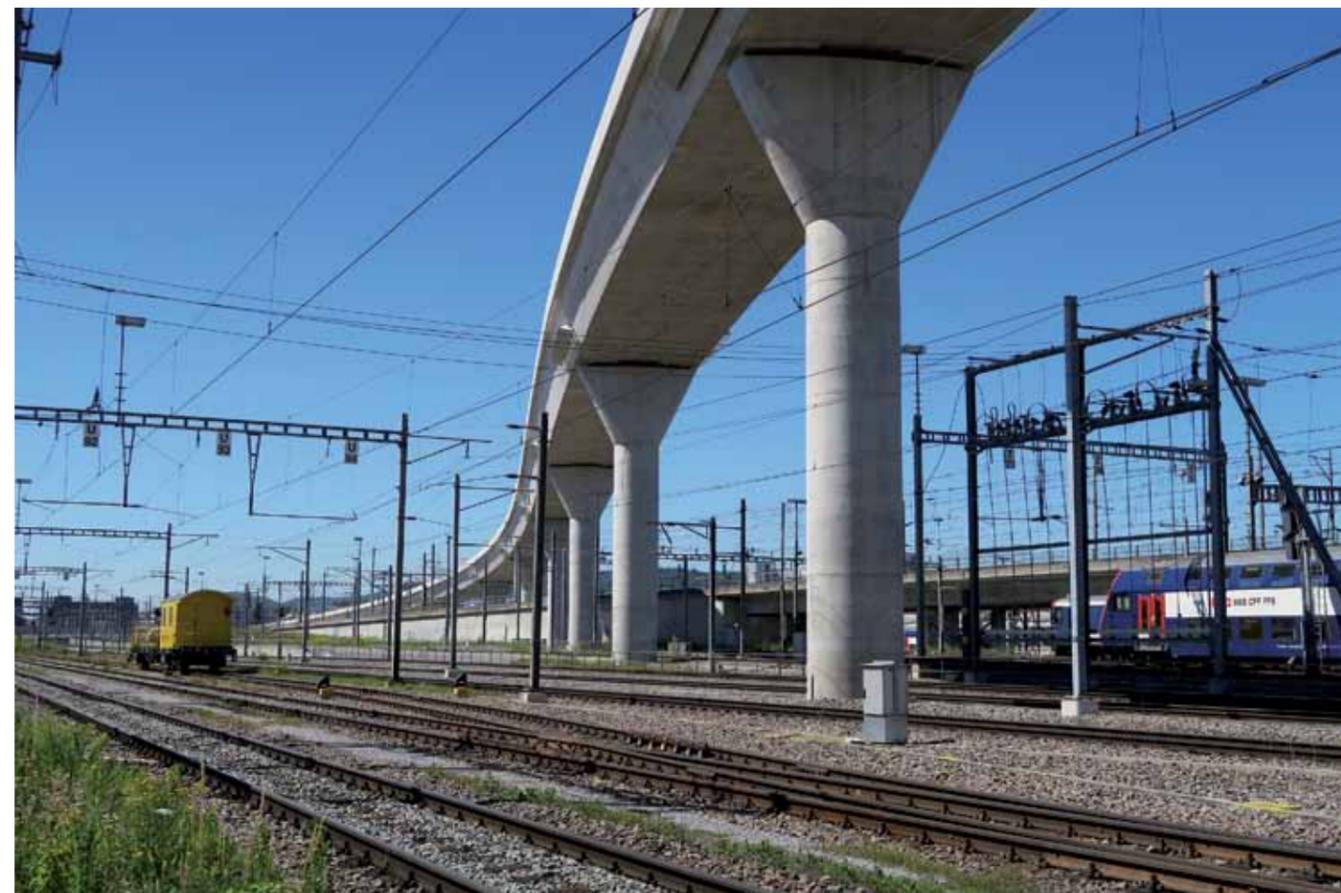
per poter mostrare durante l'esame dove si situano le soglie di velocità. Nel corso della formazione mi sono arrivati dei preziosi consigli da parte di diversi macchinisti, come per esempio il fatto di posizionare il manipolatore di marcia su 0. Da queste persone, che avevano piacere in ciò che facevano, ho imparato molto di più che non dai macchinisti istruttori che al massimo ci seguivano una volta al mese o in occasione di qualche giornata fuori sede in cui si trattava di discutere tra di noi i problemi che riscontravamo nella guida.

Come non sentirsi con il tempo tirato quando il capo DT è lì alla stazione con il cronometro in mano per vedere se tutti i treni partono 20 secondi dopo la chiusura delle porte? Questa è una cosa che si può fare senza problema, ma solo se in certe stazioni gli SMS per la partenza arrivano per tempo...

È interessante notare quanto possano essere differenti le persone: Io, per esempio, che sono una persona piuttosto cerebrale, ho trovato i 9 mesi di formazione teorica

eccessivamente lunghi e i 6 mesi di esperienza pratica troppo corti. Questo però dipende anche da quanto gli istruttori e i macchinisti sono disposti a dare una mano. Sentirsi dire di continuo che «andrà tutto bene», non serve a molto. Quello che qui ci vuole è l'onestà, ma diretta e non tutto questo girarci intorno. In realtà ho sempre sperato di ricevere dalle FFS, che manda sempre tanti sondaggi d'opinione e tanti formulari, un sondaggio sul tema della «formazione». Purtroppo sembra che non ce ne siano, ma per contro si possono sempre valutare i superiori. Anche il postscriptum del giovane macchinista sul cambiamento di deposito ha portato una nota di allegria: della nostra classe, nessuno è potuto restare nel deposito dove ha seguito la formazione. Per non parlare poi della mancanza di pratica sul campo, anche se durante la formazione si è sempre fatto un gran tam tam sull'argomento.

Al momento ci sono un po' troppe cose negative, ma è stato comunque molto divertente e lo è ancora oggi. ➔



La sezione di Briga festeggia i suoi primi 25 anni

Scritto commemorativo per il 25° della sezione di Briga di cinque anni fa. Di Beat Kuonen, presidente fondatore, e Urs Amacker, presidente di sezione

Quest'anno la sezione di Briga festeggia il suo 25° anniversario: qui di seguito alcuni fatti e alcune riflessioni. Fino al 1987, tutti i membri del VSLF dell'allora circondario I facevano parte della sezione di Biel. Dato che il numero dei membri attivi nei depositi di Briga e Losanna era in costante aumento, si era sempre più sentita l'esigenza di avere una rappresentanza sul posto. Per la fondazione di una nuova sezione del VSLF si necessitava di almeno 20 membri. A Briga erano 25 i macchinisti organizzati nel VSLF.

Si era pertanto deciso di indire un'assemblea orientativa di sezione, che si era tenuta l'8 aprile 1987 a Briga. Queste le due trattande principali dell'assemblea: la creazione della sezione di Briga e la modifica della denominazione della sezione di Biel in sezione di Losanna. L'assemblea era presieduta dall'allora rappresentante circondariale I, Theo Schnyder. Tutti e due i punti all'ordine del giorno sono stati approvati a grande maggioranza. È stata pertanto creata la nuova sezione VSLF di Briga. Erano presenti 13 macchinisti del deposito di Briga.

Il primo comitato era così composto: presidente: Beat Kuonen; vicepresidente e cassiere: Tony Millius; segretario: Gottfried Schuler; membri della direzione: Theo Schnyder e Karl Zenklusen.

La creazione della sezione VSLF di Briga aveva avuto un effetto di richiamo in tutta la Svizzera, infatti poco dopo erano sorte le sezioni di Berna, Lucerna, Sântis, BLS e Hauenstein. In quel momento il VSLF annoverava 496 membri.

Una struttura sindacale semplice e diretta, come pure il fatto che tutti i membri del comitato esercitassero la professione di macchinisti, avevano indubbiamente reso il VSLF particolarmente attrattivo per il personale di locomotiva. Non da ultimo, anche la grande insoddisfazione nei confronti del SEV/LPV aveva favorito il costante aumento dei membri all'interno del VSLF. La pubblicazione di informazioni e documenti di grande attualità, come pure la distribuzione di estratti e riassunti chiari e concisi dei diversi regolamenti, avevano sensibilmente semplificato il lavoro quotidiano dei nostri associati. Era stata allestita una documentazione per le prescrizioni Z501, WA1, AZG e per il supplemento BLS, come pure diverse tabelle relative al carico e al numero di assi, al calcolo di frenatura per il LRZ e i carri di

soccorso e uno speciale elenco di numeri telefonici. Erano stati previsti anche dei corsi di preparazione in vista degli esami periodici. Tramite il giornale di sezione «Simplonexpress», il cui redattore era Beat Pfeuti, i membri potevano sempre contare su informazioni utili e interessanti. Lo spirito di cameratismo era favorito anche dalla regolare organizzazione di eventi sociali, tutte attività che non erano apprezzate soltanto dai membri del VSLF. Quella che inizialmente molti avevano visto con sufficienza e con un certo distacco, si era trasformata in un'organizzazione da prendere sul serio e di cui non si poteva più fare a meno.

Presso il deposito di Briga avevamo tre sindacati dei macchinisti, ma la nuova situazione che si era venuta a creare aveva spinto l'allora capo deposito a convocare una riunione durante la quale si sarebbe dovuta definire la cooperazione tra sindacati. La riunione purtroppo era stata boicottata dal LPV.

Alcune buone idee proposte dalla giovane sezione di Briga in seguito erano state riprese anche dal comitato centrale, per poi essere introdotte a livello nazionale. Il «Simplonexpress» nel frattempo era diventato il bollettino ufficiale del VSLF e vi si pubblicavano le diverse notizie che concernevano le singole sezioni, ciò che aveva

reso superflua la pubblicazione del nostro giornale interno. A quei tempi, il deposito di Briga era visto da molti macchinisti come un luogo di passaggio. Molti di loro sono poi entrati a far parte del VSLF. Nel 1997 la sezione di Briga contava 47 membri ma, essendo in costante aumento, ben presto era arrivata a 78 membri. Dopo qualche arrivo e qualche partenza dalle FFS, il numero degli affiliati attualmente si è assestato intorno ai 70 membri. Le problematiche dei primi dieci anni erano molto simili a quelle odierne. Eccovi alcuni esempi: dei locali adeguati per le riserve e per il personale, degli armadi sufficientemente grandi per il materiale dei macchinisti, gli interventi presso Infrastruttura per la posa di segnali e tavole ettometriche, gli interventi presso DT per una migliore ripartizione del lavoro a Losanna e alla luce dei vari problemi nella distribuzione dei servizi. A seguito della divisionalizzazione degli anni 1999/2000 e della successiva separazione del traffico viaggiatori dal traffico

mercato, il campo d'attività del macchinista era cambiato in modo esponenziale. A Briga questi cambiamenti erano stati introdotti nel 2004. La monotonia dei turni di lavoro e la flessibilità richiesta dai piani di servizio erano diventati due dei maggiori problemi dei macchinisti, ciò che a tutt'oggi si è tutt'altro che affievolito.

Questa ripartizione del personale di locomotiva sembra non essere ancora stata completata. Traffico viaggiatori intende attuare quanto prima una ripartizione in traffico a lunga percorrenza e traffico regionale, mentre FFS Cargo vuole separare il traffico nazionale da quello internazionale. Tutto questo non fa che favorire ulteriormente l'isolamento sociale del macchinista.

Da quando la divisionalizzazione è diventata effettiva, la tutela dei diritti dei macchinisti è di competenza della CoPe. Le modalità sono definite nel CCL che è stato stipulato tra i sindacati e le FFS subito dopo la divisionalizzazione. Per il momento, questo è il terzo CCL. L'ultimo CCL in ordine

di tempo è quello stipulato quest'anno con FFS Cargo International. Anche i BAR (regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro) per il personale di locomotiva vengono negoziati dai sindacati.

Per potersi raccapezzare nella giungla di prescrizioni, il VSLF organizza in tutta la Svizzera dei corsi di preparazione in vista degli esami periodici, dei corsi LDL e diversi corsi di formazione. Queste offerte della sezione di Briga nel frattempo hanno preso piede anche presso il comitato centrale. Al fine di risolvere gli specifici problemi dei singoli depositi direttamente sul posto, sono previsti degli incontri regolari tra il comitato di sezione, i CLP e gli LLP, durante i quali si fa tutto il possibile per trovare e adottare delle soluzioni bilaterali mirate ed efficaci.

L'influenza che i singoli rappresentanti di sezione possono esercitare sulle FFS è alquanto limitata per via dei CCL, dei BAR e della CoPe. L'influenza diretta che i sindacati possono avere in loco è stata gravemente pregiudicata soprattutto dagli interventi della CoPe. In caso di problemi urgenti o di una certa importanza a livello nazionale, per trovare delle soluzioni si prevedono dei colloqui tra le parti sociali (sindacati) e le divisioni, oppure con la dirigenza del gruppo. Un esempio recente è quello della segnalazione dei tratti di rallentamento.

Una cosa che sta particolarmente a cuore al VSLF è il riconoscimento della professione di macchinista da parte dell'UFFT. Non esiste che una categoria professionale così grande non sia ancora riconosciuta in Svizzera e, di conseguenza, che ancora non vi sia una tessera professionale. Il VSLF si sta impegnando a fondo in tal senso e auspica che si possa giungere quanto prima ad una conclusione positiva.

Per poter realizzare dei cambiamenti e dei miglioramenti anche in futuro, noi abbiamo bisogno di una base forte e compatta, ossia dei macchinisti che facciano parte di un sindacato (possibilmente il VSLF), che esprimano le loro critiche, sia positive che negative, e che con le loro proposte permettano di trovare delle potenziali soluzioni, contribuendo così a creare un ambiente di lavoro più positivo. Anche gli eventi sociali organizzati dalle singole sezioni possono essere molto utili.

Al giorno d'oggi noi macchinisti non ci possiamo più permettere di stare a guardare o di svolgere un ruolo passivo. Abbiamo bisogno del sindacato VSLF, abbiamo bisogno delle sezioni, abbiamo bisogno di collaborazione tra i macchinisti e abbiamo bisogno del vostro impegno – adesso e in futuro! Happy birthday, Briga!

PS: Gli auguri di buon compleanno e i regali sono più che graditi.



Foto: © Georg Trüb

Con il nuovo anno sono entrate in vigore anche le disposizioni del contratto collettivo di lavoro (CCL) che erano state rivedute lo scorso anno. Da quest'anno tutti i lavoratori hanno una settimana in più di ferie, ciò che è stato possibile a scapito di cinque singoli giorni di riposo. Dopo una certa agitazione iniziale per paura di un eventuale peggioramento nelle rotazioni, i nostri timori si sono dissipati. Diventare papà da quest'anno porta dei vantaggi, infatti si ha diritto a un congedo paternità di due settimane, al posto dei soliti due giorni. Anche le mamme avranno più tempo a disposizione per accudire al meglio i loro bimbi e, per la precisione, 18 settimane al posto di 4 mesi. Un nuovo conto personale di risparmio di tempo consente inoltre di prendere un congedo pagato più lungo (fino a mezz'anno).

Introduzione degli articoli modificati 7 e 8 del CCL

In realtà i sindacati del personale speravano di aver definito in modo sufficientemente chiaro quanto era stato negoziato. Poco prima della fine dell'anno, e pertanto ancora prima dell'entrata in vigore del nuovo CCL, i macchinisti hanno però ricevuto una notizia inaspettata. Siamo infatti stati informati che, in futuro, in caso di domande di congedo nel nuovo anno si darà la priorità al tempo registrato nell'anno precedente (conto PIPER: «+/- anno precedente»). Conformemente alle nuove disposizioni (e alle disposizioni transitorie), questo conto non deve essere superiore a 100 ore; questo era infatti l'accordo sui nuovi valori limite. Così facendo, Thurbo vuole impedire di dover fare dei grandi calcoli a fine anno in caso di assegnazione di tempi di lavoro insufficienti. I sindacati del personale non vorrebbero che si mescolasse insieme il tempo di più anni, ed è proprio per questo motivo che sono state create queste nuove disposizioni. Si era pertanto definito che si sarebbe adottato questo metodo ancora per quest'anno e che poi si sarebbe fatto il punto della situazione. I collaboratori che notoriamente totalizzano più del tempo necessario sono esclusi da questo metodo, in quanto nell'arco dell'anno devono comunque riuscire a compensare diverse giornate di lavoro.

Avviate le trattative su altre problematiche del CCL

Dopo le trattative concernenti i capitoli 7 e 8 del contratto collettivo di lavoro (CCL),

Thurbo, VSLF, SEV e Transfair hanno convenuto che nel 2017 esamineranno più da vicino i restanti capitoli del CCL al fine di valutarne le possibilità di sviluppo e di miglioramento. In primo piano c'è il sistema salariale, ma si rendono necessari anche degli altri adeguamenti. A metà marzo del 2017 abbiamo avuto modo di esprimere le nostre opinioni in occasione di una prima seduta con Thurbo e abbiamo definito una tempistica. Allo stesso tempo, si è deciso di osservare il più



stretto riserbo sull'ulteriore svolgimento dei negoziati. Non appena saremo in possesso dei primi risultati parziali di una certa importanza, al più tardi però al termine delle trattative, non mancheremo di fornire delle informazioni più dettagliate.

Panoramica sulle trattative salariali

L'esercizio dello scorso anno di Thurbo si è chiuso con un utile, ciò di cui tutti i collaboratori hanno potuto beneficiare sotto forma di un premio unico che consisteva in un «weekend wellness a due». Il sistema salariale però non aveva potuto essere alimentato completamente, per cui saranno soprattutto i colleghi con meno anni di servizio ad avere bisogno ancora di diversi anni per avanzare completamente nel sistema salariale.

Panoramica sul LEA 3

Nel quarto trimestre del 2016 a tutti i macchinisti sono stati consegnati dei nuovi strumenti di lavoro (iPad LEA 3 e uno Smartphone Samsung). Il tutto si è svolto in maniera sconsiderata e, nella maggior parte dei casi, durante le pause oppure prima o dopo il servizio, ossia durante il proprio tempo libero. Per la consegna e lo studio autodidattico degli stessi è stato

concesso un bonifico generale di tempo di 45 minuti, che però non compensa in alcun modo l'impegno reale. Alla richiesta scritta di raddoppiare questa durata di tempo, i tre sindacati hanno ricevuto da Thurbo una risposta negativa.

Purtroppo è mancata del tutto una corretta istruzione per l'utilizzo di questi nuovi apparecchi. Thurbo è partita dal principio che al giorno d'oggi questo non sia più necessario... Comunque si tornerà sulla questione dell'uso e della funzionalità di questi due apparecchi in occasione dell'annuale giornata d'istruzione prevista per la primavera (e, quindi, sei mesi più tardi). È ragionevole supporre che anche ai nostri giorni in Svizzera non tutti siano necessariamente ferrati in materia di Google Android o conoscano a fondo la particolarissima filosofia di Apple.

Altri temi d'attualità:

Bonifico di tempo per i colloqui con i collaboratori

Per i colloqui con i lavoratori, che solitamente hanno una durata di 90 minuti, anche quest'anno nel PIPER sono stati inseriti solo 5 minuti. È solo in un secondo tempo che si è deciso di bonificare la durata effettiva del colloquio. Il VSLF continua a non essere d'accordo con questa procedura, in quanto in questo modo le disposizioni dei BAR e della LDL possono essere facilmente aggirate.

Sondaggio tra i collaboratori 2017

Dopo quattro anni, a febbraio di quest'anno tutti i collaboratori hanno partecipato ad un altro sondaggio sul livello di soddisfazione del personale. Due anni fa era stato valutato sulla base di colloqui a piccoli gruppi. Siamo curiosi di vedere cosa ne uscirà, ma quest'anno speriamo di poter conoscere i risultati completi e non solo quelli dei singoli settori.

Richiesta di regolari scambi di opinioni anche con la direzione del personale di locomotiva e del treno

È da quando è stata creata la società Thurbo che si organizzano degli incontri regolari tra SEV, Transfair, VSLF e Thurbo, a cui due anni fa si è aggiunto anche un incontro annuale con il consiglio di amministrazione. Le associazioni di categoria ora chiedono anche degli incontri annuali o biennali con la direzione del personale di locomotiva e del treno. Questi colloqui dovranno consentire di chiarire i vari problemi, dubbi e interrogativi. ➔



In occasione dell'AG di Suhr del 18.03.2017 sono stato nominato membro del comitato del VSLF, in qualità di responsabile della nuova divisione «FFS Cargo International». Grazie di cuore per la fiducia che è stata riposta in me.

Queste le prime sfide che mi troverò a dover affrontare, tra cui il procedimento arbitrale avviato da SEV, Transfair e VSLF con cui si dovrà stabilire se FFS Cargo International si attiene al principio della ripartizione al 50/50*. In particolare modo, si tratterà di valutare le prestazioni dalla Svizzera verso l'Italia e viceversa.

La procedura è stata momentaneamente sospesa, in quanto Cargo International cerca un dialogo con le parti sociali per ridiscutere la questione dell'interpretazione del principio del 50/50. Non mancheremo di tenervi informati in merito allo stato delle trattative e agli eventuali risultati. Un altro tema in oggetto riguarda le misure del «Leviatano»**, negoziate a suo tempo per migliorare la redditività alla luce del cambio franco-euro. In questo contesto, ogni tre mesi veniamo informati sulla situazione reale di FFS Cargo International al fine di valutare se queste misure devono restare in vigore oppure se possono essere sospese.

Nel corso della primavera è inoltre previsto un incontro con FFS Cargo International per regolamentare i termini di preavviso e l'assegnazione del lavoro in base al piano di servizio annuale. Al momento si sta lavorando ad un nuovo articolo per l'attuale CCL.

Stiamo osservando da vicino anche il previsto passaggio dei macchinisti dalla Crossrail AG a FFS Cargo International. In linea di massima, FFS Cargo International ha assicurato che le assunzioni avverranno in funzione dei trasporti acquisiti.

* vedi allegato a destra

** un mostro marino biblico-mitologico (simbolo di una forza e di un potere immenso) ➔

*Accordo di reciprocità in materia di «impiego transfrontaliero dei macchinisti» tra FFS Cargo International e i sindacati del personale SEV, transfair, AQTF e VSLF

1. Preambolo

Con la lettera del 5 luglio 2005, FFS Cargo ha comunicato al SEV i principi volentieri sull'impiego transfrontaliero del personale di locomotiva.

Dal 1° aprile 2014, il deposito di Bellinzona, e pertanto anche tutti i macchinisti, passano sotto FFS Cargo International. Anche una parte dei macchinisti del deposito di Basilea entra a far parte di FFS Cargo International.

Tra FFS Cargo International e le parti sociali viene pertanto stipulato il presente accordo che definisce le condizioni di impiego dei macchinisti nel traffico transfrontaliero.

2. Parametri per lo scambio di servizi

Le parti convengono che, per scambio di servizi, si intende un impiego transfrontaliero più o meno analogo di macchinisti stranieri in Svizzera e di macchinisti svizzeri all'estero. Principalmente questo si applica all'impiego interoperabile dei macchinisti di FFS Cargo International e, rispettivamente, della Svizzera tedesca e della Svizzera italiana. L'unità di misura è data dai treni/km percorsi. Ciò significa che i treni/km percorsi dai macchinisti dei depositi svizzeri di FFS Cargo International in base alle direttive italiane, devono essere equiparati a quelli che, conformemente allo scambio interoperabile di servizi del personale di locomotiva di FFS Cargo International, vengono percorsi dai macchinisti dei depositi italiani in base alle direttive svizzere. Il medesimo principio vale anche per i macchinisti della Svizzera tedesca.

3. Entrata in vigore dell'accordo

Il presente accordo entra in vigore al momento della sua sottoscrizione in data 1° aprile 2014.

4. Risoluzione dell'accordo

Il presente accordo può essere disdetto per la fine di ogni anno con un preavviso di 6 mesi, e pertanto la prima volta entro il 31.12.2023, sia da parte di FFS Cargo International che congiuntamente da parte della Comunità di negoziazione.



Il nuovo anno per la Crossrail è iniziato con dei grandi cambiamenti. All'inizio di febbraio i collaboratori sono stati informati che, dal giorno 13 dello stesso mese, tutto il traffico in Svizzera verrà gestito da FFS Cargo International. Anche la logistica delle locomotive, dei treni e del personale verrà gestita da FFS CI di Olten. Tutti i responsabili del Traffic Center della Crossrail di Briga, che era stato inaugurato solo un anno fa, sono stati licenziati. Anche le locomotive della BR 186 ora vengono gestite da FFS CI, una Re 430 è stata venduta alla WRS e le altre tre sono state noleggate alla stessa. È già dal nuovo orario che una serie di trasporti viene gestita da BLS Cargo Svizzera, a cui se ne è appena aggiunta un'altra.

Purtroppo le informazioni da parte della direzione della Crossrail erano state molto stringate. Durante la cena di inizio gennaio non era stato ancora comunicato nulla a proposito di questi imminenti cambiamenti. La notizia è arrivata più o meno due o tre settimane più tardi, ciò che ovviamente ha creato grande incertezza. Soprattutto a Basilea, la comunicazione è stata pessima.

I macchinisti di Basilea attualmente lavorano per FFS Cargo International e DB Cargo Schweiz, quelli di Thun per FFS Cargo International, DB Cargo Schweiz e BLS Cargo. In Svizzera, la Crossrail è pertanto diventata una sorta di prestatrice di servizi. Vi è grande incertezza anche per quanto riguarda il futuro di Crossrail Svizzera, ciò che è confermato dal fatto che alcuni colleghi hanno fatto pervenire la propria candidatura alla concorrenza e dal fatto che molti di loro hanno già trovato un posto di lavoro. Non resta che sperare che ci vengano fornite delle informazioni più precise e che quanto prima si faccia chiarezza sul futuro della Crossrail. ➔



Foto: © Georg Trüb

Nuovo sistema salariale

Le trattative per l'introduzione di un nuovo sistema salariale presso la SOB, avviate ancora nella primavera del 2014, si sono concluse con successo. Dopo svariate e spesso difficili sessioni negoziali, alla fine del 2016 i membri dei singoli sindacati si sono potuti esprimere in merito a quanto emerso dai negoziati. L'introduzione del nuovo sistema salariale presupponeva l'approvazione di tutti e tre i partner (SEV, VSLF e Transfair). In sostanza, l'avanzamento automatico del salario del personale viaggiante alla fascia salariale più alta è stato barattato con dei miglioramenti per il restante personale. Questa categoria professionale era pertanto particolarmente penalizzata. Alla luce dell'argomento e degli interessi in gioco, il sostegno della maggioranza dei membri del VSLF non era affatto scontato. Per offrire a quanti più membri possibili la possibilità di approfondire l'argomento, il VSLF aveva organizzato tre incontri informativi nell'arco della stessa giornata, durante i quali i relatori avevano illustrato i meccanismi del nuovo sistema, grazie anche a dei concreti esempi. Avevano fatto seguito delle ulteriori delucidazioni sulle opportunità e sui rischi e poi i partecipanti erano stati esortati a discuterne con i propri colleghi e a formarsi un'opinione personale. La richiesta di partecipare numerosi alla votazione non era passata inascoltata. Con una partecipazione al voto particolarmente alta, pari al 92,68%, i votanti avevano approvato il nuovo sistema salariale nella misura di circa 2:1. L'introduzione e, rispettivamente, il passaggio nel nuovo sistema è pertanto diventato effettivo

dall'1.01.2017. Conformemente al CCL 2016 e al previsto avanzamento automatico, nella prima fase il personale viaggiante è salito di fascia salariale. Nella seconda fase si trattava di verificare la conformità del CCL 2017. Dal momento che il valore minimo della fascia salariale dei macchinisti è stato innalzato in modo significativo, alcuni tra i colleghi più giovani hanno ricevuto degli aumenti salariali non indifferenti che si situano ben oltre quelli previsti dall'avanzamento automatico. Da una verifica incrociata interna è tuttavia emerso che sono necessari degli ulteriori interventi. Secondo una stima approssimativa, le cifre in possesso del VSLF non escludono delle possibili rettifiche nei confronti di alcuni colleghi più giovani. Qui si tratta di garantire il principio dell'equità dei salari e, di conseguenza, non ci possono essere dei sorpassi ingiustificati. Per quanto riguarda i colleghi con più anni di servizio, gli effetti dell'innalzamento del valore massimo della fascia salariale previsto dal nuovo sistema si faranno sentire solo nel 2018. Dopo il superamento dell'esame di macchinista, in linea di massima l'avanzamento dalla fascia salariale minima a quella massima dovrebbe avvenire nell'arco di 20 anni. A parità di classificazione all'interno della stessa fascia salariale o della stessa funzione, il nuovo sistema salariale prevede che risulti esattamente il medesimo aumento di salario, garantendo così che sia i colleghi giovani che quelli con più anni di servizio procedano allo stesso ritmo fino al raggiungimento del massimo della fascia salariale. Per facilitarne la gestione e per una questione di trasparenza, si è

deciso di rinunciare ad un eccessivo innalzamento delle fasce salariali più basse.

Assistente elettronico del macchinista (LEA)

I vecchi Tablet PC, dotati di sistema operativo Windows 7 e in uso dall'autunno del 2013, sono ormai obsoleti e sono stati sostituiti dai nuovi iPad. Questi nuovi strumenti di lavoro sono stati consegnati in occasione delle giornate di formazione continua che hanno avuto luogo nel primo trimestre del 2017, e poi sono subito diventati operativi. Dopo un breve periodo di rodaggio, l'uso di questo nuovo sistema operativo e delle relative App non dovrebbe comportare particolari problemi anche per gli utenti meno giovani e meno esperti. Per ulteriori informazioni vi rimandiamo al rapporto di Martin Vetsch (responsabile LEA) che troverete a pagina 37 di questa edizione del LocoFolio.

Situazione del personale

Una volta che gli undici colleghi avranno completato la loro formazione nel novembre 2017, il problema della carenza di macchinisti in seno alla SOB dovrebbe essere temporaneamente archiviato. Per garantire l'ulteriore fabbisogno di macchinisti previsto per dicembre 2019, da aprile 2017 l'organico sarà completato da tre macchinisti che attualmente seguono la formazione Delta e da maggio, da altri sei colleghi che al momento stanno seguendo la formazione di base. Per completare l'organico, a giugno del 2018 prenderà il via una nuova classe di base con otto colleghi. Questa pianificazione tiene conto delle previste partenze per pensionamento e delle riduzioni del grado di occupazione, come

i modelli di lavoro parziale o i modelli di orario di lavoro flessibile. Nel caso si debbano prevedere dei servizi complementari, come per esempio per il Gottardo o a seguito dell'imprevista partenza di alcuni macchinisti, bisognerà necessariamente reclutare dell'altro personale. Per ovvi motivi di capacità, è evidente che non tutto il personale di cui si ha bisogno potrà aver completato la formazione in un momento ben prestabilito. I colleghi precedentemente impiegati in modo scaglionato dovranno pertanto restare operativi e, questo, per ridurre gran parte del credito di tempo dei macchinisti che, nel frattempo, è arrivato a oltre 4100 giorni. È lodevole il fatto che il previsto ciclo si concluda sempre prima delle vacanze estive, ciò che assicura una più vasta offerta dei blocchi di ferie nel periodo desiderato.

Discrepanze nell'interpretazione del CCL

Delle tre problematiche risalenti ancora agli anni 2015/16, nel frattempo si è raggiunto un accordo extragiudiziale sulla questione dell'«abolizione dell'obbligo di pace sindacale (CCL, art. 2.2 Trattative salariali)». In questo contesto, la SOB ha fornito alla comunità di negoziazione (CN) una dichiarazione scritta, per cui la procedura di arbitrato intrapresa dalla CN ha potuto essere annullata. Per ovviare alle altre due discrepanze di interpretazione, ossia

- l'indennità per tempi di spostamento in caso di distacco fuori dal consueto luogo di lavoro (App. 3, art. 3),
- il totale delle pause non retribuite >90 minuti (app. 10, art. 6.3),

in occasione delle trattative sui salari e sul CCL del 2016 è stato creato un gruppo di lavoro, composto da rappresentanti di tutte le parti sociali, che si dovrà occupare di questo problema. Queste problematiche in realtà sono relegate piuttosto in fondo alla lista delle priorità della SOB. Malgrado alla testa di questo gruppo di lavoro vi sia un rappresentante dei datori di lavoro, l'organizzazione di un primo incontro aveva richiesto vari tentativi da parte dei rappresentanti dei sindacati. Il fatto che, malgrado il nostro intervento, l'invito fosse finalizzato unicamente all'evasione di uno dei due temi in oggetto (indennità per tempi di spostamento), è l'ennesima prova di inefficienza e solleva altri interrogativi. Se i diversi rappresentanti dei sindacati decidono di prendere contatto con la SOB, ovviamente si aspettano di trovare una soluzione completa e non parziale! È difficile stabilire quali siano i motivi che impediscono di trovare una soluzione costruttiva in tempi brevi. Anche in futuro il VSLF continuerà a impegnarsi a fondo per trovare delle valide soluzioni, nella speranza che queste pendenze possano essere evase in tempi brevi e in modo definitivo. ➔



Dopo quasi quattro anni di duro e costante servizio, gli attuali LEA con Windows 7 della ditta Motion sono ormai arrivati al capolinea. I guasti e le anomalie erano sempre più frequenti e i dispositivi di riserva erano ormai diventati rari.

La Südostbahn ha quindi avviato un progetto per l'acquisto di nuovi apparecchi, con l'obiettivo di consegnarli ai macchinisti in occasione delle giornate di formazione continua previste per la primavera 2017. È pertanto stato creato un gruppo di lavoro con il compito di valutare quale fosse la soluzione migliore per sostituire questi apparecchi.

L'odierno sistema con Windows, Java Client, e soprattutto l'update tramite il collegamento alla rete nel locale del personale, praticamente non è più possibile con i nuovi apparecchi, in quanto sul mercato non si possono più trovare degli adeguati apparecchi dotati di tale connessione. Con il vecchio sistema il collegamento alla rete era indispensabile per poter sincronizzare, aggiornare e gestire l'apparecchio tramite il proprio account.

Si era quindi optato per i Tablet e la ditta Qnamic (che aveva realizzato Railopt) aveva assicurato che era possibile fornire il DIS sia per Windows, che per Android e iOS.

Railopt è lo strumento utilizzato dalla logistica per la pianificazione del personale viaggiante e dei veicoli.

DIS è il sistema che fornisce al macchinista informazioni circa il piano di servizio, l'ordine di marcia e i dati personali.

Dal sondaggio scritto effettuato tra tutti i macchinisti SOB con le diverse opzioni di sistemi operativi Windows, Android e Apple iOS, è emerso un chiaro: Apple iOS.

Per quanto concerne il modello, il gruppo di lavoro ha optato per l'iPad Pro 9.7"/32 GB, che successivamente è stato approvato dalla direzione generale.

La commissione poteva pertanto dare il via all'acquisto degli iPad e soprattutto poteva assegnare alla Qnamic l'incarico di sviluppare/adeguare il DIS per gli iPad. In novembre tutto era pronto.

Qnamic aveva fornito una prima versione della nuova App DIS per i necessari test, mentre i responsabili LEA scelti tra i macchinisti avevano ricevuto in prova i primi iPad. La nuova App DIS in realtà consiste in una Website che però può essere aperta anche a schermo intero.

Una cosa completamente nuova per tutti era il sistema con cui gli iPad vengono gestiti da IT. Grazie al software MDM (Mobile Device Management), IT può gestire l'apparecchio tramite l'App Cortado e, in caso di furto, lo può anche disattivare.

Per noi macchinisti l'App Cortado prevede un file con tutti i documenti necessari (per es. prescrizioni, manuali, ecc.) che viene sincronizzato con lo stesso file del Windows User Account.



Foto: © Georg Trüb

I documenti possono inoltre essere salvati localmente sull'iPad in modo da essere disponibili anche nel caso in cui Internet non dovesse essere disponibile.

Tutte le settimane precedenti la fine dell'anno sono state sfruttate per testare l'App DIS nella quotidianità dei macchinisti.

Gli errori e le proposte di miglioramento sono stati comunicati alla Qnamic che ha provveduto ad implementarli in modo ottimale.

L'App DIS è concepita in maniera analoga a quella precedente. Tre livelli, piano di servizio, informazioni di servizio e ordine di marcia.

Sono state coinvolte anche le officine dei vari depositi.

La ricarica in cabina ha dovuto essere potenziata mediante prese USB.

Come pianificato, nel mese di gennaio si è dato il via al rollout degli iPad.

Le giornate di formazione continua, previste da gennaio ad aprile, con la consegna degli iPad e del DIS, come pure la relativa istruzione, avevano rappresentato un ulteriore problema per IT.

Un funzionamento in parallelo dei vecchi e dei nuovi apparecchi, come pure del vecchio e del nuovo software DIS si era

reso necessario prima che tutti i macchinisti avessero completato la relativa formazione.

Alla fine tutto aveva funzionato al meglio e adesso tutti i macchinisti SOB possono lavorare con questi nuovi iPad.

Il riscontro è buono. Chiaramente ci sono sempre degli scettici, soprattutto chi è abituato a lavorare con Android o Windows e ha bisogno di fare un po' di pratica.

Particolarmente apprezzati sono:

- Autonomia della batteria, 2-3 servizi senza effettuare la ricarica
- Contrariamente al precedente apparecchio, niente più problemi di arresto stand-by/standby
- Gestione più semplice e rapida delle e-mail
- Allestimento di notifiche di riparazione, notifiche dei macchinisti, ecc. più rapido ed efficiente
- Oscuramento automatico del display in galleria, giorno/notte
- Coperchio ribaltabile con chiusura magnetica, ottima protezione, compatto, piacevole al tatto
- Regolazione dei colori del display tramite True Tone e Nightshift a seconda della

luce/notte, ciò che di notte permette di ridurre il color «bluastro», necessario invece durante il giorno, oltre ad abbagliare meno

La critica più frequente riguarda l'assenza di una struttura di archiviazione in base al linguaggio di chi è abituato a Windows. Una soluzione Cloud, che può essere sincronizzata semplicemente tramite handy/PC, vi pone però rimedio.

Tutto ciò di cui si ha bisogno per la guida funziona però molto bene.

Poiché, per motivi tecnici, la batteria si carica solo con 2.1 A (l'USB non ha una capacità maggiore), si tratterà di abituarsi diversamente. In tutte le cabine non ci sono problemi sul piano della ricarica.

Dati tecnici dell'iPad Pro 9.7":

- 32 GB di memoria
- Peso 444 g
- 240 mm x 169.5 mm x 6.1 mm
- A9X Chip con architettura 64Bit
- Risoluzione 2048 x 1536
- UMTS/HSPA/HSPA+/DC-HSDPA
- Bluetooth 4.2
- Camera 12 MP
- 4 altoparlanti
- Touch ID
- Batteria 27.5 wattora

Corsa inaugurale dell'automotrice a vapore CZm 1/2 no. 31

Hubert Giger, macchinista del deposito di Zurigo

L'automotrice a vapore CZm 1/2 no. 31, costruita dalla Maschinenfabrik Esslingen nel 1902 per la Ferrovia Uerikon-Bauma UeBB, è l'ultimo veicolo di questo tipo ancora in funzione in tutto il mondo. A provvedere alla manutenzione e al buon funzionamento di questo veicolo, che normalmente è stazionato presso il deposito F di Zurigo, è l'associazione Dampfgruppe Zürich.

Durante la corsa speciale del 20 febbraio 2016, l'automotrice era andata a sbattere contro un carro per il trasporto di pietrisco a Sihlbrugg e aveva subito dei danni. Il carro in questione si trovava sul suo tragitto nonostante il segnale aperto, ciò che era dovuto ad un errore nella segnalazione di via libera di un settore occupato. Nell'incidente erano rimasti feriti diversi passeggeri e alcuni membri del personale.

L'automotrice aveva dovuto essere rimorchiata fino a Landquart, per poi era stata riparata presso l'officina della RhB con l'aiuto dei membri dell'associazione Dampfgruppe Zürich.

Il 23 aprile 2017 è stata effettuata una nuova corsa inaugurale, con la scorta di un secondo treno trainato da una «Habersack» Eb 3/5, dalla stazione centrale di Zurigo fino a Brugg AG via Niederglatt, con una deviazione sulla linea in disuso della „Schipkappas“ e, via Eglisau, fino a Coblenza. Tutti erano molto soddisfatti.

Indubbiamente la numero 31 è molto bella e il macchinista Stefan Landenberger è visibilmente orgoglioso.



The image shows two screenshots of the DIS App. The top screenshot displays a service overview for 'Service 2010' on 30.03.2017, listing train numbers, times, and stations. The bottom screenshot shows a detailed view of a train schedule for 'Zug 23413' on 30.03.2017, listing stations like Sargans, Mels, Flums, Walenstadt, Mois, Unterterzen, Murg, and Mühlehorn with their respective arrival and departure times.



Un menu «GbG», per favore!

Ogni tanto cucino. Seguendo rigorosamente le ricette e nel rispetto delle ultimissime raccomandazioni sul risparmio d'energia e su un modo di lavorare economicamente efficiente, in linea con il principio «conseguire l'output massimo con l'input minimo». *Stephan R. Wirz, macchinista del deposito di Lucerna*

Come cuoco non sono per niente creativo, mi rimetto totalmente alle autorità in questo campo e faccio tutto nel modo più semplice possibile.

Le mie cavie culinarie dopo il pasto sono spesso dello stesso avviso: «È stato fantastico, ma non rifarlo più!».

Incoraggiato da queste critiche costruttive, puntualmente rimetto in questione il mio lavoro e i miei sforzi cercando di apportarvi dei dubbiosi miglioramenti. È così anche nel mio lavoro. Ma, andiamo per ordine:

In mancanza di alternative, sono stato eletto nel gruppo Talpa-Posta pneumatica GbG. Mosso da una certa propensione per il gioco, da un pizzico di curiosità e anche per quello che avevo sentito dire dell'ESF, ho deciso di apportare dei miglioramenti ai miei viaggi senza prospettiva attraverso questo traforo delle Alpi ancora fresco di vernice (gialla). La prima volta, mentre stavo viaggiando comodamente a 200 chilometri orari, mi sono avvicinato in maniera minacciosa al treno che mi prece-

deva e quando ho visto che con uno spostamento di 55 metri al secondo mi restava poco tempo, poca aria e poca possibilità d'azione, con un commosso pensiero rivolto al vagone ristorante e a tutto il suo contenuto ho deciso di modificare leggermente questo stile di guida troppo brusco. Da una rapida occhiata all'orario di marcia ho visto che, grazie ad un cambiamento di categoria, sarebbe stato possibile raggiungere i tempi di passaggio a Sedrun, Faido e Pollegio anche viaggiando tranquillamente a meno di 200 chilometri orari. Dopo averci riflettuto un po', malgrado questo non sia gradito all'azienda, pian piano ho raggiunto una velocità ottimizzata in virtù dei tempi di passaggio. Beninteso, sempre rispettando le regole del gioco, anche se con il 30% di Vmax in più ci si deve aspettare un degrado del materiale rotabile. E così il risultato è stato che la mia guida a 160 chilometri all'ora – più rilassante, più rispettosa del materiale rotabile e dell'infrastruttura, forse anche con un consumo

minore di energia – a velocità ridotta, tuttavia sempre in conformità al SYFA, ha confermato che con una velocità più lenta – impercettibile per il passeggero, ma decisamente più piacevole (VU IV vi saluta) – potevo uscire dal tunnel puntualmente per poi ripartire a piena velocità verso sud. Ero decisamente orgoglioso di me stesso! Ho solo dei vaghi ricordi della mia corsa stop and go a 200 km/h, per poi viaggiare finalmente a 60 km/h da Pollegio a Bellinzona su indicazione dell'ADL, ciò che, per finire, aveva portato la nostra clientela pagante a pensare che ci fossero dei problemi con il materiale rotabile...

Ebbene, sfortunatamente questo mio esperimento è fallito miseramente. Un fiasco che dopo le mie vacanze mi è stato ricordato con un messaggio ad alta priorità da parte del capo con cui mi si informava che avevo completamente sottovalutato i piccoli «richiami», anzi che li avevo semplicemente ignorati, più o meno dappertutto. Ero stato ingenuo a credere alla tolleranza

dei 30%-km/h. Mi sono quindi dovuto confrontare con un lunghissimo elenco di dati di marcia e di variazioni che erano stati registrati meticolosamente (viva la protezione dei dati!), con la poco rassicurante conclusione che pare che io non sia l'unico a mettere in dubbio la velocità di passaggio di 200 km/h che è stata prescritta. Mi sono permesso di chiedere se per caso si trattava di una notifica ErZu un po' astrusa.

Preferisco risparmiarvi il resoconto completo dello scambio di mail con il mio supervisore, perché per finire resta solo un grande punto interrogativo. Per ricapitolare, diciamo che la mia onesta ammissione (sono state perfino suggerite delle possibili opzioni di risposta!), che l'attento lettore potrà senz'altro intuire alla luce di quanto sopra, è stata apprezzata come da manuale CLP, poiché il mio stile di guida corrispondeva (citazione) «... alle aspettative generali nei confronti del personale di locomotiva, come pure ai punti essenziali della formazione di base e continua» (fine della citazione). Ebbene, «È stato fantastico, ma non lo rifarò più!».

Comunque sia, ecco un piccolo consiglio per il vagone ristorante: «tenetevi ben saldi!».

Scambio di posta elettronica CLP-Wirz

CLP:

Ciao Stephan,

Mi puoi dare un feedback sul 688 del 13.02. a proposito del motivo della limitazione di velocità? Nel caso tu abbia ricevuto una limitazione, vorrei poter inoltrare la tua risposta. Grazie.

Cordiali saluti

CLP

Wirz:

Ciao CLP,

Si tratta di una notifica ErZu? Non sono a conoscenza di scarti rispetto all'orario stabilito.

Saluti

Stephan

CLP:

Ciao Stephan,

È in corso un'analisi dei treni per valutare quali non raggiungono la piena velocità all'interno della GbG. Un'analisi delle cause è stata avviata su più livelli.

La centrale operativa parte dal presupposto che nella GbG i treni viaggino a Vmax e che non selezionino individualmente la propria velocità.

Questo, ovviamente, sempre che I-B riesca ad intercettare le potenziali situazioni di conflitto tramite i sistemi di raccomandazioni di marcia.

Le riduzioni della velocità possono essere suddivise come segue:

- A discrezione del macchinista che vuole effettuare la corsa in modo puntuale e con un basso consumo energetico

- Specifiche direttive della centrale operativa al personale di locomotiva in base alla situazione dei treni. In questo caso si fa una differenziazione tra raccomandazioni automatizzate e istruzioni orali da parte del responsabile della circolazione dei treni

- Restrizioni tecniche del veicolo che causano una riduzione della velocità

Grazie per una tua risposta. Cari saluti
CLP

Wirz:

Ciao CLP,

In questo caso ti posso confermare il seguente comportamento di marcia: A discrezione del macchinista che vuole effet-

tuare la corsa in modo puntuale e con un basso consumo energetico.

Spero di esserti stato utile. Saluti
Stephan

CLP:

Sì, grazie per le tue indicazioni. Tenuto conto delle aspettative generali nei confronti dei macchinisti e delle priorità della formazione di base e continua, il tuo stile di guida è appropriato. Dal momento che l'esercizio è ancora in fase di test, i treni devono circolare in modalità V-Soll e, questo, anche in vista dell'inasprimento del piano di marcia (traffico, cantieri, ecc.).

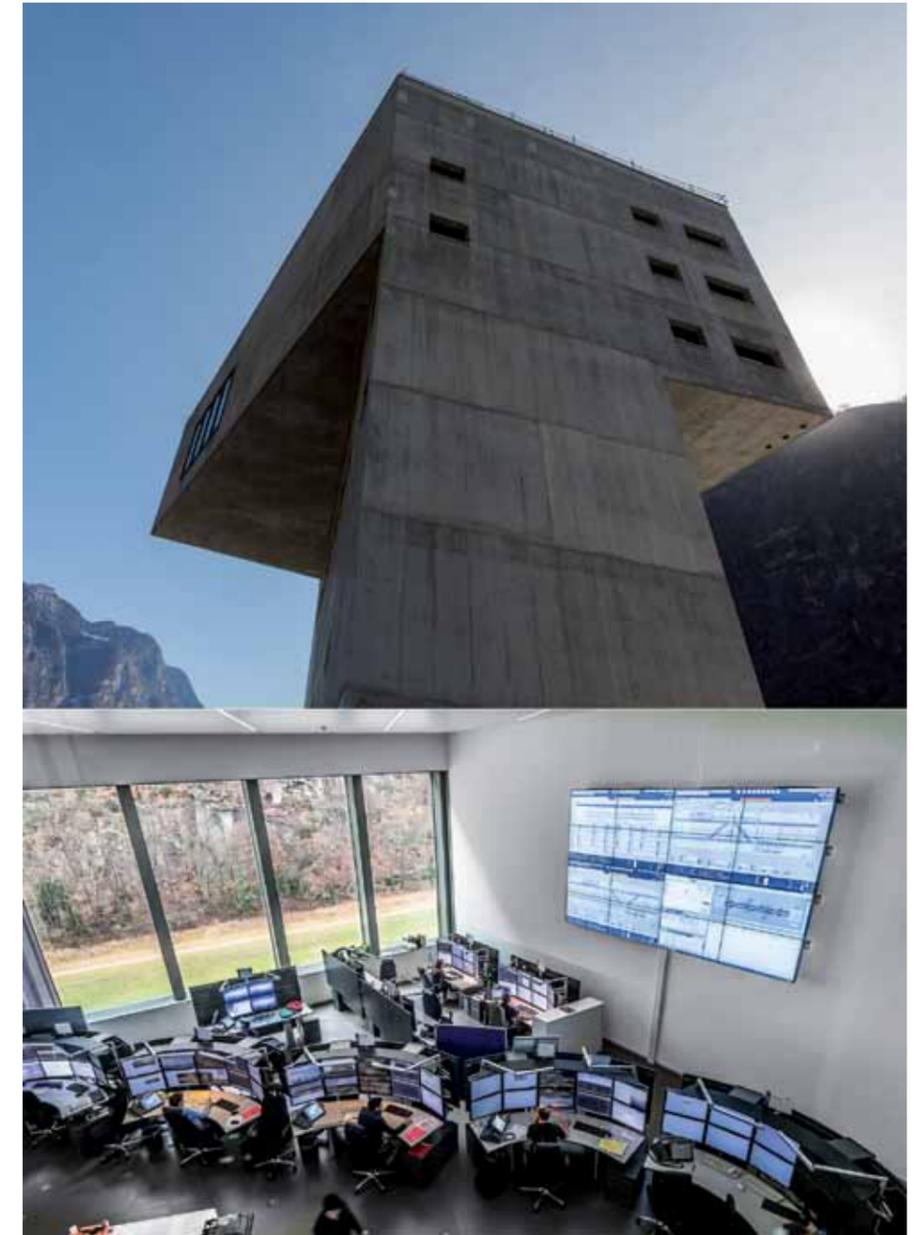
Le riduzioni autonome della velocità non sono comunque ben accette.

Questo il mio feedback.

In caso di bisogno ti potrò fornire personalmente delle altre informazioni.

Un caro saluto

CLP



Critica all'ADL

Macchinista FFS Cargo (Nome noto alla redazione)



Salve a tutti,
Dall'inizio di gennaio 2017, a quanto pare il capomovimento è tenuto a controllare se il macchinista ha attivato l'ADL (sistema di guida adattiva).

Ieri sono andato da Cornaux a Ginevra con il treno xyz, naturalmente con l'ADL disattivato. All'altezza di Chavornay mi ha chiamato la signora di Losanna che, avendo ricevuto un messaggio d'errore, si informava a proposito dell'ADL.

Dopo sono andato da Biel a Dailens con il treno xyz e, quindi, ho fatto la stessa linea. All'altezza di Yverdon, sulla ricetrasmittente (DMI 2) ho ricevuto un SMS con il seguente messaggio: «CE Ouest à mécanicien XY: merci de l'annoncer à ADL», che significa più o meno: «Annunciati all'ADL».

Questa la mia opinione: l'ADL NON è un ordine, dal momento che l'ADL prescrive Vmax anche in caso di segnali chiusi, di tratti di rallentamento o di altre situazioni inopportune. L'ADL segnala anche velocità che non possono essere raggiunte, in quanto la velocità massima è più bassa per il treno o quella indicata sul segnale è più bassa rispetto a quella prescritta dall'ADL. Come si è già potuto constatare, l'ADL non risparmia affatto energia (esempio della bicicletta del VSLF) e al massimo può rappresentare una richiesta del tipo «Per favore viaggia a ... km/h». I macchinisti non sono tenuti a rispettare questa richiesta.

I cambiamenti di velocità del resto sono soggetti a protocollo (formulario d'ordini, punto 6). C'è pertanto da chiedersi se, così com'è concepito, l'ADL sia legale e se, all'arrivo di un messaggio ADL non dovremmo fermarci al successivo segnale e farci dettare un formulario d'ordini.

Ritengo che l'ADL debba essere immediatamente bloccato, perché la nostra concentrazione non basta più per fare tutto contemporaneamente. Un'unica interpretazione errata può avere delle conseguenze molto pesanti.

Noi non siamo un decoder digitale della Märklin, bensì dei macchinisti!

La convinzione che si sta sempre più radicando a proposito dell'obbligatorietà dell'ADL va immediatamente smentita. ➤

ADL può rappresentare un pericolo per la sicurezza

Perché l'ADL può rappresentare un pericolo per la sicurezza. Markus Leutwyler



Già più volte in questa sede abbiamo richiamato l'attenzione sui rischi insiti nell'ADL. A chi non è del settore può risultare difficile capire come mai una «raccomandazione» di velocità possa rappresentare un problema. Devo ammettere che anche a me è capitato di essere quasi tratto in inganno da una segnalazione ADL.

Contrariamente al traffico su strada, nella ferrovia ci sono più livelli di velocità che si sovrappongono e, tra tutti quelli prescritti, il macchinista deve riconoscere e rispettare il limite di velocità più basso.

La mia situazione era la seguente:

- Velocità massima del peso rimorchiato: 200 km/h
- Velocità massima della locomotiva: 140 km/h
- Velocità massima della tratta: 125 km/h
- Limitazione della velocità massima tramite un tratto di rallentamento: 80 km/h
- Raccomandazione ADL: 80 km/h

Simili situazioni sono assolutamente all'ordine del giorno e, di norma, non richiedono un'eccessiva attenzione. La restante attenzione deve essere rivolta a tutte le altre attività, come il controllo e la valutazione delle persone presenti sul marciapiede, la presenza di condizioni climatiche sfavorevoli, i preparativi per la successiva fermata, provvedere agli annunci, ecc.

A bordo del mio treno di 300 metri di lunghezza, mi trovavo nei pressi di un tratto di rallentamento e tutta la mia attenzione era rivolta agli operai presenti e al rumore delle ruote. Dopo aver superato con la locomotiva il segnale di fine del tratto di rallentamento, ero concentrato per accelerare nel momento in cui anche la coda del treno l'aveva oltrepassato. Poco dopo l'ADL ha trasmesso la segnalazione «ADL END». Avevo in testa gli 80 km/h dell'ADL e il

mio cervello continuava a ripetersi: «fine del limite di 80 km/h». La tentazione era di accelerare subito a 125 km/h, ma mi sono reso conto che una parte del treno si trovava ancora nel tratto di rallentamento a 80 km/h. Sia il tratto di rallentamento che l'ADL indicavano la stessa velocità, ciò che rendeva la cosa alquanto insidiosa.

Questo, tra l'altro, è un caso ancora relativamente banale. A volte l'ADL indica una velocità più alta di quanto non sia consentito in un determinato settore o dalla segnaletica. I simboli criptici della segnalazione ADL devono fornire queste indicazioni e, di conseguenza, scongiurare i rischi.

A volte la concentrazione viene sottoposta a forti sollecitazioni, come quando ci sono delle persone che attraversano i binari o dei bambini che giocano vicino ai binari, in caso di scarsa aderenza o altro. In simili situazioni una segnalazione ADL può essere la goccia che fa traboccare il vaso e che ci porta a commettere un errore più o meno grave. Per finire, è comunque sempre il macchinista che deve risponderne in prima persona. Personalmente sono però dell'opinione che si debba tener conto di come una persona elabori le informazioni. Durante lo svolgimento di attività legate alla circolazione il macchinista non deve «in nessun caso lasciarsi distrarre da altre attività» (PCT R300.1, 2.1.7). Anche le raccomandazioni di marcia fanno parte del servizio movimento, ma hanno una priorità più bassa. Se un macchinista si sente infastidito dalle segnalazioni ADL, allora dovrebbe poterlo disattivare senza che vi siano delle ulteriori conseguenze. Mi permetto tra l'altro di chiedere cosa c'entrino le segnalazioni ADL nell'ambito dei segnali di limitazione, di fermata, di rallentamento o in caso di curve. ➤

Quanta energia viene recuperata?

Dopo quanto abbiamo pubblicato in merito all'ADL e alla conduzione con guida eco-compatibile (ESF), ci è pervenuta una mail sulla questione del risparmio di energia. Markus Leutwyler

«Quando discutiamo tra di noi, spesso ci chiediamo quanta energia si possa recuperare grazie alla frenatura elettrica.

Ci chiediamo inoltre se non sia meglio frenare a lungo, ma più leggermente, o viceversa. Per tutti sarebbe sicuramente interessante poter vedere dei dati sulla potenza della frenatura elettrica ed eventualmente anche una tabella per i singoli veicoli.»

In linea di massima, vale la seguente considerazione:

In ciascun anello della catena di trasformazione dell'energia elettrica in quella meccanica si vengono a creare delle perdite. Queste perdite possono essere indicate con un rendimento η (Eta). Un η di 1 corrisponde ad una trasmissione perfetta e, pertanto, all'assenza di perdite. Se $\eta = 0$, non vi è alcuna trasmissione di energia, ossia vi è una perdita totale. I rendimenti dei singoli anelli della catena vengono moltiplicati tra di loro.

Per quanto riguarda i veicoli dotati di interruttore graduale, nel materiale didattico possiamo trovare i seguenti rendimenti:

- η trafo = 0.97
- η installazioni = 0.98
- η motori di trazione = 0.88
- η trasmissione = 0.98
- Il rendimento complessivo di trazione è quindi pari a $0.97 \times 0.98 \times 0.88 \times 0.98 = 0.82$

Pertanto, se per la propulsione si impiegano dei motori, dell'energia assorbita solo circa i quattro quinti raggiungono la ruota. Per recuperare energia, una Re 420 ha a disposizione soltanto tre dei quattro motori. Il quarto motore ha il compito di produrre la corrente di eccitazione per gli altri tre motori. Per quanto riguarda il fattore di recupero di energia non si dispone di dati affidabili. Come regola generale, possiamo dire che sul Gottardo ci vogliono due treni che scendono per portare su un treno dello stesso peso, ciò che corrisponde ad un fattore di recupero del 50%. Questa però è solo una stima approssimativa.

La Schweizerische Eisenbahnrevue 8-9/2000 ha pubblicato delle informazioni sulla Re 460. I dati relativi alle perdite non erano indicati in termini energetici, bensì erano espressi in percentuale dell'energia totale assorbita su una determinata tratta. Perdite di energia:

- Trasformatore 4,2%
- Convertitore statico di rete 7,5%
- Circuito intermedio 0,4%
- Convertitore di corrente motore 5,7%
- Motori di trazione 10%
- Trasmissione 7,4%
- Cablaggio 0,3%

Complessivamente vi è una perdita pari al 35% dell'energia assorbita, ciò che equivale

ad un rendimento di $\eta_{trasmissione} = 0.65$. Per il recupero di energia vengono utilizzati gli stessi componenti, per cui è verosimile che anche il valore $\eta_{recupero}$ rientri in questo ordine di grandezza. Se pertanto si accelera e poi si attiva una frenatura elettrica per tornare alla velocità originaria, si può recuperare soltanto $\eta_{accelerazione} \times \eta_{frenata} = 0.65 \times 0.65$, ossia il 42% circa dell'energia.

In questo risultato non sono comprese le condizioni necessarie per la trazione della locomotiva, come la ventilazione, le pompe di lubrificazione, i compressori e l'elettronica, ciò che, a sua volta, si aggira intorno al 10%.

Questi dati vanno presi con una certa cautela, in quanto il rendimento dipende da molti fattori e non è assolutamente costante in tutte le condizioni d'esercizio. L'elettronica di potenza ha il rendimento migliore a pieno carico, ossia con la massima capacità di trazione e, rispettivamente, con la massima frenatura elettrica. Gli ultimissimi veicoli dotati di elettronica di potenza IGBT presentano una capacità di rendimento migliore rispetto alle Re 450 e alle Re 460 dotate di inverter GTO.

La guida eco-compatibile è una competenza che il macchinista non può imparare con delle semplici regole da manuale. Essa presuppone una buona esperienza e la conoscenza della topografia, dei veicoli, del comportamento nelle diverse condizioni climatiche, della situazione del piano di marcia, ecc. Rispetto alle corse ad una velocità massima costante, le possibilità di risparmio misurate nel corso di test precedenti si aggirano intorno al 10-20%.

I macchinisti che guidano in modo eco-compatibile

- mantengono delle velocità basse per avere un margine di riserva per le velocità più alte;

- se possibile non viaggiano a velocità elevate, in quanto sia il consumo di energia durante l'accelerazione che la resistenza dell'aria sono proporzionali al quadrato della velocità;

- lasciano scorrere il treno e sfruttano la topografia per frenare e accelerare;

- attivano il freno elettrico per tempo e in modo mirato per usare i freni meccanici quanto meno possibile.

Questo stile di guida non viene apprezzato solo dalla nostra ministra dell'energia, ma anche da tutti i passeggeri del treno poiché la corsa risulta più fluida e più gradevole. ➤

Come tutti gli anni, il Centro di competenza per la gestione della salute in azienda ha pubblicato le informazioni scientifiche più recenti in materia di salute e di lavoro a turni. Non c'è tuttavia molto di nuovo da segnalare (presentazione del 2015).

A suscitare particolare interesse sono soprattutto le raccomandazioni sulla ripartizione del servizio. Viene spontaneo chiedersi come sia possibile seguire queste raccomandazioni quando la realtà dei nostri turni non è affatto così, quando si viene chiamati di continuo per via della mancanza di personale o ci vengono continuamente spediti degli SMS disperati. È vero che il fatto di finire il lavoro alle 23.55

al posto delle 0.05 rispetta le prescrizioni normative, ma sicuramente non rappresenta un valore aggiunto sul piano della salute.

Qualora dovessero essere rivolte alla pianificazione, va da sé che queste raccomandazioni potranno essere rispettate soltanto se il traffico verrà sensibilmente diradato durante la notte.

La ripetuta richiesta del VSLF è la seguente: creare dei depositi per il personale possibilmente grandi, affinché vi sia la possibilità di dare seguito alla richiesta di effettuare il primo o il secondo turno. È pacifico che le prestazioni supplementari fornite di notte devono essere indennizzate. ➔



Cibi dei distributori automatici - un'alternativa sana?



SBB CFF FFS

Raccomandazioni sulla distribuzione dei turni

- ➔ Idealmente non più di quattro turni notturni alla volta
- ➔ Indennità elevate versus qualità di vita
- ➔ Se possibile, usufruire delle ore supplementari come tempo libero
- ➔ Dopo una fase di turni di notte devono seguire almeno 24 ore di tempo libero

SBB CFF FFS

Il cibo e il contesto sociale.

➔ Pasti regolari:

- con la famiglia
- con il/la partner
- con amici e colleghi



➔ Il cibo in compagnia può essere nutrimento per l'anima.

- Quali sono le vostre abitudini alimentari quando mangiate da soli?
- Com'è il vostro senso di sazietà quando mangiate in compagnia?



Care colleghe e cari colleghi, Dopo aver lavorato come macchinista per quasi otto anni, alla fine di aprile 2017 per me si conclude il mio periodo alle FFS. Dopo questa bella, stimolante e appagante esperienza e dopo un addestramento della durata di circa due anni, ho colto l'opportunità di lavorare come pilota presso la Edelweiss Air, un sogno che ho sempre avuto sin da quand'ero bambino.

Non è stata senz'altro una decisione facile, dal momento che il mestiere di macchinista mi piace ancora sempre tanto. Qui ho vissuto tanti momenti bellissimi, come le tante straordinarie immagini di albe e tramonti, un sorriso o un «grazie tante» da parte di un passeggero contento, ma anche l'apprezzamento da parte della compagnia stessa. Il mio lavoro mi ha sempre procurato grandi soddisfazioni e serberò sempre dei bei ricordi di questo periodo.

Al momento la professione di pilota non consente di esercitare parallelamente un'attività impegnativa come quella del macchinista, ma più in avanti non escludo di riprendere questa professione a tempo parziale.

Cari amici,

La fiducia l'uno nell'altro, il rispetto reciproco e le tante amicizie che ho instaurato senz'altro mi mancheranno moltissimo, come del resto anche i contatti con tutti voi. È stato un vero onore poter svolgere questa attività insieme a voi.

Ringraziandovi tutti per l'ottima collaborazione, vi auguro una buona continuazione e di avere sempre tanta soddisfazione e tanto piacere nella vostra professione.

Cari saluti a tutti e ogni bene, nella speranza di ritrovarci presto nel cockpit dell'Airbus o come vostro passeggero delle FFS... ➔

Egregio signor Brandt, Desidero ringraziarla per il generosissimo e apprezzatissimo dono di un «ciclatin» in connessione con la fine del programma 2016. Nei miei oltre 35 anni di attività come macchinista, ecco che ricevo per l'ennesima volta un omaggio, con tanto di lettera di ringraziamento, per il mio impegno a favore della nostra azienda FFS. A proposito di questo regalo, la domanda che ora mi sorge spontanea è la seguente: Devo misurare l'apprezzamento del mio lavoro in base alle dimensioni della confezione oppure del suo contenuto, ossia un «ciclatin» del peso di 30 grammi?

È vero, «a caval donato non si guarda in bocca». Sono però moltissimi i colleghi che hanno reagito con indignazione a questo «opulento» pensiero, motivo per cui non mi è possibile dare seguito a questo proverbio. Quello che dà particolarmente fastidio sono le generose dimensioni della confezione, con i relativi costi di spedizione, rispetto al misero contenuto. Con questa iniziativa, sia lei che i suoi cofirmatari vi siete decisamente messi in ridicolo agli occhi del personale!

Qualora in futuro si dovesse prevedere un'altra iniziativa del genere e il budget dovesse bastare solo per le spese postali, per una bella confezione e non per un contenuto adeguato, vi suggerisco vivamente di

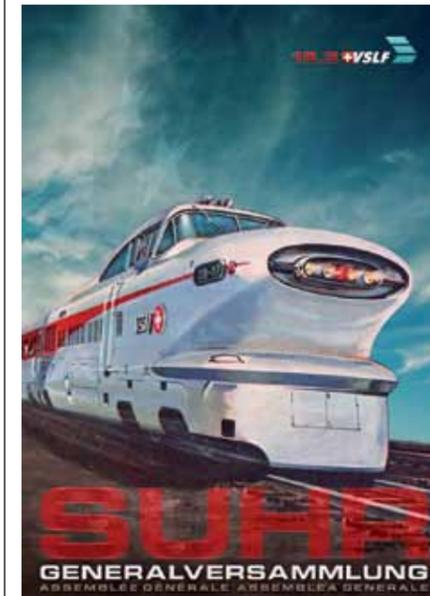
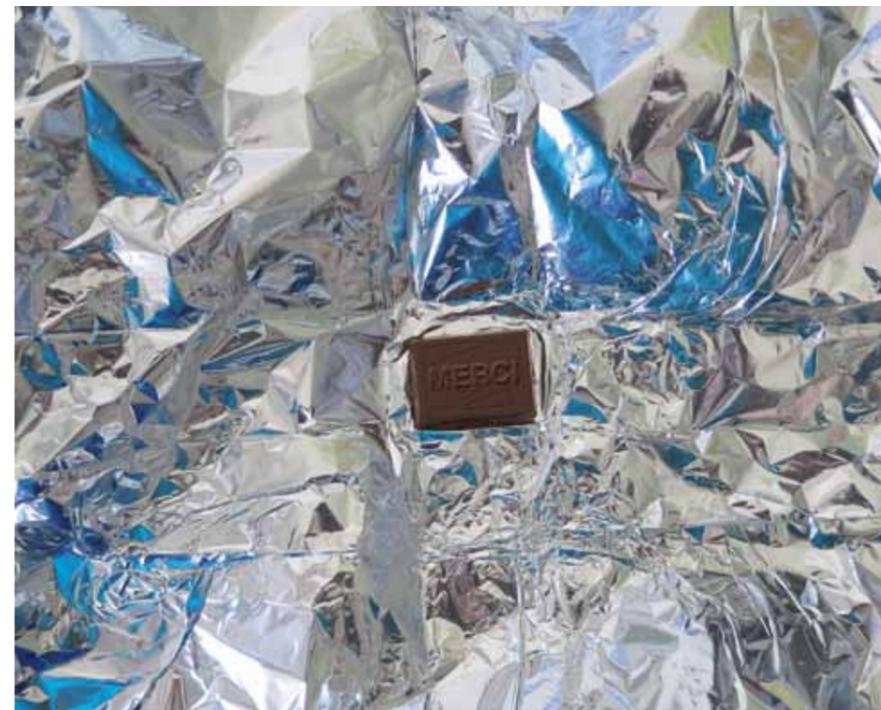
devolvere tutto l'importo ad un'associazione benefica. Se non altro questo denaro verrebbe utilizzato per uno scopo utile e non per delle inutili spese di imballaggio e di spedizione per soli 30 grammi di cioccolata.

Cordiali saluti
Hans-Georg Wiget

Risposta di Mani Haller,
Responsabile DT FFS (P-OP-ZF)

Caro Georg, Siccome Thomas Brandt è assente per ferie, in qualità di suo sostituto desidero rispondere personalmente alla tua lettera. Quando giovedì ho ricevuto il pacchetto, devo dire che anch'io ho avuto la sensazione che la scelta di questo omaggio fosse decisamente infelice. La direzione OP voleva inizialmente esprimere un ringraziamento per il buon esito di OP 2016 in occasione dei diversi eventi. La direzione del gruppo ci ha però preceduto con un omaggio di 50.- franchi per aver raggiunto gli obiettivi 2016. Volevamo comunque esprimere i nostri ringraziamenti con un piccolo gesto mettendo nella busta una lettera.

Cordiali saluti
Mani ➔



Innanzitutto, tante grazie per l'invito! La giornata è stata organizzata in maniera esemplare dalla sezione Bözberg-Hauenstein e sicuramente non aveva nulla da invidiare ad un evento professionale. Chapeau! Ho potuto ritrovare tante vecchie facce dei tempi della «frammentazione» della ferrovia, ma ne ho potuto conoscere anche tante di nuove, e mi è anche stato chiesto di quale deposito faccio parte. In poche parole, sono stato molto bene in vostra compagnia.

Ho trovato la precedente lettura dei rapporti d'esercizio particolarmente interessante anche se, purtroppo, talvolta un po' inquietante. Ciò che è emerso dall'esauritiva relazione di Jürg Schmid, che conosco molto bene sin dai tempi della Swissair, è semplicemente inconcepibile e rasenta l'assurdo. È evidente che i valori fondamentali dell'etica manageriale e della gestione del personale purtroppo qui sono stati calpestati.

Il programma della mattinata era strutturato molto bene: dalle informazioni dei giovani membri della sezione ospitante sull'infrastruttura ferroviaria della «Nazi-Bahn» alla presentazione del comune politico di Suhr, per poi passare dalla fantastica, e senz'altro giustificata, relazione della consigliera di Stato Gautschi alle spiegazioni del consigliere nazionale Thierry Burkart in merito agli aspetti politici del futuro dei trasporti.

Eravamo tutti impazienti di sentire la relazione del sig. Küchler sul tema ATO. Ha illustrato i fatti in maniera sobria e, in con-

clusione, ha giustamente menzionato che l'industria svizzera rischia di restare esclusa se non partecipa attivamente a questo sviluppo. Il fatto che, in qualità di ingegnere civile, il relatore veda la cosa più sul piano della statica che non dal punto di vista del macchinista, è perfettamente comprensibile. A maggior ragione, l'input di tutti voi che siete in prima linea è fondamentale e, pertanto, auspico vivamente che le vostre richieste vengano prese sul serio e che, a pieno titolo, possiate svolgere un ruolo attivo nella fase di sviluppo. Il fatto di pensare che, grazie all'ATO, un giorno magari si potrà impiegare del personale meno qualificato e più a buon mercato, potrebbe finire per rivelarsi un grosso errore. In base alla mia esperienza nell'aviazione, più si installavano apparecchi elettronici e computer a bordo delle cabine di pilotaggio e più il lavoro diventava complesso e impegnativo. Dal mio punto

di vista, anche l'affermazione secondo cui molti macchinisti non resistono più fino al momento del pensionamento, non ha tanto a che fare con lo spirito del tempo, quanto piuttosto con i discutibili metodi di gestione nel tentativo di spremere il limone finché diventa succo d'arancia ciò che, come tutti sanno, finora non si è riusciti a fare e non sarà possibile anche in futuro. Hubi, il tuo intervento finale è stato un vero e proprio toccasana: sei stato capace di riportare questa diffusa euforia visionaria ad una dimensione reale. La tua descrizione della moltitudine di dati da inserire nel computer prima di cominciare una corsa, ha chiarito molto bene il concetto; qui le potenziali fonti di errore sono infinite, soprattutto se si tiene conto dell'attività frenetica e stressante che voi macchinisti dovete sapere gestire giorno dopo giorno. Al VSLF e ai suoi vecchi e nuovi membri

di comitato auguro di cuore tanto successo, nella speranza di poter sempre contare sul vostro supporto; sul mio ci potete contare. In un ambiente di lavoro come quello attuale, compromesso dagli effetti della gestione, dei risparmi, del business e dei bonus, una forte associazione di categoria come quella del VSLF è assolutamente indispensabile per far arrivare i treni a destinazione in modo sicuro e puntuale. E, fintanto che il lavoro in cabina verrà svolto da macchinisti del vostro calibro (indipendentemente dal fatto che siano o non siano organizzati nel VSLF), come passeggero non posso che sentirmi tranquillo. In qualità di socio sostenitore della vecchia guardia, desidero ringraziarvi tutti per il grande impegno che dimostrate, faccio a tutti un grosso in bocca al lupo e vi auguro una buona continuazione. ➤

Apprezzamenti

Comitato VSLF



In questa sede desidero esprimere i più sentiti ringraziamenti ai nostri traduttori del VSLF. Oltre al LocoFolio, da tradurre ci sono anche le newsletter, gli opuscoli per l'assemblea generale e molto altro. Da una parte, c'è l'arte della traduzione e dall'altra, le tante espressioni ferroviarie e le diverse abbreviazioni.

Gianmarco Induni, macchinista di Losanna, traduce i testi per il LocoFolio da 17 anni e le nostre newsletter da più tempo ancora.

Anita Rutz traduce invece dal Ticino per il VSLF da oltre 30 anni.



Foto: © Andreas Leemann

IN MEMORIAM



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

Herbert Bachmann

Sektion BLS
*1922
† 10. 2. 2016

Heinz Hasler

Sektion Luzern-Gotthard
*1929
† 14. 3. 2016

Kurt Portmann

Sektion Basel
*1935
† 17. 8. 2016

Hans Kunz

Sektion Ostschweiz
*1934
† 18. 11. 2016

Rolf Eisenmann

Sezione Ticino
*1941
† 5. 12. 2016

Paul Sägesser

Sektion Luzern-Gotthard
*1934
† 26. 1. 2017

Gli dedichiamo qualche attimo di raccoglimento.

Il comitato centrale del VSLF e tutti i colleghi.