

Hurrà, ci digitalizziamo!

Non ne posso proprio più! Digitalizzazione qui, digitalizzazione là, digitalizzazione ovunque... Al momento, l'impressione è che tutto il mondo giri intorno a questo tritotutto analogico-digitale. Del resto, è già da un bel po' di tempo che siamo già completamente digitalizzati. I testi, le foto, i video e la comunicazione verbale vengono generati e trasmessi digitalmente. L'auto, l'e-bike, l'ascensore e, per l'appunto, anche il treno su cui siamo seduti: tutti funzionano grazie alla tecnologia digitale.

Ma, tutto sommato, la "digitalizzazione" è ancora ben lungi dal funzionare come ci si potrebbe aspettare. Qualche tempo fa sono andato al parco acquatico Bernaqua con i miei figli e con mio padre. I biglietti d'ingresso sono pazzeschi, ma online si possono trovare varie agevolazioni, per es. con RailAway. Dopo il noiosissimo rituale di registrazione, finalmente sul mio handy sono apparsi alcuni codici a barre che, tutto orgoglioso, ho mostrato alla cassa. Sbagliato! I codici a barre devono essere stampati! Allora ho spedito una mail al computer della cassa e così la cassiera me l'ha stampato. Finché siamo riusciti ad entrare, dietro di noi si era intanto formata una lunga coda.

Simili inutili processi li possiamo trovare anche in ferrovia. Quasi tutta la comunicazione ora avviene a livello digitale ma,

funziona davvero? Il disastro del LISA, una ricetrasmittente che nel frattempo non è nemmeno più così attuale, lo conosciamo ormai tutti.

Quello che invece si è rivelato un vero e proprio fallimento è il passaggio allo strumento di pianificazione "SOPRE". Il sistema aveva infatti sviluppato una vita propria alquanto creativa, ciò che di tanto in tanto fa ancora oggi. Parte dei servizi improvvisamente sparisce dal conteggio, vi sono sovrapposizioni nei servizi o nelle pause, oppure le pause sono più corte di quanto prescritto per legge... Come mai è così? Errore dell'utente? O un errore del software? Non si è d'accordo su questo punto. Si è unicamente d'accordo sul fatto che tutto è molto complesso. Con Sopre, tutto è stato interconnesso. Questo tool, per esempio, ha accesso alla tabella di

marcia in tempo reale e aggiorna autonomamente i dati relativi ai servizi. Quando tutto interagisce con tutto e si influenza reciprocamente, diventa assai difficile prevederne il risultato. Abbiamo ancora un controllo sulla tecnologia? O è la tecnologia ad avere un controllo su di noi? Questi sono gli interrogativi che abbiamo sollevato durante l'intervista ai responsabili del progetto SOPRE.

I film di science fiction al cinema solitamente ottengono degli incassi molto più alti rispetto ad un documentario. È più o meno così che al momento vedo il settore ferroviario. La "mobilità del futuro", fatta di droni per il trasporto di persone, auto e treni completamente automatizzati e una totale interconnessione fino all'ultima cellula cerebrale, per le alte sfere manageriali evidentemente fa cassetta.

Come si debbano interpretare queste chiere digitali, abbiamo cercato di scoprirlo nell'intervista sul programma SmartRail 4.0, come pure nella relazione sul (presunto) treno automatizzato.

Capita ogni tanto anche a te di sentirti lasciato solo ad affrontare le difficoltà di tutti i giorni? Non sei l'unico! Su questa edizione potrai trovare un paio di esempi, tipo le informazioni mancanti sui cantieri, gli assurdi segnali di rallentamento o i binari cosparsi di grasso lubrificante per un'entrata «scorrevole» nella stazione di Lucerna.

Che si tratti di documentari o di science fiction, vi auguro buon divertimento e di ricavare qualche spunto illuminante!

Markus Leutwyler

WELLNESS HIT AM THUNERSEE

Spannen Sie aus und erleben Sie bei uns einige sorgenfreie und unvergessliche Tage.



Neu! Neu! Neu!

Erweiterte Wellnessanlage

(Salzstein-Kräutersauna, Aroma-Dampfbad & Regendusche)

- 1 Übernachtung Weekend CHF 180.–** pro Person (Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 1 Übernachtung für nur CHF 170.–** pro Person (So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 2 Übernachtungen für nur CHF 320.–** pro Person
- 3 Übernachtungen für nur CHF 450.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 480.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer
- 7 Übernachtungen für nur CHF 899.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 999.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

Im Angebot inklusive ist

- Welcome-Cüpli bei der Anreise
- Übernachtung im Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haarfön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV
- reichhaltiges **Frühstücksbuffet** (bis 10.30 Uhr)
- **4-Gang-Nachtessen** mit Menüwahl
- freier Eintritt in unsere **Wellness-Oase** mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, Finnische Sauna, Bio-Sauna, Aroma-Dampfbad-Grotte, Erlebnis-Dusche, Aussen-Sauna, Hamambad, gediegene Ruheoase und Fitnessraum

Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.–

Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

«Panoramacard»

inkl. GRATIS Regio-Bus bis Interlaken & weiteren attraktiven Vergünstigungen (Berge, See usw.).



Angebot gültig für Aufenthalte bis 24. Dez. 2018
(Exklusiv allgemeine Feiertage!)



SOLBADHOTEL
SIGRISWIL

Sigriswilstrasse 117
CH-3655 Sigriswil
Tel +41 33 252 25 25
Fax +41 33 252 25 00
info@solbadhotel.ch
www.solbadhotel.ch

La voce del presidente

Hubert Giger, presidente VSLF

Care colleghe e care colleghi

Al momento c'è tanta carne al fuoco per le ferrovie svizzere. Le decisioni che riguardano FFS Cargo stanno per essere attuate, anche se tutto è alquanto vago e i contorni sono ancora poco chiari. La stessa cosa vale anche per l'assegnazione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza. Due questioni che possono avere delle dirette ripercussioni sul personale di locomotiva. Stiamo pertanto seguendo da vicino queste tematiche in modo da riuscire a trovare delle soluzioni socialmente accettabili.

Parallelamente alle attuali trattative CCL, presso diverse ferrovie sono in corso anche dei colloqui per discutere in merito alle varie questioni relative al CCL.

Anche gli imminenti adeguamenti dell'Ordinanza sulla durata del lavoro «LDL» ci inducono a rivedere il tutto e a rivalutare tutto l'insieme delle regolamentazioni. Non siamo d'accordo sul fatto che le maggiorazioni di tempo che non vengono più prescritte, semplicemente non vengano più garantite in futuro. Sono sempre state garantite e sono parte integrante del pacchetto delle regolamentazioni. La soppressione unilaterale delle stesse creerebbe un vuoto che poi si tratterebbe di colmare di nuovo. Questo è un fattore indispensabile per l'attrattività della nostra professione.

Per legge, in generale è possibile lavorare di sabato senza un'autorizzazione. Il fatto che anche il personale ferroviario sarebbe ben contento di fare dei passi in avanti verso la settimana lavorativa di 5 giorni, vale a dire che non verrebbero più accordati i 115 giorni garantiti, rientra nello stesso tema. Solo perché il legislatore ritiene la cosa possibile, non significa che noi la si debba accettare. E se così fosse, allora deve valere per tutta l'impresa, affinché le stesse condizioni «attrattive» vengano offerte a tutti i collaboratori.

Il nostro compito è chiaro e, in qualità di partner sociale, siamo disposti a negoziare. Questo è un impegno che abbiamo preso e che rientra nei nostri compiti e nelle nostre competenze. Stiamo cercando delle soluzioni valide insieme ai nostri partner della comunità di negoziazione e alle ferrovie, delle soluzioni che tengano conto

delle nostre legittime richieste e che permettano di migliorare le nostre condizioni d'impiego. Abbiamo già dimostrato altre volte quello che sappiamo fare.

Ripenso con vero piacere alla nostra recente assemblea generale presso la Volkshaus di Basilea. L'aver potuto festeggiare il successo del progetto per il riconoscimento federale della professione di macchinista come seconda formazione non è affatto evidente. Ci sono voluti tanti anni di lavoro e tanta perseveranza, ma senza il supporto delle ferrovie sicuramente questo non sarebbe stato possibile.

In occasione dell'AG, il nostro collega macchinista e capoprogetto di lunga data Felix Traber e il nostro principale sostenitore e

uomo d'attacco Markus Jordi, responsabile HR FFS SA, hanno illustrato la conclusione del progetto e i prossimi passi da compiere. All'inizio del prossimo anno avremo pertanto i primi macchinisti con un diploma professionale federale, un'importante pietra miliare per tutti i macchinisti svizzeri. Siamo ben attrezzati per affrontare il futuro.

A tutti voi, grazie per la vostra fiducia nel VSLF e una buona continuazione.

Il vostro presidente
Hubert Giger



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

È un vero piacere poterci ritrovare oggi così numerosi qui a Basilea, in questa città dove il più lungo fiume della Svizzera lascia il nostro territorio. Il bacino del Reno spazia dall'Allgäu bavarese, attraversa il Vorarlberg e tutto il canton Berna fino a La Rousset nei pressi di Vallorbe, ciò che corrisponde all'incirca al 68% della superficie del nostro Paese.

Per quanto concerne la nostra 60a assemblea generale, già qualche mese fa avevo assicurato che nel mio discorso non avrei mosso solo dei rimproveri. Potete star certi che qui facciamo sempre tutto il possibile per vedere anche le cose positive e per affrontare gli aspetti negativi in maniera costruttiva e fiduciosa, anche se non sempre è facile.

Alla vigilia di questa assemblea generale, erano stati espressi dei dubbi circa la scelta dei relatori alla luce dell'imminente assegnazione delle concessioni per il traffico a lunga distanza. Personalmente credo fosse giusta, soprattutto se osserviamo la cooperazione che ne è scaturita tra la SOB e le FFS e di cui Toni Häne ci parlerà con informazioni di prima mano.

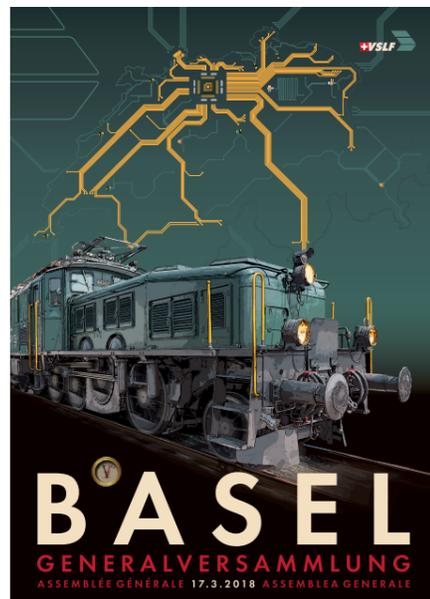
E con questo passiamo ad affrontare alcuni temi di grande attualità. Consentitemi di fare una retrospettiva dell'anno ferroviario 2017.

Retrospettiva Rastatt

Presso alcune stazioni svizzere, lo scorso anno si sono verificati dei deragliamenti di treni passeggeri italiani, tedeschi e bernesi. Fortunatamente questi incidenti non hanno causato feriti gravi o decessi e, noi tutti sappiamo, che è solo questo che conta. Sotto questo punto di vista, l'interruzione della linea del Rheintal presso Rastatt, in Germania, della scorsa estate non era nulla di realmente serio. A livello interno, questo ha però scatenato non poche discussioni, oltre ad un malcelato piacere per le disgrazie altrui. Durante tutti i mesi in cui i treni hanno dovuto essere deviati sono emersi dei problemi sul piano dei profili, dei sistemi di protezione dei treni, della penuria di locomotive e dei sistemi di alimentazione differenti.

Come ormai consuetudine, uno dei problemi maggiori è stata la mancanza di macchinisti. Infatti, oltre all'assenza di conoscenze di tratte e veicoli, per la maggior parte del personale viaggiante è praticamente impossibile attraversare i confini europei.

Nel settore si sono rapidamente diffuse le voci secondo cui per circolare in Francia bisogna avere una buona padronanza del francese. Questo è corretto, ma non è



il problema reale. È evidente che il know-how necessario per guidare un treno, per non parlare poi all'estero, lascia alquanto a desiderare.

A più riprese si è ribadito che, in futuro, si dovrà prevedere un maggiore impiego interoperabile dei macchinisti. Nell'ambito del risanamento di Rastatt, un mese fa sono perfino venuti in Svizzera dei rappresentanti dell'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea (ERA) per valutare il livello di comunicazione linguistica tra macchinisti e infrastruttura. L'obiettivo è la semplificazione del traffico transfrontaliero. Possiamo star certi che una volta che siamo in grado di leggere e di capire le prescrizioni straniere sulla circolazione in un'altra lingua, la comunicazione con il capomovimento è davvero l'ultimo dei nostri problemi.

Da una parte, il campo d'azione dei macchinisti viene ridotto di continuo e, dall'altra parte, le infrastrutture vengono costantemente diversificate e eterogeneizzate,

oltre al fatto che anche l'ETCS pone dei nuovi limiti sia a livello nazionale che internazionale. Questo effetto viene ulteriormente accentuato dalla creazione di nuove filiali e dalla ripartizione delle prestazioni nel traffico a lunga percorrenza.

La perdita dell'interoperabilità nel traffico nazionale e europeo non è venuta da chissà dove, bensì è stata portata avanti negli anni, accettandone le conseguenze e gli svantaggi. Ben difficilmente si potrà cambiare questo stato di cose con qualche corso di lingua. Il caso di Rastatt ha confermato in modo eclatante fino a che punto le ferrovie e i gestori dell'infrastruttura abbiano isolato le reti e quanta flessibilità sia andata persa.

Concessioni per il traffico a lunga distanza

Ed eccoci arrivati alla questione delle concessioni per il traffico a lunga distanza, un argomento su cui si è già lungamente dibattuto. Io ho tre sorelle e so bene cosa vuol dire se uno si mette a parlare male dell'altro. Eppure siamo comunque una famiglia.

Onestamente, non riesco a liberarmi dal sospetto che qui non sia tanto una questione di ITF, quanto piuttosto di risentimento personale. Da parte di tutti i diretti interessati. Tanto più che il proprietario delle ferrovie è il settore pubblico. Come per Jim Bottone nella città di Coloropoli, anche da noi ognuno vuole fare un po' la parte di Re Alfonso un Quarto alle Dodici e vuole possedere una propria ferrovia sull'isola. Saranno i nostri clienti a vincere? Ammesso che sia così, a quale prezzo?

Solo dopo che si saranno chiariti alcuni dettagli (Café, WLAN e adesivi esterni del treno) ecco che, dulcis in fundo, si comincerà a pensare alla pianificazione dei macchinisti per i diversi treni. Chi è del mestiere sa benissimo che il personale di locomotiva non può essere pianificato in maniera produttiva unicamente con il traffico a lunga percorrenza. Se i macchinisti non vengono impiegati in modo interoperabile sia sui treni a lunga distanza che sui treni regionali, la nostra produttività sarà destinata a diminuire drasticamente nel tempo.

Qui stiamo parlando di puri e semplici principi di pianificazione e non di rivendicazioni sindacali. Sembra che questa consapevolezza si stia lentamente facendo strada nella testa dei diretti responsabili, che ben presto saranno chiamati a rispondere di queste perdite di produzione.

Partendo da questi presupposti, abbiamo fatto pervenire un dossier dettagliato alla SOB, alla BLS e alle FFS, dopodiché si sono tenuti i primi colloqui con le FFS, mentre quelli con la BLS sono in programma.

Anche la cooperazione concordata tra SOB e FFS nell'ambito del traffico a lunga percorrenza concerne direttamente noi macchinisti. Ci dovremo pertanto attendere dei cambiamenti significativi, sia per quanto riguarda il datore di lavoro che il posto di lavoro, ciò che ovviamente non può farci piacere.

Noi macchinisti vogliamo poter lavorare in modo produttivo e vogliamo contribuire al successo delle imprese ferroviarie. Questo è nel nostro DNA. Non siamo però disposti a compensare una logica di pianificazione inesistente e una mentalità ristretta delle ITF con una maggiore flessibilità e un peggioramento delle condizioni di lavoro!

Noi abbiamo le capacità necessarie e la volontà di impegnarci per conseguire un'interoperabilità efficace e a costi ragionevoli, ma la stessa cosa ce l'aspettiamo anche da parte delle ITF.

È però anche possibile che le cose vadano in modo completamente differente. Lo scandalo di AutoPostale solleva infatti degli interrogativi completamente nuovi sull'organizzazione dei trasporti pubblici, per cui saremo sempre più al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica. Motivo in più, nonostante tutti gli interessi in gioco, per non dimenticare il nostro mandato di prestazioni, ossia quello di fornire i migliori trasporti pubblici, al miglior prezzo possibile, a livello svizzero.

Cargo

È recente la notizia secondo cui FFS Cargo intende tagliare 800 posti di lavoro e la verifica di 170 punti di servizio. Analogamente al traffico regionale, pare che anche

nel trasporto a carri isolati non ci siano più tanti margini di manovra. È la politica federale e cantonale che decide quali trasporti e in che misura debbano essere sovvenzionati.

Sappiamo che in Svizzera i trasporti pubblici vengono sovvenzionati con un importo di circa 8 miliardi di franchi, di cui 4 miliardi circa vanno alla ferrovia. Anche i gestori dei binari di raccordo e del traffico merci transalpino possono contare su un supporto finanziario. A partire dal 2019, le sovvenzioni per FFS Cargo vengono azzerate.

Il risultato di esercizio di FFS Cargo, che nel 2012 era di -51 milioni di franchi, lo scorso anno è salito a +1 milione di franchi. Con molti alti e bassi. Attualmente ci si attende un risultato di -30 milioni di franchi, anche dovuto al fatto che decadono gli effetti di un tantum.

Quello che era stato reclamizzato come un concetto di alta modernizzazione, ossia il „Traffico a carri completi 2017“, evidentemente ha disatteso le aspettative. Questo lo si deve anche all'ingenuità del mondo politico e a dei concetti di stazione sbagliati. Vedasi il caso di „Dottikon-Dintikon“. Il fabbisogno supplementare dovuto alla stabilizzazione del TCC ha prodotto un sensibile aumento dei costi di produzione delle prestazioni di trasporto.

Il risultato sono dei collaboratori delusi, non una ma ben tre volte: delusi per il fallimento del progetto „Traffico a carri completi 2017“, delusi per l'ennesimo disavanzo e delusi per gli importanti tagli al personale che sono stati preannunciati. E, come se non bastasse, incombe anche la minaccia di un massiccio peggioramento del CCL.

Per me personalmente si tratta di incassare anche un'altra delusione, probabilmente la più grande, e cioè il fatto che tutte le misure annunciate non hanno tanto a che

fare con il disavanzo di FFS Cargo, quanto piuttosto con il previsto cambio al vertice del Consiglio di amministrazione di FFS Cargo. Evidentemente, qui non è più una semplice questione di ferrovia. Come per Re Alfonso sull'isola di Coloropoli.

FFS Cargo prevede di introdurre il nuovo programma di pianificazione CAROS nel mese di novembre, programma che presumibilmente verrà a costare tanto quanto l'atteso disavanzo di 30 milioni di franchi. Mai però tanto quanto Sopre. Vedete, il potere del pensiero positivo...

Quello che vogliamo è che tutto venga sospeso fin quando non si sarà presa una decisione circa il nuovo Consiglio di amministrazione. Sono necessarie delle strategie a lungo termine – soprattutto nell'ambito della ferrovia e soprattutto nell'ambito del traffico merci.

Siamo tutti d'accordo sul fatto che il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia non è solo ecologico, ma anche sensato sotto il profilo politico-economico. È un aspetto che molti paesi stranieri ci invidiano e anche il popolo svizzero ha più volte ribadito di voler procedere in questa direzione. Con questo mandato si potrebbero anche richiedere delle ulteriori competenze.

Se FFS Cargo venisse sostenuta con la stessa fiducia nel futuro che viene riposta nella digitalizzazione, sull'isola di Coloropoli probabilmente ci sarebbero solo stazioni di manovra.

SmartRail

A proposito di digitalizzazione: è tornata la calma per quanto riguarda il progetto SmartRail 4.0. Con lo strumento di pianificazione Sopre, ormai conosciuto a livello nazionale, per i prossimi anni siamo già sufficientemente digitalizzati. Per „siamo“, intendo le imprese, gli addetti alle distribuzioni e gli utenti. Anche la rice-trasmittente LISA non funziona ancora correttamente, ma senza dubbio vi ricorderete dell'AG dello scorso anno. Presso FFS Cargo, di tanto in tanto l'uso della rice-trasmittente era addirittura stato vietato per motivi di sicurezza.

Sotto il termine „digitalizzazione“, a quanto pare si può vendere di tutto. Anche quando il carico di lavoro è doppio, la qualità viene dimezzata e i costi finiscono per sfuggire a qualsiasi controllo. Digitalizzazione è la parola magica, che esula da ogni forma di buon senso e semplicemente ignora le questioni di fondo per generare un reale valore aggiunto.

Dopo gli annunci altisonanti degli scorsi anni sul previsto Grade of Automation GoA 3 (esercizio automatico con personale), se non addirittura il GoA 4 (esercizio completamente automatico senza personale), fortunatamente si è di nuovo



tornati con i piedi per terra. Attualmente, infatti, si sta cercando di introdurre il GoA 2 (esercizio semiautomatico con macchinista).

Il momento culminante è stata la corsa di prova di un cosiddetto „treno automatico“ nello scorso dicembre. Il treno è riuscito a frenare e ad accelerare autonomamente per qualche metro su una nuova tratta. Con il macchinista e senza fermate sul marciapiedi. In futuro dovrebbe garantire una capacità delle tratte superiore del 30%. Da parte di FFS Infrastruttura ci è stato confermato che l'ETCS Level 2 tra Losanna e Villeneuve ha annientato la capacità dei treni nella misura del 10%. Comunque sia, l'industria è molto contenta e nessuno si assume delle responsabilità.

Per certi versi possiamo perfino capire questa ambivalenza delle ferrovie. Da una parte, per una questione di complicità politica, sono tenute a migliorare le sorti del bilancio PR dei consiglieri federali del loro stesso partito reclamizzando i treni senza macchinisti e, dall'altra parte, ci si aspetta da loro che facciano capire ai potenziali aspiranti macchinisti, quelli che sono in grado di leggere il giornale, di quanto siano urgentemente necessari.

Solo per i progetti, tutti questi giochini nel frattempo ammontano a varie decine di milioni di franchi.

Non può non sorprendere l'acriticità con tutti stanno al gioco. Qualsiasi obiezione venga sollevata viene vista come negativa e viene scartata. Questa visione di quelle che sono delle obiezioni giustificate e delle riflessioni critiche si traduce in una perdita di opportunità che, in un secondo tempo, necessitano di correzioni che richiedono un grande dispendio di tempo e di denaro. Vedi Sopre.

Finché è finalizzata unicamente alla creazione di posti di lavoro per i tanti orticelli di Coloropoli, da sola la digitalizzazione non può risolvere tutti i problemi. La digitalizzazione e l'automatizzazione hanno

senso solo se prima si è riflettuto sul fatto se... hanno realmente un senso.

Non vogliamo che si pensi che siamo contrari ad una digitalizzazione o ad un'automatizzazione che hanno un senso e uno scopo. Noi non vogliamo arrenderci ed è per questo che siamo estremamente critici, nell'interesse dei nostri datori di lavoro.

CCL

Anche le attuali trattative per il CCL delle FFS si stanno svolgendo in un clima di tensione.

Il nostro obiettivo non è solo di mantenere l'attuale livello delle condizioni di impiego, bensì di migliorarle. Il sovraccarico di lavoro si traduce in una sempre maggiore cagionevolezza. Anche solo con gli attuali aumenti della produttività, e pertanto con un numero sempre maggiore di prestazioni, già da un bel po' ci siamo finanziati da soli questi miglioramenti.

Un punto centrale di questi negoziati riguarda il potenziale di avanzamento dei nostri colleghi più giovani. A seguito del mancato carovita di questi ultimi anni i sistemi salariali non sono più stati ritoccati, per cui l'avanzamento dei colleghi con minore anzianità di servizio si è bloccato e, questo, ormai già da diversi anni.

Abbiamo urgentemente bisogno di tanti nuovi colleghi. Senza dei nuovi, validi macchinisti una ferrovia di qualità non può funzionare. E la gente in gamba costa. Punto e basta.

Il fatto che alle FFS siano ora i superiori a decidere chi dovrà avere un avanzamento salariale, è una situazione che avevamo già vissuto anni fa e che si era rivelata un vero e proprio disastro. È con vero piacere che apriremo i nostri archivi ai nuovi interlocutori seduti al tavolo negoziale.

A livello settoriale

Per quanto riguarda la Svizzera orientale, abbiamo approfondito la questione dell'interpretazione dei salari di partenza e del-

la progressione salariale anche per SOB e Thurbo. Spesso e volentieri il tutto si riduce ad un tira e molla decisamente poco costruttivo, non solo con i datori di lavoro ma anche con gli altri interlocutori che prendono parte ai negoziati. Quello che mi manca in questo partenariato sociale intorno al Sântis è un po' di vento fresco dell'est. Speriamo in tempi un po' più frizzanti.

Anche in casa TILO ci sono delle continue discussioni in materia di salari e di formazione del personale, delle problematiche che si sono ulteriormente complicate con

Abbiamo urgentemente bisogno di tanti nuovi colleghi.

i trasporti estesi all'Italia. Da parte di RegionAlps le notizie sono poche, ciò che potrebbe essere un buon segnale.

Molti punti del CCL delle FFS rappresentano la base per le condizioni di impiego nel settore dei trasporti pubblici. Tutto sommato è giusto che sia così, anche se in questo modo le FFS possono beneficiare di un effetto scala. Per quanto riguarda i salari dei macchinisti, è invece risaputo che in cima alla lista c'è la BLS.

Ed è ancora una volta la BLS che, di sua propria iniziativa e a prescindere dal CCL, ha deciso di prolungare il congedo maternità e paternità. Un tribunale arbitrale ha deciso che questa nuova regolamentazione deve essere inserita anche nel CCL. Il tribunale federale ha inoltre obbligato la BLS ad integrare nella rendita transitoria degli ex macchinisti FFS, che nel 2003 erano passati alla BLS, tutti gli anni di servizio di cui avevano diritto. Suppongo che il totale delle spese giudiziarie si situerà ben al di sopra dell'ammontare del risarcimento effettivo.

Se, quando si cambia datore di lavoro, gli impegni non vengono rispettati, si profilano nubi nere all'orizzonte in vista dell'assegnazione delle concessioni per il traffico

a lunga distanza. Ringraziamo l'assicurazione di protezione giuridica professionale CAP per l'assistenza che ci offre da tanti anni. Con esemplare rapidità ed efficacia, si sono potuti trovare degli elementi utili per il proseguo dei lavori con la BLS a Thun.

Lingue

Una questione che non ha mancato di sollevare un grande polverone in Svizzera è l'introduzione dei nuovi requisiti linguistici in ambito ferroviario. Ancora una volta, il tutto è stato fatto senza badare a spese, ma ben presto la situazione è diventata a dir poco esplosiva. Questi sofisticati sistemi linguistici digitali al massimo vanno bene per imparare dei termini ferroviari che ancora non si possono trovare nei regolamenti, per cui l'esperimento per il momento è stato sospeso.

È pazzesco con quanta incompetenza e mancanza di coordinazione sia stato lan-

Manca inoltre sempre più la capacità di risolvere i problemi.

ciato questo programma didattico.

E se, a coronamento del tutto, l'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea (ERA) dovesse poi decidere di prendere il nostro sistema linguistico come modello per tutta l'Europa, di sicuro i nostri colleghi dell'ALE e della GDL ben presto non ci guarderanno più allo stesso modo.

Strutture aziendali

È già da diverso tempo che in seno alle diverse ferrovie e nel settore dei trasporti pubblici si stanno delineando certe tendenze.

Da un lato, si denota la mancanza di un vero e proprio know-how ferroviario. Con tutta questa mobilità interconnessa e tutti questi nuovi settori di attività, la ferrovia,

il vero core business, si sta lentamente trasformando in un fattore scomodo e costoso. Ed è grazie all'automatizzazione che si spera di liberare questo settore dal personale e dai costi.

Manca inoltre sempre più la capacità di risolvere i problemi. A causa di tutti questi vincoli autoimposti, si vedono le soluzioni solo grazie a dei ribaltamenti dell'ultimo minuto. È pertanto più che logico che presto usciranno degli altri scheletri dall'armadio, diventando così un terreno fertile per la creazione di nuovi gruppi di progetto. E così, invece di prendere delle decisioni, si va avanti a produrre sempre nuovi processi continui di miglioramento (PCM). Da parte nostra, noi continuiamo a gestirci da soli e, questo, solo con degli sforzi incredibili.

Questo non può non riportarci alla mente il programma Sopre dove, dopo ogni correzione, poi spuntano fuori altri due problemi da qualche altra parte. La decisione di appoggiarsi al programma Sopre appare logica, dal momento che così non bisogna cercare dei responsabili e i posti di lavoro vengono salvaguardati o addirittura potenziati. In caso di problemi di qualsiasi tipo, in futuro il colpevole sarà Sopre. Bella mossa! Tra l'altro, per 100 milioni di franchi si può avere una linea tranviaria che va da Berna a Ostermundigen.

I toni si stanno facendo sempre più militareschi. Le frasi tipiche ormai sono: „Abbiamo fatto degli accertamenti legali“, „Il datore di lavoro può decidere in questo senso“, „La nostra interpretazione è questa“, „Viene concesso solo su richiesta“, ecc. Il tutto senza tener conto di quanto definito nel CCL.

Il partenariato sociale, e nel frattempo lo sanno tutti, è un rapporto che perdura nel tempo. Ci si incontra con una certa regolarità e spesso si tratta di impegnarsi a fondo per rimettere insieme i cocci. Sotto questo punto di vista, un avvocato divorzista ha la vita più facile. Con questi metodi drasti-

ci si possono conseguire, o propinare, dei successi a breve termine ma, attenzione, perché alla prossima occasione anche noi sapremo come muoverci.

È inoltre interessante notare come questo continuo carosello dei posti di lavoro sia sempre più frenetico nel nostro settore. Sì, siamo perfettamente consapevoli che questo carosello mantiene in forma la gente e assicura un impiego ottimale delle loro capacità. Così facendo, però, ogni volta si perde una buona parte del know-how, ossia

Ogni volta si perde una buona parte del know-how.

le conoscenze specialistiche, o è addirittura impossibile acquisirlo. Per non parlare poi delle competenze, quelle ce le possiamo tranquillamente dimenticare. Non ho mai impiegato così tanto tempo ad aggiornare i miei contatti come l'anno scorso. Per certe funzioni, a volte si arriva addirittura a pensare che cambiare posto di lavoro sia quasi una sorta di ammissione di colpa.

Tutte queste tendenze nuocciono alle imprese, in maniera duratura e a lungo termine. Resta da vedere fino a quando i nostri datori di lavoro staranno a guardare. Questi sviluppi sono fonte di grande preoccupazione per noi che lavoriamo in prima linea.

VSLF

Chi mi dà meno preoccupazioni è il VSLF. A livello interno, il 2017 non è stato un anno particolarmente movimentato per il nostro sindacato. Il numero dei nostri membri è in costante aumento e, una cosa che mi fa particolarmente piacere, soprattutto nella Svizzera romanda. Questo pomeriggio abbiamo tra di noi anche un giovane e brillante collega romando che si candida per entrare a far parte del nostro comitato. I nostri corsi di formazione continuano ad essere molto apprezzati.



Desidero inoltre sottolineare che lo scorso anno i nuovi membri si sono integrati perfettamente all'interno del comitato.

Dal momento che vogliamo restare al passo con i tempi, abbiamo provveduto ad aggiornare il nostro sito web. Abbiamo fatto tutto nell'arco di un anno, con un dispendio di tempo e di denaro accettabile. E funziona anche! Ora il sito è perfettamente consultabile anche dal portatile, si presenta molto bene e soddisfa pienamente tutti i requisiti richiesti. La nostra homepage è stata attivata oggi e verrà presentata nel corso del pomeriggio. Un sincero ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito alla sua realizzazione.

Un momento a dir poco storico dello scorso anno è stato indubbiamente la fondazione dell'Associazione per la formazione professionale superiore delle macchiniste e dei macchinisti (AFSM), che rappresenta il coronamento del progetto per il riconoscimento federale della professione di macchinista e dà il via all'attività operativa del nuovo comitato e della commissione d'esame nominata a suo tempo.

Questo è un passo molto importante per la nostra professione e per il nostro futuro. Ed è anche la risposta giusta in vista dei cambiamenti in atto in ambito ferroviario e nella nostra professione.

Desidero esprimere un ringraziamento personale a Markus Jordi, responsabile di HR FFS. Dopo la mia prima visita del 22 dicembre 2011 presso l'allora Ufficio Federale della Formazione professionale e della Tecnologia UFFT, gli avevo telefonato e lui mi aveva assicurato che ci saremmo battuti insieme per ottenere il riconoscimento della professione di macchinista. Ci ha dato man forte fino alla fine e ora, dopo sette anni, possiamo dire di avercela fatta, nonostante tutte le resistenze e le opposizioni da parte del settore dei trasporti pubblici e degli uffici federali. E le resistenze non sono di certo mancate!

Il fatto di condividere un obiettivo comune e di essere sempre stati convinti che avremmo potuto creare e costruire qualcosa di importante per il futuro del personale, ma anche delle imprese, è una sensazione molto bella che dà un'immensa soddisfazione.

A seguire, vi illustreremo tutti i dettagli relativi al riconoscimento della professione di macchinista.

Per concludere, non mi resta che ringraziarvi tutti per la vostra attenzione e per il vostro interesse.

Probabilmente questa sarà una primavera ricca di eventi per le ferrovie.

Auguro a tutte le mie colleghe e a tutti i miei colleghi una buona continuazione e un buon rientro a casa a tutti i nostri ospiti.

Tante grazie. ➤

Sopre: un programma senza futuro

Per un miglioramento concreto ed efficace di Sopre bisognerebbe fare ancora degli investimenti importanti, ma il budget è già stato di gran lunga superato. *Matthieu Jotterand, macchinista FFS V di Ginevra, presidente della sezione VSLF di Ginevra*



Situazione iniziale

Nel giugno del 2017 il nuovo strumento di pianificazione Sopre* era sul punto di essere introdotto, dopo diversi rinvii dovuti a tutta una serie di problemi e dopo che i macchinisti ci lavoravano da quasi un anno, senza la benché minima soddisfazione. A livello operativo, un ultimo rinvio era stato deciso all'ultimo momento in quanto c'erano ancora troppi punti critici. La nuova data per la sua introduzione era fissata per il 1° novembre 2017. Nel frattempo erano stati eseguiti dei test (in agosto, per esempio, nella regione del Vallese) che avevano dato dei risultati catastrofici. Dal punto di vista della pianificazione, non c'erano assolutamente stati dei concreti segnali incoraggianti.

Nonostante un ritardo di quattro anni, le funzioni che presentavano delle lacune erano ancora tante e anche la traduzione non era ancora stata completata (come sempre del resto).

Conformemente alle previsioni di tutto il personale operativo, i primi mesi erano stati particolarmente caotici. Questo aveva avuto un forte impatto a livello gestionale (in particolar modo la soppressione di treni), ma aveva anche creato un'evidente insoddisfazione del personale che tutti i giorni doveva far capo a questi tesori di ingegnosità e doveva metterci un'energia enorme per tamponare le falle che si aprivano di continuo da una parte all'altra.

Il caos era tale che si era perfino valutato seriamente di tornare al programma precedente, il Piper, con già 17 anni alle spalle, ossia un'eternità da un punto di vista informatico. Dopo una fase di riflessione, la

direzione DT (e, probabilmente, ancora più in alto) aveva deciso che bisognava restare con il Sopre e che si doveva continuare a sviluppare questo programma per portarlo ad una qualità sufficiente. Questa decisione è stata presa nel febbraio del 2018.

Situazione attuale

Dall'inizio del 2017, il programma Sopre ha monopolizzato delle risorse supplementari importanti per la Pianificazione. Quasi un anno e mezzo più tardi, la situazione non è affatto cambiata e un ritorno a degli effettivi normali è fuori questione. È ormai illusorio immaginare che un giorno il programma Sopre possa consentire, come ci si riprometteva inizialmente, di ridurre gli effettivi di questo servizio.

Tenuto conto di queste risorse supplementari e del necessario sviluppo informatico, ben più importante, nel frattempo il progetto Sopre ha raggiunto un costo tale da non permettere più di spendere altro denaro e, nel contempo, di non poter più essere abbandonato. Questo programma sembra pertanto essere condannato alla mediocrità e a soddisfare gli obiettivi di pianificazione solo in minima parte, ben lungi dalla qualità richiesta.

Dal mese di novembre si è sicuramente visto qualche timido miglioramento. Si tratta di interventi correttivi d'emergenza per impedire la soppressione di decine e decine di treni. I problemi a livello di prestazione, che hanno a dir poco dell'incredibile, sono stati ridotti ma non risolti. Ancora oggi, infatti, il sistema presenta delle lacune che rappresentano un serio ostacolo allo svolgimento del nostro lavoro.

Per quanto riguarda il personale di locomotiva, Sopre ha causato la soppressione delle informazioni a disposizione del macchinista per lo svolgimento dei propri turni di lavoro (!) e ha avuto un impatto anche sul piano della sicurezza, interferendo (indirettamente) sulla circolazione dei treni. Anche questi problemi sono stati eliminati, ma è un dato di fatto che la qualità delle informazioni disponibili è di gran lunga inferiore a quella proposta nel corso degli anni.

Attualmente ci sono ancora un centinaio di punti da migliorare (in base alle ultime stime sono circa 800). Quando un punto viene percepito come problematico, ormai o figura già nell'elenco o vi viene aggiunto, e così il problema è risolto.

La classificazione delle priorità di questo elenco è stata oggetto di approfondite riflessioni e presenta dei criteri alquanto complessi. Esiste pertanto un sistema di punti basato sulla complessità del miglioramento richiesto, della sua influenza, del suo costo, ecc. Nessuno dice che non siano stati apportati dei miglioramenti, ma l'elenco è talmente lungo per cui è impossibile dare dei termini, dal momento che sembra che non si muova praticamente nulla.

I punti da migliorare

I punti ancora da migliorare sono un'infinità. Qui è necessaria una precisazione: non si tratta di punti «confort», ma di punti che, una volta che saranno stati sistemati tutti, permetteranno di portare Sopre ad un livello accettabile, abbastanza simile a quello del suo predecessore Piper. Qui di seguito un elenco dei punti più gravi che sono oggetto di interi paragrafi nel testo riportato qui sotto: - Dei turni di servizio spariscono regolarmente dall'interfaccia Sopreweb - Al momento del collegamento ad un apparecchio mobile o al tablet, l'utente si deve confrontare con un'interfaccia «mobile» assolutamente inadeguata - Certi «elementi» dei turni non permettono di sapere con precisione quale attività debba essere svolta - Le ore di lavoro pagato non sempre corrispondono ai dati riportati nel sistema di gestione delle ore SAP, soprattutto per quanto riguarda gli arrotondamenti - Il rilevamento del tempo di lavoro supplementare è puntualmente sbagliato - Il collegamento relativo alla rotazione del materiale rotabile genera un numero eccessivo di dati, soprattutto per quanto concerne i turni modificati - I turni di «36 ore» (che implicano un orario pagato differentemente) non sempre possono essere consultati e spesso sono sbagliati - La contabilizzazione di certi turni è spesso sbagliata (per es. turni di durata inferiore a sei ore) - La leggibilità dei conteggi del

tempo di lavoro e la loro accessibilità è molto peggiorata. Ciò che è ancora più grave è che anche la Pianificazione incontra delle enormi difficoltà con Sopre. Le cause principali sono i problemi a livello di prestazione e i bug del sistema. Avendo fatto uno stage in questo servizio al momento dell'introduzione del programma, ho avuto modo di entrare nel merito, ma mi è impossibile fare un elenco dettagliato di tutti i problemi attuali.

Anche senza un elenco dettagliato dei problemi esistenti, si può però osservare come questo influisca negativamente sui macchinisti e, non da ultimo, sulla sicurezza e sulla stabilità dell'esercizio.

Data la mole di lavoro supplementare e in considerazione delle incoerenze e dei malfunzionamenti di Sopre, i collaboratori della Pianificazione si trovano infatti nell'impossibilità, malgrado tutta la buona volontà, di fornire un prodotto finale valido e di qualità.

Considerata la natura irregolare dei servizi, sono tanti i regolamenti e le leggi che disciplinano l'orario di lavoro del personale operativo. Inutile dire che, nell'ambito della conduzione dei treni, questo riveste un'importanza capitale. Già a partire dal 2002 il Piper era in grado di segnalare quando una direttiva non veniva rispettata, ciò che talvolta è possibile previa decisione congiunta e a volte no. Per la stessa ragione, l'addetto alla pianificazione poteva vedere chiaramente quali turni erano stati modificati, quali erano i macchinisti interessati e quale sarebbe stato l'impatto sulla sequenza delle attività.

Con Sopre tutto questo non c'è più! Il concetto stesso del programma (dissociazione del materiale rotabile e dei turni di servizio, ma anche delle persone e dei turni di servizio) fa sì che il lavoro debba essere eseguito alla cieca, spesso con un impegno doppio o triplo.

Anche alcuni casi, che potremmo definire basilari, non sono assolutamente stati contemplati. Per esempio, prima di un periodo di congedo un collaboratore deve fare un turno al suo rientro. Piper avvisava sempre quando questo non era possibile, Sopre invece non è in grado di farlo e, questo, sin dall'inizio, moltiplicando così questi casi spiacevoli.

Si aggiunge anche il fatto che tutte le attività accessorie dei collaboratori della Pianificazione in pratica non vengono più eseguite, come per esempio avvertire in caso di modifica del turno oppure, cosa ancora più fastidiosa, chiedere delle decisioni congiunte. È anche sempre più arduo riuscire a raggiungere i collaboratori dei vari servizi, soprattutto in tempi brevi. I

termini, sebbene siano disciplinati in processi ben definiti, praticamente non vengono più rispettati, a scapito del personale. Nell'oceano di approssimazione in cui gli addetti della Pianificazione devono cercare in tutti i modi di stare a galla, gli errori sono inevitabili e alcuni di essi contravengono alla legge sulla durata del lavoro, collocando così le FFS in zona rossa.

Lavorare con Sopre si rivela estremamente problematico anche in occasione della pianificazione annuale. La legge sancisce che il personale debba essere consultato al momento dell'allestimento delle rotazioni annuali, ma gli strumenti messi a disposizione dei rappresentanti del personale non consentono un'adeguata consultazione. Il nuovo orario di dicembre 2017 è già stato allestito in base a queste condizioni insufficienti e non si prevedono dei cambiamenti.

Che futuro ci attende?

Tutti i problemi sopra riportati fanno parte «dell'elenco». Per il 2018 non si prevede alcun miglioramento e ci sono tutti i presupposti per ritenere che gran parte dei problemi persisteranno ancora per un bel po' di anni e accompagneranno Sopre fino al momento della sua sostituzione.

Così com'è concepito e per tutta una serie di motivi, attualmente il programma Sopre rappresenta un reale fattore di disturbo per tutti gli utenti, come pure un fattore di costo non indifferente, quando invece era destinato a garantire un risparmio.

Per un miglioramento concreto ed efficace di Sopre bisognerebbe fare ancora degli investimenti importanti, ma il budget è già stato di gran lunga superato. Peggio ancora, la stessa struttura del programma è assolutamente carente e, nel migliore dei casi, il risultato non sarebbe diverso rispetto al Piper, ben lungi quindi dagli obiettivi previsti inizialmente dal progetto.

Pertanto, alla luce dei problemi quotidiani causati da Sopre, si tratterà di trovare una soluzione a medio e lungo termine e, alla luce degli elementi di cui sopra, è estremamente probabile che questo non sarà possibile con questo programma senza futuro. ➤

* Sia Sopre che SAP sono degli strumenti per la contabilizzazione del tempo di lavoro. In questo articolo viene menzionato solo il programma Sopre, in quanto il SAP è uno strumento che, se solo potesse essere perfezionato, nel complesso può essere ritenuto valido. Sono i dati sbagliati di Sopre ad essere responsabili dei problemi che incontriamo giorno dopo giorno.

Intervista sul software Sopre

Intervista sul software Sopre a Martin Röthlisberger, responsabile progetto Sopre, e ad Hanspeter Lutz, responsabile progetto Sopre DT dal 1.2.2017. Intervista di Markus Leutwyler.

Markus: Il programma Sopre è operativo dal 1° novembre 2017. Come avete vissuto questo momento?

Martin: La prima settimana non è andata bene e non eravamo contenti di come sono andate le cose. Ovviamente tutto era stato pianificato con largo anticipo e i presupposti erano buoni. Il giorno peggiore per il coordinamento è stato il 2 novembre, quando il programma era lento nei tempi di risposta: eravamo tutti già molto nervosi e poi il sistema si è addirittura bloccato. Siamo riusciti a superare le difficoltà senza troppe conseguenze per la clientela soltanto grazie all'incredibile impegno del personale di locomotiva, dei collaboratori di DT PR e dei partner del VM e di Infra.

Markus: La situazione è migliorata dopo la prima settimana?

Martin: Sì, in poco tempo siamo riusciti a migliorare le prestazioni del coordinamento (gestione dei treni in tempo reale). Soprattutto in questo settore è necessario prendere le decisioni in fretta e passare velocemente le informazioni al personale di locomotiva.

Markus: È stato scelto il programma Sopre ma, per quanto ne so, c'era un successore del Piper. Perché è stato scartato?

Hanspeter: Al momento del concorso, il successore del Piper non era ancora un'opzione. Oggi il sistema Caros della ditta IVU comprende il collegamento a Ceres (strumento per la gestione di vetture e locomotive), ma in quel momento non era ancora disponibile.

Martin: Il Piper, il predecessore di Sopre, era a fine vita. Per questo abbiamo pubblicato un concorso conformemente alla legge federale (Ordinanza sugli acquisti pubblici). IVU non ha inoltrato nessuna proposta.

Markus: Oltre ai tempi di risposta troppo lenti, quali altri problemi causava Sopre?

Hanspeter: Uno dei punti critici è la complessità dell'interazione tra il sistema Ceres e l'esercizio attuale con tutte le sue irregolarità. Alcune operazioni sono molto veloci. Tutto questo ci ha messo sotto pressione. Inoltre, tutti dovevano ancora abituarsi al nuovo programma.

Markus: Che cosa dicono le persone che lavorano giornalmente con Sopre?

Hanspeter: Ci sono diverse opinioni. Chi era abituato al sistema precedente ha dovuto adattarsi al nuovo, e questo in alcuni momenti può risultare difficile. Chi invece ha lavorato solo con Sopre ha ovviamente un altro punto di vista. In generale gli utenti trovano Sopre più complesso.

Markus: Ascoltandovi, ho paura che gli utenti possano avere la sensazione che si dia la colpa a loro. Non è quello che intendete, vero?

Hanspeter: Certo che no, non era quello che intendevamo! L'intera faccenda, l'interazione tra tutte le parti interessate, è molto complessa. È importante che non si colpevolizzi nessuno. Abbiamo un nuovo sistema e ci vuole tempo per imparare a gestirlo; non succede sicuramente solo con Sopre.

Markus: Sopre è in uso già da diverso tempo per il personale del treno e, anche in quel caso, ci sono stati problemi. Ora sono risolti? Perché con il personale di locomotiva i problemi sono maggiori?

Hanspeter: La differenza sta nel fatto che la gestione del personale di locomotiva è più complicata, perché il lavoro dei macchinisti comprende molti più elementi. Per esempio, il traffico regionale non è interamente seguito dal personale del treno. Oppure togliere e aggiungere locomotive, il rientro in deposito: sono elementi che non esistono per il personale del treno. Il problema iniziale era la qualità del calcolo delle ore di lavoro, ma negli ultimi tempi è stato risolto.

Markus: Quindi non ci sono più problemi per il personale del treno?

Hanspeter: No, la maggior parte sono stati risolti. Non sono a conoscenza di problemi che rendano impossibile lavorare. C'è comunque un potenziale di miglioramento.

Martin: Ammettiamolo, non esiste nessun "Sopre fan club" nel VM... ma ora si può lavorare in modo decente.

Markus: Com'è oggi la situazione presso la DT?

Hanspeter: È in ogni caso molto migliorata. Semplicemente non è fattibile testare tutti gli scenari possibili in laboratorio. Emergono continuamente nuove situazioni. Come facciamo? Qualcuno di voi l'ha già vissuta? Come la risolviamo al meglio? Spesso è difficile descrivere det-

tagliatamente e in anticipo ogni singola operazione.

Markus: Un programma come Sopre dovrebbe anche garantire che le diverse prescrizioni vengano rispettate. Però proprio un paio di giorni fa mi è stato assegnato un turno in cui il tempo di preparazione si sovrapponeva all'inizio del servizio vero e proprio. Come mai questi errori avvengono ancora?

Hanspeter: Sopre è un sistema live collegato ad altre risorse che inviano direttamente i dati. Questo comporta un'ulteriore elaborazione dei dati. La domanda è: quando il turno è definitivamente elaborato? Se per esempio viene modificato qualcosa o cambia un orario, bisogna elaborare le nuove informazioni negli ambiti di pianificazione, gestione e coordinamento.

Markus: Nel caso che ho citato, il turno stava per cominciare quindi l'elaborazione sarebbe dovuta essere già conclusa.

Hanspeter: Sì, è vero, il turno avrebbe già dovuto essere stato elaborato. È importante anche per la gestione e il coordinamento che il collaboratore riceva un orario chiaro di inizio del turno. Però possono esserci sempre dei cambiamenti: capita che la gestione e il coordinamento abbiano necessità dispositive a breve termine.

Markus: Ci sono ancora dei punti in cui è il programma stesso ad essere difettoso?

Hanspeter: Gli eventuali errori che si riscontrano vengono poi segnalati dagli utenti. Ogni errore viene poi valutato con attenzione e ne viene chiarita la causa. Le domande da porsi sono per esempio: è il programma ad avere reagito in modo sbagliato? Oppure il problema è sorto durante l'inserimento dei dati? È stato tralasciato qualcosa? È necessario differenziare le situazioni.

Martin: Da novembre il programma viene aggiornato mensilmente e continueremo a farlo. Gli aggiornamenti correggono gli errori o aggiungono funzioni, permettendo di lavorare in modo efficiente e più comodo.

Markus: Quanto siamo lontani dal funzionamento ideale di Sopre? Come valutate il programma, per esempio su una scala da 1 a 10?

Martin: Nella programmazione di software il 10 praticamente non esiste. Ovvia-

mente non siamo contenti della situazione attuale, dobbiamo migliorare per raggiungere la sufficienza.

Markus: Quindi non abbiamo neanche una nota sufficiente? Un altro problema sono i conteggi orari del personale: molti colleghi e colleghe alla fine del mese scoprono degli errori. Per esempio mancano alcune parti di turno oppure in qualche modo spariscono dei minuti. Quando potremo contare su un corretto calcolo dei turni effettuati?

Hanspeter: Riguardo a questo problema ricordo sempre che Sopre invia i dati d'inizio, fine e tipo di turno al SAP. È il SAP a calcolare i conteggi. Non abbiamo notato nessun errore, tutti i turni sono inviati al SAP. Nel caso di cambiamenti di servizio è necessario che i dati Sopre siano elaborati in modo da calcolare correttamente i conteggi.

Markus: Non capisco bene: Sopre dovrebbe verificare i nostri BAR e annunciare eventuali situazioni irregolari. Le nostre prescrizioni non sono ancora state inserite correttamente nel programma Sopre?

Hanspeter: Le divergenze con i BAR vengono identificate. Si tratta di una questione di quantità: ogni notifica di problema viene segnalata sugli schermi della gestione o del coordinamento. Elaborare un gran numero di queste notifiche necessita maggiori risorse di personale e di tempo. Il procedimento è rimasto invariato: quando un collaboratore trova un errore di calcolo nel conteggio, può inviare i cambiamenti al LEA compilando la notifica delle ore straordinarie (UEZ). È proprio come con il Piper. Secondo la legge, gli eventuali errori di calcolo possono essere notificati retroattivamente per un periodo di 5 anni.

Markus: Per noi macchinisti è incomprensibile il fatto che vengano dimenticati dei turni interi. Si tratta di dati che non sono stati inseriti correttamente nel programma Sopre?

Hanspeter: Bisognerebbe verificare la cosa più da vicino. Noi valutiamo regolarmente gli errori segnalati dai macchinisti. Il nu-

mero delle notifiche è lo stesso che avevamo con il Piper.

Martin: Esistono casi in cui bisogna fare delle ore supplementari di lavoro. Di solito succede che, per la fretta, non vengano inserite le ore supplementari. Il macchinista viene per esempio informato a voce, ma i dati non vengono inseriti nel sistema. Di solito si tratta di problemi di questo genere.

Markus: Ci chiediamo spesso se sia possibile un indennizzo per il nostro dispendio di tempo. Come detto, i controlli sono indispensabili perché ci sono spesso errori, ma per eseguirli ci vuole molto tempo. C'è l'intenzione di indennizzare questo lavoro supplementare?

Hanspeter: Ci aspettiamo che presto ogni collaboratore possa ricevere un rendiconto corretto delle ore svolte, su questo non si discute. Non vogliamo che sia necessario controllare il rendiconto. Ci sono ovviamente utili le domande e le osservazioni, così da scovare gli errori nel sistema o nell'elaborazione. Finora non è ancora stato deciso se ci sarà un indennizzo per il lavoro di controllo, sarà valutato con la CoPe (NdR: nel frattempo è stata presa una decisione in merito).

Markus: Secondo i disponenti, lavorare con Sopre richiede più tempo. Qualche giorno fa è arrivato un SMS per avvertirci che la distribuzione dei turni è in ritardo a causa del lavoro addizionale richiesto da Sopre. Perché? E quale sostegno hanno i collaboratori del PR per svolgere il loro lavoro?

Martin: Per quanto ne so, in questo caso il problema non era solo Sopre ma anche il fatto che abbiamo ricevuto con poco preavviso delle informazioni riguardanti i cantieri. In realtà queste informazioni non ci sono pervenute entro i termini previsti. Nella gestione non è stato proprio possibile elaborare in tempo tutti questi cambiamenti. Il fatto che al momento ci siano numerosi cantieri sconvolge buona parte dei turni. Si tratta di un problema di quantità. Inoltre è vero che, in confronto al Piper, Sopre in questo momento richiede più impegno a livello di gestione.

Markus: Però l'obiettivo è che prima o poi il nuovo sistema sia gestibile con le stesse o addirittura con meno risorse?

Martin: Questo è l'obiettivo a lungo termine.

Markus: Ho sentito che Sopre ha causato gravi difficoltà al personale della pianificazione delle risorse. Pare che abbia addirittura portato a problemi di salute. È vero?

Hanspeter: Le notifiche di malattia ci sono sempre. La pressione di finire in tempo i lavori pianificati sta aumentando, aggra-

vata anche dalla situazione aziendale. Per questo sono state assegnate nuove risorse al reparto PR, anche in previsione dell'elaborazione del gigantesco orario estivo speciale. Insomma, da questo lato gli aiuti ci sono. Gli utenti sono inoltre assistiti dai superuser, che hanno molte conoscenze tecniche.

Markus: La domanda non si riferiva solo alla situazione attuale, ma anche a quella iniziale. Ci è stato detto che è stata durissima per i collaboratori della pianificazione delle risorse: sentimento d'impotenza, un sistema che non funzionava, accessi al sistema negati... pare che ci siano stati alcuni esaurimenti nervosi.

Per quanto ci riguarda, noi non riuscivamo più a parlare con il coordinamento. Mi ricordo di una volta in cui il tempo era poco e ho dovuto aspettare 20 minuti prima che qualcuno rispondesse al telefono.

Hanspeter: Per rispondere alla prima domanda riguardo agli effetti sulla salute, personalmente non sono a conoscenza di casi così gravi.

Markus: Noi macchinisti ci chiediamo come dobbiamo affrontare gli errori. Ci è successo di non sapere cosa fare, molti inserimenti nel TOP mancavano, lo schema dei turni era incomprensibile, mancavano informazioni importanti. Come si comportano le FFS nel caso in cui io, come macchinista, faccio un errore a causa di queste informazioni mancanti? Per esempio se non mi trovo nel posto giusto al momento giusto? Devo preoccuparmi, se mi capita un errore di questo tipo?

Hanspeter: È importante capire esattamente dove è avvenuto l'errore. Non possiamo cambiare il passato, dobbiamo imparare per il futuro e migliorare. Il nostro obiettivo è garantire un'alta qualità di lavoro e quindi, alla fine, un'alta qualità per i clienti.

Martin: Dal nuovo orario, gli inserimenti nel TOP sono stati modificati. Li abbiamo dapprima predisposti per le due settimane e oltre di novembre e poi per il periodo dopo il nuovo orario. In linea di principio, non sono però collegati direttamente a Sopre, si tratta di un sistema a sé. Si attinge alle conoscenze dei collaboratori e, come sempre, è importante annunciare ogni errore. Gli inserimenti nel TOP vengono continuamente migliorati e in questo modo si evita che lo stesso errore venga ripetuto più volte.

Markus: La rappresentazione grafica dell'interfaccia Sopreweb sui dispositivi mobili non è ideale.

Hanspeter: Ci stiamo lavorando. Da circa un mese abbiamo un'équipe tecnica che si occupa dell'interfaccia Sopreweb. Stiamo



lavorando con loro per migliorare l'utilizzo e la rappresentazione grafica sui dispositivi mobili. Stiamo collaborando anche con il personale del treno, che vive i nostri stessi problemi.

Markus: A questo riguardo, qual è la tempistica? Quando possiamo aspettarci dei decisivi miglioramenti?

Hanspeter: Ci sono continui miglioramenti. Ad esempio, i colori della rappresentazione grafica permettono di differenziare tra giorni festivi, giorni liberi e fine settimana. Non è ancora tutto a posto, ma ci stiamo lavorando un po' alla volta. Non posso dare un termine preciso in cui tutto sarà pronto.

Markus: Possiamo sapere quanto è costato Sopro fino ad oggi? Immagino che la ditta Accenture, che se ne occupa, continui a trasmettere le sue fatture. Oppure Accenture si prende una parte delle responsabilità per le difficoltà di funzionamento?

Martin: Le cifre sono riservate, non possono essere comunicate. Accenture continua a essere coinvolta, fa anche parte della direzione della Task Force. È corresponsabile e lavora con noi per il raggiungimento del-

la stabilità, non sta cercando di tirarsene fuori. La collaborazione è buona, ed è stata ovviamente definita nei dettagli in un contratto stipulato prima dei lavori. Per esempio, nel contratto le responsabilità sono definite chiaramente. In questo modo le FFS tutelano i propri interessi.

Markus: Alcuni problemi possono essere definiti dei danni. Ritardi, soppressione di treni, maggiori costi per il personale. A quanto ammontano questi danni?

Martin: Stiamo rilevando l'influenza dei macchinisti sulla puntualità dei treni. Si tratta di una rilevazione indiretta, eseguita dalla gestione infrastruttura. In linea di principio, questa unità di organizzazione è neutrale e l'indicatore rappresenta la qualità totale dell'impresa. Non è possibile calcolare quanto è dovuto a Sopro. Alcuni ritardi non possono semplicemente essere evitati, è impossibile da un punto di vista fisico. A novembre le conseguenze di Sopro sulla puntualità erano chiare, però da inizio anno non abbiamo più riscontrato differenze rispetto a prima.

Markus: Il momento più critico è stato quindi da novembre fino al cambio di orario di metà dicembre?

Martin: Io direi addirittura fino a Natale 2017.

Markus: Quanto si prevede che durerà Sopro e come possiamo essere sicuri che questo programma non dovrà presto essere sostituito?

Martin: Contabilmente per i software è previsto un utilizzo di dieci anni. Tendenzialmente le FFS usano i programmi più a lungo. Questo dipende comunque anche dalla presenza di altri progetti, per esempio SmartRail 4.0. Se, per qualsiasi motivo, improvvisamente avremo dei nuovi concetti di pianificazione e produzione, dovremo valutare gli strumenti in uso.

Markus: Il mio timore è che il software venga sostituito quando finalmente funzionerà correttamente.

Martin: Dietro a Sopro c'è tutta una pianificazione che non viene utilizzata soltanto dalle FFS e che viene aggiornata continuamente. Con il fornitore abbiamo un contratto di manutenzione valido almeno 10 anni. Se pensiamo ad altri programmi, come ad esempio il SAP, si parte dal presupposto che abbiano una durata praticamente illimitata. Vengono adottate le novità tecnologiche immesse sul mercato.

Markus: Se potessimo tornare indietro nel tempo, all'inizio del progetto Sopro, cosa si farebbe di diverso?

Martin: Stiamo proprio elaborando quanto appreso finora, in modo sistematico e per tutta la durata del progetto. Un punto da considerare in un progetto futuro è sicuramente la semplificazione dei processi aziendali prima dell'attivazione del programma. Un problema attuale è la presenza di numerose funzioni, eccezioni e regolamentazioni speciali, è così da sempre. Come prima cosa bisognerebbe quindi rendere tutto più semplice, in questo modo diventerebbe meno costoso, più comprensibile e meno complesso. Ma è chiaro che questo è anche il passo più difficile, insomma è facile a dirsi ma difficile a farsi. Però bisognerebbe provare.

Markus: Le numerose regolamentazioni permettono un compenso equo per le diverse condizioni di lavoro. Penso che non possano essere semplicemente eliminate senza che ci siano delle opposizioni.

Martin: Certo, ci sono diversi interessi e gruppi che vediamo, per esempio, anche con il CCL o le trattative BAR e che rappresenterebbero un importante effetto leva per semplificare il sistema. Vogliamo ora aggiungere una nuova regolamentazione speciale, oppure ne eliminiamo una, per semplificare il sistema? Lavoro da oltre 30 anni per le FFS ed ero presente quando è stato attivato il sistema "Lord", il predecessore del Piper. Con tutti e tre i sistemi abbiamo avuto problemi iniziali molto simili. Credo semplicemente che quello che stiamo affrontando insieme sia un lavoro complesso.

Markus: Anche il Piper ha avuto questi problemi iniziali?

Martin: Sì, anche se l'introduzione del Piper è avvenuta su più fasi. Il Piper per il coordinamento è stato inserito alla fine, ed anche allora è stato difficile. Mi ricordo che al centro di calcolo non c'era quasi più posto a causa di tutti i nuovi server. Anche allora le prestazioni iniziali erano scadenti.

Markus: E la gente si lamentava come ora con Sopro?

Martin: Sì, sì... Ora possiamo dire che il Piper era un sistema ben voluto, ma all'inizio non era esattamente così.

Markus: Desiderate aggiungere ancora qualcosa?

Hanspeter: No, grazie.

Martin: Grazie mille per l'interesse!

Markus: Vi ringrazio per la disponibilità e per l'intervista! ➤

Casi di segnaletica e irregolarità

I casi di superamento dei segnali e le irregolarità stanno assumendo proporzioni allarmanti. *Équipe tecnica del VSLF*



Nel mese di marzo la direzione DT di FFS V ha scritto a tutti i macchinisti che hanno ultimato la formazione solo qualche anno fa, informandoli che «spesso sono proprio i collaboratori con minore anzianità di servizio ad essere direttamente interessati. [...] A preoccuparci sono soprattutto i casi che si verificano nell'ambito delle operazioni di smistamento, in quanto non si prevedono dispositivi di sicurezza e le eventuali conseguenze possono essere di grande portata.»

Come soluzione, si consigliano dei colloqui con il proprio superiore che li potrà sostenere grazie al suo bagaglio di esperienze. Sempre che sia un macchinista. Si stanno elaborando anche dei moduli di aggiornamento per le stazioni di manovra e le principali stazioni ferroviarie. Presso le principali stazioni si possono richiedere delle corse scortate con la presenza di un macchinista istruttore.

Queste misure facoltative di sensibilizzazione non possono sostituire una formazione approfondita. Sono più che mai necessari degli interventi mirati. Invitiamo i diretti responsabili ad agire in tal senso. Come si possano essere sentiti i macchinisti con minore anzianità di servizio dopo questa comunicazione, non è difficile da immaginare. Il fatto che la direzione deleghi immediatamente la responsabilità ai colleghi più giovani non è assolutamente niente di nuovo.

Esortiamo i diretti responsabili a prolungare finalmente la durata della formazio-

ne, per far sì che i colleghi più giovani possano acquisire una maggiore esperienza pratica prima di doversi spostare da soli. Se, come preannunciato da FFS V, i macchinisti dovessero essere messi a disposizione di altre ferrovie, questo potrebbe essere vanificato dai loro stessi requisiti di qualità.

Problemi generali di sicurezza

BLS: Nei primi mesi del 2018 si sono verificate più irregolarità che non durante tutto il 2017.

FFS Cargo: Da dicembre 2017 a febbraio 2018 si sono verificati 12 casi di segnaletica, più di quanti si siano verificati durante tutto il 2016.

FFS Traffico viaggiatori: Nel primo trimestre del 2018 i casi di superamento dei segnali principali e di manovra sono stati più del doppio rispetto al primo trimestre del 2016.

Da tener presente che gli interventi poco sicuri sono molti di più e che solo nel peggiore dei casi si verifica un caso di superamento dei segnali o un'irregolarità. Nonostante vi siano molti più impianti di sicurezza, i potenziali rischi evidentemente sono molto importanti.

Di recente si è saputo di un macchinista che all'aeroporto di Ginevra, dove si può circolare solo in una direzione e esclusivamente verso Ginevra, si è introdotto ed è partito dalla parte sbagliata. Siamo a conoscenza di altri casi che non mancano di suscitare grande preoccupazione. ➤



ETCS Level 2

Informazioni sull'ETCS Level 2. *Équipe tecnica del VSLF*

FLG... + 80 km/h
ETCS... + 95 km/h
TELOC... + 79 km/h

Dall'inizio della primavera si è registrato un costante aumento delle notifiche che segnalano che, al raggiungimento della curva di inizio frenatura, l'ETCS Level 2 non attiva più una frenata d'emergenza, bensì direttamente una frenata d'emergenza. Nessuno riusciva a capire come mai fosse così. Problema: Contrariamente alla frenata di servizio che abbassa la condotta principale a 3,5 bar per poi riportarla a 5 bar, analogamente ad una frenata rapida quella d'emergenza svuota la condotta principale e non può più essere sbloccata fino all'arresto.

Questo crea dei problemi non indifferenti, ma c'è anche il grosso rischio di ferire i passeggeri e di sottoporre il materiale ad una forte usura. Oltre al pericolo che vengano separati, i treni merci hanno bisogno di diversi minuti per allentare completamente i freni, ma anche di parecchio tempo e energia per riprendere velocità. Perché l'ETCS Level 2 ha attivato direttamente delle frenate d'emergenza? Infrastruttura ha riprogrammato l'ETCS. Noi sospettiamo che il motivo fosse la frustrazione per la perdita di capacità dell'ETCS Level 2, ciò che si voleva attenuare un po' con delle curve di inizio frenatura più «accentuate». Questa misura, ovviamente senza previa informazione del personale viaggiante, si è rivelata negativa a tal punto da dover essere abrogata.

Ciò che rimane è del materiale usurato, uno spreco di energia, del personale disorientato e la logica per cui adesso i macchinisti cominciano a rallentare ancora prima in vista delle soglie della velocità, ciò che comporta delle ulteriori perdite di redditività.

Ci sono stati tanti problemi anche con le Re 460 ristrutturata e sono emerse delle importanti lacune a livello odometrico. Tra la velocità effettiva e quella misurata sono risultate infatti delle differenze di velocità fino a 40 km/h, ciò che ovviamente ha causato delle ulteriori frenate d'emergenza da parte dell'ETCS Level 2.

La scarsa conoscenza della conduzione del treno viene a costare sempre di più e spesso se ne ricavano solo dei peggioramenti. ➔

FFS Cargo

Le preannunciate decisioni che riguardano FFS Cargo sono tutt'altro che rassicuranti. *Martin Geiger, comitato VSLF*

Con nostro grande disappunto, le "linee guida in materia di riorganizzazione" verranno introdotte come da programma visto che le misure di smantellamento sono state approvate dal consiglio di amministrazione. Il fatto che vi sia stata una fuga di informazioni interne da parte di elementi della comunità di negoziazione altro non era che una mossa politica che, tuttavia, non ha prodotto importanti cambiamenti. Attualmente stiamo discutendo con la direzione e HR di FFS Cargo per far sì che i piani di smantellamento avvengano in modo da tenere quanto più possibile conto dell'aspetto umano.

Dobbiamo però constatare che ancora non ci sono delle posizioni chiare. A quanto pare si sta cercando una soluzione sulla base del modello di FFS Cargo International, ossia con il coinvolgimento di operatori esterni e di una persona esterna nel consiglio di amministrazione. Questo sicuramente avrebbe un effetto sulla relazione con la casa madre e, non da ultimo, sul CCL. Come se non bastasse e mentre le trattative CCL sono tuttora in corso, adesso FFS Cargo vuole negoziare anche un nuovo BAR per il personale di locomotiva. Verso la metà di maggio sapremo che cosa si aspettano le FFS.

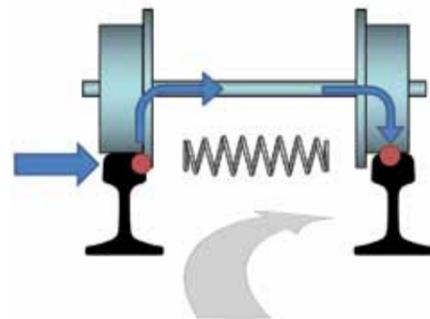
Il fatto che stiamo negoziando contemporaneamente sia il CCL delle FFS che quello di FFS Cargo, può senz'altro essere visto come qualcosa di positivo. Purtroppo l'influenza che le parti sociali possono esercitare in queste importanti decisioni aziendali è alquanto limitata. È un dato di fatto che, in generale, nell'ambito del trasporto merci si sono verificati e ancora si verificheranno dei grandi cambiamenti. Il VSLF è pronto ad assumersi le proprie responsabilità e ad adoperarsi per trovare delle valide soluzioni.

A Berna, nel frattempo ha preso il via il test pilota con il nuovo sistema di pianificazione Caros e non ci resta che sperare che non si verifichi un disastro come quello vissuto da traffico viaggiatori con il programma SOPRE. Dopo una fase di sperimentazione così lunga non possiamo non sorprenderci di quanto poco funzioni ancora. ➔



Lubrificazione

Impianto di lubrificazione delle rotaie di Lucerna. *Raoul Müller, Presidente della sezione Lucerna-Gottardo*



Dopo le stazioni di Stadelhofen, Zurigo Aeroporto e Zugo, ora anche l'entrata della stazione di Lucerna ha avuto l'onore, seppur discutibile, di essere dotata di un lubrificatore di rotaie. La novità qui però consiste nel fatto che si tratta del primo impianto installato prima di una stazione di testa. Chiunque si sia fermato almeno una volta in una stazione con del grasso lubrificante spalmato sulle rotaie, sa benissimo che l'aderenza è minore, il percorso di frenatura è più lungo e che se si entra ad una certa velocità si rischia di superare il posto di fermata di diversi metri. Le stazioni che ho citato prima hanno delle banchine piuttosto lunghe e i posti di fermata sono relativamente lontani dai segnali d'uscita. A Lucerna, invece, si finisce la corsa contro un fermacarri. Non resta che sperare che non ci si sbaglia a frenare e che, in caso di collisione, non si usi la presenza di grasso sulle ruote per incolpare il macchinista. Se non altro possiamo dire che, dopo infinite insistenze, adesso finalmente i fermacarri sono illuminati in modo adeguato e il sistema ZUB è programmato correttamente su quasi tutti i binari.

Tutti i nostri tentativi per impedire questa installazione sono stati ignorati e così, senza previa comunicazione, lo scorso inverno l'impianto di lubrificazione delle rotaie è diventato operativo. All'origine, ancora una volta sembra ci siano le pressioni degli ambienti politici per evitare le lamentele per via del rumore di chi abita nei pressi dei binari e che, tutto sommato, sta decisamente peggio rispetto alla ferrovia stessa. Che questi lubrificatori, che vengono giustificati sulla base di misurazioni effettuate mediante dei microfoni estremamente sensibili, siano la giusta soluzione in questa direzione, è tutta un'altra faccenda. Se vogliamo essere obiettivi, la riduzione del rumore è praticamente impercettibile. Quello che invece riscontriamo è indubbiamente una perdita della sensazione di sicurezza al momento di affrontare una fermata. ➔

Insicurezza durante la notte nella regione dell'Arco Lemnico

In questi ultimi anni il traffico sull'Arco lemanico è in forte crescita e i treni «di notte» durante il fine settimana non sfuggono a questa regola. Si tratta principalmente del traffico del tipo RegioExpress e regionale per il quale, già alcuni anni fa, si era deciso di rinunciare alla presenza degli agenti di scorta. *Matthieu Jotterand, presidente sezione Ginevra*

E così, in una RABe 511 piena di festaioli (e di passeggeri che si mordono le dita per aver riservato per le loro vacanze un aereo che atterra così tardi all'aeroporto di Ginevra), il macchinista è l'unico rappresentante dell'impresa a bordo. Per quanto riguarda i controlli sporadici, dopo una certa ora è già da un bel po' che non se ne fanno più (e come li capiamo!). Le misure rafforzate di controllo sono talmente rare al punto che tanti hanno soprannominato le RE «i treni gratuiti!»

Da parte sua, il personale di sicurezza (Polizia ferroviaria, Securitas/trans) è semplicemente invisibile, soprattutto nelle ore definite «sensibili». In altre regioni svizzere-

è il massimo... La linea rossa viene però superata quando questi soggetti attaccano l'integrità fisica dei macchinisti. Questo è inaccettabile ma, in questi ultimi anni, purtroppo è già capitato più volte (il VSLF è venuto a conoscenza anche di altri comportamenti: vie di fatto, minacce di morte e aggressioni fisiche) senza che siano state prese delle misure.

più trasmesse sistematicamente, è però solo perché si è già visto tante volte che il loro effetto è praticamente nullo. A che pro scrivere un'ESQ per una battaglia con gli estintori se già a priori si sa che i video di sorveglianza non verranno esaminati e che non succederà mai niente? Se ci si sforza di non vedere un problema, l'impressione è che non esista. È questa la tattica adottata dalle FFS (e dai committenti in ambito ferroviario), lasciando così al personale operativo tutti gli effetti di una



re reali. Peggio ancora, a volte i superiori addirittura insinuano che sia colpa del macchinista! E intanto la TPO, che dalle ore 22 alle 6, dal venerdì alla domenica, non la si vede mai sui treni RE o regionali, è impegnata in tutto il cantone di Ginevra, al servizio dei Trasporti pubblici ginevrini (tpg). Quando ci si rivolge alla direzione della TPO per chiedere dove siano gli agenti, ci viene risposto che, «per una questione di strategia», non è assolutamente possibile dare informazioni al riguardo... E così bisogna basarsi su delle costatazioni che, sebbene meriterebbero di essere corroborate da statistiche, nel corso degli anni sono diventate inconfutabili. Gli agenti li si può vedere tutti i giorni al volante della serie quasi completa di veicoli BMW con i colori della Polizia Ferroviaria e, questo, in ogni angolo del cantone di Ginevra, basta che un treno non si trovi nelle immediate vicinanze. Per contro, i convogli delle FFS vengono disertati. Ovviamente i partner sociali hanno già protestato contro questa deplorabile situazione, ma ci è stato risposto che il numero di notifiche ESQ pervenute sulla questione era troppo scarso. Se le ESQ non vengono

situazione generale di degrado. Le FFS tentano di rendere redditizia la loro Polizia dei trasporti. Il problema è che questo non è né possibile né auspicabile. La sicurezza ha infatti un certo costo e se l'impegno verso i clienti esterni a volte lo si può anche giustificare, non è assolutamente accettabile che si forniscano loro delle prestazioni nei fine settimana e di notte, abbandonando il personale e i clienti delle FFS al loro triste destino per poi, durante la settimana, terminare il lavoro sugli InterCity alle 10 del mattino.

Questo potrebbe sembrare ovvio, ma le cose non stanno così per la regione del bacino lemanico: il datore di lavoro ha l'obbligo di assicurare delle condizioni di lavoro corrette, e questo comprende anche il fatto di poter lavorare senza dover temere per la propria incolumità.

È necessario cambiare rapidamente questo stato di cose onde evitare che, per una questione di sicurezza, i macchinisti debbano seriamente prendere in considerazione di restare a terra. Sarebbe davvero peccato dover arrivare a tanto e quindi esortiamo le FFS a correre quanto prima ai ripari. ➔

Cinque ore di lavoro

Un giovane macchinista delle FFS di punto in bianco ha ricevuto una minaccia di licenziamento. Il fattore scatenante è stato il fatto che, per non violare la Legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici (LDL), dopo cinque ore di lavoro non ha più proseguito la corsa.

Hubert Giger, presidente del VSLF



Questo caso specifico dimostra che ci sono dei problemi gestionali, come pure una dilagante assenza di obiettività e la totale mancanza di un minimo senso della misura.

In mattinata si era verificato l'ennesimo problema all'impianto ferroviario e, per la precisione, un guasto al posto di manovra. Proprio quando il giovane macchinista doveva cominciare il lavoro, era arrivata la comunicazione che il problema era stato risolto. Ovviamente c'era ancora una certa confusione con i treni e il suo primo servizio era venuto a cadere. Dopo lunghi accertamenti, gli era stata affidata la guida del successivo treno cadenzato che partiva circa 30 minuti più tardi, con una corsa che prevedeva un orario di lavoro continuato di 5 ore e 3 minuti con ritorno al rispettivo deposito. Dal momento che dall'inizio del servizio il tempo totale di lavoro, compresa l'attesa del treno, sarebbe stato di 6 ore e 3 minuti, gli era stata assegnata una pausa durante la prima ora.

Quando, sulla via del ritorno, si era verificato un ritardo a causa di un altro treno, il macchinista si era annunciato insistendo sul fatto che non poteva superare il tempo di lavoro continuato di 5 ore e aveva interrotto la corsa presso una stazione lungo il tragitto. A differenza di altri casi che erano stati elogiati con dei begli articoli di giornale e le parole di apprezzamento dell'impresa, il collega macchinista aveva invece ricevuto una minaccia di licenziamento.

Conformemente all'Ordinanza sulla durata del lavoro LDL, la durata ininterrotta del lavoro non può superare le 5 ore. La durata massima di lavoro ininterrotta tra due giorni di congedo può essere prolungata una volta di 10 minuti al massimo. In caso di disturbi d'esercizio, per es. a causa di un altro treno, la durata ininterrotta del lavoro può superare le 5 ore e 10 minuti.

È difficile dire se il collega abbia lasciato il treno nel posto giusto, se abbia informato

tempestivamente chi di dovere, se avrebbe dovuto conoscere la direttiva delle 5 ore e 10 minuti e se il guasto alla porta di un altro treno fosse un motivo sufficiente per avvalersi delle agevolazioni previste dalla LDL.

Il fatto che sull'Intercity interessato ci fossero molto passeggeri e che avessero avuto degli evidenti disagi, sottolinea la forte pressione a cui era stato sottoposto il giovane macchinista che, con coerenza e in buona fede (attenendosi alle sue conoscenze della LDL e alle direttive del datore di lavoro), aveva preso la decisione di interrompere la corsa. Anche ammesso che non fosse la decisione giusta, questo può giustificare una minaccia di licenziamento? Tutte le decisioni sbagliate vanno punite con una minaccia di licenziamento? Oppure dipende dal numero di clienti coinvolti? E cosa si può dire allora dei clienti penalizzati per via della soppressione dei treni a causa di Sopre?

Se l'impresa avesse semplicemente voluto ammonire il giovane macchinista rendendolo attento al fatto che non aveva preso la decisione giusta, ci sarebbero stati ben altri mezzi per farlo, come per esempio un'istruzione scritta che, in caso di recidiva, avrebbe rappresentato la base per una minaccia di licenziamento. Questo sarebbe plausibile.

Cos'è successo al nostro collega?

È un dato di fatto che ha effettivamente lavorato per sei ore di fila. In assenza di disturbi d'esercizio. Questa è la versione che gli è stata comunicata dalla pianificazione delle risorse umane. Avevamo riflettuto se eventualmente sporgere denuncia contro la pianificazione delle risorse.

Oltre al caso dell'IC, nella minaccia di licenziamento come motivazione sono stati riportati degli altri punti:

- «Questioni relative al comportamento»

- Assenza di due documenti, solo in forma elettronica e non in versione cartacea (FFS DT promuove la cabina senza carta)
- Non indossava indumenti da lavoro (l'abolizione di tale obbligo era stata decisa un mese prima)
- «Alcune» frenate d'emergenza ZUB, una delle quali avrebbe evitato un caso di segnalatica.

Per tutti questi punti addizionali, nei confronti del macchinista non si era previsto né un accordo sugli obiettivi né un'istruzione.

Il fatto che quanto accaduto abbia portato ad una minaccia di licenziamento è una cosa assolutamente sproporzionata, sbagliata e arbitraria, in quanto gli «eventi» non sono correlati tra di loro e, pertanto, non possono e non devono essere cumulati tra di loro.

- In caso di eccessive frenate d'emergenza ZUB rilevanti ai fini della sicurezza, è opportuno prendere delle decisioni insieme agli esperti esaminatori. (Dato il gran numero di casi di segnalatica, allora bisognerebbe «esaminare» tutti i giovani macchinisti, oppure le evidenti lacune andrebbero finalmente colmate già in fase di formazione.)

- Il comportamento e gli indumenti da lavoro sono una responsabilità della direzione.

- Il caso dell'IC è stata una decisione consapevole e non contro, bensì a favore del datore di lavoro.

Con il nostro supporto, il macchinista ha attivato una procedura interna di reclamo nei confronti delle FFS, che è decisiva in caso di minacce di licenziamento. Più di due mesi dopo la riunione, ci è pervenuta una motivazione sommaria in merito al rigetto del ricorso. Vi si riportavano delle nuove motivazioni che prima non erano mai state menzionate o sollevate e su cui non era stato possibile prendere posizione (per es.: «frenato troppo tardi - ritardo» (?). Dal mio punto di vista, da una parte non si è cercato di fare una valutazione globale dell'accaduto, delle motivazioni e delle riflessioni che hanno portato a questa decisione e, dall'altra parte, del comportamento e dell'operato del macchinista. Ho avuto anche l'impressione che si partisse dal principio di non voler cambiare decisione. In gioco, infatti, c'era un ultimo rimasuglio di rispetto.

Il fatto che a suo tempo, immediatamente dopo un incidente ferroviario, le autorità avessero sottoposto il padre del macchinista ad una meticolosa indagine per verificare se tutte le direttive della LDL/OLDL fossero state rispettate, per il collega era un motivo in più per non fare nulla di sbagliato, sia verso sé stesso che nei confronti dell'impresa. Nella decisione, purtroppo non si è assolutamente tenuto conto di questa sua motivazione e di questo suo principio.

Conclusioni:

Una minaccia di licenziamento verso un macchinista che, anche nell'interesse dell'impresa e della nostra clientela, aveva insistito nel voler rispettare una legge federale, è a dir poco sconcertante e si spera solo che questo fosse dovuto ad un risentimento personale.

Dal momento che la minaccia di licenziamento scadrà a breve, abbiamo deciso di rinunciare ad intraprendere delle lunghe azioni legali. Il punto di vista e l'obiettivo dell'impresa di evitare che i treni vengano abbandonati da qualche parte, è senz'altro comprensibile. Il fatto però di accusare il giovane collega di danno intenzionale nei confronti del datore di lavoro, secondo me è invece una vera e propria cattiveria.

Soluzione:

Ci siamo occupati della questione della durata ininterrotta del lavoro e abbiamo preso contatto con i responsabili della pianificazione delle risorse PR di FFS V. Come esempio, ci siamo concentrati in particolare sui servizi Ginevra - San Gallo che, spesso e volentieri, presentano dei problemi a livello di lavoro continuato.

Le direttive emanate da FFS V DT PR riguardano sostanzialmente l'orario di lavoro in relazione alle regolamentazioni BAR. Così facendo, in pratica si chiede al macchinista se, in caso di problemi d'esercizio, è disposto a guidare oltre le previste 4,5 ore. PR è consapevole del problema dei ritardi dei treni e, quindi, dovrebbe attivarsi autonomamente contattando i macchinisti o organizzando delle sostituzioni del personale.

Il macchinista deve potersi concentrare per garantire una guida sicura del treno e, una volta che il treno è fermo, deve poter discutere la procedura con PR.

In merito alla procedura generale concernente l'orario di lavoro continuato in condizioni normali e in caso di perturbazioni, conformemente alla LDL e alla OLDL, abbiamo redatto una nuova raccomandazione che i macchinisti possono scaricare in formato PDF.

Vedi: www.vslf.com / Servizi / Consigli / Orario di lavoro

Linea a percorrenza veloce

La segnalazione del tratto di rallentamento di Turgi è pronta, ma non ancora operativa. Rallentamento a 120 km/h. Purtroppo in tutta la stazione vige il limite di 110 km/h. Le linee adiacenti prevedono una velocità di max. 110 km/h o meno. *Équipe tecnica del VSLF*

Le notifiche ai superiori non hanno dato alcun risultato e, nel frattempo, il sistema è troppo lento per correggere in pochi giorni degli errori che riguardano la sicurezza.

Il 17.05.2018 ci è pervenuta la seguente spiegazione da parte del centro competente:

Buongiorno a tutti,

Mi riferisco alla segnalazione del tratto di rallentamento di Turgi.

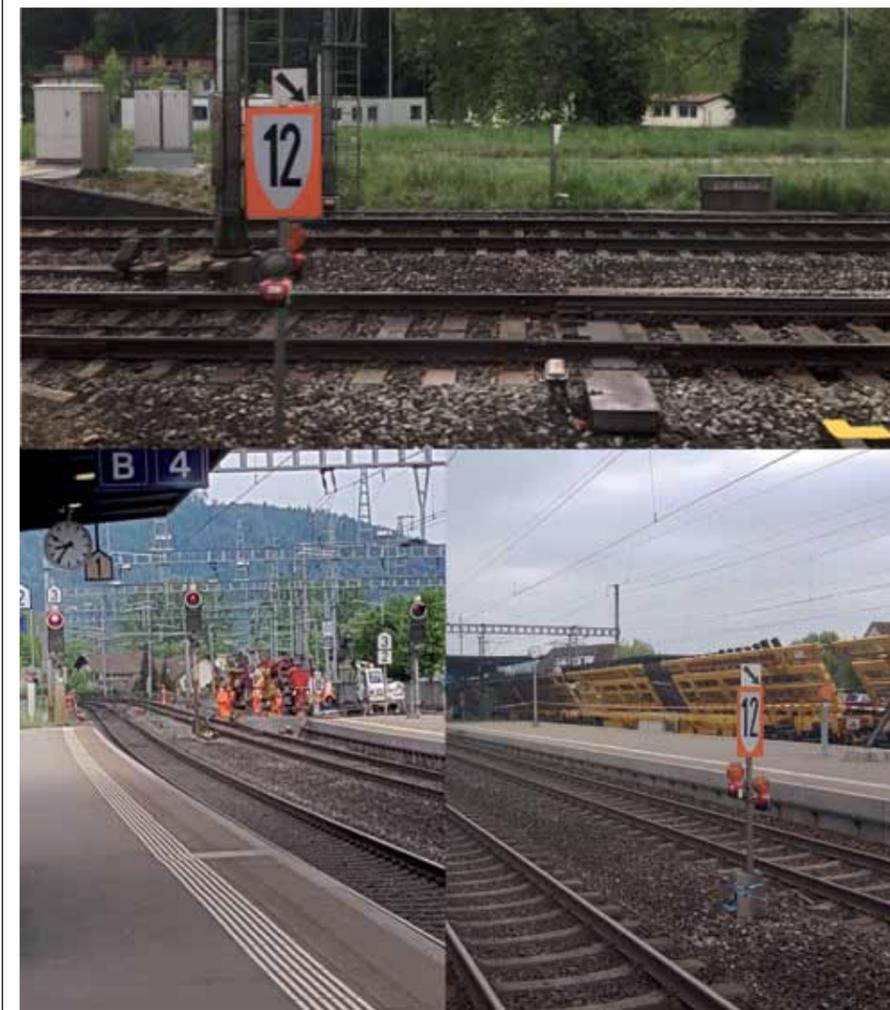
Sul binario 3 in un primo momento è stata segnalata la velocità di 120 km/h, ciò che da un lato è riconducibile a dei dati di base sbagliati. Questa velocità è stata presa dal piano Lauber, ma non è corretta. Dopo che ci è pervenuta la notifica che è sbagliata, abbiamo subito provveduto a correggerla con una velocità di 110 km/h, come riportato nel RADN. In futuro, le segnalazioni avverranno sempre in conformità al RADN. I collaboratori verranno sensibilizzati di conseguenza.

Come mai sul binario 3 si prevede una velocità di 110 km/h? il motivo è il seguente:

Poiché la corsa in direzione dello scambio 24 fino al cantiere è possibile, il binario 3 deve essere dotato di segnale avanzato. Siccome la deviazione è percorribile solo a 60 km/h, abbiamo optato per una variante con un tempo di marcia ottimizzato e a risparmio energetico. Con questa segnalatica i treni che non devono transitare sul cantiere non devono pertanto frenare inutilmente. Se l'itinerario va oltre il cantiere, il macchinista troverà un segnale corrispondente (60 km/h). Nel cantiere stesso non sussiste il pericolo o la possibilità di andare ad una velocità superiore a 80 km/h. In presenza di un tratto di rallentamento, cerchiamo di limitare quanto più possibile gli effetti sui binari adiacenti. Resto volentieri a vostra disposizione per eventuali ulteriori informazioni.

Cordiali saluti

x, Specialista Tratti di rallentamento



Intervista SmartRail 4.0

L'intervista del 21.03.2017 è stata condotta oralmente da Markus Leutwyler

Markus: Che cos'è SmartRail 4.0? E perché si chiama così?

Yves: Il nome 4.0 deriva dall'industria 4.0. La quarta generazione comprende la digitalizzazione e porta degli elementi completamente nuovi nell'industria. Inizialmente l'avevamo chiamato Progetto Rail 4.0, ma non suonava particolarmente bene, per cui l'abbiamo battezzato SmartRail 4.0. In definitiva è sempre il nome che vende il prodotto. SmartRail 4.0 si può riassumere con una domanda che potremmo sintetizzare come segue: «Se oggi dovessimo ripartire completamente da zero, come costruiremmo la ferrovia?» Le ragioni di questa domanda sono molteplici:

Innanzitutto abbiamo una strategia ETCS. Dal 2025, tutte le cabine di manovra dovranno essere sostituite con degli apparati centrali ETCS. Finché tutto sarà operativo, bisognerà attendere fino al 2060. Durante questa fase di migrazione, ci dovremo confrontare con una sorta di patchwork: qui un pezzo, lì un altro pezzo e tu, come macchinista, dovrai passare continuamente da un livello ETCS all'altro. Un cambiamento di livello viene a costare tra i 3 e i 5 milioni, ciò che decisamente non è conveniente.

Il secondo punto è il seguente: In virtù del loro ciclo di vita, dal 2025 dovremo prevedere ogni anno una migrazione pari al doppio delle cabine di manovra attuali. Da un lato, questo è dovuto ai vecchi relè che hanno una durata di circa 60 anni e, dall'altro, per via della durata di vita dei nuovi posti di manovra elettronici che non supera i 30-40 anni. Queste due aspettative di vita si sovrappongono.

Vi si aggiunge anche un aspetto pratico. Dobbiamo infatti sostituire tre sistemi differenti: «RCS», «Ittis» e «Nets».

Markus: Prima hai menzionato la strategia ETCS. Ho capito bene quando dici che l'implementazione frammentaria dell'ETCS nel frattempo è stata messa un po' in discussione?

Yves: Ritorno subito sulla questione, ma prima vorrei chiedere a Ivo che cosa significa per lui SmartRail 4.0.

Ivo: Non andrei così nei particolari. Per me si tratta di un programma con cui si vuole adattare la produzione ferroviaria al nuovo mondo della digitalizzazione. Per questo è molto importante che il programma SmartRail 4.0 non sia di competenza esclusiva delle FFS, bensì che vi siano coinvolte attivamente diverse compagnie di traspor-

to ferroviario presenti in Svizzera (SOB, BLS, RhB, SBB, UTP). Si tratta di orientare il sistema ferroviario verso il futuro in modo da poter viaggiare in treno ancora tra 40 o 50 anni. I sistemi che sono in servizio oggi, per allora non esisteranno più nella loro configurazione attuale.

Yves: Noi vogliamo introdurre un certo numero di sequenziamenti automatizzati, dall'orario ai veicoli. Per quanto riguarda l'orario, al giorno d'oggi sono ancora relativamente tante le cose che facciamo manualmente. Il piano di marcia teorico viene quindi pubblicato e poi diventa operativo, ma sappiamo già dal primo giorno che non potrà essere applicato sotto questa forma, ciò che in definitiva riguarda principalmente i macchinisti che lavorano sul campo. E sono proprio loro ad avere la peggio. Quello che vogliamo è standardizzare e automatizzare meglio questa catena.

Non stiamo facendo tutto questo solo perché moriamo dalla voglia di digitalizzare. Per quanto riguarda la strada, pensiamo che i costi possano essere ridotti del 50%, per contro quelli legati al nostro sistema non fanno che aumentare. Non possiamo investire sulla rete da sette a dodici miliardi di franchi ogni cinque anni. Questo genera dei costi operativi troppo elevati. Il Gottardo ne è un ottimo esempio. Un'opera geniale! Ma la sola manutenzione della galleria ogni anno viene a costare una cifra che supera la decina di milioni. La stessa cosa vale anche per il passante ferroviario di Zurigo o altre opere importanti. Noi cerchiamo delle risposte che ci permettano di rendere il sistema meno oneroso.

Prima hai parlato dell'ETCS. Di per sé, l'ETCS non viene messo in discussione. Mi rendo perfettamente conto che l'ETCS è una vera e propria tortura per molti macchinisti, come per esempio nella regione lemanica. Ma la colpa non è necessariamente sempre dell'ETCS. L'ETCS è unicamente un mezzo per attivare un nuovo sistema di sicurezza. Lo si potrebbe paragonare ad una nuova lingua, ad un mezzo di comunicazione. Con l'ETCS Level 2 abbiamo quindi volutamente aumentato le misure di sicurezza e previsto delle riserve supplementari, ciò che per noi significa un leggero calo di capacità. Ritengo sia importante analizzare ciò che l'ETCS è realmente e tutto ciò che si costruisce intorno all'ETCS. Oggi produciamo un ETCS che non è ancora industrializzato o standardizzato. Per il momento siamo ad un pun-

to in cui l'hardware e la relativa software fanno parte integrante del veicolo. Ogni aggiornamento comporta dei costi molto elevati. Nell'industria aeronautica le cose vanno diversamente. In questo settore, infatti, il sistema informatico è più sicuro e il software può essere aggiornato senza problemi. Non c'è bisogno di cambiare ogni volta il calcolatore. Noi vogliamo vedere quello che negli altri settori è stato risolto in maniera più intelligente. AUTOSAR, per esempio, rappresenta uno standard nell'industria automobilistica. La concorrenza è molto forte in questo settore, ma tutti hanno uno standard comune.

Markus: SmartRail 4.0 è collegato a livello europeo? In fin dei conti, il tutto dovrebbe poter funzionare su tutta la rete europea.

Yves: Per quanto riguarda il settore ferroviario, finora ci siamo organizzati a livello svizzero. E credo che questa sia una cosa eccezionale. Siamo infatti riusciti a crearlo in meno di nove mesi. Adesso stiamo cercando di creare delle cooperazioni con alcune compagnie ferroviarie europee [osservazione: nel frattempo è stata firmata una dichiarazione d'intenti con la OeBB e altre dovrebbero seguire a breve]. Spesso queste compagnie devono lottare molto più di noi con le nostre stesse sfide. La Germania e la Francia hanno subito delle gravi perdite a causa della concorrenza dei bus a lunga percorrenza. E tutti possono vedere le grosse difficoltà che si riscontrano proseguendo su questa strada. Ho lavorato per vent'anni nel settore delle telecomunicazioni. Per me è incomprensibile che un Giruno e un TwinDexx, due treni completamente nuovi, non possano essere accoppiati tra di loro né a livello fisico, né a livello tecnico-sistemico solo perché sono dotati di sistemi di gestione differenti.

Markus: Al momento non siamo in grado di accoppiare nemmeno due TwinDexx...

Yves: Questo non è dovuto al fatto che Bombardier o Stadler non hanno fatto un buon lavoro, bensì semplicemente perché in questo settore non è ancora consuetudine lavorare con degli standard comuni. Noi vorremmo cambiare radicalmente questo stato di cose.

Markus: Quando sento parlare di SmartRail 4.0, penso subito all'automatizzazione. Questo è il messaggio che mi



Yves Zischek, direttore generale del programma SmartRail 4.0 dal 01.01.2017. Da 4 anni e mezzo presso le FFS e, in precedenza, responsabile Telecom. Ivo Abrach, dal 01.03.2018 presso SOB e SmartRail 4.0. Rappresenta l'équipe del programma ATO. Prima ha lavorato nelle telecomunicazioni per 17 anni, in parte nel settore ferroviario.

è arrivato dai media. Ma la direzione è un'altra?

Yves: Il termine corretto sarebbe standardizzazione! È chiaro, anche l'automatizzazione rientra nei nostri obiettivi, ma la standardizzazione è decisamente molto più importante. Una volta Andreas Meyer ha espresso questo concetto molto bene: se digitalizziamo un processo stupido, resterà pur sempre un processo stupido.

Markus: Il processo magari poi è ancora più stupido...

Yves: Sì, ma almeno è digitale! (Tutti e due ridono)

Markus: Mi interessa sapere quanto costa SmartRail 4.0 e chi lo finanzia.

Yves: Abbiamo avviato un dialogo aperto con la Confederazione che sa esattamente a cosa stiamo lavorando. E vede anche l'utilità di cercare di sfruttare le tecnologie esistenti nel settore dell'industria per utilizzarle in campo ferroviario.

In linea di massima, SmartRail 4.0 viene finanziato tramite il contratto di prestazioni stipulato con la Confederazione. Questo concerne gli aspetti che hanno una rela-

zione diretta con la durata di vita. I settori legati all'infrastruttura danno diritto a delle sovvenzioni. La chiara linea di demarcazione che finora esisteva tra imprese di trasporti ferroviari e Infrastruttura probabilmente subirà qualche cambiamento. Per qualsiasi modifica, per esempio, oggi si è costretti a spostarsi sul treno. L'ideale sarebbe invece potersi semplicemente limitare a sostituire i computer in un rack. In questo modo si potrebbe, per esempio, installare l'EVC di un altro fornitore. Naturalmente tutto deve essere cablato correttamente, questo è chiaro. Ci sono indubbiamente ancora degli aggiustamenti da fare e dei problemi da risolvere in questo ambito. Come ci si può arrivare? Chi è che pagherà? Si prevede un finanziamento iniziale? Sono tutte domande che al momento sono oggetto di discussione.

Ivo: La Confederazione ci ha motivati a far sì che il nostro settore unisca le forze.

Markus: Sono molti i gruppi di collaboratori che hanno un ruolo attivo nel sistema ferroviario. In che modo cercate di coinvolgerli nel programma SmartRail 4.0?

Yves: Sono quasi una trentina le persone coinvolte direttamente nel programma SmartRail 4.0. In totale, vi partecipano circa 150 persone. Noi lavoriamo con delle équipes interdisciplinari. Nel frattempo ci siamo trasformati in una piattaforma piuttosto importante. E siamo sostenuti da P-OP. Noi cerchiamo sempre di coinvolgere tutta la linea. Vogliamo assolutamente evitare che ciascuno lavori per conto proprio. Alle FFS principalmente si tratta di P-OP, I-B (esercizio) e I-FN (orario - design della rete).

Ivo: La SOB ha circa 15 rappresentanti. Non solo nell'ambito di Infrastruttura, ma anche nell'insieme dell'azienda.

Yves: La stessa cosa vale anche per la BLS.

Markus: In che modo cercate di coinvolgere i macchinisti? Nel frattempo siamo infatti praticamente gli unici a muoverci nel mondo reale. In che modo attingete al know-how dei macchinisti grazie all'esperienza che hanno acquisito?

Yves: Abbiamo uno scambio regolare con la CoPe e con i partner sociali e inoltre ci sono dei comitati di sorveglianza. Il comitato di sorveglianza «condotta dei treni»

è diretto da Mani Haller. Nel comitato ci sono anche dei rappresentanti delle altre compagnie. Michael Kälin e Martin Meserli sono preposti alla gestione di questi comitati. Grazie all'ex macchinista Michael Kälin, cerchiamo di stabilire una relazione con l'attività del macchinista.

Markus: Parliamo ancora di automatizzazione. Che significato ha l'automatizzazione?

Yves: Grazie alle nuove possibilità che ci vengono offerte, oggi si aprono nuove opportunità per automatizzare alcune attività ripetitive, ciò che del resto abbiamo già fatto in questi ultimi vent'anni. I centri di gestione del traffico, per esempio, si sono allontanati dalle singole stazioni e questo processo è in costante sviluppo. Vediamo un certo potenziale anche nel fatto che, grazie all'automatizzazione, ci sarebbero certi vantaggi. È naturale che questo porti a temere che il proprio lavoro sia destinato a scomparire. Su questo punto, non posso che dare una risposta inesorabile: se vediamo fino a che punto le professioni sono cambiate in questi ultimi vent'anni e penso ai prossimi vent'anni, mi dico che il nostro lavoro è destinato a cambiare ancora. Se ora mi chiedi se penso che tra vent'anni ci saranno ancora i macchinisti, posso dirti con certezza di sì.

In tutti i casi, nessuno è in grado di predire ciò che ci riserva il futuro. Ma se dovesse farsi strada una tecnologia molto conveniente, innovatrice e rivoluzionaria, è probabile che la situazione si possa capovolgere completamente. Quello che è certo è che al momento l'obiettivo non è sicuramente quello di automatizzare la funzione del macchinista di locomotiva.

Si tratta piuttosto, per esempio, di automatizzare l'orario e gestire integralmente le riserve di tempo. Prendiamo per esempio un tragitto da A a B con un tempo tecnico di percorrenza di 53 minuti e 5 minuti di riserva. Questa rigida riserva è inflessibile. Se inseriamo le riserve dei diversi treni in un sistema con l'obiettivo di avere una maggiore flessibilità, il sistema può, per esempio, rallentare leggermente un treno affinché un altro, che si trova più in avanti, possa adattare la propria marcia.

In condizioni normali di esercizio, vorremmo poter creare una produzione automatizzata, fino al livello della locomotiva. Fino al 2019 siamo ancora in fase di studio, per cui si tratta di rafforzare tutto ciò che è fattibile e finanziabile nell'ambito di un cosiddetto concetto di fattibilità.

Un'eventualità che riteniamo fattibile sarebbe quella di gestire le partenze in modo automatizzato durante le ore di punta. Invece di far partire tutti i treni contemporaneamente, le partenze potrebbero per esempio essere scaglionate con una cadenza

di circa 10 secondi. Una cosa simile è impensabile con le semplici informazioni fornite al macchinista. Bisogna anche tener conto che ci vuole un certo tempo di reazione. Un simile processo di partenza scaglionato permetterebbe tuttavia di ovviare ai picchi del traffico. Ma, ripeto, non si tratta di automatizzare la funzione del macchinista in sé.

Markus: La paura di perdere il lavoro potrebbe essere all'origine dell'atteggiamento spesso negativo del macchinista. Ma c'è anche un altro aspetto. Spesso noi non ci sentiamo presi sul serio. Le nostre esperienze molto spesso non concordano con le proiezioni idealizzate che preval-



gono ai piani alti. La nostra esperienza ci dice anche che alcuni settori che sono già stati automatizzati, spesso ancora non funzionano con la dovuta affidabilità. L'ADL ne è un esempio. Spesso e volentieri, le raccomandazioni automatiche sono praticamente inutilizzabili nella realtà di tutti i giorni. Quello che temiamo è che ciò che nella teoria sembra essere fantastico, nella pratica si possa rivelare un fallimento. Prima hai parlato di partenza scaglionata dei treni ogni 10 secondi, ma questi semplicemente non sono degli intervalli di tempo con cui si può lavorare. A volte si ha bisogno di molto più tempo per consentire ai convertitori di essere cadenzati nella frequenza giusta. La precisione che voi vi immaginate molto probabilmente non è fattibile nella

pratica. Come per esempio quando i binari sono bagnati o delle influenze esterne interferiscono sulla corsa. Già per altri progetti è successo che non si sia tenuto conto della nostra esperienza e che non siamo stati presi sul serio. Questa è una cosa decisamente irritante.

Yves: Questo lo posso capire molto bene. Ed è per questo che ritengo che il dialogo e lo scambio siano molto importanti. Ed è anche importante verificare queste idee a livello pratico. Dobbiamo testare quanto prima le cose insieme, anche se non sono ancora sufficientemente mature. Ed è proprio per questo che la fase di studio di SmartRail 4.0 si protrarrà fino al 2019. I 10 secondi a cui alludevo prima, magari sono un po' eccessivi.

Markus: Il problema è proprio questo. Le affermazioni di questo genere in un primo momento sembrano essere convincenti e ragionevoli.

Yves: GoA 4, automatizzazione completa, questo suona bene sulla carta e, nella teoria, è formidabile. Siamo perfettamente consapevoli che i costi per l'infrastruttura sarebbero enormi e che dovremmo disporre in modo permanente di squadre di intervento mobili. Qui si tratta di fare il punto della situazione. Per esempio, siamo già riusciti a raggiungere certi obiettivi per quanto riguarda l'orario. Per quanto concerne l'ATO, ci stiamo lavorando. In questo ambito dovremo fare degli altri test in collaborazione con la Siemens nella regione di Losanna-Villeneuve. Finora abbiamo eseguito qualche corsa, e il 5 dicembre

2017 c'è stata la corsa di dimostrazione alla presenza dei media. Si tratta anche di fare sempre un po' di lobbismo per poter mostrare qualcosa ai gestori e ai media. Simili occasioni possono poi fungere da modello. Si loda la digitalizzazione ma, sotto sotto, sappiamo tutti molto bene che c'è ancora molto da fare. È di fondamentale importanza tener conto di tutto l'insieme e che non ci si accontenti di dire: «Ecco, avete un nuovo strumento e adesso va tutto bene».

Markus: Prima hai parlato dei test del 5 dicembre 2017. In quell'occasione sono state dette delle cose che personalmente avevo trovato poco attendibili. Si era detto tra l'altro che i macchinisti non lavo-

ving blocks». L'idea consiste nell'attribuire ad ogni treno la sezione di blocco di cui ha bisogno, in maniera individuale e dinamica. Un lungo treno merci ha una capacità di reazione totalmente differente rispetto ad un treno S-Bahn a tre elementi, soprattutto in presenza di pioggia o di neve. Se oggi perdiamo una parte di questa capacità, è perché gli intervalli di blocco vengono sempre calcolati in base all'eventualità peggiore, al fine di garantire la massima sicurezza. In questo ambito, l'ATO può senz'altro dare un certo contributo. Non vorrei escludere la cosa sin dall'inizio.

Parola chiave «varianza nella guida»: È una cosa che mi è già capitato di sentire

invece, suona piuttosto come se questo 30% non fosse altro che un pio desiderio. Yves: No, no, no! È un'ambizione!

Markus: Non è la stessa cosa di un pio desiderio?

Yves: No. Se ti dicessi «Markus, ti assegno il seguente compito: pensa a tutto ciò che fai adesso e a come lo potrai fare in metà tempo in futuro». Tu poi arriverai con un sacco di idee su come raggiungere questo obiettivo. Noi esaminiamo tutto quello che si può fare senza fare danni, su quali settori dobbiamo lavorare e per quali invece farebbe veramente male. Moving blocks, digitalizzazione, miglioramento della tecnica di comando, qui ci deve pur essere ancora un potenziale del 30%. Se ti dicessi 10%, tu ti diresti, «cosa, solo 10%?».

Markus: Prima avete parlato di moving blocks. Naturalmente anch'io qui ci vedo un certo potenziale. Ma se si considera quanto costa già l'ETCS Level 2, il Level 3 è musica di un futuro ancora alquanto remoto.

Yves: Sì e no. Resto su quanto ho affermato all'inizio. Finora non ci siamo mai occupati seriamente dell'eventualità di una standardizzazione. Abbiamo modernizzato le linee e ciascuna di esse ora ha delle specifiche caratteristiche.

Del resto, dal mio punto di vista un esempio positivo di standardizzazione è dato dal GSM-R. Nel frattempo, il GSM è stato introdotto quasi ovunque. Un analogo rollout a livello industrializzato purtroppo non ci è stato possibile per quanto riguarda l'ETCS Level 2.

Markus: Personalmente faccio fatica ad immaginare come tutte le nostre percezioni sensoriali e tutte le esperienze che influiscono sulle nostre decisioni possano essere riprodotte a livello tecnico. Non rischiamo poi di fare troppo affidamento sulla tecnologia? Tutto è collegato in rete, ciò che spesso e volentieri porta a delle interazioni che non si sono potute prevedere e che causano degli inconvenienti.

Yves: Ho grande rispetto per tutte le mansioni che il macchinista deve svolgere e che, già da molto tempo, non si limitano più alla semplice conduzione del treno. Il macchinista deve infatti valutare di continuo la situazione. Se si volesse trasportare il tutto in un sistema, saremmo costretti ad installare un numero incredibile di telecamere e di sensori e chissà cos'altro ancora per ottenere la medesima capacità di decisione. Se qualcuno si muove sul marciapiede, voi dovete essere in grado di capire se resta fermo o se ha intenzione di saltare sui binari. Sono dei fenomeni molto complessi. Magari sarebbe possibile digitalizzare questi comportamenti, ma è una cosa estremamente

da altre persone, tra cui anche da Mani Haller, che dicono che qui non c'è niente da guadagnare. Fino alla capacità teorica calcolata, dove tutto sembra di nuovo differente. Si tratta solo di capirlo.

La trasmissione dei dati è sempre molto interessante, la famosa stretta di mano. Sono convinto che se riuscissimo ad ottimizzare tutta la catena d'impatto, lì sì che ci sarebbe qualcosa da guadagnare. Ma, in che misura, per il momento non sono in grado di dirtelo. Su questo punto si può, per esempio, fare una tesi e dire che dal sistema si vorrebbe ricavare il 30% di capacità in più. E adesso dobbiamo vedere come ci possiamo arrivare.

Markus: A questo 30% si è però arrivati come se fosse scolpito nella pietra. Ora,

complessa. Quello che dobbiamo fare è quindi determinare quali sono le tappe che possono essere «standardizzabili». E questo argomento è stato trattato troppo superficialmente durante la notte con i rappresentanti della stampa. Ci sono senz'altro dei processi che sono semplici e che si possono standardizzare e automatizzare, come per esempio la messa in servizio e fuori servizio del treno. E, sotto questo aspetto, sono certo che sareste ben contenti se questo processo venisse automatizzato. Quindi, ancora una volta: si tratta di scegliere le cose giuste, standardizzarle e automatizzarle e non semplicemente automatizzare perché si è in grado di farlo. Tutti noi abbiamo già fatto questa esperienza.

Markus: L'idea di poter automatizzare la messa in servizio di un treno in un primo momento può sembrare plausibile. Ma, se analizziamo la cosa più da vicino, ci si rende conto che anche qui le percezioni sensoriali rivestono un ruolo molto più importante di quanto si pensi. Se, per esempio, sentiamo un fischio ad un pantografo, per noi questo ha una grande importanza. Questa è la cosa affascinante dell'essere umano, il fatto di memorizzare tutta una serie di dati empirici e di prendere sul serio ogni irregolarità. Digitalizzare gli imprevisti mi sembra una cosa alquanto difficile. Mentre l'uomo riflette, temo che la tecnica reagisca in modo assurdo e adotti un comportamento del tutto inadeguato. In certi casi questo farebbe anche senso, come per esempio per il monitoraggio della corrente dei motori o il fatto di riconoscere per tempo un guasto alle porte. Penso che nessun macchinista sarebbe scontento se si migliorasse l'affidabilità del materiale rotabile.

Yves: Credo che su questo punto siamo tutti d'accordo. Ho sempre affermato infatti che il macchinista fa molto più che semplicemente guidare o frenare. Ciò che si è dimostrato nella notte con i media non è molto più di quanto si faccia già da tempo nell'industria aeronautica e automobilistica: dei sistemi di assistenza che esistono già da molto tempo e che sono installati nella vostra cabina già da un bel po'. Se guardiamo cosa succede all'estero, dove ci sono già dei sistemi completamente senza macchinista, si tratta sempre di linee completamente autonome. Prova ad immaginare di dover entrare nella stazione principale di Zurigo con GoA 4. Onestamente non so se ci sia qualcuno in grado di finanziare un simile sistema. Questo vale per la situazione odierna. Ma non possiamo sapere come saranno le cose tra 15 anni. Per allora magari avremo un'intelligenza artificiale tale per cui tutto questo improvvisamente sarà fattibile.

Ivo: Quello che conta è che nel nostro settore non vi sia una stagnazione e che da un momento all'altro ci si ritrovi sorpassati da chissà che cosa, ciò che probabilmente ci porterebbe a "perdere il treno". Il fatto è che la mobilità odierna riveste un'importanza molto maggiore rispetto a solo dieci anni fa. Si potrebbe essere portati a pensare che tanto la gente non avrà più bisogno di viaggiare, dal momento che tutto sarà digitalizzato e che tutti lavoreranno in un ufficio virtuale. Questo starebbe però a significare che, prima o poi, il modello economico della mobilità finirebbe per non essere più attuale. E, in particolar modo, la mobilità su rotaia. Ecco perché dobbiamo riflettere su come affrontare le future sfide della digitalizzazione per poter, da una parte, continuare ad esistere come impresa e, rispettivamente, come settore

L'orizzonte temporale di SmartRail 4.0 si situa intorno al 2038.

dei trasporti e, d'altra parte, per essere in grado di garantire le capacità necessarie onde evitare il collasso. Ci sono abbastanza esempi nel mondo, come nella regione asiatica dove le capacità sono insufficienti e non si è semplicemente in grado di mettere in piedi un sistema ferroviario. Noi, invece, disponiamo di un sistema ferroviario. Come lo possiamo modernizzare per sfruttare al meglio tutte le nostre capacità? Il nostro compito nell'ambito del programma SmartRail 4.0 deve essere quello di mettere in evidenza tutto ciò che è possibile in maniera imparziale. Ciò che ne faremo poi, dipende dalle capacità decisionali delle imprese. Noi però non dobbiamo partire prevenuti su quale debba essere la soluzione. Questo sarebbe l'approccio sbagliato. Ma quello che dice giustamente Yves, è che dobbiamo raccogliere questa sfida con una buona dose di ambizione. E, quindi, non ci dobbiamo accontentare solo di mezza arancia. L'obiettivo deve essere una cassa piena di arance.

Markus: Questo allora sta a significare che ci potrebbero anche essere dei settori dove tutto resterebbe più o meno come adesso?

Ivo: I fornitori di sistemi ferroviari prima o poi ci costringeranno a cambiare. I costruttori di veicoli non vogliono più continuare a venderci sempre la stessa tecnologia e vogliono continuare a svilupparsi. Tutti i nostri fornitori, per esempio nel campo della segnaletica, non vogliono andare avanti a venderci degli apparati centrali a relè ancora per altri 50 anni. Prima di tutto, perché non hanno più né la gente né il know-how necessari per farlo e, secondariamente, perché prima o poi la tecnologia

non sarà più in grado di fornire il materiale. Già solo per questi motivi ci saranno necessariamente dei cambiamenti. Se noi, come settore, continueremo su questa strada, l'industria prima o poi finirà per dirci quello che ha e quello che invece non ha standardizzato. È questo che vogliamo? E questo cosa significa a livello di costi? Sotto questo aspetto, noi dipendiamo totalmente dall'industria. La nostra idea di standardizzazione parte proprio dal principio di permetterci di avere un controllo e di dire quali sistemi devono lavorare insieme. Vogliamo poter scegliere liberamente sul mercato. E vogliamo anche avere un peso maggiore a livello di mercato, non soltanto in Svizzera ma anche in Europa. Vediamo se riusciremo a raggiungere questo obiettivo. Se non proviamo, non avremo nessuna possibilità di riuscita.

Markus: Che cosa pensate a proposito dell'obsolescenza? Io vedo la ferrovia come un miscuglio di elementi con un'esistenza molto breve e, allo stesso tempo, con elementi che hanno una longevità impressionante. Di recente le FFS hanno fatto delle ordinazioni molto importanti: TwinDex e Giruno. Che cosa se ne vuole fare?

Yves: Si buttano via...

Markus: Esattamente, si buttano via.

Yves: No, ovviamente no! Questa era un'osservazione ironica. La pianificazione delle migrazioni è un compito molto importante. Non è realistico pensare di modificare tutto con le nuove tecnologie. L'orizzonte temporale di SmartRail 4.0 si situa intorno al 2038. Si tratterà di valutare quali sono i veicoli da adattare e quali no. La cosa importante è adeguare la terza ondata di acquisizioni del 2025 (BaBe) ai nuovi bisogni. I primi treni dovrebbero essere acquistati nel 2020 e saranno forniti intorno al 2025.

Markus: Dall'esterno non si può non constatare che SmartRail 4.0 comporterà una spesa non indifferente. Cosa potete dire a questo proposito? La gente ha l'impressione che lasciando tutto com'è, costerebbe molto meno.

Yves: Questa è pura illusione. Prima di tutto, i sistemi odierni con i loro segnali e le loro tavole generano dei costi dell'ordine di diversi milioni all'anno. Anche se decidessimo di andare avanti con i vecchi sistemi, questo comporterebbe dei costi di manutenzione molto elevati. Prendiamo per esempio il GSM-R che si basa sul sistema 2G. Nel 2020 Swisscom metterà fuori servizio il suo sistema GSM e presto non ci saranno più componenti per questo sistema. Lo si dovrebbe pertanto mantenere in vita unicamente per la ferrovia.

Ivo: Il settore delle telecomunicazioni è molto interessato alla sostituzione di questo sistema, oltre al fatto che non intende più proporre questo vecchio sistema a lungo termine. I costi esploderanno. Un fornitore potrebbe magari rifornire la ferrovia in veste di cliente esclusivo. Ma, proprio perché è esclusivo, sarebbe necessariamente molto caro.

Yves: Ed è per questo che si è sviluppato il LISA, la soluzione per i movimenti di manovra. I costi di manutenzione delle radio analogiche erano aumentati di diverse centinaia di migliaia di franchi all'anno. Non ci sono più pezzi di ricambio o batterie, e le parti mancanti bisogna procurarsele da qualche parte sul mercato grigio. Bisogna acquistare tutto quello che si riesce ancora a trovare. È esattamente quello che succederebbe per tutti i sistemi se ci si accontenta di lasciarli così come sono. I costi in tutti i casi aumentano.

Markus: La mia impressione è che il LISA sia stato costruito all'insegna del risparmio. Questo facciamo fatica a capirlo! Tanto per fare un confronto, le precedenti radio analogiche erano dotate di microfoni di alta qualità. Al giorno d'oggi non si costruisce più con la stessa cura di una volta?

Alex Brand interviene nella discussione (ha lavorato per FFS-Telecom e ha preso parte al progetto LISA; attualmente è coinvolto nel progetto SmartRail 4.0.): Nel 2001 abbiamo acquistato le vecchie radio analogiche SE 160 per l'ultima volta. Il prezzo unitario si aggirava intorno agli 8'000-10'000 franchi. Avevano dovuto essere parzialmente ricostruite con dei componenti più recenti e, anche in questo caso, all'inizio ci erano voluti diversi tentativi prima che l'apparecchio funzionasse realmente come ci si aspettava.

Non c'è bisogno di dire che il produttore dell'hardware del LISA effettivamente non aveva fatto un buon lavoro. Avevamo avuto delle liti pazzesche e non di rado eravamo perfino noi a dovergli dare dei consigli. Si sarebbe senz'altro potuto fare di meglio. Purtroppo non si può più fare dei paragoni con la produzione delle radio analogiche. Questo tipo di produzione, con questo livello di qualità, oggi non si potrebbe nemmeno più pagare.

Markus: Vuol dire allora che questa qualità fa ormai parte del passato?

Yves: Tutto dipende da quanto si è disposti a pagare. Beninteso, si tratta di un mercato di nicchia. Vorrei dire ancora una cosa a proposito del LISA: non è ancora tutto perfetto, ma sono stati fatti molti miglioramenti. Abbiamo un nuovo alloggiamento che ora è molto più stabile. Può anche essere che non tutti abbiano le stesse aspettati-

ve. Qualche giorno fa eravamo ad una fiera con il LISA. Le ferrovie straniere trovano che questo apparecchio sia fantastico e lo vorrebbero acquistare. Noi abbiamo degli standard molto alti. Durante la realizzazione del LISA sono molti ad aver fiutato un'opportunità. La lista delle richieste era immensa. E sono molti gli aspetti che figuravano come assolutamente necessari. E adesso ci possiamo riallacciare a quello che ho detto all'inizio. In futuro ci dovremo chiedere maggiormente che cosa siamo in grado di fare e di cosa abbiamo realmente bisogno. Hai già parlato dei costi in relazione a SmartRail 4.0. Sì, è vero che comportiamo dei costi. Complessivamente, però, ci verrà a costare molto meno che non continuando semplicemente con la tecnologia attuale fino al termine del suo normale ciclo di vita. Partiamo dal principio che non appena ci potremo avvalere di componenti standard e non più di prodotti specializzati, saremo in grado di totalizzare dei risparmi molto importanti. Noi non vogliamo reinventare ogni volta la ruota d'accapo.

Ivo: Ogni sistema proprietario deve inoltre essere omologato individualmente. Questo comporta dei costi molto elevati.

Markus: Al momento quali sono i vostri principali campi d'attività?

Yves: I nostri programmi principali attualmente riguardano i processi e i requisiti. Che cosa prevede il processo End to End? Come si comporta? Di quali caratteristiche abbiamo bisogno? Un tema importante è il Traffic Management System, ma anche la sostituzione di RCS, Iltis, Nets. Altre aree importanti del programma sono l'LCS (localizzazione, connettività e sicurezza), la tecnica di comando ETCS e i test ATO. Vogliamo essere certi che il denaro dei con-

Alcuni termini:

ATO (Automatic Train Operation)
controllo automatico dei treni

GoA (Grade of Automation)

Ci sono vari gradi di automazione

GoA 0: marcia a vista, esercizio ferroviario

GoA 1: guida manuale con sistemi di controllo dei treni

GoA 2: esercizio semiautomatico con conducente

GoA 3: esercizio scortato senza conducente. L'accompagnatore può spostare il treno in caso di bisogno

GoA 4: esercizio completamente automatico senza conducente

tribuenti non venga speso quattro volte per la stessa cosa, bensì che tutti i settori collaborino insieme. La collaborazione è davvero eccezionale. Normalmente una compagnia ferroviaria vuole dimostrare alle altre di aver fatto più progressi. Questi sono i cavalli di battaglia dei CEO. Un'altra questione è il fatto di sapere quello che già esiste all'estero. Magari si potrebbe imparare qualcosa dagli altri. A questo proposito, noi collaboriamo anche con l'EPFZ e l'EPFL.

Markus: A che punto saremo con l'ATO tra 10, 20 o 40 anni?

Yves e Ivo ridono.

Ivo: Non mi permetterei mai di fare un pronostico su questo argomento. Ma potrei anche rispondere con un'altra domanda. Se realmente vogliamo aumentare le nostre capacità nella misura auspicata, saremo in grado di trovare un adeguato ricambio di macchinisti nell'arco dei prossimi 40 anni? La carenza di personale specializzato toccherà anche i macchinisti di locomotiva. Sono dei bravi professionisti. A tutt'oggi parliamo di conducenti GoA 2. A questo punto vorremmo prima scoprire quello che è realmente possibile. Che cosa significa? Sono perfettamente d'accordo con Yves quando dice che è praticamente impossibile introdurre un livello GoA 4 per la stazione principale di Zurigo. Potrei però immaginare che, in un prossimo futuro, e quindi dovrei potervi assistere anch'io, in certi posti il GoA 2 sarà realmente possibile. Immagino che questo dovrebbe riguardare in particolar modo le reti della S-Bahn. Per quanto concerne il GoA 3 e il GoA 4, personalmente sono invece molto cauto. Ci sono delle persone intorno a me che sostengono che questo dovrebbe essere il nostro obiettivo. Accetto volentieri questa sfida e intanto vedo quello che è tecnicamente fattibile e soprattutto possibile dal punto di vista economico. Alla fine, magari è fattibile sul piano tecnico, ma non sul piano economico. Sarebbe sbagliato dire semplicemente che il GoA 4 deve essere il nostro obiettivo. Molto probabilmente il GoA 2 prima o poi diventerà realtà per certe linee. Yves: Una cosa è certa: tra dieci anni ne sapremo molto di più, anche perché nel frattempo avremo eseguito tutta una serie di test. Tra dieci anni i sistemi di assistenza alla guida saranno una realtà. Fino a che punto li si utilizzerà realmente, anch'io non posso saperlo. Se noi di SmartRail 4.0 faremo bene il nostro lavoro, ci sarà sicuramente qualche sistema in meno e non tutta una serie di sistemi nuovi da dover gestire.

Markus: Tante grazie per questa interessante conversazione!

Il numero delle segnalazioni ADL trasmesse continua ad essere enorme, ma anche quello delle segnalazioni ADL-ECO ha assunto proporzioni a dir poco massicce. Per una stima dei risparmi ADL si calcola un valore medio per segnalazione. *Équipe tecnica del VSLF*



Attualmente si «calcola» un risparmio di energia di 80 kWh per corsa ADL. Vedi i seguenti testi estrapolati dal bollettino delle FFS.

Se per ogni segnalazione si risparmiano 80 kWh, allora la raffigurazione ne indica già 320 kWh. Più di quanto si calcoli per la tratta! È così che si calcola. Sarebbe opportuno optare per un sistema migliore

Qui di seguito ancora un paio di esempi di segnali disposti su fermata con, allo stesso tempo, delle segnalazioni di marcia ADL. Es. 2025: 7'500'000 corse/anno x 80 kWh = 600 GWh

2014

Previsione 109,5 GWh/anno
Es. treno merci, corsa al 20% di tutti i treni (1800), Ø 185 kWh/corsa.

Se l'ADL permette di evitare una fermata non strettamente necessaria per ogni quinto treno, tutti i giorni si può risparmiare un importo enorme di energia, ossia ben 300'000 kWh al giorno (1800 fermate evitate al giorno x 185 kWh).

2015

«Calcolo» 42 GWh/anno
525'000 corse/anno = 1'438 corse/giorno = 16% corse ADL (20% = 52 GWh). Questo corrisponde esattamente (!) a 80 kWh/corsa.

2016

Comunicazione Watt d'ora: 72 GWh
Grazie all'ADL, ogni anno le FFS risparmiano 72 GWh di energia elettrica, ciò che equivale al consumo energetico di tutte le economie domestiche della città di Friburgo che conta circa 36'000 abitanti, ossia 15'000 economie domestiche.

19.04.2018, Olten (08:00), Brugg AG (08:11), InterRegio, Energie mit Rekuperation, Re460 (1), EW4 (7)

	SBB (31km)	Total (31km)
► Differenziert Basispreis	95.17	95.17
Haltezuschlag	4.00	4.00
Basispreis Gewicht	0.00	0.00
► Basispreis Verschleiss	43.11	43.11
Umweltzuschlag	0.00	0.00
Gefahrenzuschlag	0.00	0.00
Rabatt Traktion	0.00	0.00
Deckungsbeitrag	0.00	0.00
► Energie	42.80	42.80
Total		185.08

über alle ISB	Total
Energiebezug in kWh	297.2
Verbrauchswert pro Bruttotonnen km	0.0231

Unverbindliche Preisanfrage. Die aufgeführten Preise sind Nettopreise in Schweizerfranken (CHF) exkl. Mehrwertsteuer. Bitte beachten Sie die Bestimmungen im Leistungskatalog.

Folgende Elemente sind in der Berechnung nicht enthalten:

- Lämbonus
- Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr
- Zusatzleistungen
- ETCS Rabatt
- Rabatt Trassenqualität im alpenquerenden Güterverkehr



Segnalazioni ADL di un treno tra Aarau e Brugg AG. Risultato: risparmio pari a 4 x 80 kWh = 320 kWh. Secondo il calcolo del prezzo della tratta, un IR da Olten a Brugg AG deve prevedere un consumo energetico di 297,2 kWh. Una piccola serie di segnalazioni ADL nonostante i segnali disposti su fermata.

2025

Previsioni per il 2025: 600 GWh. Questo equivale a 7'500'000 corse/anno = 20'548 corse/giorno = 2,3/treno
Ampliamento del sistema ADL tra 10 anni = Fattore 14,3 (!) rispetto ad oggi.
Entro il 2025, le FFS si sono poste l'obiettivo di utilizzare corrente di trazione proveniente esclusivamente da fonti rinnovabili. Per far questo, puntano a risparmiare il 20% del previsto consumo energetico annuale, equivalente a 600 GWh o al consumo energetico di circa 150'000 economie domestiche. Il Canton Ticino ha 350'000 abitanti.

Comunicato stampa, 26.06.2017

Campagna a tutela della natura 2017: A favore della natura: le FFS tutelano il clima e l'ambiente.

Chi sceglie il treno viaggia in maniera energeticamente efficiente e nel rispetto del clima. E la ferrovia preserva anche preziosi biotopi. La campagna lanciata oggi dalle FFS marca l'impegno dell'azienda per la protezione del clima e dell'ambiente. Un grande albero adorerà per un mese la hall della stazione di Berna quale simbolo dell'iniziativa.

Un viaggio in treno produce fino a 20 volte meno emissioni di gas a effetto serra rispetto a un viaggio in auto su un tragitto paragonabile. Dopo il traffico lento, la ferrovia è pertanto il mezzo di trasporto più rispettoso del clima e più efficiente sul piano energetico. Per continuare a migliorare il bilancio ambientale, entro il 2025 le FFS intendono dimezzare le emissioni di CO2 rispetto al 1990 e utilizzare corrente di trazione proveniente esclusivamente da fonti rinnovabili. Inoltre nei prossimi 8 anni puntano a risparmiare il 20 per cento del proprio consumo energetico previsto per il 2025, equivalente al consumo annuale di tutte le 150 000 economie domestiche del Cantone Ticino.

Un importante contributo in questo senso è dato dalla tecnica di guida efficiente del personale di locomotiva. Quella che è chiamata «guida adattiva» fornisce infatti raccomandazioni di guida ai macchinisti per evitare fermate non pianificate davanti ai segnali. I treni circolano così in modo più fluido e soprattutto più efficiente a livello energetico, riducendo inoltre l'usura del materiale rotabile.

«Segnali avanzati indipendenti» e ADL

Una volta che l'ADL viene pienamente accettato da noi macchinisti come «guida adattiva» e viene usato in modo intelligente dal disponente della centrale d'esercizio, allora sì che può essere una cosa buona, anche se molto costosa. *Roman Isler, macchinista V, sezione Hauenstein-Bözberg*

Se non fosse per tutti i piccoli «dettagli secondari». Uno in particolare: Io sono un sostenitore dell'ADL e, in qualità di macchinista, mi attengo sempre alle «raccomandazioni» che vengono trasmesse. Da quando ho partecipato come istruttore al corso di aggiornamento 2017-1 per il personale di locomotiva FFS V e ho avuto modo di ascoltare più volte le argomentazioni dei disponenti di FFS Infrastruttura, devo dire che anch'io non percepisco (più) l'ADL come una misura per ottimizzare il consumo energetico, bensì come un semplice sistema di monitoraggio con cui il disponente previene sul nascere l'insorgere di conflitti in caso di incrocio o di avvicinamento dei treni. Con la consapevolezza che la guida adattiva probabilmente non ha tanto lo scopo di ridurre il consumo di energia, quanto piuttosto quello di controllare un numero troppo elevato di treni su un numero troppo limitato di binari, si viaggia subito più rilassati e le manovre di frenata e di accelerazione, che dal mio punto di vista talvolta sono discutibili, perdono il loro effetto snervante. È più che naturale che per i media e, in definitiva, anche per i contribuenti, possa apparire molto allettante il fatto che si possa conseguire un risparmio energetico nell'ordine di miliardi. Ma, in realtà, non è di questo che volevo scrivere. Concentriamoci piuttosto sull'altro lato della medaglia, ossia le segnalazioni ADL potenzialmente pericolose per l'esercizio. Qui di seguito alcuni esempi dalla mia corrispondenza:

La segnalazione ESQ MD63FU del 22.05.2017 ADL non si è comportata correttamente durante la corsa di oggi: Dopo il superamento del segnale avanzato d'entrata disposto su avvertimento di Zofingen in direzione di Britnau-Wikon, il treno 28505 non ha ricevuto il messaggio 'ADL CANCEL!'. Ho proseguito la corsa fino a Dagmersellen nonostante davanti a me ci

fosse il segnale d'entrata chiuso e dovessi attendere.

Risposta via e-mail del 24.05.2017: Buongiorno signor Z, conformemente al Techbus RCS, qui non si tratta di un errore. L'ADL non conosce l'ubicazione dei segnali avanzati indipendenti e non riceve alcun messaggio dal posto di manovra in caso di superamento dei segnali avanzati. Per questo motivo le ottimizzazioni non vengono mai interrotte o terminate dopo il superamento di segnali avanzati indipendenti. La prima possibilità di ricevere una raccomandazione di marcia dopo il segnale avanzato A*12 è il segnale d'entrata A12 a ZF. Lì è stato trasmesso il messaggio ADL End. Restiamo volentieri a sua disposizione per eventuali ulteriori domande. Le auguro una buona giornata.

Distinti saluti

XY, FachBus Betrieb RCS-D / ALEA SBB

Voglio precisare che, per diversi minuti, mi sono ritrovato con il mio treno pieno di passeggeri davanti ad un segnale principale di entrata disposto su fermata, mentre l'ADL trasmetteva tranquillamente i suoi messaggi. Il messaggio «ADL Cancel» mi è arrivato solo dopo che ho potuto superare questo segnale, ciò che ovviamente ho fatto quando non era più disposto su fermata! Sono perfettamente consapevole che l'ADL è solo una raccomandazione e che un segnale principale è molto più importante. Sono però anche sicuro che qualsiasi psicologo del lavoro sarebbe d'accordo con me che è più difficile prendere le decisioni giuste quando le informazioni divergono tra di loro. Se un giorno non dovesse più essere il macchinista a condurre un treno, bensì solo un sistema automatico, in un simile caso la reazione del computer sarebbe chiara: Un «fail safe», che pressappoco significa «Io di qui non mi muovo e per il momento non faccio niente finché non viene fatto un reset».



L'avventura del segnale di blocco S248 e di sua sorella – Una favola d'autunno

Guardate un po' qui e leggete nelle prossime pagine l'avventurosa storia del solitario segnale di blocco S248 di Hornussen (AG) e della sorella gemella S148, una favola che pare si sia realmente avverata nell'autunno dell'anno domini 2017. *Macchinista V, sezione Hauenstein-Bözberg*

C'era una volta, molto molto tempo fa, una stazioncina molto carina che, un po' discosta, troneggiava sul paese vero e proprio di Hornussen, in un posto a dir poco idilliaco del Fricktal argoviese, sulla linea del Bözberg tra Frick e Brugg.

Dopo aver svolto in sordina il suo compito per anni e anni, brevemente disturbato solo dalla costruzione dell'autostrada, un bel giorno la stazioncina era stata privata della sua funzione e davanti alla sua entrata era stato collocato un segnale di blocco. Si trattava del segnale di blocco S248, una cosa completamente nuova e moderna – all'epoca era di moda il «sistema di segnalamento N». Quel segnale di blocco desiderava tanto avere una sorella e, detto fatto, gli era stata subito messa accanto una gemella e da quel momento in poi si chiamarono «segnale di blocco S148». Da bravi fratelli, da allora si divisero la linea: S248 si occupava della normale protezione del blocco sul binario sinistro, mentre S148 di quella del binario destro. E così fecero per anni e anni e non c'era mai stato nulla da ridire.

Ma, in una nebbiosa mattinata, di lì passò la vecchia stazione di Hornussen che già da anni tirava a campare come ex binario di raccordo e, con voce burbera, chiese: «Caro segnale di blocco, non ti piacerebbe essere un segnale d'entrata? Un segnale principale bello e grande?». S248 fu immediatamente entusiasta dell'idea e, tutte le sere, puntualmente chiedeva a Mamma Infrastruttura se lui e la sua gemella S148 non potessero diventare un segnale di stazione. Mamma Infrastruttura non prestava però ascolto ai suoi due figlioli e diceva sempre di no. Tutte le volte rispondeva che un binario di raccordo doveva bastare per quella linea e che la stazioncina poteva essere contenta se la sua casetta non fosse ancora stata demolita!

Visto che i due segnali di blocco non desistevano, una sera in cui era di vena buona la mamma si mise d'accordo con il cugino RADN: «D'accordo, da ora in poi sarete dei segnali principali d'entrata, ma i vostri vicini devono restare dei segnali di blocco e non devono essere elevati a segnale d'uscita. Il binario di raccordo deve quindi

diventare di nuovo una stazione!». Così è stato ordinato e così si è fatto:

I due segnali di blocco ovviamente non vedevano l'ora che arrivasse il giorno in cui sarebbero diventati dei «veri» segnali principali d'entrata e attendevano con ansia il 17° giorno di settembre del 2017. La giornata doveva essere celebrata in grande stile, e così era arrivata anche zia Semaforo che, ad un certo punto, disse ai due orgogliosissimi segnali di blocco che ognuno di loro avrebbe dovuto indossare un cappello. Sui cappelli ci sarebbe stata la scritta «HNS», su questo non c'era da discutere perché quella era la tradizione.

Per nulla felici di quel copricapo così fuori moda, i due fratelli non intendevano più diventare dei segnali d'entrata e supplicarono Mamma Infrastruttura di lasciare tutto così com'era. Siccome negli ultimi tempi Mamma Infrastruttura aveva avuto parecchi problemi con tutti i suoi parenti, acconsentì immediatamente alle loro preghiere e supplicò il cugino RADN di esaudire il desiderio dei suoi due figlioli. Il cugino RADN replicò che aveva già invitato tanta gente alla festa e che annullare tutto sarebbe costato troppo. Ma, a Mamma Infrastruttura, questo era indifferente – voleva avere solo un po' di pace.

E così, il cugino RADN spedì un telegramma a tutti gli ospiti che erano stati invitati, informandoli che purtroppo i previsti festeggiamenti non avrebbero avuto luogo,

ma che era fiducioso che prima o poi li si sarebbe fatti:

Infuriato per il fatto che Mamma Infrastruttura facesse sempre tutto quello che voleva, il cugino RADN depennò suo figlio S248 e sua figlia S148 dalla lista.

E fu così che, il 17 settembre, quando il macchinista Fritz passò come tutte le mattine davanti ai due segnali di blocco, domandò come mai fossero ancora lì. Gli venne detto che Mamma Infrastruttura aveva voluto farli diventare dei segnali d'entrata, ma che poi aveva cambiato idea, e così il cugino RADN per finire li aveva eliminati definitivamente!

I due segnali di blocco non riuscivano a credere alle parole del macchinista Fritz: «Ma noi siamo sempre stati dei segnali di blocco!» gridò S248 e S148 aggiunse: «Da quando siamo qui, ci sono sempre stati solo e soltanto segnali di blocco!». Siccome il macchinista Fritz aveva sempre i minuti contati, proseguì la corsa e, una volta arrivato alla successiva stazione, disse a Cappuccetto rosso, che era parente alla lontana di Mamma Infrastruttura e del cugino RADN, che doveva fare tutto il possibile per rimettere le cose a posto.

Cappuccetto rosso, una delle ultime del suo genere, scrisse subito a Mamma Infrastruttura pregandola di tornare sui suoi passi. Mamma Infrastruttura non riusciva a capacitarsi che stesse succedendo una cosa del genere, e così le ci vollero molti

telegrammi e un'infinità di riunioni consultive prima di poter ordinare al cugino RADN di riportare tutto com'era prima.

Controvoglia, il cugino RADN si mise a frugare nel suo grande archivio per trovare il libro giusto e finalmente riportò le cose allo stato iniziale:

E fu così che dal 5 novembre 2017 il macchinista Fritz poté tranquillamente transitare di nuovo davanti ai due segnali di blocco S248 e S148 e che, felici e contenti, i due gemelli poterono restare all'altezza del chilometro 47,8, ciò che del resto avevano fatto sin da quando erano nati.

E tutti vissero felici e contenti fino alla fine dei loro giorni. Ma, questa, è un'altra storia... ETCS.

Nuova App delle prescrizioni FFS

Le FFS stanno lavorando già da anni ad un collegamento in formato elettronico delle diverse prescrizioni PCT / DE Infrastruttura / PE Traffico / disposizioni locali / RTE, ecc. *Équipe tecnica del VSLF*

All'origine di questa App vi è l'incidente di Granges-Marnand del 29 luglio 2013 e i successivi colloqui con il CEO Andreas Meyer. In merito all'ambiente di lavoro del personale di locomotiva FFS, a suo tempo era stata commissionata una perizia esterna che era stata allestita da Jürg Schmid, Schmid Safety Coaching 1) che, tra l'altro, era anche entrato nel merito della tanto deplorata marea di prescrizioni. A proposito delle prescrizioni, nel rapporto si può leggere: «La sicurezza nello svolgimento quotidiano dell'attività lavorativa viene al primo posto per i macchinisti. Essi percepiscono però il crescente numero di prescrizioni di sicurezza come un ostacolo e un'ingerenza. Talvolta si ha la sensazione che la responsabilità venga delegata e che le prescrizioni vengano elaborate solo per compensare le lacune infrastrutturali».

All'interno di una piccola équipe, formata anche da dei rappresentanti del VSLF, nell'estate del 2014 sono state definite le basi che hanno permesso di sviluppare l'App delle prescrizioni.

Con questa soluzione, anche gli utenti possono avere un maggiore controllo sulle prescrizioni. È tuttavia di fondamentale importanza che anche i produttori verifichino la congruità delle rispettive prescrizioni. Dall'incidente di Granges-Marnand se non altro ne è risultato qualcosa di valido e attuale.

App Prescrizioni

Descrizione

Con l'app delle prescrizioni, le prescrizioni d'esercizio vengono suddivise nella loro totalità e tematicamente secondo una sequenza logica. Si migliora così la facilità d'uso per il personale operativo e al tempo stesso aumenta la qualità delle prescrizioni.

Esempio: Le disposizioni esecutive di Infrastruttura (DE PCT) appartenenti a un articolo delle Prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT) vengono visualizzate direttamente sotto l'articolo PCT corrispondente. Lo stesso vale per le Prescrizioni d'esercizio Traffico e per le disposizioni locali.

Una prima versione dell'app delle prescrizioni sarà disponibile a partire da giugno 2018.

Stato dello sviluppo

Il Content-Management-System per la registrazione ed elaborazione delle prescrizioni è stato sviluppato. Le PCT, DE Infrastruttura e le disposizioni locali sono in gran parte registrate (importate). Attualmente mancano solo le PE Traffico. Vi sono anche numerosi documenti associati alle PCT, DE o PE Traffico che devono essere annullati o integrati alla relativa prescrizione. Ciò dovrà avvenire entro e non oltre la fine del 2018.

La visualizzazione nel front-end per gli utenti è ampiamente sviluppata e verrà testata in aprile con dei tecnici.

Attualmente IT sta sviluppando il modulo di modifica e le visualizzazioni per la pagina delle impostazioni e dei preferiti.

Quali saranno le fasi successive?

Test pratico nell'aprile 2018 e successivamente implementazione dei miglioramenti.

Fase introduttiva da maggio 2018.

Dal 1° luglio 2018 entrano in vigore le norme contenute nell'app delle prescrizioni. Saranno comprese almeno le PCT, le DE PCT e le disposizioni locali, ma se possibile anche le PE Traffico. Per P-VM anche il manuale di assistenza clienti e della produzione ferroviaria. Il regolamento RTE 20100 verrà importato nella seconda metà dell'anno.

Le modifiche a partire dal 1° luglio 2018 saranno comunicate attraverso l'app delle prescrizioni con un'informativa sulle modifiche.

1) Jürg Schmid, ex pilota militare, nonché presidente del sindacato dei piloti della Swissair, responsabile del Dipartimento Safety della Swissair e membro del Consiglio dell'IFSN (Ispettorato federale della sicurezza nucleare IFSN).

Nr. / no 85: Gültig ab / Valable des / Valevole dal 17.09.2017
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive

Seite Page Pagina	Anderung Modification Modifica
511/1-6	Eiken – Hornussen: Modernisierung (neue Bahnhof und Streckengeschwindigkeiten) Hornussen neu als Bahnhof
1112	Anpassung Df 511

Nr. / no 93: Gültig ab / Valable des / Valevole dal 17.09.2017
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive

Seite Page Pagina	Anderung Modification Modifica
511/1-6	Hornussen wird in einem späteren Termin zu einem Bahnhof
1112	Df 511 Kurven Raum Frick angepasst

Nr. / no 98: Gültig ab / Valable des / Valevole dal 05.11.2017
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive

Seite Page Pagina	Anderung Modification Modifica
221/5	Sion: Anpassung Bahnhofsgeschwindigkeit Reihe A
481/1-4	Moutier: GSM-R
511/1,4	Frick – Hornussen: 47.8 Block S248/148
601/1,2,4,6	Siggenthal – Döttingen: [2]
602/5	Bülach: Anpassung Bahnhofsgeschwindigkeit Reihe A
702/1-5	Dorfnest: Inbetriebnahme Bauphase 2
711/5	St.G. Winkeln – Gossau: Geschwindigkeitsreduktion Reihe A
1605,1606	Neues Änderungsverzeichnis



Esame federale di professione per macchiniste e macchinisti

Felix Traber, macchinista Zurigo, capo del progetto „SBFI-Anerkennung Lokpersonal“, presidente della commissione Esame federale di professione per macchiniste e macchinisti

Con l'esame federale di professione per macchiniste e macchinisti, la concorrenzialità sul mercato del lavoro del personale di locomotiva viene rafforzata grazie al riconoscimento della professione di macchinista con un attestato professionale federale (APF) da parte della Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione SEFRI e la conseguente integrazione nel sistema formativo (in aggiunta all'abilitazione UFT).
Oggetto dell'esame federale di professione per macchiniste e macchinisti sono le classiche competenze operative legate alla

professione. Al centro vi sono l'esperienza professionale e la capacità di riflessione. L'esperienza acquisita e le conoscenze *implicite devono emergere e in tal modo esseremisurabili.

* Il termine conoscenza tacita o implicita (dall'inglese tacit knowledge) significa, semplificando molto: «saper fare, senza poter dire come». Qualcuno «sa come funziona», ma la sua conoscenza è implicitamente contenuta nella sua saper fare, gli mancano le parole per descriverlo o spiegarlo verbalmente agli altri. (Fonte: Wikipedia)

Gli strumenti stabiliti dal modello d'esame costituiscono la base per la stesura del rapporto di riflessione, ossia la parte scritta dell'esame stesso. Il rapporto di riflessione viene stilato in modo autonomo prima dell'esame orale. Tutti i documenti elaborati (retrospettive, griglia delle competenze e piani operativi) sono trasmessi come allegati con il rapporto di riflessione e valutati da un team di esperti.
La parte orale dell'esame consta di un colloquio specialistico, nel quale sono dapprima presentati i punti più importanti del rapporto di riflessione. In seguito si dovrà

rispondere a domande sul rapporto di riflessione e andrà implementata la conoscenza esperienziale viene implementata in diverse nuove situazioni.

Informazioni dettagliate sul modello d'esame possono essere desunte dal regolamento d'esame e dalla corrispondente direttiva.

Una Associazione responsabile per l'esame federale di professione
L'«Associazione per la formazione professionale superiore delle macchiniste dei macchinisti (AFSM)» è stata fondata il 15 febbraio 2017 a Berna.

Dell'Associazione responsabile (promotrice e sostenitrice) fanno parte le imprese di trasporto (ITF) interessate all'esame federale di professione per macchiniste e macchinisti, le organizzazioni del mondo del lavoro (OML), costituite fra l'altro da federazioni (sindacati) e partner sociali. Sono membri dell'Associazione l'Unione dei trasporti pubblici (UTP), BLS SA, RAILplus SA, FFS SA come pure partner sociali e rappresentanze dei lavoratori quali la Federazione del personale di locomotiva del Sindacato del personale dei trasporti (SEV-LPV), l'Associazione del personale transfair e il Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF).

L'Associazione responsabile svolge l'esame federale di professione in vece della Confederazione in tutta la Svizzera e in questo modo assume la corrispondente autorità in sua rappresentanza. La base è costituita dal regolamento d'esame approvato dalla Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione (SEFRI).

L'esame federale di professione per macchiniste e macchinisti non sostituisce l'esame di capacità dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Codesto ufficio federale è sempre competente per il rilascio dell'abilitazione nell'ambito delle autorità di polizia. Mediante l'esame federale di professione per macchiniste e macchinisti, l'associazione sostenitrice VHBL-AFSM assicura l'integrazione della professione nel sistema formativo svizzero. Lo svolgimento avviene su base volontaria.

Chi vanta solide esperienze professionali e riflette criticamente sul proprio agire professionale, soddisfa le premesse determinanti per assolvere l'esame federale di professione. Nelle direttive sono definiti i requisiti per l'esame. Un corso di preparazione sarà prevedibilmente offerto da un ente di formazione. I corsi di preparazione beneficiano di un sussidio finanziario della Confederazione.

www.vhbl-afsm.ch/it

Servizio clientela

A causa di importanti lavori tra Ginevra e Losanna, durante i fine settimana del mese di aprile il traffico ha subito delle forti modifiche su questa tratta. *Mattieu Jotterand, presidente sezione Ginevra*



Tutte le corse sono state soppresse e, al loro posto, si era fatto capo a degli «shuttle» che circolavano tra Ginevra-Aeroporto e Losanna con una frequenza di un quarto d'ora.

Da un punto di vista ferroviario, il sistema ha funzionato piuttosto bene e l'informazione della clientela era abbastanza buona. Per quanto riguarda invece il materiale rotabile, la qualità non era assolutamente all'altezza della situazione.

Infatti, contrariamente a quello che si fa normalmente nella Svizzera tedesca, nessuno dei sistemi d'informazione presenti (KIS) era stato programmato. Il personale di locomotiva aveva diverse alternative, una più insoddisfante dell'altra. C'è chi ha deciso di lasciare il display vuoto e chi invece ha introdotto le destinazioni scorrendo, non senza un certo dispendio di tempo, il selettore. In entrambi i casi bisognava fare gli annunci di fermata manualmente. Altri invece hanno ripreso dei numeri di RegioExpress già esistenti, ciò che aveva il vantaggio di trasmettere gli annunci di fermata, ma con una visualizzazione delle destinazioni sbagliata e con delle coincidenze stampalate sulle piattaforme.

In tutti i casi, all'arrivo a Losanna (o, alla sera, a Coppet o a Morges) il macchinista non aveva altra alternativa se non quella di abbandonare i passeggeri al loro destino. Infatti, i numeri della circolare che permette al macchinista di sapere cosa deve annunciare, non sempre erano disponibili e, se sì, gran parte dei treni non vi era riportata.

Dopo aver cercato di sbrogliarsela alla meno peggio con quello che aveva a propria disposizione, il macchinista avrebbe

almeno potuto sperare di ricevere una mail di scuse all'inizio della settimana. Nient'affatto, ha ricevuto invece una mail con cui lo si rimproverava di aver fatto male il suo lavoro!

Una mail che lamentava il fatto che i numeri introdotti nel KIS non erano corretti, quando invece, nella maggior parte dei casi, questo era dovuto al fatto che a volte con la RABe 511 si reinseriscono da soli in base alla marcia iniziale del veicolo.

Una mail che criticava (con tanto di foto anonima) un macchinista per aver inserito «LausanneGeAp» (sul KIS, per indicare che era una navetta ad effettuare quel tragitto). I CLP hanno scritto: «Questo treno fa Lausanne-GeAp, ma dove va?»

La risposta a questa domanda sarebbe tanto semplice se solo i servizi responsabili della programmazione del KIS avessero fatto bene il proprio lavoro. Se solo, quando c'erano dei lavori o degli eventi speciali, come per esempio il festival, ci fosse stata un'informazione adeguata e tutti avessero perseguito lo stesso obiettivo.

Nel frattempo, il macchinista è condannato a subire questa mediocrità e a cercare di limitare quanto più possibile il malcontento, più che giustificato, dei nostri clienti. Per quanto mi riguarda, il colmo è stato quando a Losanna sono uscito sul marciapiede con addosso il mio gilet per pulire il parabrezza e sono stato tempestato di domande da parte dei clienti che si erano persi, in quanto nel frattempo la mia RABe 511 aveva inserito un numero di treno assurdo che aveva creato ancora più dubbi. Ma, ciliegina sulla torta, nessuno dei CLP di Losanna aveva pensato di togliere di mezzo le spazzole e i secchi d'acqua.

Perché un esame federale di professione per il personale di locomotiva? Di che cosa si tratta? Vantaggi.

Di che cosa si tratta?	<ul style="list-style-type: none"> Le macchiniste e i macchinisti delle categorie B / B100 / B80 secondo OVF, attivi principalmente nella condotta dei treni nel «servizio di linea» sotto la propria responsabilità, assolvono oggi una formazione specialistica presso una ITF e la concludono con un esame di capacità UFT. Si tratta di una abilitazione dell'autorità di polizia, che non costituisce un diploma nell'ambito del sistema formativo. Con la possibilità di sostenere l'esame federale di professione (EP), può essere conseguito un diploma riconosciuto a livello federale.
Vantaggi	<ul style="list-style-type: none"> Qualificazione riconosciuta della professione (ancorata nel sistema formativo) e accesso a molteplici offerte di formazione continua. Ottenere un attestato professionale federale con validità illimitata. Promuovere la capacità di riflessione del personale di locomotiva, con un vantaggio in termini di sicurezza e di qualità per TUTTI (clienti, ITF e personale di locomotiva). Misura contro la carenza di personale specializzato e influsso positivo all'approccio verso l'attuale e il futuro cambiamento. Migliore concorrenzialità del personale sul mercato del lavoro. Migliore protezione sociale in caso di incapacità di guadagno.

Principi dell'esame federale di professione. Strumenti e basi dell'esame.

Rapporto di riflessione	Colloquio professionale
Panoramica di conoscenze ed esperienze Sintesi dell'analisi di esperienze e conoscenze	Presentazione del rapporto (ca. 10 min.)
Retrospettiva Più situazioni di lavoro: Esperienza concreta Cosa è successo? Come si è svolto l'evento? Osservatore che riflette Cosa è andato bene/male? Quali cause principali identificate? Alternative operative Quali conclusioni traggo? Learning Dettagli, fasi, mezzi	Applicazione attiva (ca. 17 min.) Come ho agito in una situazione successiva comparabile? Domande sul rapporto: Situazioni critiche (casi reali)? Minicasi (nuove situazioni)
Griglia delle competenze (GC) Riflessione sulle competenze (varie GC, su un arco di tempo prolungato)	Riflessione (ca. 17 min.) Come si presenta il mio atteggiamento nell'attività quotidiana? Quali sono i miei punti forti/deboli? Cosa ho imparato? Domande sulla verifica dei piani operativi Domande sulla griglia delle competenze
Verifica dei piani operativi Riflessione sull'atteggiamento (due volte, su un arco di tempo prolungato)	Al centro dell'esame di professione vi sono l'esperienza professionale e la capacità di riflessione, non le doti o le prescrizioni d'esercizio!

Principi dell'esame federale di professione. Strumenti e basi dell'esame scritto.

Rapporto di riflessione	Colloquio professionale
Panoramica di conoscenze ed esperienze Sintesi dell'analisi di esperienze e conoscenze	Gli strumenti prescritti formano la base per la stesura del rapporto di riflessione che costituisce l'esame scritto. I lavori scritti sono elaborati in modo autonomo prima dell'esame orale.
Retrospettiva Più situazioni di lavoro: Esperienza concreta Cosa è successo? Come si è svolto l'evento? Osservatore che riflette Cosa è andato bene/male? Quali cause principali identificate? Alternative operative Quali conclusioni traggo? Learning Dettagli, fasi, mezzi	Tutti i documenti elaborati (retrospettiva, griglia delle competenze e verifica dei piani operativi) sono trasmessi come allegati al rapporto di riflessione. Gli esperti d'esame valutano i lavori scritti e li utilizzano, tra l'altro, come base per il successivo colloquio professionale (esame orale).
Griglia delle competenze (GC) Riflessione sulle competenze (varie GC, su un arco di tempo prolungato)	La verifica dei piani operativi si riflette sul proprio atteggiamento e sulla motivazione personale.
Verifica dei piani operativi Riflessione sull'atteggiamento (due volte, su un arco di tempo prolungato)	La verifica dei piani operativi viene allestita una volta all'inizio e un'altra volta verso la fine del lavoro scritto.

Principi dell'esame federale di professione. Strumenti e basi dell'esame orale.

Rapporto di riflessione	Colloquio professionale
Panoramica di conoscenze ed esperienze Sintesi dell'analisi di esperienze e conoscenze	Presentazione del rapporto (ca. 10 min.)
Retrospettiva Più situazioni di lavoro: Esperienza concreta Cosa è successo? Come si è svolto l'evento? Osservatore che riflette Cosa è andato bene/male? Quali cause principali identificate? Alternative operative Quali conclusioni traggo? Learning Dettagli, fasi, mezzi	Applicazione attiva (ca. 17 min.) Come ho agito in una situazione successiva comparabile? Domande sul rapporto: Situazioni critiche (casi reali)? Minicasi (nuove situazioni)
Griglia delle competenze (GC) Riflessione sulle competenze (varie GC, su un arco di tempo prolungato)	Riflessione (ca. 17 min.) Come si presenta il mio atteggiamento nell'attività quotidiana? Quali sono i miei punti forti/deboli? Cosa ho imparato? Domande sulla verifica dei piani operativi Domande sulla griglia delle competenze
Verifica dei piani operativi Riflessione sull'atteggiamento (due volte, su un arco di tempo prolungato)	Al centro dell'esame di professione vi sono l'esperienza professionale e la capacità di riflessione, non le doti o le prescrizioni d'esercizio!



Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer
Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive
Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e macchiniste

Treno fantasma nel cuore della notte

«Test notturno dei sistemi digitali di assistenza per macchinisti», questo il sintetico titolo del test eseguito a Berna nella notte tra il 4 e il 5 dicembre 2017. «Sistemi di assistenza», questo è un blando eufemismo. Markus Leutwyler, redattore LocoFolio



I giornalisti intervenuti possono realmente assistere alla prima corsa in piena linea in cui non è più il macchinista a dare gli ordini per l'accelerazione e la frenatura del treno, bensì vengono trasmessi automaticamente. Prima di passare alla parte pratica, la trentina di giornalisti presenti sul posto viene informata circa il test imminente. Il fatto che l'evento goda di una priorità molto alta nel mondo ferroviario è chiaramente confermato dalla presenza di alcuni rappresentanti dei vertici aziendali. Andreas Meyer (CEO FFS), Peter Spuhler (CEO Stadler Rail) e Thomas Küchler (CEO SOB) illustrano come sia possibile migliorare la capacità degli impianti ferroviari grazie a dei sistemi digitali intelligenti. «La tecnologia al posto del cemento» e «collegamento in rete», queste le frasi che più mi rimangono impresse.

Le presentazioni indoor finiscono poco dopo la mezzanotte e poi tutti raggiungiamo il binario 9 dove, nel frattempo, è arrivato il treno di prova, uno Stadler RABe 511. La porta della cabina è aper-

ta. Andreas Meyer intanto parla con il macchinista che, con qualche minuto di ritardo, poco dopo mette in moto il treno. Guida il treno normalmente in direzione Mattstetten fino alla tavola «CAB», che indica l'inizio dell'ETCS-Level 2. Da questo momento in poi il treno è completamente monitorato, le istruzioni di marcia vengono trasmesse sullo schermo presente in cabina e tutto va in automatico. Nel compartimento viaggiatori c'è un collaboratore delle FFS che trasmette i limiti di velocità al treno tramite un notebook. Come per magia, il treno accelera, frena e fa un arresto di emergenza. Sullo schermo vedo che il puntino rosa della velocità nominale si muove come se fosse il macchinista a modificare la velocità. Da un lato, per certi versi la cosa è impressionante. Dall'altro lato invece, qui tutto avviene su un piano puramente digitale. I dati vengono generati da un computer che, per ottenere l'effetto desiderato, li inoltra al terminale digitale. Questo processo non consente alcuna interazione con i fattori ambientali.

Riflessioni di un macchinista

Ogni qualvolta mi esprimo sull'argomento dei treni «completamente automatici», spesso mi si accusa di essere prevenuto. Trovo che, del resto, questo sia anche comprensibile. In fin dei conti, nell'aria c'è la minaccia che un bel giorno quella che è l'attività che ho sempre voluto fare, ossia guidare i treni, venga svolta da delle macchine. Ma ne ho realmente paura? A dire il vero, i miei pensieri sono ben altri. Da un lato, c'è la curiosità di capire come sia possibile risolvere il tutto da un punto di vista tecnico. Dall'altro lato, ci sono poi tutte le innumerevoli situazioni dove, e ne sono praticamente certo, un sistema tecnico presenta dei limiti molto chiari, in quanto non possiede l'esperienza che un macchinista acquisisce nel corso degli anni. Nella sua relazione, Andreas Meyer ha del resto sottolineato che non riesce ad immaginarsi dei treni completamente senza conducente.

Durante la corsa di prova il tempo è asciutto. Il sistema ruota/rotaia funziona esattamente come previsto idealmente dai mo-

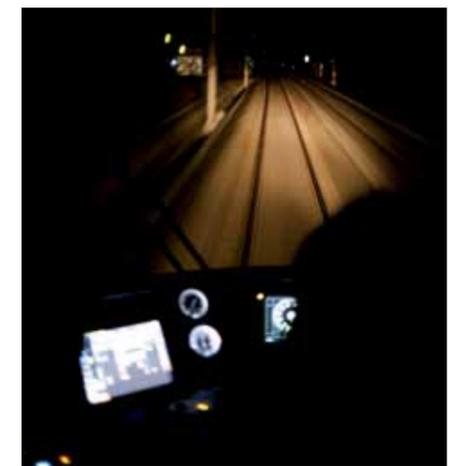
delli fisici. Questa tratta è stata prescelta in quanto soddisfa pienamente i criteri tecnici per l'esecuzione di un simile test. In tutta la Svizzera ci sono solo quattro tratti dotati di ETCS Level 2: la tratta Rothrist-Mattstetten, compresa la biforcazione per Solothurn, la galleria di base del Lötschberg e un settore nel bacino lemanico. Allo stato attuale, il test di oggi non sarebbe stato possibile su tutte le altre linee. È da circa nove anni che sono macchinista e che sposto i treni sulle rotaie. Rotaie che possono essere asciutte, bagnate, coperte di neve, nuove o vecchie. Conosco bene sette tipi di veicoli, con tutti i loro pregi e difetti. Di tanto in tanto subentrano dei problemi, ma alcuni li riesco a risolvere da solo. Conosco le mie linee e so riconoscere il comportamento dei passeggeri. All'inizio facevo molti più errori rispetto ad oggi.

Nel frattempo ho imparato a prevenire certe situazioni, per cui riesco a giocare d'anticipo. Questo torna a beneficio della sicurezza e del confort dei passeggeri.

Uomo vs. macchina

Dopo il test di oggi, devo dire di ritrovarmi con più interrogativi che risposte. Un'esperienza maturata nel corso di tanti anni come si può riprodurre a livello digitale? Come si può insegnare a un sistema ad interpretare il comportamento dei passeggeri? Le previsioni alla base dei modelli sono giuste e si può realmente risparmiare energia e aumentare la capacità? Come mai a questi sistemi tecnici vengono messe a disposizione delle informazioni che io, come macchinista, non ricevo? Come sarebbe la mia guida se disponessi di queste informazioni?

Con il test odierno, si sono scontrati due mondi totalmente contrapposti. Mentre gli esponenti del mondo ferroviario estrapolano le informazioni di questo test, alquanto semplificato, su vasta scala, io vedo invece la realtà di tutti i giorni. Gli imbrattamenti del treno in oggetto del resto erano alquanto eloquenti. Il mondo reale sembra perdere smalto, gli zero e gli uno, no. Io sono un grande fan del «sistema uomo». Gli umani sono esseri estremamente polivalenti, in grado di apprendere, creativi e intelligenti. I sistemi digitali hanno indubbiamente un grande potenziale. Il potenziale del «sistema uomo» è però ancora ben lungi dall'essere sfruttato appieno. Non da ultimo, ammetto di essere anche un po' invidioso che dei semplici computer suscitino più entusiasmo di noi umani analogici che, tutto sommato, facciamo chiaramente un lavoro molto migliore. E, molto probabilmente, ancora per molto tempo. ➤





Trattative salariali

Per finanziare gli aumenti salariali conformemente al CCL, la SOB ha messo a disposizione circa l'1% della massa salariale. Per buona parte del personale SOB la fase contrattuale si è svolta secondo gli obiettivi previsti dal CCL. Purtroppo, non però per il personale di locomotiva e dei treni. L'art. 6.2 del supplemento 1 del CCL stabilisce che, una volta conclusa la formazione di base, il potenziale di avanzamento del personale di locomotiva e dei treni dalla fascia salariale minima a quella massima prevista per la specifica funzione, dovrebbe avvenire nell'arco di 20 anni. Così facendo si tiene conto della particolare situazione iniziale delle due funzioni: dal momento che la forcella dei rispettivi salari è notevole, questi collaboratori hanno dovuto essere suddivisi in due fasce salariali differenti. Ora, però, si prevede che il loro aumento salariale si basi unicamente sulla fascia salariale più alta e non sull'intera forchetta salariale. La SOB tuttavia promette dei «ritocchi manuali» per garantire il rispetto dell'articolo 6.2, ossia di rendere possibile l'avanzamento alla fascia salariale massima entro 20 anni. Dal punto di vista dei sindacati, questa però altro non è che una soluzione fittizia che va a tutto svantaggio dei diretti interessati, ma anche un segnale estremamente negativo nei confronti del personale di locomotiva e dei treni, proprio quelle categorie per le quali nei prossimi anni si dovrà prevedere

un incremento delle risorse in vista della cooperazione con le FFS nel traffico a lunga percorrenza. È inoltre importante tener presente che con l'introduzione del nuovo sistema salariale, prevista entro la fine dell'anno, sono solo queste due categorie ad essere state penalizzate. Della soppressione degli aumenti salariali per il personale viaggiante, ora potranno approfittare tutti i lavoratori che sottostanno al CCL. I sindacati sono fermamente intenzionati, se necessario anche adendo le vie legali, a far sì che il CCL venga rispettato. Se il CCL venisse applicato correttamente, l'aumento salariale del PL dovrebbe essere superiore del 25% rispetto all'aumento concesso inizialmente.

Cooperazione nel traffico a lunga percorrenza

Nel dicembre del 2017 ci è stato comunicato che le FFS e la SOB hanno sottoscritto un accordo di cooperazione, che sancisce la collaborazione nel settore del traffico a lunga percorrenza almeno per i prossimi 12 anni. La linea di montagna del San Gottardo, per la quale la SOB inizialmente intendeva richiedere una licenza di concessione, sarà la prima a rientrare in questa cooperazione. Con l'entrata in vigore dell'accordo di cooperazione, le FFS hanno incaricato la SOB di gestire la linea IR da Basilea via Lucerna e Zurigo via Arth-Goldau, come pure la linea di montagna del San

Gottardo fino a Locarno, a partire da dicembre 2020 fino almeno alla scadenza della concessione per il traffico a lunga percorrenza. A tale scopo, sempre nel dicembre del 2017 la SOB ha ordinato altre undici unità motrici del tipo «IR FLIRT», che sono identiche ai 6 treni per il Voralpen-Express 2020. Per l'implementazione di questo concetto operativo dell'IR attraverso il Gottardo si prevede l'impiego di circa 45 macchinisti.

Il secondo collegamento previsto dall'accordo in questione riguarda la linea Berna-Zurigo-Coira. La decisione definitiva in merito alla gestione di questa linea non è ancora stata presa, in quanto è subordinata alla decisione dell'UFT circa le concessioni per il traffico a lunga distanza, attesa per la prima metà del 2018. L'eventuale rilevamento delle attività non dovrebbe pertanto avvenire prima di dicembre 2021. Anche per l'esercizio di questa linea ci sarebbe bisogno di circa 45 macchinisti.

Cassa pensioni

Il 2017 è stato un anno borsistico più che positivo. La Fondazione collettiva Symova ha conseguito un utile del 7.5%. Grazie a questo successo sul piano degli investimenti, il grado di copertura della cassa di previdenza ha potuto essere mantenuto nonostante l'abbassamento del tasso d'interesse tecnico dal 2.75 al 2%. L'abbassamento del tasso d'interesse tecnico comporta un abbassamento

del tasso di conversione e, pertanto delle prestazioni pensionistiche più basse. Per compensare questa perdita dovuta al tasso di conversione più basso, l'ave-re di vecchiaia individuale a carico della cassa di previdenza è stato aumentato di conseguenza. Se la rendita conseguita non avesse avuto un livello più o meno analogo agli impegni più elevati che ne derivano, si sarebbe verificato un calo del grado di copertura. Per mantenere le prestazioni anche in futuro, i contributi individuali di risparmio sono stati aumentati di conseguenza con effetto dal 01.01.2018. Questo aumento viene relativizzato dalla soppressione dei contributi di splitting e dall'abbassamento dei premi di rischio. Nonostante un aumento dell'11% dei contributi di risparmio, la maggior parte dei lavoratori versa dei contributi pensionistici più bassi.

Questioni legate al CCL

Modelli di orario di lavoro:

Nel 2016 i sindacati hanno preso contatto con la SOB in merito all'introduzione di eventuali nuovi modelli di orario di lavoro. Sebbene all'inizio non ci fosse un particolare interesse da parte della SOB, nel 2017 erano state presentate alcune bozze di modelli. Prioritario per noi, ma anche utile per l'impresa, sarebbe un conto-risparmio di tempo analogo al «Flexa» delle FFS. Si parte dal presupposto che questo comporterà l'integrazione di caratteristiche proprie dell'impresa. Ulteriori colloqui sono previsti per il 2018.

Trattative BAR:

L'introduzione della revisione totale dell'Ordinanza sulla durata del lavoro (OLDL) prevista per il 9 dicembre 2018, fa sì che la SOB debba prevedere delle trattative per l'adeguamento dei BAR.

Regolamentazione sui tempi di spostamento (suppl. 3, art. 3)

Questo punto era stato sollevato nel 2016 ed è attualmente in fase avanzata di completamento. La sua applicazione, ai sensi del CCL, è stata definita e sono state concordate delle ulteriori regolamentazioni. Se questi nuovi accordi, validi dal 01.01.2018, verranno introdotti come previsto, allora potremo dire che si tratta di soluzioni davvero valide. Non si è ancora trovato un accordo per quanto concerne la compensazione successiva dei servizi che non vengono conteggiati in conformità al CCL.

Totale delle pause non pagate > 90 minuti (suppl. 10, art. 6.3):

La questione è stata temporaneamente sospesa e verrà trattata in occasione delle imminenti trattative BAR.

Concessioni per il traffico a lunga

Osservazioni in merito all'assegnazione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza da parte dell'UFT. Felix Traber, macchinista Zurigo

Il 19 aprile 2018, l'UFT ha comunicato la sua decisione in merito all'assegnazione delle concessioni per il traffico a lunga distanza. Al tempo stesso, l'UFT ha sentito i cantoni, le associazioni di trasporto, le imprese di trasporto e i gestori dell'infrastruttura interessati.

A partire da dicembre 2019, la BLS si aggiudicherà due linee a lunga percorrenza, la Berna - Biel e la Berna - Olten. Tutte le linee IC e le restanti linee della cosiddetta rete di base restano in concessione permanente alle FFS per 10 anni (dicembre 2019 - dicembre 2029) che gestirà alcune linee IR in collaborazione con la SOB.

Un retrogusto amaro

Quel che emerge è che adesso anche l'UFT e il mondo della politica si sono resi conto che, con i suoi tempi irrealistici, l'attuale quadro giuridico non è affatto idoneo a garantire una «giusta» concorrenza. Il tanto decantato «concorso di idee» suona un po' logoro, anche se sulla tratta di montagna del Gottardo ha almeno portato dei risultati positivi per i clienti dei trasporti pubblici e, in particolar modo, per le regioni turistiche di Andermatt/Gottardo e della Leventina. Per queste aree, la prevista cooperazione con la SOB rappresenterà un'offerta allettante e un sensibile miglioramento rispetto ad oggi.

Ciò che emerge è anche che tutti gli attori coinvolti nel processo si erano immaginati che sarebbe stato tutto molto più semplice. Comunque sia, si tratterà di gestire le tante sfide che ci attendono sul piano operativo e del personale, di cui abbiamo già parlato nel LocoFolio 02/2017, e che suscitano ancora vari punti interrogativi. Punti interrogativi che trasmettono un senso di sicurezza soprattutto al personale direttamente interessato.

Un grande cambiamento

Con la diminuzione della rendita di monopolio, ossia con la nuova regolamentazione relativa al margine operativo massimo per

le FFS, l'utile dell'impresa ferroviaria si riduce di circa 100 milioni di franchi all'anno. La linea Berna - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, già poco redditizia, passa inoltre al traffico a lunga distanza, ciò che riduce ulteriormente l'utile delle FFS ma che, dall'altra parte, costituisce uno sgravio per i cantoni finanziariamente deboli, quali Berna e Neuchâtel, ma anche per la confederazione. Lo stesso vale anche per la valle del Reno, dove i trasporti con i RegioExpress vengono trasferiti totalmente dal traffico regionale viaggiatori al traffico a lunga percorrenza. Oltre alla confederazione, a beneficiarne saranno soprattutto il canton San Gallo e, in misura minore, il cantone dei Grigioni. Questo probabilmente dovrebbe rappresentare una sorta di «compensazione», dal momento che il sistema odierno non consente alle altre ferrovie (tra cui anche la BLS) di fare dei profitti operando unicamente nel servizio regionale viaggiatori sovvenzionato dal settore pubblico. Questo non può non riportarci alla mente il tuttora irrisolto «caso AutoPostale», dove da parte dei proprietari si chiede innovazione, profitto, ecc., benché tutto questo difficilmente possa essere finanziato, visto che nel traffico regionale viaggiatori pare che il profitto non ci debba essere o sia praticamente inesistente.

In generale, la pressione sui trasporti pubblici nei prossimi anni è destinata ad aumentare ancora. C'è pertanto da chiedersi quali possano essere i benefici che si potranno realmente generare mettendo l'attuale sistema di fronte ad una simile «concorrenza». In tutti i casi, quel che è certo è che il personale sarà il primo a sentirne gli effetti. Quello che si sta vivendo oggi è solo un assaggio di ciò che verrà.

Con una pianificazione intelligente e integrale si potrebbero trarre dei benefici molto superiori, sia per il settore pubblico che per la nostra clientela. Non resta che augurarci che tutte le parti coinvolte maturino questa consapevolezza e che capiscano la necessità di operare in tal senso.





Nuovo sistema salariale

Doveva essere un sistema salariale completamente nuovo, per tutte le parti coinvolte questo era chiaro sin dall'inizio delle trattative. Tutti avevano espresso la volontà e la necessità di rivedere il vecchio sistema salariale, che nel frattempo ha già quindici anni, e allo stesso tempo di ammorbidire le posizioni radicate da tempo seppur continuando ad avvalersi di quanto aveva dato prova di efficacia. Grazie a dei colloqui molto costruttivi, siamo riusciti ad elaborare un nuovo sistema salariale che, dal nostro punto di vista, è senz'altro molto migliore e soprattutto più trasparente.

Le fasce salariali sono state numerate e adeguata in base alla reale situazione odierna. I valori minimi delle fasce salariali sono sensibilmente più alti (di diverse migliaia di franchi), mentre i valori massimi sono stati ritoccati leggermente verso il basso e arrotondati per eccesso. Con il nuovo CCL, il passaggio individuale all'interno delle classi salariali però non avviene più automaticamente. Con la nuova struttura delle retribuzioni, le retrocessioni salariali o i casi di garanzia sono infrequenti, come del resto anche le rettifiche salariali verso l'alto (fatta eccezione per il passaggio alla classe salariale minima). Ora vigono delle nuove regole per quanto concerne il cambio di fascia salariale. Il superiore adesso deve infatti fornire una motivazione

nell'eventualità che intenda posticipare il passaggio ad un'altra classe salariale (prima doveva fare domanda di cambio di fascia salariale).

Per quanto riguarda gli aumenti salariali, per le progressioni individuali in futuro si prevede un nuovo meccanismo di ripartizione che è molto più semplice e chiaro. La valutazione del personale non ha più alcuna influenza sugli aumenti individuali. È unicamente la posizione nella fascia salariale a determinare quale debba essere l'aumento individuale. Nel nuovo sistema salariale non si fa più alcun riferimento alla durata massima necessaria per passare ad un'altra classe salariale.

Oltre agli aumenti salariali individuali, viene introdotta anche una cosiddetta «riserva di prestazioni», ciò che permette di compensare le prestazioni individuali della valutazione del personale. Quest'ultima non viene pertanto abolita, ma non ha più alcun effetto ai fini della progressione salariale. Non cambia nulla per quanto riguarda gli incentivi finanziari, in quanto la riserva di prestazioni viene alimentata nell'arco di diversi anni per poi essere corrisposta, previa decisione congiunta dei sindacati e di Thurbo, tenendo conto della valutazione individuale delle prestazioni degli anni accumulati.

Il nuovo sistema salariale è stato introdotto in data 01.01.2018. Quest'anno gli aumenti

salariali avvengono pertanto per la prima volta in base al nuovo sistema.

Trattative CCL 2017

Parallelamente al sistema salariale abbiamo elaborato anche altri aspetti del CCL, ad eccezione dei paragrafi relativi all'orario di lavoro e alle ferie che avevamo già trattato nel 2016. Anche le regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro per il personale di locomotiva e dei treni sono rimaste invariate.

I principali cambiamenti del CCL sono una durata minima di validità fino alla fine del 2020, l'aumento dei supplementi notturni e domenicali a 7.-, rispettivamente 14.- franchi all'ora, come pure un'«assicurazione delle indennità» in caso di malattia o infortunio di oltre 30 giorni. Sono stati prolungati i termini di disdetta per i dipendenti più anziani. Per evitare licenziamenti, Thurbo si impegna inoltre a tener conto quanto più possibile delle eventuali limitazioni di carattere medico nella pianificazione dei servizi. In contropartita, in caso di servizi fuori sede o corsi, in futuro si prevede solamente il rimborso del tragitto supplementare da percorrere rispetto a quello normale di lavoro. Si è inoltre utilizzata parte del possibile aumento della massa salariale per finanziare le indennità maggiorate.

Problemi di attuazione del nuovo CCL

L'implementazione del nuovo CCL purtroppo non sta procedendo come avremmo sperato. Tanto per cominciare, c'è voluta un'eternità prima che il CCL venisse inviato ai sindacati per essere firmato. Poi Thurbo l'aveva sì spedito, ma non era stato possibile risalire a chi. Al secondo tentativo, i documenti non erano completi in quanto mancavano i dati supplementari del verbale. Adesso finalmente tutti i documenti sono stati debitamente firmati.

A parte le difficoltà di ordine burocratico, già poco dopo l'inizio dell'anno abbiamo dovuto constatare che, di punto in bianco, l'interpretazione di Thurbo di alcuni articoli era diversa rispetto alla nostra. Qui si tratta di aspetti non trascurabili, come la possibilità di passaggio di classe salariale, la questione della progressione dell'aumento salariale e rispettivamente dell'innalzamento nella fascia salariale, come pure dell'attribuzione della classe salariale quando un dipendente esercita una funzione aggiuntiva. Per contro, senza informarne prima il personale, Thurbo ha introdotto la nuova direttiva del CCL sui tempi di spostamento già a partire dal nuovo orario dei treni e non dal nuovo anno (risp. dalla data d'inizio della validità).

Ciò che vari segni premonitori lasciavano presagire, con l'arrivo del conteggio

del salario di gennaio è diventato un dato di fatto. Per i salari al di sotto della fascia salariale, gli aumenti individuali sono stati inclusi nel calcolo per compensare tale differenza, invece di essere aggiunti solo in un secondo tempo. Non si è potuto tener conto delle recenti funzioni aggiuntive, in quanto mancavano ancora i mansionari. Thurbo non ha inoltre previsto un cambio di classe salariale secondo i nuovi criteri del CCL. Di comune accordo con i partner SEV e Transfair, da gennaio a marzo 2018 il VSLF ha scritto più volte a Thurbo richiamando l'attenzione su queste irregolarità e chiedendo un colloquio. Thurbo ha però rimandato sempre alla riunione delle parti sociali prevista per la fine di aprile e non ha voluto prendere posizione prima di quella data.

Il 26 aprile 2018 ha finalmente avuto luogo il tanto atteso incontro con gli altri sindacati e Thurbo. Durante il colloquio, entrambe le parti hanno illustrato la propria interpretazione degli articoli e hanno confermato di essere pronte a fare delle concessioni per trovare una soluzione accettabile. Ci siamo resi conto che il previsto passaggio alla successiva classe salariale dopo 3 anni (passaggio alla fascia salariale minima) rischierebbe di far fuori buona parte dell'aumento della massa salariale, dal momento che le progressioni salariali continuerebbero comunque ad essere attinte dallo stesso comparto degli aumenti salariali. Thurbo ha inoltre fatto leva su un accordo del 2010 che disciplina il cambio di classe salariale del personale di locomotiva. C'è da chiedersi se, dopo le trattative CCL appena concluse, sia ancora valido. Un importante successo è senz'altro la questione della progressione dell'innalzamento alla classe salariale minima e dell'aumento salariale. Thurbo si è allineato al nostro punto di vista. Concretamente questo significa: prima deve aver luogo un eventuale cambio di classe salariale. Se l'attuale salario si situa al di sotto della classe salariale minima della nuova fascia salariale, verrà innalzato di conseguenza. L'ultimo passo è infine l'aumento salariale individuale come da matrice. Per l'anno in corso, i salari della dozzina di dipendenti interessati vengono adeguati retroattivamente a partire da gennaio 2018.

In occasione di un'altra riunione, prevista per giugno 2018 (dopo la chiusura redazionale di questo rapporto), discuteremo nuovamente la questione delle modalità per il cambio di classe salariale delle singole categorie professionali, in modo da trovare una soluzione accettabile per tutto il personale.

A fine aprile 2018, purtroppo ancora non ci sono i profili delle nuove funzioni aggiuntive. Per i «macchinisti istruttori» e gli «addetti della logistica» pare però che siano

già stati allestiti, questo è quanto Thurbo ha lasciato trapelare. A partire da dicembre 2018, la direttiva «Prescrizioni estere in materia di circolazione» non può più essere applicata, dal momento che le prestazioni sulle linee al confine con la Germania probabilmente non saranno più di competenza di Thurbo. Questo è il motivo per il quale l'elaborazione di questo profilo professionale al momento non riveste una grande priorità. Per la verità, i mansionari avrebbero dovuto essere pronti già per l'inizio dell'anno. I collaboratori interessati dovranno quindi pazientare ancora un po'. Questo è un vero peccato perché i mansionari sono determinanti per il passaggio ad un'altra classe salariale, ciò che per alcuni comporterebbe anche un innalzamento nella nuova fascia salariale minima e un'altra posizione nella classe salariale.

Riesame del tempo di lavoro accessorio del personale di locomotiva

Qualche anno fa le FFS avevano rinegoziato i BAR per il personale di locomotiva della divisione Traffico viaggiatori e avevano ridefinito il volume e le mansioni delle attività accessorie. Con qualche anno di ritardo, anche Thurbo adesso intende procedere in tal senso. Anche noi ci arrabbiamo per l'infinità di update dei nostri «ausili» elettronici e per la marea di informazioni in costante aumento che dobbiamo gestire con i mezzi digitali a nostra disposizione o avvalendoci di un software logistico inadeguato. Abbiamo pertanto deciso di segnalare tutti questi aspetti a Thurbo che, fortunatamente, ha prestato ascolto alle nostre richieste. I tempi attuali per le attività accessorie erano stati calcolati sulla base delle condizioni di 15 anni fa. In questi ultimi tempi, anche la tecnologia non è rimasta ferma. Al giorno d'oggi, infatti, il macchinista di carta ne vede sempre meno. Per contro, le prescrizioni sono diventate sempre più numerose e voluminose. I compiti non sono più gli stessi e se ne sono aggiunti molti di nuovi – pochi invece quelli che sono scomparsi. Insieme, vogliamo ricalcolare i tempi necessari sulla base delle mutate circostanze.



Il riso fa buon sangue

Mentre, dentro alla mia cabina solitaria, scivolo sui binari con il treno e la mente è concentrata sui segnali, sulla velocità e sulle fermate, è il momento in cui il mio subconscio è libero di fare tutto quello che vuole. Markus Leutwyler, redattore LocoFolio



Non c'è niente che mi impedisca di sviluppare delle idee. Durante una delle tante corse che regolarmente faccio come macchinista, il mio subconscio ha elaborato una parodia FFS sullo spot pubblicitario per la «Biancheria da letto Fischer». La mia mente era un vulcano di idee e, tra un segnale e l'altro, più ci pensavo e più le trovavo incredibilmente divertenti. Una volta arrivato a casa, mi sono scritto giù queste idee perché, chi lo sa, magari un giorno potevano tornare buone...

Molti mesi più tardi mi sono messo in testa di trasformare in un film queste idee che, a poco a poco, avevano preso forma nella mia mente, e con il mio collega Stephan della BZ ci siamo buttati anima e corpo a girare le scene. A casa mi sono poi messo a montare il tutto, utilizzando anche i loghi delle FFS e devo dire che ne è uscito fuori un film davvero carino.

La mia test audience trovava che la clip fosse davvero buona, per cui mi sono detto che forse era arrivato il momento di presentarla ad un piccolo pubblico. Per la verità, la mia idea sarebbe stata quella di proiettare il film sullo schermo durante la parte interna dell'AG 2018 del VSLF, ma la cosa non aveva funzionato. Perché non provare allora con la pagina Facebook del VSLF? Ne ho discusso brevemente con alcune persone e tutti abbiamo trovato che fosse una buona idea. Ho quindi caricato

la clip su Facebook e poi l'ho spedita a tre persone via WhatsApp.

«Diventare virali», ovviamente conoscevo bene questo concetto in uso nel mondo dei social media. Conoscevo anche degli esempi di video che erano diventati virali. La teoria e la pratica sono però due cose ben diverse. Il fatto che il mio filmino amatoriale potesse diventare virale, per me era pura teoria.

La pratica ha però dimostrato il contrario. Già verso sera, infatti, le visualizzazioni su Facebook avevano raggiunto un numero di quattro cifre. Il mattino dopo il numero era aumentato ancora di più e, nel pomeriggio, aveva raggiunto la soglia delle cinque cifre. La voce intanto era arrivata a «20 Minuten» che aveva contattato il VSLF. Dopo averne discusso brevemente tra di noi, Hubi ed io abbiamo deciso di disattivare il video. Ciò che vedevamo era il contatore di Facebook, quello che invece non potevamo vedere era la diffusione occulta su WhatsApp. Sono bastati tre semplici contatti per scatenare una reazione a catena completamente fuori controllo. Senza che ce ne accorgessimo, il video è circolato ad una velocità pazzesca via WhatsApp. Ho quindi intrapreso un'assurda battaglia contro YouTube e Facebook, chiedendo di cancellare tutte le copie del film che erano state caricate. Avevo anche spedito dei messaggi agli

uploader e molti di loro avevano tolto il film dalla rete.

Il mio turno iniziava nel tardo pomeriggio. Quando sono entrato nel locale del personale, sono stato accolto da una forte risata. «Salve signor Fischer!» La clip oramai aveva assunto vita propria ed evidentemente piaceva a moltissima gente. La nostra cancellazione non aveva avuto alcun effetto: il video era lì, e lì è rimasto. E così è diventato virale. Il mio film!

Onestamente non sapevo se dovevo ridere o piangere. Ero davvero spaventato e non avevo assolutamente idea di come il management avrebbe reagito a questo mio gesto non autorizzato. Sul «20 Minuten online» era poi apparso un articolo. Le dirette interessate auspicavano la cancellazione del video, richiamando l'attenzione sull'assenza di un'autorizzazione e sull'abuso della legge sui marchi registrati. L'ultima volta che avevo avuto così tanta paura era stato quand'ero nel corpo dei pompieri e avevo dovuto esercitarmi nel container per la simulazione degli incendi per la prima volta...

Avevo espresso i miei timori ai miei colleghi e alle mie colleghe e avevo assistito alla più incredibile ondata di solidarietà e partecipazione che mi sia mai capitata prima di allora. «Se ti capita qualcosa, siamo tutti pronti a batterci per te», mi aveva detto un collega, e un altro ancora: «Mettiamo su una colletta per te!» Un grande sostegno

mi è arrivato anche da parte dei colleghi del comitato del VSLF. «Ti tiriamo fuori noi da questa situazione!» Gente, siete davvero tutti fantastici! Quando ce n'è veramente bisogno, noi ferrovieri diamo più che mai prova di essere una grande famiglia! È arrivata la notte e il mio sonno non era il massimo, ma neanche quello del mio collega della BZ. Il mattino dopo mi sono svegliato al suono del mio natele FFS. Il mio respiro si è bloccato e il cuore mi batteva a mille. Al telefono c'era una mia cara collega che aveva dei contatti all'interno della torre dorata sulla «Hilfikerstrasse 1, 3000 Berna». In mattinata aveva avuto modo di parlare con un paio di dirigenti e, per la maggiore, le reazioni erano state positive. Questo è quanto mi voleva comunicare. La tensione che avevo addosso finalmente ha cominciato ad allentarsi un po'.

Su «20 Minuten», nel frattempo si era scatenata una tempesta pazzesca contro il management delle FFS. La clip era piaciuta anche alla gente di fuori. «Per ridere, alla FFS SA bisogna scendere giù al quinto piano seminterrato», aveva scritto un lettore. Al management era stato rinfacciato di non avere il senso dell'umorismo.

Nel primo pomeriggio, il CEO FFS Andreas Meyer aveva commentato con un tweet a dir poco liberatorio: «Grazie per il video, caro @macchinistaMarkus. Un po' di humour e autoironia #ffs non fanno mai male. Hai proprio talento!». Che sollievo... mi sono tolto un macigno enorme dallo stomaco, un po' come quando si era aperto il pesante portone del simulatore di incendio e finalmente ero potuto uscire. Questo tweet ha significato un vero e proprio punto di svolta per i successivi commenti. «Questa sì che è una reazione fantastica- #ffs non si finisce mai di stupirci», ha twittato qualcuno. E con questo finalmente era chiaro che la clip poteva essere visualizzata.

Questa è una storia che finisce bene e su cui fortunatamente tutti possiamo ancora ridere. Perfino giù nel seminterrato. I miei colleghi del comitato del VSLF hanno tirato un sospiro di sollievo, io e il mio collega BZ pure ma, penso, anche il management delle FFS, e intanto il pubblico si è potuto divertire un po' guardando la mia clip. Anche stavolta è andata bene e tutti l'abbiamo scampata bella. Devo dire però che questa è stata una lezione non da poco per me. Sconsiglio pertanto vivamente a tutti di seguire il mio esempio! Le FFS sono costantemente sotto osservazione e la popolazione si interessa a loro. Sia in senso positivo che in senso negativo. Fate attenzione a quello che postate online! Se avete anche il benché minimo dubbio, meglio evitare di premere quel piccolissimo, innocuo e poco appariscente tasto «invia»!

Avanti a tutto... e-vapore!

Fino a qualche tempo fa pensavo che l'epoca delle locomotive a vapore, delle colt fumanti e dei cowboy che fumavano di gusto facesse parte del passato. Stephan Wirz, fumatore passivo nonché macchinista attivo, deposito di Lucerna

Ritengo pertanto che l'idea delle FFS di bandire le sigarette dalle proprie stazioni sia più che lodevole. Infatti, anche se pare che i fumatori rappresentino solo il 25% della popolazione, è garantito che ce n'è sempre uno che passa proprio sotto al mio naso incatramando gratuitamente i miei polmoni. Ma, attenzione: se di punto in bianco i fumatori-di-tutte-le-marche si dovessero coalizzare tra di loro dall'oggi al domani, beh, diciamo a dopodomani, o meglio ancora alla prossima settimana ma, di sicuro, forse, al prossimo mese, e dovessero decidere di smettere di fumare, ecco che tutto d'un colpo la già tartassata AVS si ritroverebbe con un enorme problema di afflusso di liquidità!

Sì, perché questo toccherebbe proprio il sistema sanitario: improvvisamente niente più costose malattie legate al fumo, ma solo gente che invecchia di più e rimane in salute, nessuno più che tossisce, che respira affannosamente o sputa tutto il tempo. Questa prospettiva è a dir poco inquietante: quanti posti di lavoro salterebbero negli ospedali, nei laboratori di ricerca, ecc. se non ci fosse più il fumo... Beh, può sempre che le cose non vadano poi così in fretta. Sia lodata la nicotina!

Scusate, sto divagando un po'. Sì, perché si sta diffondendo, o meglio, si sta delineando un nuovo fenomeno: Dopo le e-bike, le e-car e chissà cos'altro ancora, in tutto il paese, negli uffici e in cabina adesso si stanno diffondendo le e-sigarette. I colleghi che non vogliono rinunciare al fumo, ma anche quelli che vorrebbero farlo, da

un po' di tempo considerano il loro vizio come un qualcosa che non si può non apprezzare e vanno avanti imperterriti a riempire i locali e le cabine di nuvole di vapore. In fin dei conti non si tratta di fumo, pertanto non è nocivo e, non essendo vietato, è del tutto legittimo, no? Questo però non sta affatto bene a chi si ritrova perennemente immerso in una nuvola di vapore. E poiché il buon senso, la buona educazione e il rispetto sembra siano stati immolati sull'altare del fumo, non sorprende che, totalmente sordi alle preghiere dei non fumatori che chiedono che si eviti almeno di fumare nei locali del personale o in cabina, puntualmente ci si scontri con una solida resistenza.

Per fortuna però che ci sono ancora i nostri maestri di morale nonché paladini di tutte le norme FFS, delle lingue straniere e delle scarpe di protezione, che ovviamente sanno sempre tutto e sono sempre pronti a farsi carico del problema, senza tuttavia prendere sul serio questo nuovo fenomeno.

Strano, proprio loro che tutti i giorni non esitano a scendere più volte dalla loro torre di vetro, che passano ore e ore nelle cabine e negli attrezzatissimi locali del personale e che persano di conoscere i loro subalterni come le loro tasche. Ma, niente paura, sempre avanti così, e intanto non si fa niente. È solo un incubo che rischia di dissolversi nel fumo? Da bravi sottoposti, ovviamente siamo chiamati di continuo, praticamente legittimati dai CLP, a svolgere il ruolo di informatori, dal momento che i cattivi sono sempre solo gli altri.



In omaggio alla locomotiva pubblicitaria Re 460 105 – 0 del VSLF

Il 2 aprile 2018, lunedì di Pasqua, la nostra "civetta" ha fatto la sua ultima corsa. Alla testa del Gotthard Panorama Express per Lugano, ha poi terminato la corsa presso le Officine di Bellinzona. La sua prima corsa con il design del VSLF l'aveva fatta il 22 novembre 2013, subito dopo la presentazione ad Yverdon. Sono certo che tutti i macchinisti l'avranno incrociata almeno una volta. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

In tutto questo tempo ha percorso ben 1 milione e ½ di chilometri, ossia 37 volte il giro del mondo o una media giornaliera di 1'223 km (!). Ha avuto bisogno di manutenzione per un totale di 1'383 ore (169 giorni lavorativi da 8 ore ciascuno) ed è costata 177'016 CHF (netto) di materiale. Fortunatamente la locomotiva non ha mai avuto incidenti, bensì solo un parabrezza strappato e una carenatura frontale leggermente piegata. Nel novembre del 2013, la locomotiva è stata sottoposta ad una revisione R2 ad Yverdon (circa 450 ore) e nel giugno del 2016, ad una revisione R1 (circa 120 ore). Per l'autunno del 2018 si prevede un rimodernamento della locomotiva. Al 2 aprile 2018, aveva totalizzato 6.3 milioni di km.

Il soggetto della civetta non era piaciuto solo al reparto pubblicità delle FFS, ma anche i nostri sponsor dell'assicurazione di protezione giuridica CAP ne erano entusiasti. Con il muso di color bianco e nero,

è una delle poche locomotive pubblicitarie ad avere un look differente su tutti e quattro i lati.

Desideriamo ringraziare sentitamente tutte le persone delle FFS e dell'assicurazione di protezione giuridica CAP per il loro importante supporto. È grazie a loro se abbiamo potuto creare una locomotiva così bella e attraente. Grazie anche al nostro art director Stephan Gut per la sua trovata geniale. Ogni volta che capitava di incontrarla lungo il tragitto, la Re 460 105 ci ha sempre regalato dei momenti molto speciali. Ci mancherà molto. Qualche passaggio dal discorso in occasione della presentazione alle Officine di Yverdon:

La civetta: Gli animali suscitano sempre delle emozioni. In Italia, una volta si pensava che lo sguardo di una civetta potesse uccidere. Già nell'antica Grecia il grido della civetta era considerato di cattivo

presagio. Nel Vecchio Testamento viene raffigurata come simbolo di catastrofe imminente. Se si vede una civetta durante il giorno o si sente il suo richiamo, allora si preannunciano delle epidemie o degli incendi. E, nel dramma Macbeth, Lady Macbeth sente stridere la civetta proprio nel momento in cui il marito uccide il legittimo re.

La civetta come portafortuna: Nella regione di Berna sembra invece che il verso della civetta non preannunci la morte, bensì la nascita di un bambino. E, nella zona della Lusazia, il grido della civetta nei pressi di una casa dove vive una donna incinta, sta ad indicare che il parto si svolgerà senza complicazioni. E chi è che, strizzando l'occhiolino, nel film della favola „Tre nocchie per Cerentola“ del 1973 (CSSR/DDR) suggerisce a Cerentola di far cadere le nocchie magiche? È stata la civetta Rosalia. ➔



Perturbazioni all'anno

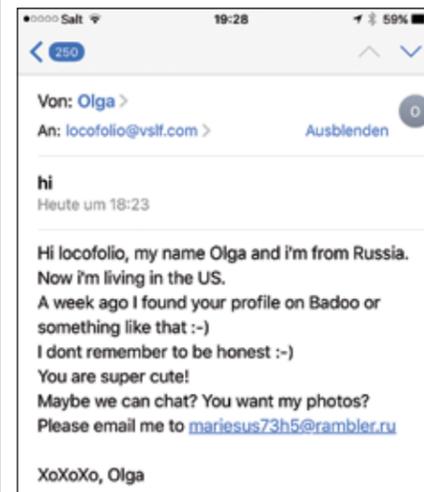
Équipe tecnica del VSLF

In un suo rapporto, la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria CAF parla di 130'000 perturbazioni all'anno di durata superiore alle quattro ore solamente sulla rete delle FFS. Questo significa circa 356 perturbazioni di oltre quattro ore al giorno! Ossia, una media di 14 perturbazioni all'ora. Che non sempre tutto funziona al meglio questo lo sappiamo bene dalla nostra attività di tutti i giorni, ma 14 perturbazioni importanti ci sembrano davvero un po' eccessive!

Un caro saluto da Mosca

Équipe tecnica del VSLF

Il nostro LocoFolio è molto apprezzato anche in Russia, al punto che Olga ci ha spedito i suoi saluti con delle belle parole sdolcinate. Questi complimenti ovviamente ci fanno tanto piacere!



La Bachelorette

Gruppo TV VSLF

Nella stagione 4 di „Die Bachelorette“, il collega Giusi (Giuseppe Cortese) di Zurigo cerca di conquistare il cuore della sua Bachelorette. Siamo tutti emozionatissimi e

seguiamo gli eventi con trepidazione. Giusi è macchinista FFS V dal 2011. Secondo noi, lui è di gran lunga quello che emana più simpatia e siamo certi che con le sue buone maniere e il suo sorriso affascinante riuscirà a conquistare il cuore della Bachelorette basilese. Giusi, come al lavoro, sempre dare il massimo!

I tuoi fans del VSLF



Mutazioni

Comitato VSLF

Vogliate comunicarci gli eventuali cambiamenti dei vostri dati personali....

Cari membri, siete gentilmente pregati di volerci comunicare gli eventuali cambiamenti di datore di lavoro, deposito, funzione, indirizzo, ecc., tramite mutation@vslf.com oppure sul nostro sito web, indicando la data in cui sono diventati effettivi.

Delle informazioni aggiornate ci permettano di ridurre sensibilmente il lavoro amministrativo.

Tante grazie.

www.vslf.com / [Contatti](#) / [Contatti membri](#)

Agenda del VSLF

Comitato VSLF

In occasione della recente Assemblea generale del VSLF si è deciso che, in futuro, l'agenda verrà inviata ai membri e ai soci sostenitori solo su espressa richiesta.

I membri e i soci sostenitori che anche in futuro desiderano ricevere gratuitamente l'agenda per posta, sono pregati di volerlo comunicare, è sufficiente una sola volta, entro la fine di agosto 2018 sul nostro sito Internet:

www.vslf.com / [Servizi](#) / [Shop](#) / [Ordinazione Agenda](#)

oppure tramite posta elettronica a: agenda@vslf.com. Grazie.

Omaggio a Esther Frisch

Nel corso del pomeriggio del 5 aprile 2018, presso la residenza per anziani Logisplus a Köniz bei Bern era in programma un intervento di Ruedi Renggli, macchinista in pensione, che avrebbe parlato dei suoi oltre quarant'anni di attività professionale.

Hans Baer, ex-pilot Swissair e sostenitore VSLF

Perché proprio alla Logisplus? Da quattro anni qui ci vive anche la conosciutissima Esther Frisch, ... Ma, di questo, parleremo più tardi.

Ci siamo ricordati che quando i nostri ascoltatori erano giovani, quindi intorno agli anni cinquanta, i dispositivi di sicurezza della ferrovia non erano ancora così sofisticati: solo da poco si cominciava infatti a parlare di pedale dell'uomo morto e il Signum ancora si limitava alla semplice indicazione di avvertimento del segnale avanzato. La regola generale era pertanto che, in caso di servizi superiori ai 50 km senza fermata, ci dovevano sempre essere due persone a bordo. Memori di ciò e non senza un pizzico di nostalgia, abbiamo pertanto deciso di fare il viaggio da Zurigo a Berna in due.

Alla Logisplus tutto era stato organizzato al meglio. Schermo, beamer, laptop, impianto audio, tutto funzionava perfettamente e così Ruedi aveva potuto iniziare la sua relazione, il tutto documentato minuziosamente nei suoi numerosi taccuini, davanti ad un folto pubblico di anziani, tra cui anche Esther Frisch.

Con delle sequenze ben strutturate e un intervento piacevole e appassionante, Ruedi è riuscito a coinvolgere gli ascoltatori proponendo un excursus nel suo mondo della ferrovia. La descrizione dell'attività del fuochista sulla locomotiva a vapore „Tigerli“ presso la stazione di manovra di Zurigo, che ai tempi si trovava tra Herdern



e HW, è stata accompagnata da uno spezzone del film „Hinter den sieben Gleisen“, in cui si poteva vedere Hannes Schmidhauser, che faceva il macchinista su una di queste „Tigerli“, andare avanti e indietro sullo schermo.

In un'altra immagine si poteva vedere una casellante alle prese con la sua manovella che, a quei tempi, bisognava azionare scrupolosamente sia di giorno che di notte. Ha poi raccontato delle tante corse straor-

dinarie con il Frecciarossa, per esempio in direzione di Lugano, con una breve sosta per le foto, per la gioia dei passeggeri, in un punto della Biaschina con una vista mozzafiato sul percorso che, a quei tempi, ancora non era attraversato da una parte all'altra dall'autostrada A2.

Oltre a vari altri racconti che i presenti avevano seguito con vero interesse, Ruedi aveva accennato anche alla campagna pubblicitaria che alcuni macchinisti della regione di Zurigo avevano organizzato in tutta segretezza a favore della votazione del 1981 per la S-Bahn. I capi non erano stati per nulla entusiasti della cosa. La situazione era tornata alla normalità solo dopo che un rappresentante dell'autorità federale (BR Ernst Brugger) aveva comunicato che era, in assoluto, la migliore e più efficace azione pubblicitaria degli ultimi tempi.

Sullo schermo è poi apparsa un'immagine in cui si poteva vedere Ruedi insieme ad Esther Frisch nella pensione „Waldruh“ a Rigisberg, dove lei leggeva ad alta voce dei passaggi dalla sua nuova raccolta di poesie „Störungsbuch“. Esther Frisch era rimasta completamente senza parole quando Ruedi aveva spiegato quanto lei avesse fatto per i „suoi“ macchinisti per tanti e tanti anni. Di professione era commessa presso la merceria del grande magazzino Loeb di Berna e, nel suo tempo libero, amava andare lungo il terrapieno della ferrovia tra Ostermündigen e Gümligen, dove sono nate tante

sue poesie. È sempre con grande passione e sensibilità che ha descritto il lavoro sulla locomotiva da un punto di vista umano: la bellezza della natura, ma anche la concentrazione e l'attenzione costante in totale solitudine, i duri turni di giorno e di notte; di tanto in tanto vi si poteva trovare anche qualche esplicita allusione rivolta alle alte sfere, quando condannava apertamente il loro modo di ragionare unicamente in termini di costi a scapito delle qualità dell'essere umano.

In vista del Natale, tutti gli anni puntualmente usciva il libriccino di poesie di Esther Frisch e, senza tanta burocrazia – allora funzionava anche senza il numero d'ordine e la digitalizzazione! – veniva infilato nell'armadietto di tutti i macchinisti. Tutti attendevano con ansia l'arrivo della posta. Era, ed è tuttora, un vero piacere leggere questi versi – soprattutto in un'epoca così frenetica in cui tutto viene visto in termini di digitalizzazione – e poter constatare con gratitudine che c'è ancora qualcuno che ha una buona parola per chi lavora in cabina, senza mai dimenticare che la digitalizzazione, l'automatizzazione e la robotica dovrebbero unicamente rappresentare degli strumenti per semplificare il lavoro del macchinista.

Non è assolutamente un caso se sulla lista degli invitati dell'AG VSLF 2017 il nome di Esther Frisch compare accanto a quello di molte personalità di spicco, con la funzione di „persona fidata“.

Cara Esther, con la tua grande umiltà hai saputo scrivere delle poesie che esprimono grande saggezza e senso dell'umorismo e immancabilmente hanno fatto sorridere, ma anche riflettere, tutta un'infinità di lettori. In mancanza di parole che esprimano tutti i nostri sentimenti, semplicemente: grazie di vero cuore per tutto!

È con un messaggio da parte dell'AG VSLF 2018 di Basilea e con un mazzo di fiori che ti salutiamo affettuosamente e ti auguriamo tutto il bene possibile. Speriamo che dalle nostre cabine ogni tanto ti arrivi qualche cartolina con i nostri saluti e che il LocoFolio riesca sempre a trovare la strada verso la Logisplus.

P.S.: Al momento di andare via, Esther Frisch ci ha voluti accompagnare fino alla porta con il suo deambulatore (o, come lo chiama lei, il suo „mezzo di rinforzo“) dicendoci, visibilmente commossa, che aveva apprezzato moltissimo il pomeriggio in nostra compagnia. Dopo i graditi auguri di Esther Frisch con le parole „happy landing zäme“, siamo tornati a casa portandoci dentro un bellissimo ricordo di questo pomeriggio al „Logisplus“.

La direzione della residenza ci ha poi confermato che la nostra visita aveva fatto un piacere immenso ad Esther Frisch, che è esattamente ciò che volevamo. ➤

Saluti dall'oasi del benessere

Lettera dal 1° giugno 2018 a Markus Jordi, responsabile HR FFS. Hans-Georg Wiget, macchinista San Gallo



Egregio signor Jordi,

È con vivo stupore che ho preso atto delle affermazioni della delegazione per la negoziazione del CCL delle FFS. Lavoro alle FFS come macchinista da quasi 37 anni e nel frattempo ho più di 62 anni. Con due semplici esempi vorrei spiegarle come, con una frequenza di circa sei settimane, si presentano le nostre settimane-benessere di 6 giorni lavorativi in base alla ripartizione dei servizi.

Esempio dal 01.05. al 06.05.2018:

1° giorno: turno dalle 18.57 alle 03.23 / 2° giorno: dalle 18.27 alle 03.46 / 3° giorno: dalle 17.49 alle 02.42 / 4° giorno: dalle 15.10 alle 00.20 / 5° giorno: dalle 14.51 alle 20.51 e 6° giorno: dalle 10.15 alle 19.15 (ben 4 volte oltre la mezzanotte e il 6° giorno perfino dopo le 19.00: qualsiasi attività o contatto sociale è impossibile).

Esempio dall'11.03. al 17.03.2018:

1° giorno: turno dalle 05.01 alle 13.52 / 2° giorno: dalle 04.17 alle 12.35 / 3° giorno: dalle 04.22 alle 13.52 / 4° giorno: dalle 03.14 alle 11.25 / 5° giorno: dalle 04.29 alle 11.20 / 6° giorno: dalle 05.43 alle 14.39 (per 6 giorni consecutivi, sveglia alle 5.00 se non prima; il deficit di sonno è una costante durante la settimana).

Oltre ai servizi che iniziano tra le 4.00 e le 5.00 del mattino, presso il deposito di San Gallo ovviamente abbiamo degli altri primi turni-benessere (02.21 - 12.19 / 03.10 - 12.34 / 03.20 - 12.16). Dopo 5 o 6 di questi «turni-benessere» ho bisogno (ma anche la maggior parte dei miei colleghi) di un giorno libero per riposare. Chi non ha mai lavorato per un periodo così prolungato, di certo non può capire quanto possa essere pesante.

A completare il nostro pacchetto benessere, ovviamente si aggiunge anche l'inqualificabile sistema SOPRE!

È davvero deludente osservare come i vertici delle FFS valutino le condizioni di lavoro di chi svolge un'attività ad orario irregolare. Le sue affermazioni di circostanza sono l'ennesima dimostrazione di quanto sia bassa la stima nei confronti del lavoro che svolgiamo giorno dopo giorno! Per me questo è un motivo più che sufficiente per non lavorare più per 6 giorni di seguito in futuro ed eventualmente anche per anticipare ancora di più il previsto prepensionamento.

Noi «vecchi» siamo comunque superflui, dal momento che ci sono i giovani che fanno la fila da Berna a San Gallo per ottenere un simile «mestiere da sogno».

Cordiali saluti



Ruedi Renggli, Esther Frisch e Hans Baer

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

Enrico Canonica

Sektion Basel

*1931

† 11. 2. 2018

Robert Zwyer

Sektion Luzern-Gotthard

*1934

† 21. 12. 2017

Hans Gröbli

Sektion Ostschweiz

*1924

† 10. 4. 2018

Paul Frei

Sektion Ostschweiz

*1937

† 15. 5. 2018

Fritz Nater

Sektion Ostschweiz

*1926

† 26. 1. 2018

Alois Künzli

Sektion Ostschweiz

*1932

† 7. 4. 2018

Walter Rubin

Sektion Ostschweiz

*1945

† 18. 1. 2018

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

Lettera di risposta al nostro biglietto di condoglianze di Hans Gröbli

Egregio signor Giger,

Tante grazie per il biglietto di condoglianze e per le parole di conforto.

La ringraziamo per aver espresso delle parole di lode per il coraggio che ha dimostrato entrando a far parte del VSLF sin dai suoi esordi. A quanto mi risulta, aveva preso questa decisione in seguito ad un'ingiustizia commessa nei confronti di un suo collega che non aveva ricevuto alcun sostegno da parte dei sindacati. Tra l'altro, il mio padrino, Fritz Blaser, era stato presidente del VSLF per tanti anni.

Anche mio padre aveva potuto contare sull'aiuto del VSLF quando era stato coinvolto in un grave incidente ferroviario. Inizialmente condannato dalle SBB, l'avvocato del VSLF e l'ottima conoscenza dei regolamenti di mio padre avevano fatto sì che il processo avesse un esito positivo.

Al VSLF, ai suoi affiliati e a Lei, signor Presidente, desideriamo augurare ogni successo per la vostra lotta per la difesa dei vostri diritti e dei vostri interessi.

Con riconoscenza,
La famiglia
Bruno Gröbli

NEWSLETTER

VSLF no. 564, 20 giugno 2018 DR/SG Trad: AR

Negoziati CCL FFS / FFS Cargo

Il termine per i negoziati per il sesto CCL FFS e FFS Cargo è stato prolungato fino alla fine di settembre 2018.

Il VSLF, in qualità di controparte nelle trattative, si sta battendo per negoziare un buon contratto collettivo di lavoro. Siamo infatti convinti che questo sia alla base della competitività futura delle FFS.

Nell'ambito di questo dialogo con le FFS, confidiamo di riuscire a trovare delle soluzioni valide, anche se per il momento le nostre posizioni sono diametralmente opposte per la maggior parte dei punti in discussione.

Qui di seguito la nostra posizione sui vari temi in oggetto:

Indennità regionale: Non vediamo la necessità di modificare le attuali regolamentazioni, tanto più che la confederazione, in qualità di proprietario maggioritario delle FFS, adotta le medesime normative. Nel corso delle trattative 2007, le FFS ci avevano inoltre presentato delle argomentazioni ampiamente in favore di queste indennità regionali al momento del passaggio dall'indennità di residenza. Queste argomentazioni sono tuttora valide.

Garanzie: Alla scadenza dell'attuale CCL, le garanzie salariali risultanti dal sistema ToCo 2011 e dalle precedenti misure di attenuazione, fondamentalmente verranno a cessare. Per il nuovo CCL, le FFS vorrebbero plafonare diversamente le garanzie salariali e impiegare i fondi disponibili per la progressione salariale dei giovani collaboratori. In linea di massima, il VSLF non è contrario al fatto di discuterne con le FFS, sempre che si riesca a trovare delle soluzioni che siano accettabili per tutti.

Premi di fedeltà: Per quanto riguarda questo argomento, le FFS vorrebbero discutere in merito al livello dei premi e alla frequenza con cui i collaboratori possono beneficiarne: dal momento che al giorno d'oggi sono pochi i dipendenti che restano alle FFS per una durata di 40 anni, non vediamo la necessità di intervenire. Qui la questione verte piuttosto sulla modalità di godimento di questi premi di fedeltà, ossia in tempo o in denaro. Le FFS, soprattutto nella nostra professione, sono sempre più confrontate con i risultati della loro politica spartineve. I tanti conteggi di tempo

che, anche a causa della sottodotazione di personale, sono stati accumulati e hanno dovuto essere integrati per anni e anni, inevitabilmente prima o poi finiranno per portare al collasso se tutti i collaboratori dovessero decidere di beneficiarne nel medesimo periodo.

Siamo senz'altro pronti a dare una mano per trovare delle soluzioni durature, ma non siamo disposti a combattere solo i sintomi del problema. Vorremmo inoltre poter discutere della problematica della moltiplicazione dei conteggi di tempo e dell'impossibilità di ottenere dei congedi in determinati periodi, come pure delle modalità con cui i dipendenti possono beneficiare dei premi di fedeltà.

Assicurare tutte le indennità della CP: Una proposta del VSLF. Attualmente siamo sulla buona strada.

Indennità e tariffe forfettarie per gli aspiranti macchinisti analogamente ai macchinisti: Esigiamo una parità di trattamento.

Riduzione dell'indennità giornaliera per il personale viaggiante: Non vediamo la necessità di affrontare questo argomento con le FFS.

Perdita della settimana supplementare di vacanze per i collaboratori con più di 60 anni: Siamo del parere che i collaboratori con più di 60 anni meritino assolutamente di avere una settimana supplementare di vacanze e non abbiamo pertanto intenzione di entrare nel merito di questo punto.

Adeguamento dei BAR: Siamo sulla buona strada con Cargo.

Mora d'accettazione / Gestione del tempo / Conteggio del tempo con i nuovi programmi di pianificazione (criteri di arrotondamento): Il rischio imprenditoriale e i costi per degli strumenti di pianificazione inadeguati non devono essere scaricati sui collaboratori. Ci attendiamo delle pianificazioni vincolanti e dei calcoli corretti del tempo di lavoro, in quanto sono determinanti per la flessibilità e per la salute dei dipendenti e, di conseguenza, anche per la competitività delle FFS.

Revisione LDL/OLDL: Siamo dell'opinione che le perdite per i collaboratori che lavorano a turni, dovute alla revisione delle leggi succitate, debbano essere compensate.

Riesame "Flexa": Il contratto "Flexa" scade alla fine del 2019. Per garantire che "Flexa" possa avere un futuro anche dopo quella data, siamo pronti a discutere su come i collaboratori possano beneficiare del tempo che avranno accumulato su questo conto dopo il 2019. Se così non fosse, si corre il rischio che per mantenere l'operatività si debbano ridurre delle fasce di vacanze e/o che il sistema „Flexa“ venga disdetto.

Riduzione della durata minima del lavoro: Siamo contrari ad una concessione su base forfettaria, soprattutto non in relazione alla soppressione del diritto ai giorni di congedo (115). Questo significa spalancare la porta alle violazioni e scaricare gli errori di pianificazione sui collaboratori.

Giorni di congedo: Vedi > Durata minima del lavoro. L'eventuale numero inferiore di giorni di congedo garantiti non genera inoltre delle rotazioni migliori o una migliore produttività, anzi è proprio il contrario.

Stiamo trattando molti altri temi, come per esempio la competitività sul mercato del lavoro e la salute, il sostegno e lo sviluppo dei collaboratori, il diritto all'irreperibilità durante il proprio tempo libero, la protezione dei dati, ecc.

Diversi

Molti dei nostri membri ci hanno chiesto se il VSLF intende prendere parte ufficialmente alle varie azioni di protesta per la difesa del nostro CCL. La risposta a questa domanda è no, in quanto per il momento non vediamo l'utilità e la necessità di queste azioni. Beninteso, ogni membro è libero di partecipare o meno a queste manifestazioni.

Il VSLF continuerà ad impegnarsi anche in futuro per trovare delle soluzioni valide in fase di negoziazione.

Se la situazione si dovesse evolvere in maniera negativa, ci riserveremo il diritto di consultarvi al fine di prendere tutte le decisioni importanti insieme, nel rispetto degli statuti del VSLF (assemblea dei delegati, ecc.).

Tante grazie per la vostra fiducia.
La delegazione di negoziazione CCL FFS del VSLF
Daniel Ruf e Stephan Gut

SEZIONE BERNA

29a assemblea generale 2017

La 29a assemblea generale della sezione di Berna si è tenuta, come d'abitudine, presso il ristorante Beaulieu di Berna il 16 novembre 2017, alle ore 14:00.

Thomas Jacquart ha salutato per l'ultima volta in veste di presidente i numerosi membri che sono intervenuti. Sono tanti i colleghi che si sono scusati, in quanto dovevano lavorare. Dopo una breve panoramica, si è passati alla parte statutaria. In qualità di scrutatore e di revisore protocollare sono stati nominati Hansruedi Dolder e Daniel Waeber.

Sia l'ordine del giorno che il verbale della 28a assemblea generale sono stati approvati all'unanimità.

Thomas Jacquart si è congedato facendo un breve sunto dei suoi 12 anni di attività nel comitato della sezione di Berna. Ci si è congedati anche da Andreas Infanger e Hans Schäfer.

Werner Plüer ha consegnato loro un regalo di commiato organizzato da Simone Häubi. Nuovi membri del comitato:
- Julio I. e Daniel Ruch, copresidenti

- Eric Guex, segretario

- David Anliker, primo consulente

- Stefan Gfeller, secondo consulente

Thomas Jacquart ha augurato ai neoeletti colleghi tanto successo e li ha ringraziati per essersi messi a disposizione e volersi impegnare a favore della nostra sezione.

Si è inoltre congedato da Urs Zesiger che prossimamente andrà in pensione.

Nel suo rapporto, il presidente Thomas Jacquart ha ripercorso l'anno appena trascorso.

Thomas Jacquart ha quindi letto il rapporto del vicepresidente Jürg Meili.

Jürg non era presente in quanto la sua richiesta di congedo era stata respinta.

Nel suo rapporto, Jürg ci ha informati in merito ai problemi ancora in sospeso presso Cargo Biel.

La cassiera Simone Häubi ha presentato il rapporto contabile.

Ci ha fornito delle informazioni dettagliate sulla situazione contabile 2017 e ha presentato il budget per il 2018.

A nome della CRGC, Markus Röthlisberger, in qualità di sostituto, ha letto il rap-

porto contabile e il rapporto di gestione. I rapporti sono stati approvati all'unanimità e si sono ringraziati la cassiera e il comitato per il loro operato.

In modo professionale e, come sempre, piacevole, il nostro presidente Hubert Giger ha riferito in merito ad alcuni temi di grande attualità, quali

- la concessione del traffico a lunga percorrenza SOB / BLS / FFS

- la procedura di arbitrato BLS SA e la procedura di arbitrato FFS Cargo International

- le trattative CCL FFS / FFS Cargo e il riconoscimento federale della professione di macchinista

- questioni interne VSLF / statistica

La 60a AG del VSLF 2017 avrà luogo il 17.03.2018 a Basilea.

La 30a AG della sezione di Berna 2018 avrà luogo il 15.11.2018.

Dopo un piacevole aperitivo con i nostri rispettivi partner, ha fatto seguito la cena offerta dalla sezione.

Hans Schäfer