

Ci dobbiamo vergognare?



Qualche tempo fa le parole dure di un macchinista tedesco sono diventate virali: "Ci si vergogna di essere ferrovieri!". Negli ultimi decenni, la Germania ha lasciato andare in rovina la propria ferrovia. Richard Lutz, il CEO della Deutsche Bahn, ha replicato: "Chi è predisposto alla depressione farebbe meglio a non lavorare in ferrovia!"

Come stanno le cose da noi? Le ferrovie svizzere sono amate ancora da tanti, sia da parte della gente del posto che dei turisti. Ma questo amore non è infinito. I ritardi, gli imbrattamenti e i cantieri, per non parlare poi della soppressione dei treni per mancanza di macchinisti, rischiano di far disamorare anche quelli più ben disposti. Questo, del resto, non è sfuggito al management. Toni Häne, a capo di Traffico viaggiatori FFS, ha avviato una nuova riorganizzazione che ha chiamato in causa tutti coloro che fanno parte della divisione trazione. L'obiettivo è un miglioramento della qualità. Per noi macchinisti questa riorganizzazione ha però significato un grande caos nella ripartizione dei servizi. Ci siamo rivolti a Toni per capire cosa intende fare al riguardo.

Anche la Germania si deve confrontare con il problema della mancanza di macchinisti. "Insieme al trenino elettrico, dalla cameretta è sparita anche la voglia di fare il macchinista", ha detto Sven Flore, CEO di FFS Cargo International. Ad Olten, mi ha spiegato come mai ha offerto la possibilità di diventare macchinista ad uno con una lunga fedina penale e come intende far rifiorire il trasporto merci su rotaia grazie a piccoli container.

La Svizzera è tradizionalmente un paese ferroviario. Grazie alla Stadler Rail, o più precisamente "la Stadler" come il CEO Thomas Ahlburg chiama l'azienda, abbiamo un costruttore di veicoli ferroviari di cui possiamo andare orgogliosi. Stadler sta cavalcando un'onda di grande successo. I nuovi treni svizzeri Giruno e Traverso, ma anche i Dosto BLS e molti altri veicoli, sono a buon punto e dovrebbero essere consegnati per tempo. Come questo sia possibile e perché la qualità non ne risenta malgrado il portafoglio di ordini pieno, ma anche molto altro, lo si potrà leggere in una lunga intervista. L'attesa ne vale la pena!

La grande famiglia dei ferrovieri è ancora molto sentita da noi della base. Sta a noi più anziani coinvolgere i colleghi e le colle-

ghe più giovani. Purtroppo, ogni tanto mi capita di sentire che dei giovani macchinisti vengono incoraggiati a mettersi contro quelli più vecchi. Non dobbiamo permettere che ciò accada! Una buona occasione per conoscerci, a prescindere dall'età e dal sindacato, è stata la raclettata sul treno del 18 dicembre.

Più si centralizza e tanto più importante è che quelli che ancora vivono tra una stazione e l'altra rimangano uniti. Dal prendersi cura l'uno dell'altro e dal continuare a osservare gli avvenimenti con gli ben aperti, nasce la fiducia reciproca. Dall'adoperarsi per far sì che l'infrastruttura, e in particolar modo la segnaletica, siano funzionali, nasce la sicurezza. Dall'impegnarci per far sì che gli orari di lavoro e le transizioni vengano rispettati, nasce l'affidabilità. Dall'impegnarci per fare in modo che i nostri salari siano al passo con gli elevati standard odierni, nascono delle prospettive future.

Tutti noi facciamo del nostro meglio per far funzionare l'esercizio, nonostante le condizioni quadro talvolta siano del tutto inadeguate. Ci dobbiamo vergognare? No! Anzi, è proprio il contrario, possiamo essere orgogliosi di noi. ➤

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. 2019 (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 del VSLF

Care colleghe e care colleghi

Qualche tempo fa la televisione svizzera ha trasmesso un servizio della serie „Fernweh“ del 2012, in cui una troupe seguiva una delle tante delegazioni FFS che avrebbe dovuto acquisire un perfetto know-how ferroviario in Giappone. Nel servizio, uno delle FFS aveva detto che qui da noi il sistema giapponese non potrebbe funzionare, dal momento che in Giappone tutto è più semplice e robusto. Ora, a distanza di sette anni, le nostre nuovissime locomotive per il trasporto merci e le nostre autotrici Bombardier sono più tecnologiche che mai e, in quanto a complessità, sono praticamente imbattibili. Inclusi, ovviamente, il dispositivo ETCS e il pre-equipaggiamento ATO.

A posteriori, possiamo dire che questi viaggi in Giappone hanno chiaramente mancato il loro obiettivo, oltre al fatto che i nostri pendolari non sono ancora disciplinati come quelli in Estremo Oriente, ciò che probabilmente è dovuto a mentalità molto diverse.

Una questione di mentalità è anche la contraddizione tra cittadini liberali, responsabili e in grado pensare e il moltiplicarsi delle prescrizioni mediante dei processi di lavoro predefiniti. In breve, con il tempo ci si abitua a non dover più pensare, ciò che chiaramente ha anche un lato piacevole. Così facendo, si ridefiniscono le responsabilità, ciò che consente di lavorare in modo tranquillo e rilassato.

In base al concetto SmartRail 4.0, lavorare per noi in futuro sarà ancora più rilassante. Come si può leggere nel recente rapporto di gestione della SOB, nell'ambito del programma «SmartRail 4.0» si sta infatti adoperando per realizzare il sottoprogramma «Automatic Train Operation» (ATO). Viene definito un «progetto epocale» e lo si paragona al passaggio dalla trazione a vapore a quella elettrica. L'obiettivo consiste nell'analizzare come si possa automatizzare la guida dei treni. Con un dispendio sostenibile e su linee dotate di segnali esterni. L'accelerazione, la frenata e l'arresto del treno dovranno essere assun-

ti da un sistema di assistenza alla guida. La persona che si trova davanti sul treno continuerà comunque ad essere responsabile della sicurezza dello stesso. Questo dovrebbe consentire di ottimizzare il consumo di energia e di rendere lo stile di guida dei singoli treni ancora più preciso. Il problema dei rapidi cambiamenti di trazione dei treni merci, che inevitabilmente causano il sezionamento del treno, non è ancora stato risolto.

Tutto ciò permette anche di farsi un'idea su come venga valutato il nostro lavoro attuale.

Credo che sarà interessante stare a guardare come si accelererà e si rallenterà di continuo per guadagnare una qualche manciata di secondi, ciò che richiede molta energia e riduce notevolmente il confort. Da non dimenticare che la persona che si trova davanti sul treno si dovrà prestare a questo gioco per ben otto ore al giorno. Una trovata davvero geniale e indubbiamente una nuova sfida, che però non consentirà alle ferrovie di risparmiare nemmeno un singolo franco.

Allo stesso tempo, durante la nostra assemblea generale dello scorso mese di marzo a Briga sono successe delle cose incredibili. Nella sua relazione, Sven Flore, il nuovo CEO di FFS Cargo International, ha infatti spiegato chiaramente agli ospiti intervenuti che ben presto le ferrovie non avranno più margini di manovra per quanto riguarda la ricerca di nuovo personale di locomotiva, non solo in Svizzera ma anche nei paesi vicini. Noi, quale associazione di categoria dei macchinisti, non possiamo fare altro che dargli ragione. Magari si presterà più ascolto al sig. Flore che non a noi.

Resta ancora da vedere se con i nuovi concetti di formazione, che richiedono un lavoro autodidattico sempre più importante, e con i previsti risparmi, ritenuti un obiettivo prioritario, si potranno creare le giuste condizioni per riuscire a reclutare dei macchinisti validi e motivati. Finché non

si sa che cosa deve sapere un macchinista a formazione ultimata, sarà difficile garantire un'istruzione mirata, fatta «su misura» e, per finire, più sostenibile, vale a dire più conveniente. Chissà, magari in futuro si potrà anche fare a meno dell'esperienza pratica, dal momento che i sistemi di assistenza alla guida probabilmente lo sapranno fare meglio di noi.

In tutti i casi, sulla homepage delle FFS bisogna cercare la professione del macchinista sotto «trazione». Questo può essere interpretato come un indizio del fatto che in ferrovia si è alquanto presi da se stessi. Anche la nuova struttura di FFS Traffico viaggiatori dà questa impressione. Quello che salta maggiormente agli occhi nella nuova organizzazione è il fatto che sono sorti dei nuovi livelli gerarchici e che le abbreviazioni diventano sempre più lunghe. Tutto questo però non ci spaventa più, noi abbiamo tempo.

All'interno del VSLF il lavoro non manca mai. L'introduzione delle nuove regolamentazioni LDL e OLDL è stato un argomento di grande attualità e ha comportato la modifica dei CCL e dei BAR. Per quanto riguarda la BLS, abbiamo messo a punto un piano sociale e sono entrati in vigore i CCL FFS e FFS Cargo. La partecipazione alle procedure di consultazione è molto importante per poter sottoporre le nostre richieste. Per ulteriori informazioni, vogliate consultare la nostra homepage.

E, per finire, un fatto concreto: Entro la fine dell'anno sarà introdotta la mozione presentata dalla base operativa di abbassare la quota associativa a 30.- franchi, in base al motto «per un sindacato più forte con meno denaro».

Buona continuazione a tutti.

Con i miei migliori saluti,

Il vostro presidente

Hubert Giger



Un pessimo esempio

Il deragliamento di un treno ad alta velocità, di proprietà dell'impresa ferroviaria spagnola RENFE, su una linea ad alta velocità a scartamento largo nei pressi di Santiago de Compostela risale al 24 luglio 2013. Nell'incidente 80 persone avevano perso la vita e più di 100 persone erano rimaste ferite. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



La linea, che all'epoca era operativa soltanto da due anni, è prevista per una velocità di 300 km/h e si immette direttamente in una curva il cui limite è di 80 km/h. Sia l'unità motrice della serie Talgo 250 H, costruita un anno prima dell'incidente, che la tratta erano dotate di ETCS Level 1. Dopo un periodo di prova, nel novembre del 2012 l'impiego dello stesso era però stato sospeso, in quanto erano emersi dei problemi al software che causavano dei ritardi! Era stato quindi sostituito con il tradizionale sistema di controllo digitale dei treni ASFA che, con i segnali di via libera, monitorava solo la velocità massima di 200 km/h.

Dopo l'incidente, il sindacato spagnolo dei macchinisti Semaf aveva giustamente criticato l'assenza di dispositivi di sicurezza al momento del passaggio dalla linea ad alta velocità a quella normale e, in particolare modo, l'assenza dell'ETCS. La critica era stata respinta dal ministero dei lavori pubblici competente, ciò che con un cambiamento di governo in Spagna avrebbe potuto andare diversamente. Il rigetto è pertanto solo una questione puramente politica. Sotto accusa finora ci sono il mac-

chinista, il presidente del gestore dell'infrastruttura ferroviaria ADIF e tre tecnici della società di consulenza Ineco che è gestita da un ente pubblico. Finora non c'è ancora stato alcun processo penale.

È inspiegabile come, nel 2013, in Europa sia ancora possibile viaggiare a 200 km/h su una tra le linee di costruzione più recenti e con uno dei treni ad alta velocità più moderni, senza l'intervento di un dispositivo di sicurezza e in una curva prevista per una velocità di 80 km/h. Il sistema di sicurezza ETCS era disponibile, ma era stato disattivato per semplificare l'operatività e per una questione di ritardi. Malgrado ciò, il macchinista poteva circolare a 200 km/h.

Il macchinista si sarebbe dovuto rifiutare? I sindacati sarebbero dovuti intervenire? Nell'ambito della RENFE chi ha autorizzato le corse a 200 km/h?

Quanto accaduto a Santiago de Compostela è uno degli incidenti ferroviari più condannabili mai verificatisi prima d'ora, dal momento che il sistema di sicurezza c'era, ma era stato disinserito in quanto ritenuto inadeguato. E, questo, senza riduzione della velocità e con il ben noto traffico ad

alta velocità del 21° secolo. Sia per i familiari delle vittime che per la ferrovia e l'industria ferroviaria responsabile, l'epilogo non avrebbe potuto essere più tragico. Per dare la priorità alla puntualità piuttosto che alla sicurezza, sono stati ignorati i principi più elementari della ferrovia. Il macchinista ha fatto uno sbaglio, ma sono stati degli altri a fallire miseramente. In tutta fretta, la responsabilità dell'incidente è stata imputata al macchinista e su Facebook sono stati pubblicati i suoi commenti sul tragico incidente. Nei confronti dell'opinione pubblica, lo si è dipinto come uno che guidava troppo velocemente, analogamente a quanto avviene per il traffico stradale.

La scelta delle FFS di portare adesso come esempio proprio questo caso in occasione della giornata di istruzione 2019, per informare i macchinisti su come un uso professionale dei social media li possa tutelare nella vita professionale e privata, non è particolarmente felice.

Sul piano dei contenuti, condivido però il punto di vista delle FFS, in quanto molti dei commenti dei macchinisti postati su Facebook, ecc., non fanno che nuocere all'immagine della ferrovia, ma anche della professione del macchinista.

L'incidente di Santiago de Compostela riconferma la strategia perseguita da anni dal VSLF, ossia di raccogliere sistematicamente i dati e le notifiche, per poi segnalare gli eventuali problemi a chi di dovere e chiedere i necessari miglioramenti. Nell'eventualità che si verifichi un evento particolare o un incidente, questo infatti ci permette di elaborare una difesa sulla base di una documentazione esaustiva e ben fondata, come pure di intentare delle eventuali cause e di fornire all'opinione pubblica tutte le informazioni del caso. Se necessario, intervenendo anche sul piano puramente politico. ➔



Quattro anni dopo Rafz viene colmata l'ultima lacuna in materia di sicurezza

Come misura per un tempestivo rafforzamento della sicurezza, a seguito dell'incidente di Rafz del 2015 il VSLF aveva proposto che in prossimità della stazione di partenza e dopo ogni cambio della direzione di marcia, la circolazione fino al primo segnale principale non potesse superare i 40 km/h. Le ferrovie avevano accolto questa proposta con favore. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*

Il VSLF era consapevole sin dall'inizio che con questa disposizione il personale di locomotiva si sarebbe dovuto assumere dei rischi maggiori, in quanto l'applicazione di questa prescrizione non viene monitorata. I vantaggi di questa misura ad hoc superano però di gran lunga gli svantaggi. Partendo da questo presupposto, nell'estate del 2015 un macchinista aveva sottoposto una proposta di processo continuo di miglioramento PCM: lo ZUB, grazie ad una riprogrammazione, avrebbe infatti dovuto monitorare la velocità di 40 km/h presso la stazione di partenza, garantendo così un livello più elevato di sicurezza.

Il "PCM" era stato respinto con la motivazione che lo ZUB sarebbe rimasto operativo ancora solo per circa 3 anni e che pertanto non aveva senso investire denaro in uno sviluppo ulteriore. Al momento della partenza, in futuro l'ETCS Level 2 avrebbe trasmesso l'autorizzazione OS (On Sight), ciò che avrebbe garantito una maggiore sicurezza.

A distanza di quattro anni dalla risposta data al nostro collega in merito al suo PCM, possiamo constatare quanto segue:

- L'ETCS Level 2 è in funzione soltanto su un numero limitato di linee e perciò non si può neanche lontanamente parlare di introduzione generalizzata su tutta la rete.
 - L'UFT ha disposto una moratoria per l'installazione dell'ETCS Level 2. I passi futuri verranno comunicati nel 2020. Non tutti i veicoli dovranno essere equipaggiati con l'ETCS BL3 entro il 2025.
 - Lo ZUB era stato dichiarato obsoleto già nel 1990, ma ancora oggi continua ad essere il principale garante della sicurezza delle ferrovie svizzere.
 - Nemmeno uno degli oltre 230 veicoli della S-Bahn zurighese o dei 115 GTW di Thurbo è dotato di ETCS. 1)
 - Con un'unica immissione sbagliata della modalità operativa, con l'ETCS Level 2 si possono escludere tutti i sistemi di monitoraggio della sicurezza, per cui un treno che si trova completamente sotto il radar, occupa i binari e non può più essere arrestato.
- Non si può ovviare a questo rischio unicamente con la tecnica. 2)

Tutto è bene quel che finisce bene

Nel dicembre del 2018, le FFS hanno comunicato quanto segue: "Per aumentare la sicurezza dei treni in partenza, dopo un'in-



versione di marcia o in assenza dei dati di tratta, la velocità massima di 40 km/h viene monitorata mediante lo ZUB 262 V14." E così, per finire, a distanza di qualche anno il PCM del nostro collega è stato introdotto. Il macchinista in questione non ha tuttavia mai ricevuto un feedback circa l'attuazione della sua idea/proposta.

Le eterne, costose promesse

Sempre nel comunicato stampa delle FFS del 27 febbraio 2015, in merito all'incidente di Rafz si poteva leggere quanto segue: "Il moderno sistema ETCS Level 2 assicura che le partenze irregolari dopo un cambio della direzione di marcia siano tecnicamente impossibili. L'introduzione dell'ETCS Level 2 su tutta la rete è prevista a partire dal 2025."

È molto probabile che anche le solenni promesse di oggi (SmartRail 4.0) siano destinate a naufragare al confronto con la realtà e la tempistica. Un vero peccato, sia per tutto il denaro pubblico che per i nostri clienti. Per allora, speriamo almeno che non emergano nuove lacune nel sistema di controllo dei treni come avvenuto per l'ETCS, e che le proposte valide del personale ricevano almeno un feedback.

1) *Il sindacato ha stimato che i costi relativi all'equipaggiamento e all'omologazione dell'ETCS possono ammontare fino a 700'000 Euro per veicolo (Associazione delle imprese tedesche di trasporti e.v. | comunicato stampa*

del 2 aprile 2019), ciò che solo per la S-Bahn di Zurigo e Thurbo comporta un investimento di circa 240 milioni di € = 270 milioni di CHF.

2)

"Always safe", indipendentemente dai processi operativi e dal layout degli impianti, nessun "fattore umano". Un requisito indispensabile per il progetto SmartRail 4.0.

Newsletter del VSLF del 22 febbraio 2015

Il bilancio della collisione del 20 febbraio 2015 a Rafz ZH tra due treni FFS V è di un collega macchinista gravemente ferito e del ferimento di altre sei persone.

Cause dell'incidente

Questo incidente fa capire come nemmeno il sistema di protezione dei treni ZUB, che peraltro è presente a Rafz e risponde ai moderni standard qualitativi, sia in grado di garantire una sicurezza al cento per cento. Il problema potrebbe essere legato al fatto che lo ZUB funziona solo quando si verifica una trasmissione di dati all'ultimo segnale mediante segnalamento di terra. Questo purtroppo non si è verificato per il treno regionale in questione, dal momento che dopo l'entrata questa composizione proveniente da Sciaffusa ha cambiato la direzione di marcia, eludendo pertanto la sorveglianza del sistema di protezione dei treni ZUB. Per evitare questo, bisognerebbe installare e programmare degli ulteriori sistemi di segnalazione dati, le cosiddette

Management-System
SBA-Züge Sines
SBA-Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

ZF

Anweisung Nr. 1 / 2015

Ersteller: Walter Elmer, PEX SG
Verteiler: Lokpersonal P-OP-ZF

Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Ausgangslage
Startende und wendende Züge sind bis zur ersten Zugsperrungsbalise nicht überwacht. Diese Lücke in der Zugüberwachung lässt den Unfall in Rafz vom 20. Februar 2015 zu.

Lösung
Um die Auswirkungen einer irrtümlichen Abfahrt zu minimieren wird die Geschwindigkeit nach der Abfahrt im Ausgangs- und Wendebahnhof bis zum Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung auf höchstens 40 km/h beschränkt.

Ergänzung Betriebsvorschriften SBB Verkehr [8.3] Abfahrt: Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
Nach der Abfahrt im Ausgangs- und Wendebahnhof beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Diese gilt bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung durch ein Zugsperrungssystem.

Mani Haller
Leder Zugführung

Jürg Schneider
Leder Fahrleitung & Prozesse

Regelwerk 1-30111

SBB CFF FFS
bis
SOB SÜDOSTBAHN

Regelwerkversion gültig ab	12.0 01.07.2016	Verkehrsmittelkategorie Eigener Betroffene Prozesse verfügbare Sprachen	Sines 18-SBB-SMV DE, FR, IT
Betroffene Divisionen Spezielle Empfänger / Verteiler Ersatz für	Infrastruktur, Personalverkehr, Cargo SWZ Leitfaden und Leitfaden L100: R 1-30111 Version 11-0 sowie aufgabenspezifische Vorschriften in Ziffer 6		
Zuordnung	R 300.1-15	Hauptgruppe I-B:	R

Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften

R 1-30111 Zugfahrten R 300.6 Abfahrt

4 Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung
Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 3

4.1 Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof
Bei der Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung (z.B. ZUB-Anzeige [8.3.3]) beträgt in diesen Bahnhöfen die v_{max} 40 km/h bis zum Beginn der Überwachung durch ZUB/ETM-M oder bis die Zugspitze das nächste Zugsignal erreicht hat.

5 Startende Züge bei Führerstandsplatzierung in der Betriebsart «Staff Responsible»
Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 3.8
Wenn der Zug unmittelbar vor einem ETCS Haltsignal steht, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Vorbefahrt an ETCS Haltsignal protokollpflichtig mit dem Befehl Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» mit Vorbefahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal vorzuschreiben.

Findet das Aufstarten vor dem letzten ETCS Haltsignal vor dem Übergangsbereich (Führerstandsplatzierung – Aussenplatzierung) statt, hat der Lokführer an ersten Signal der Aussenplatzierung Halt zu erwarten.

Management-System
SBA-Züge Sines
SBA-ZP-Anzeige ZUB – Anzeige -40-

ZF

Info
ZUB – Anzeige – 40 –

Ersteller: Manuel Torni
Verteiler: Lokpersonal Personalverkehr

Neue ZUB-Anzeige
Zur Steigerung der Sicherheit bei startenden und wendenden Zügen besteht die Möglichkeit, dass die ZUB-Anzeige 40-40 die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h überwachet. Das Systemverhalten der ZUB 302 1/14 wird mit dieser Änderung des Systemverhaltens von ETCS L1/L2 eingehalten und erfüllt den aktuellen Sicherheitsanforderungen.

Die zehn Fahrzeuge mit der neuen Version 14 des ZUB 302 sind auf dem Führerstand gekennzeichnet.

Die neue Überwachung wird durch die ZUB-Anzeige -40- angezeigt.



Nach Ende des Überwachungsereignisses wird auf die überwachende Geschwindigkeit oder Zugspitzengeschwindigkeit überwacht.

Bedingungen zur Aktivierung der v40-Überwachung

- Eingetragene gültige Zugspalten.
- Manuelle, wenn gültige Zugspalten durch Änderung ungültig, so trachtet das auch die Streckenänderungen. Wenn danach gültige Zugspalten eingetragene, wird die v40-Überwachung aktiv. Bei gültigen Zugspalten nach Änderung weiterhin gültig, so wird dies die v40-Überwachung nicht aktivieren.
- Wenn nach einer Zugspaltenänderung bis zum Stillstand und nach Bestätigung der Hochrückmeldung keine Streckenänderungen mehr vorhanden sind.
- Das Fahrzeug in Rangierfahrt (St-Taste gedrückt) mehr als 15 in gefahren wurde.
- Das Fahrzeug mehr als 10 m in die Rückwärtsrichtung gefahren wurde.
- Das Fahrzeug ohne aktiven Führerstand mehr als 15 m in eine Richtung gerollt ist.

eurobalise, sul binario di partenza. Questo è tuttavia giustificato per i binari da cui partono regolarmente dei treni. Per aumentare il livello di sicurezza, il VSLF propone la seguente misura che si potrebbe introdurre già da subito: Direttiva sulla sicurezza al momento della partenza: In prossimità della stazione di partenza e dopo ogni cambio della direzione di marcia, circolazione a max. 40 km/h fino al primo segnale principale.

Attuazione

Dopo ogni nuova attivazione in cabina, il sistema di protezione dei treni ZUB non dispone di informazioni aggiornate sulla segnaletica e quindi non può intervenire. Le balise, che hanno la funzione di impedire la partenza, hanno senso solo per un numero limitato di stazioni e di binari. Il treno viene arrestato mediante il sistema automatico di protezione del treno Signum o le eurobalise al più tardi in prossimità del segnale principale. L'arresto completo



Regelwerk SBB
BLS Netz AG
W

14B 13/15
D 18 140/15
2015-403

SBB CFF FFS
bis
SOB SÜDOSTBAHN

Regelwerkversion gültig ab	1.0 15.04.2015	Verkehrsmittelkategorie Eigener Betroffene Prozesse verfügbare Sprachen	Sines 18-SBB 2.1, 2.2, 2.3 DE, FR, IT
Betroffene Divisionen Spezielle Empfänger / Verteiler Ersatz für	Infrastruktur, Personalverkehr, Cargo SWZ Leitfaden und Leitfaden L100: R 1-30111 ZF-Anweisung Nr. 10215 Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof (Sofortmaßnahmen Rafz)		
Zuordnung	R 1-30111	Hauptgruppe I-B:	D

Abfahrt im Zugausgangs- und Wendebahnhof mit Sicht auf das Hauptsignal

1. Ausgangslage
Bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung wird der Zug erst ab dem ersten Streckensignal durch ZUB/ETM-M überwacht. Dies gilt insbesondere auf Zugausgangsbahnhöfen (Bahnhof, ab welchem ein Zug mit neuer Zugnummer startet oder nach vorangehenden Rangierbewegungen weiterfährt) und Wendebahnhöfen (Bahnhof mit Fahrtrichtungswechsel bei gleichbleibender Zugnummer) zu.

2. Massnahme
Um die Auswirkungen einer irrtümlichen Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof zu minimieren, wird die Höchstgeschwindigkeit bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung durch ZUB/ETM-M bis zum Beginn der Überwachung oder bis zum nächsten Zugsignal auf 40 km/h beschränkt.

2.1. Ergänzung zu R 1-30111, Kapitel 8.3
Bei der Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung (z.B. ZUB-Anzeige [8.3.3]) beträgt in diesen Bahnhöfen die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h bis zum Beginn der Überwachung durch ZUB/ETM-M oder bis die Zugspitze das nächste Zugsignal erreicht hat.

Diese Einschränkung gilt bei Fahrzeugen mit ETM-G Ausrüstung oder bei defekter bzw. fehlender Zugsperrung bei jeder Abfahrt.

Diese Bestimmungen werden bei nächster Gelegenheit ins R 1-30111 überführt.

del treno ha però luogo molto dopo il segnale e, quindi, può avvenire anche in un punto critico (a Rafz, per esempio, il treno si è arrestato circa 60 m dopo il segnale).

Questa nuova direttiva, secondo cui i treni in partenza o dopo un cambio in cabina non possono superare una velocità iniziale di 40 km/h, consentirebbe di aumentare la probabilità che il treno possa essere arrestato prima del segnale di fermata o di un punto critico.

Si tratta di una direttiva che può essere introdotta già da subito e che permette di aumentare il livello di sicurezza al momento della partenza presso tutte le stazioni e in tutte le condizioni operative. La perdita di tempo è minima e nell'ordine di secondi di differenza. Nell'eventualità che lo spazio di frenata dal segnale principale al punto critico non sia sufficiente anche a Vmax 40 km/h, una soluzione può essere data dall'introduzione di segnalatori a balise atti a inibire la partenza.

Capacità delle linee dal punto di vista politico

Nei comunicati stampa si parla spesso di una capacità delle linee più alta del 30%. Come dobbiamo interpretare questa affermazione? *Equipe tecnica del VSLF*

Partendo dal presupposto che una linea dotata della segnaletica classica ha delle sezioni di blocco ad intervalli regolari, ne risulta, per esempio, una capacità di tratta del 100%. Una linea dotata del nuovo ETCS Level 2 (senza segnaletica esterna, bensì con delle sezioni di blocco fisse) ha pertanto una capacità del 90% 1). Questa riduzione della capacità deriva dal fatto che con l'ETCS diverse curve di frenatura sono attive per garantire una reale diminuzione della velocità. Ogni curva di frenatura necessita di tempo, di spazio e, di conseguenza, di capacità delle linee. Con la segnaletica classica, di norma spetta al macchinista assumersi questo compito, talvolta sotto monitoraggio, in base alle proprie competenze e alle proprie capacità.

L'ETCS Level 2 è il requisito necessario per consentire una guida automatica del treno (GoA 2, con il monitoraggio in cabina da parte del macchinista), ma non per aumentarne la capacità. Al contrario, l'ETCS ne riduce la capacità (secondo le prescrizioni, per le corse con velocità superiori a 160 km/h è necessaria una segnalazione in cabina 2)).

In presenza dell'ETCS, per aumentare la capacità bisognerebbe eliminare le sezioni di blocco fisse nel Level 2, ciò che comporta una corsa a vista elettronica con blocchi "itineranti". Con l'ETCS Level 3, questo sarebbe possibile in quanto, rispetto al Level 2, garantirebbe una capacità più alta del 30%, ossia $90\% + 30\% = 120\%$. In breve, il 20% in più rispetto alla segnaletica classica.

Ai fini della sicurezza, la guida con il Level 3 presuppone la rilevazione esatta della posizione del veicolo, ciò che rappresenta una grande sfida. Questo è uno dei motivi per cui si parla ancora poco di ETCS Level 3, tanto più che l'ETCS Level 2 ma anche tutto il sistema ETCS al momento sono oggetto di una battuta d'arresto da parte dell'UFT. Non è inoltre affatto sicuro che l'ETCS Level 3 possa essere installato anche al di fuori delle tratte che attualmente sono dotate di ETCS Level 2 3).

In conclusione:

Si circolerà ancora a lungo con una capacità del 100%. Le tratte dotate di ETCS Level 2 1) hanno una capacità del 90% e, pertanto, la perdita di capacità delle linee è pari al 10%. L'ETCS Level 3 è ancora lungi dall'essere una realtà.

Ne consegue che una capacità delle linee del 30% in più altro non è che una politica del tutto irrealistica.

1) Mattstetten - Rothrist, Solothurn - Wanzwil (dicembre 2004) / Galleria di base del Lötschberg (dicembre 2007) / Galleria di base del Gottardo (2016) / Brunnen (escl.) - Altdorf-Rynächt (agosto 2015) / Pollegio Nord - Castione Nord (dicembre 2015) / Pully - Villeneuve (aprile 2017) / Sion - Sierre (2018) / Giubiasco - S. Antonino (maggio 2018)

2) In Francia si circola con la classica segnaletica esterna a 220 km/h e in Alsazia a 200 km/h.
3) Con il sistema di controllo della marcia del treno è possibile la corsa a vista elettronica. Si tratta di un sistema di provata efficacia adottato già da decenni dalla Germania sia per l'alta velocità che per la S-Bahn.

Immagine: Segnale "Tableau Indicateur de Vitesse" TIV 210 km/h con "pancarte Zone d'action" Z presso Port-de-Piles sulla linea Tours - Poitiers.



Intervista a Toni Häne sulla questione della riorganizzazione di FFS V

Alla fine di marzo, Toni Häne ci ha informati circa la riorganizzazione in atto presso Operating Traffico viaggiatori. Nelle mail che sono state indirizzate personalmente a ciascuno di noi, ci chiedeva di sostenere questa riorganizzazione con degli sforzi supplementari. Markus Leutwyler

Dopo aver risposto alla sua mail, sono stato invitato ad un colloquio personale.

Mail: vedi riquadro
Intervista del 25.4.2019

Markus: Toni, grazie per questo colloquio! In cosa consiste questa riorganizzazione?

Toni: Desidero innanzitutto ringraziarti per avermi ricordato che già più volte siete stati chiamati a fare degli sforzi supplementari. A volte è difficile rendersene conto da soli.

Prima della riorganizzazione, devo dire che ne avevo un grande rispetto. Dal 1999, è la riorganizzazione più importante mai attuata nell'ambito di traffico viaggiatori. Con la mia mail volevo puntualizzare proprio questo. So anche di poter fare affidamento sulle persone che lavorano nella produzione. Difficilmente ci sono altre imprese che una volta all'anno cambiano completamente tutta la produzione come facciamo noi con i nuovi orari ufficiali. Il successo non dipende solo da chi sta seduto dietro ad una scrivania a Berna, bensì soprattutto da chi poi deve mettere in pratica il tutto. Se questo è possibile, è solo grazie all'orgoglio dei ferrovieri.

Per quanto riguarda la riorganizzazione, vorrei far notare che non è stata realizzata con l'intervento di consulenti esterni. Abbiamo fatto noi stessi un'analisi sistematica di tutte le problematiche che abbiamo riscontrato negli scorsi anni. Una questione complessa era legata al fatto che Operating (OP) e Gestione del traffico (VM) dovevano trovare delle soluzioni congiunte con Infrastruttura. Soprattutto in caso di anomalie, si venivano a creare dei problemi di coordinamento, ciò che volevamo eliminare. Tutto ciò che riguarda il treno, adesso viene riunito presso un'unica unità. Da questo mi aspetto un aumento significativo della qualità, in particolar modo nei confronti dei nostri clienti.

Vorrei farti un esempio concreto. Prima il presupposto era che i veicoli dovevano essere programmati in modo che i centri di manutenzione fossero utilizzati in maniera quanto più equa possibile. Il nostro obiettivo oggi è invece quello di poter disporre in qualsiasi momento di un numero sufficiente di veicoli in buono stato. Per i veicoli, voglio anche una chiara suddivisione delle responsabilità. Un responsabile per le Re 460, uno per gli ICN, ecc.

Un altro esempio concerne la pulizia. Chi può vedere meglio se una carrozza è abbastanza pulita per i nostri clienti è il personale del treno. L'interfaccia tra il personale del treno e quello della pulizia prima aveva luogo molto in alto a livello gerarchico. Oggi, invece, i rispettivi responsabili possono comunicare direttamente tra di loro sul posto, ciò che permette di eliminare inutili doppioni.

L'intensa attività di costruzione attualmente rappresenta una grande sfida. Ed è soprattutto in caso di anomalie che è di fondamentale importanza che le persone che devono porvi rimedio siano tutte sedute nella stessa stanza.

Negli ultimi anni si sono creati dei "silos" che vogliamo eliminare. Con la divisionalizzazione del 1999, uno degli obiettivi consisteva nella separazione contabile delle singole unità operative. Non era così però per il cliente. Il cliente non è mai stato interessato a questa divisionalizzazione. Per il cliente c'è un'unica FFS. Senza una stretta cooperazione tra infrastruttura e esercizio, è praticamente impossibile raggiungere un buon livello di qualità e di puntualità. La nuova organizzazione deve fornire il quadro necessario per affrontare le sfide in modo integrale. Ci vorrà però ancora del tempo prima che la cultura della divisione si ammorbida.

Markus: Nella tua mail parlavi di uno sforzo supplementare. In concreto, questo che cosa significa per noi macchinisti?

Toni: Ci ho riflettuto anche quando ho ricevuto la tua mail. Ci sono sicuramente degli ambiti lavorativi che saranno maggiormente interessanti, soprattutto gli addetti alle distribuzioni. Era più un appello generale rivolto a tutti. In circostanze eccezionali, è risaputo che i ferrovieri sono in grado di dare sempre il meglio di sé. Se

penso, per esempio, al campionato europeo di calcio del 2008, era a dir poco impressionante il livello di flessibilità che si è potuto raggiungere ogni qualvolta una partita veniva prolungata e il viaggio di ritorno doveva essere posticipato. Oppure come quando un camion aveva danneggiato la linea di contatto. I treni erano arrivati comunque in orario per le partite. Questo mi rende molto orgoglioso.

Markus: La differenza sta però nel fatto che nel caso di perturbazioni si tratta di fattori esterni, mentre la riorganizzazione è una questione interna. Mi sono infatti chiesto se ci dobbiamo proprio mettere i bastoni fra le ruote da soli.



Toni: Molti ferrovieri hanno un atteggiamento alquanto critico nei confronti delle innovazioni. Quando si fanno dei cambiamenti non ci si può certo aspettare degli applausi. In fin dei conti, anche il lavoro dei ferrovieri consiste nel rispettare tutti i giorni lo stesso orario al secondo esatto. Siamo consapevoli che esistono dei limiti alla disponibilità al cambiamento e alla creatività. Una volta che queste innovazioni sono attuate, scommetto che quando Sopre verrà sostituito tra dieci anni...

Markus: Cosa? Solo tra dieci anni? Spero tra quattro! Così tutte le mie speranze vanno in fumo...



Da: Leutwyler Markus
Data: Domenica 31 marzo, 2019
A: Team P (P-STA-FU)
Oggetto: Re: Inizio della riorganizzazione di traffico viaggiatori.

Caro Toni,

Ti ringrazio per la mail che mi hai inviato e per la fiducia che hai riposto in me! Ho riletto la tua mail più volte e la interpreto nel seguente modo:

Hai dato il via ad una riorganizzazione nella piena convinzione che sia ottimale. Potrebbe anche essere che questa riorganizzazione migliori realmente le cose, ad eccezione però dell'esercizio corrente. Sussiste il rischio, benché limitato, che dopo la riorganizzazione vi siano delle ripercussioni negative sui nostri clienti. Forse è proprio per questo che fai appello allo "spirito collettivo", in fin dei conti siamo tutti sulla stessa barca. Chi ai piani alti nelle sale riunioni e chi, invece, giù a remare. Più volte hai espresso la necessità di fare degli sforzi supplementari per far sì che la riorganizzazione sia coronata da pieno successo.

È con piacere che prendo posizione in merito. Conosci gli ugelli per risparmiare acqua? Consentono un risparmio del 50%. Un economista ha calcolato che avvitando quattro ugelli l'uno dopo l'altro, il consumo di acqua è solo del 6.3%.

La situazione è analoga anche per gli sforzi supplementari. Ricordo ancora molto bene le belle parole con cui si chiedeva di compensare i punti deboli di Sopre. C'è poi il Twindexx che presenta ancora dei problemi iniziali, e si chiedono altri sforzi supplementari. Poi c'è la verifica delle competenze linguistiche, e l'ennesima richiesta di comprensione. Attualmente, e fino a nuovo avviso, si è purtroppo confrontati con una mancanza di personale. Si prega quindi di chiudere un occhio e di non fare un calcolo così esatto dei giorni di riposo. In fin dei conti, anche Sopre non fa dei calcoli così esatti. Se si sommano tutti questi sforzi supplementari, con stupore ci si rende conto che al giorno d'oggi un macchinista può essere in tre posti contemporaneamente.

Va da sé che, anche in futuro, metterò in campo tutta la mia creatività e la mia esperienza per far sì che anche questo nuovo progetto abbia successo. Ma se non dovesse funzionare, magari dipende dal fatto che sto cercando di comunicare in francese a quelli del coordinamento che il Twindexx sbagliato che mi è stato assegnato si è intestardito e si ostina a voler fare una prova dei freni "in extenso". Ringrazio pertanto in anticipo per la comprensione.

Cordiali saluti,
Macchinista Markus Leutwyler
(Redattore LocoFolio)
(Rédacteur du LocoFolio)

Da: Toni Häne
Data: Venerdì 29 marzo, 2019
A: Leutwyler Markus
Oggetto: Inizio della riorganizzazione di traffico viaggiatori.

Caro Markus,

Tra qualche giorno daremo il via alla riorganizzazione di traffico viaggiatori.

Si uniscono le forze e si semplificano i processi. Si tratta dell'adeguamento più importante nell'organizzazione di traffico viaggiatori dal 1999. Sono perfettamente consapevole che questi adeguamenti rappresentano una grande sfida e che richiederanno da tutti voi un impegno supplementare, ma ritengo che siano necessari per poter fornire la qualità che i nostri clienti si aspettano. Colgo l'occasione per ringraziarvi per l'impegno che vi viene richiesto.

Sono particolarmente contento della nostra decisione di compiere questo passo. Sono infatti convinto che con il WEP abbiamo posto le basi organizzative per avere il pieno controllo della ferrovia, dando così un contributo fondamentale alla qualità di vita e alla competitività della Svizzera.

Una cosa è l'organizzazione sulla carta e un'altra è invece l'attuazione sul piano pratico. Da tutti noi adesso mi aspetto che infondiamo nuova linfa e energia anche in questa nuova organizzazione, ciò che richiede nuovamente degli sforzi importanti da parte vostra. Solo così la nostra clientela potrà percepire dei miglioramenti. Sono convinto che, come già in passato, potrò contare su tutti voi.

Cordiali saluti
Toni

Toni Häne
Membro di direzione del Gruppo
Responsabile Traffico viaggiatori

Toni: ... sono comunque convinto che quando sostituiremo Sopre ci sarà chi dice: "Ma perché poi? Sopre è un ottimo sistema! Perché cambiare qualcosa?"

Markus: Ovviamente noi non vediamo l'intera riorganizzazione, bensì solo una piccola parte che, purtroppo, non è particolarmente brillante. Tanto per fare un esempio, ho dovuto comporre quattro numeri differenti prima di riuscire a trovare la persona giusta in grado di modificare un turno previsto per dieci giorni dopo. Nemmeno gli addetti alle distribuzioni sapevano chi fosse responsabile per che cosa! Ho avuto proprio l'impressione che fosse il risultato di una mossa precipitosa e poco ponderata.

Toni: Ponderata lo è stata senz'altro, di questo ne sono certo dal momento che ce ne siamo occupati noi stessi, senza avvalerci di un'eventuale consulenza esterna. Quello che però abbiamo è un problema di risorse. Siamo infatti sempre più a corto di ferrovieri.

Markus: Come mai?

Toni: Perché non se ne sono più formati! Ad un certo punto si è smesso di formare dei nuovi dirigenti d'esercizio, in quanto si diceva che non ce ne fosse più bisogno e che per l'esercizio delle stazioni bastavano gli RC. Per i pochi rimasti nelle centrali operative si prevede invece un avviamento professionale. In tutti i settori c'è bisogno di gente che capisca come funziona la ferrovia, ciò che prima si poteva fare grazie ai dirigenti d'esercizio. Erano persone che avevano lavorato nelle stazioni e sulle banchine. Il problema oggi è proprio il fatto che chi lavora nelle centrali non si è mai trovato sul marciapiede quando un treno arriva in ritardo e deve guardare i passeggeri negli occhi. Dei passeggeri per i quali è chiaro che davanti hanno il responsabile del ritardo.

Markus: Si possono cambiare nuovamente le cose?

Toni: Già otto anni fa avevo segnalato che presto saremmo stati a corto di specialisti e avevo sollecitato che si reintroducesse l'apprendistato professionale. Si tratta di un processo alquanto complesso della durata di circa tre anni. La scorsa estate abbiamo potuto festeggiare 30 tirocinanti che hanno conseguito il diploma di "specialista TP". Sono contento di aver potuto avviare questo progetto ancora prima del mio pensionamento. Adesso però ci vorrà del tempo prima di poter disporre di nuovi apprendisti.

Dopo questo colloquio intendo ridiscutere la questione della reperibilità. Non abbiamo ancora raggiunto il nostro obiettivo. Vorrei anche sapere quando si potranno creare questi posti di lavoro.

Markus: Ancora una domanda. Ho notato che i livelli gerarchici sono aumentati. Non è in contraddizione con RailFit?
 Toni: Nell'amministrazione non abbiamo creato dei nuovi posti. Abbiamo però potenziato l'organico del personale viaggiante.

Markus: Non sono stati creati dei posti dirigenziali?

Toni: In realtà abbiamo semplificato le cose. Tutti coloro che guidano il treno, che sono addetti alla manovra, all'accompagnamento o alle pulizie rientrano in un'unica unità gestita da Linus Looser. Si tratta di 6500 dipendenti, e quindi la metà circa della divisione viaggiatori. La pianificazione, il controllo e la gestione sono stati raggruppati e non sono più suddivisi in base alla categoria del personale. Questo richiede un certo periodo di adattamento e, come detto prima, è penalizzato dalla mancanza di risorse, ma ci stiamo lavorando. Pasqua è stata un grande banco di prova. Per la verità, molti aspetti erano già stati pianificati nel vecchio sistema, ma siamo stati comunque sollecitati non poco per via dei tempi stretti. La qualità era molto buona e l'unica eccezione è stata la cancellazione di un treno internazionale.

La puntualità è un tema che ci sta particolarmente a cuore ed è per questo che ho creato un gruppo di esperti che dovrà analizzare i diversi problemi. Si tratta esclusivamente di collaboratori interni.

Markus: Quello che non ci va giù è questa mancanza cronica di macchinisti.

Toni: Sì, anche questo è un argomento che intendo affrontare. Con la categorizzazione dei macchinisti si pensava di poter risparmiare, ma su questo ho grossi dubbi. È possibile che in questo modo ci siamo creati più problemi che benefici. Le cooperazioni con le altre ferrovie, come per esempio con la SOB, in futuro saranno sempre più importanti. Si dovranno pianificare dei turni quanto più validi possibile. Nel frattempo, abbiamo formato trenta macchinisti per il Voralpen-Express. Di principio, mi sta bene se un macchinista della Südostbahn è alla guida dei nostri treni. Questi progetti sono vantaggiosi per tutti, sia per l'impresa che per i macchinisti. In questo contesto, ho in mente ancora delle cose che vorrei approfondire. Dal comitato del VSLF mi arrivano sempre degli ottimi riscontri da parte dei macchinisti. Si tratta sempre di riflessioni molto costruttive, di cui sono molto riconoscente.

Markus: Grazie tante per l'interessante colloquio!

Casi di segnaletica alle FFS

«Leggero aumento dei casi di segnaletica alle FFS». *Marc Engelberger, presidente della sezione Romandia*

Nel giugno del 2018, il consiglio di amministrazione delle FFS ha incaricato il «K-SQ-SI» di eseguire un'analisi dei principali casi di segnaletica, come pure dei casi di segnali nani alle FFS (che, come già menzionato in un documento del 30 novembre 2018, sono in «leggero aumento»).

Nel documento in questione si mette infatti l'accento sul fatto che la maggior parte di questi casi di segnaletica (circa il 60%) sono imputabili a una distrazione, a una disattenzione e/o a una mancanza di consapevolezza della situazione. Vi si specifica inoltre che, per una questione di inesperienza, i macchinisti più giovani e quelli con più anni di servizio (che sono meno attenti a causa dell'eccessiva routine) sono le due categorie di macchinisti più propense a commettere/essere vittima di un caso di segnaletica.

Una volta fatta questa constatazione, sarebbe logico pensare che occorra adottare urgentemente delle misure per queste due categorie di personale «a rischio». I giovani macchinisti dovrebbero infatti poter beneficiare di una formazione più lunga – in tutti i casi pratica, soprattutto nell'ambito del servizio di manovra –, per consentire loro di acquisire un'adeguata esperienza sin dai loro primissimi giorni da soli sul campo. Per i collaboratori con più espe-

rienza, una priorità consiste nel creare dei turni di servizio adeguati, dato che quelli attuali sono da rivedere. Infatti, più i servizi sono variati e più sarà grande l'attenzione che questi macchinisti presteranno ai percorsi e ai segnali.

È tuttavia triste dover constatare come, ancora una volta, le conclusioni e le misure raccomandate da «K-SQ-SI» nel loro rapporto siano in netta contraddizione con questi provvedimenti logici e essenziali.

Infatti, invece di affrontare le reali cause di questo aumento dei casi di segnaletica, ossia l'inesperienza dei più giovani e l'eccessiva routine dei più anziani, si raccomanda tra l'altro di lanciare «un'offensiva di comunicazione sull'importanza dei processi di lavoro», come pure lo «sviluppo di uno strumento tecnico che permetta di rendere più sicuri i movimenti di manovra».

In sostanza, «K-SQ-SI» preferisce cercare di attenuare gli effetti di questo aumento dei casi di segnaletica mediante degli artifici teorici e/o tecnici, piuttosto che affrontare le cause reali all'origine di questo aumento, ciò che è altamente discutibile e in pratica consentirebbe – almeno in parte – di mettere in discussione l'affermazione delle FFS secondo cui la sicurezza è la priorità numero 1 dell'impresa.



Sopre

Sopre – dopo la catastrofe, la mediocrità è ormai radicata? *Matthieu Jotterand, presidente VSLF sezione Ginevra*



Sin da quando è stato introdotto nell'ambito di Direzione trazione, Sopre si è rivelato catastrofico. Molte soppressioni di treni e un budget di 19 milioni superato di gran lunga: moltiplicato, ecc. Sono molte le persone che hanno lavorato sodo per migliorare questa situazione e per cercare di salvare il salvabile. Non possiamo non elogiare il loro lavoro e ringraziarli per quanto hanno fatto, ma dobbiamo anche constatare che gli sforzi non sono più quelli di una volta e che, passando dal catastrofico al mediocre, certi preferiscono vedere il bicchiere mezzo pieno piuttosto che mezzo vuoto.

Purtroppo ci sono però ancora diversi punti che lasciano alquanto a desiderare. Se, come sembra sia la volontà della direzione, Sopre verrà mantenuto per tutta la sua durata di vita prevista, bisogna assolutamente migliorare questi difetti che, anche se magari non provocano più (molte) soppressioni di treni, continuano però a perturbare il buon funzionamento dell'esercizio, continuano a non prevenire le eventuali violazioni alla LDL, rendono aleatorio il computo dell'orario di lavoro di migliaia di dipendenti e, in termini più globali, deteriorano le condizioni di lavoro e la soddisfazione del personale.

Il VSLF continua a esigere un programma che sia rispettoso degli standard e che sarebbe lecito attendersi in termini di pianificazione e di ergonomia per il personale, e auspica che la direzione comunichi attivamente e in tempi ragionevoli quando e cosa intende fare per apportare miglioramenti concreti ai punti che regolarmente vengono contestati.

Autocollanti per la sicurezza dell'ETCS

Di recente è stato pubblicato il nuovo regolamento P 20214406, che prescrive le procedure da seguire per la guida con l'ETCS Level 1 e Level 2 con i veicoli dotati di equipaggiamento Baseline 3. *Équipe tecnica del VSLF*

In base alle direttive, tutti i veicoli dovrebbero essere muniti di autocollanti «No ETCS» / «ETCS BL 2» / «ETCS BL 3».

Attualmente questo lo si fa solo in parte, in quanto si possono ancora trovare dei vecchi autocollanti di modalità precedenti, come NBS ok, GBT ok, ecc.

Non è pertanto chiaro quale Baseline utilizzi il veicolo e su quale ETCS Level si debba viaggiare.

Per quanto riguarda l'applicazione degli autocollanti, la divisione traffico viaggiatori Operating, Qualità, Sicurezza e Ambiente QSU ha fornito le seguenti informazioni:

«Il personale responsabile di P-OP-AM-FT deve comunicare quanto segue: «L'amministrazione vi manda i suoi saluti. L'ordine di modifica è stato predisposto già da tempo. Inizialmente una rapida introduzione della stessa non era stata possibile a causa dell'assegnazione dei nu-

meri del materiale per i nuovi autocollanti, ma ci stiamo lavorando intensamente.»

Il corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza ETCS come da processo sembra essere subordinato ai numeri delle decalcomanie (autocollanti). Questo ci ricorda tanto la «tecnologia» dei piccioni viaggiatori...

Attenzione: «Per la guida di un veicolo BL3, oltre ad un corso per questo specifico veicolo bisogna frequentare anche il corso «Sistema di controllo dei treni ETCS LILS» (della durata di un giorno).» Dal momento che questa informazione non è stata comunicata al personale di locomotiva, l'impresa si ritrova poi a dover anche adattare l'impiego del personale con l'impiego dei veicoli.

Chi utilizza questi sistemi non sa pertanto se è autorizzato a servirsene o se necessita di una specifica formazione.

P 20004921		SBB CFF FFS	
3 Kennzeichnung der Spezifikation der Zugbeeinflussungssysteme			
Damit das Lokpersonal erkennen kann, welches Zugbeeinflussungssystem in welcher Spezifikation verbaut ist, kennzeichnet SBB Personenverkehr die Fahrzeuge mit einem «ETCS Kleber». Die Dateneingabe erfolgt gemäss den Bedienungsanleitungen der entsprechenden Fahrzeuge oder ETCS Fahrzeugausrüstungen.			
Kennzeichnung Führerstand	Bedeutung	Fahrzeug kann in der Schweiz in folgenden Levels verkehren	«Aufstart- Level» des Fahrzeugs
no ETCS	Das Fahrzeug verfügt über keine ETCS Ausrüstung (ZUB / Signum vorhanden, nur Eingabe der ZUB-Daten möglich)	Kein ETCS Level vorhanden (Fahrt nach Aussen-signalisierung, Informationen der EuroBalisen erfolgen via ETM)	Kein ETCS Level vorhanden
ETCS BASELINE 2 SRS 2.3.0d	Das Fahrzeug verfügt über eine ETCS Ausrüstung gemäss Baseline 2 Systemanforderungsspezifikation 2.3.0d	Level 0 / Level 2 (Fahrzeug verfügt nach wie vor über Signum / ZUB und Leuchtdrucktaste «Überbrückung INTEGRA / ZUB»)	Aussen-signalisierung: Level 0 Führerstand-signalisierung: Level 2
ETCS BASELINE 3 SRS 3.4.0	Das Fahrzeug verfügt über eine ETCS Ausrüstung gemäss Baseline 3 Systemanforderungsspezifikation 3.4.0	Level 1 / Level 2 Sogenanntes «ETCS only» Fahrzeug, (ohne Signum / ZUB und Leuchtdrucktaste «Überbrückung INTEGRA / ZUB»)	Aussen-signalisierung: Level 1 Führerstand-signalisierung: Level 2



Nel 2016, il Parlamento federale ha approvato la revisione parziale della legge sulla durata del lavoro LDL, cui ha fatto seguito l'adeguamento dell'ordinanza OLDL alla LDL che il Consiglio federale aveva approvato nell'agosto del 2018. La nuova ordinanza OLDL è entrata in vigore in data 9 dicembre 2018, in concomitanza con il nuovo orario dei treni.

La revisione della OLDL è stata elaborata da una commissione tripartita formata da rappresentanti dei datori di lavoro, dell'UFT e anche del personale. Il VSLF non era rappresentato all'interno della commissione, ma ha espresso il proprio punto di vista nel corso della procedura di consultazione con l'UFT.

Obiettivo ufficiale della revisione totale era uno snellimento delle regolamentazioni per il personale al fine di consentire, per esempio, di coprire i picchi del mattino e della sera in un servizio, oppure di gestire meglio le fluttuazioni stagionali legate al turismo.

Esito

Una delle principali modifiche della revisione della LDL / OLDL che riguardava il personale di locomotiva, verteva sulla soppressione della maggiorazione di tempo del 30% per le pause fuori sede inferiori all'ora. In futuro, le pause possono inoltre essere accorciate a meno di un'ora, per cui quelle con una durata da 45 a 59 minuti sono possibili unicamente previa consultazione dei rappresentanti del personale con i datori di lavoro, ciò che di fatto equivale ad una liberalizzazione generale.

Valutazione: Per i datori di lavoro, la nuova LDL e l'OLDL significano un aumento di produttività. Questi incrementi di produttività delle imprese possono essere compensati unicamente mediante delle chiare rivendicazioni da parte dei sindacati e delle associazioni durante i negoziati. Nonostante la presenza dei rappresentanti del personale nella commissione paritetica LDL, il recupero degli incrementi di produttività realizzati è stato delegato ai sindacati e alle associazioni che, di conseguenza, dovranno negoziare individualmente all'interno delle rispettive imprese. Poiché i sindacati che fanno parte della commissione sono favorevoli alle nuove regolamentazioni, è improbabile che questi incrementi di produttività possano essere compensati integralmente. Sul lato pratico, i risultati sono stati decisamente modesti. Le imprese, che avevano inutilmente integrato le regolamentazioni delle pause nei rispettivi CCL, avevano la possibilità di mantenere almeno parte delle regolamentazioni a favore del personale. Le parti non compensate rappresentano delle perdite dirette per le indennità che poi devono essere riequilibrare con il lavoro straordinario del personale.

Alcune imprese hanno dichiarato di essere d'accordo di compensare una parte delle mancate indennità di trasferta fuori sede. La compensazione di queste indennità, per esempio grazie all'aumento, a lungo richiesto, dell'indennità notturna per tutto il personale che sottostà alla LDL, sarebbe un problema in quanto ne beneficerebbe anche il personale stazionario.

SAV

Un piccolo, importante dettaglio. Lettera alla redazione (nome noto alla redazione)

Dall'inizio dell'anno l'APP Prescrizioni ha sostituito il "vecchio SAV" (Spazio d'Affissione Virtuale). Nella nuova APP dovrebbero essere pubblicate tutte le informazioni rilevanti ai fini della sicurezza, come pure altre comunicazioni importanti. Il macchinista è tenuto a consultare questa APP ogni 3 giorni, come pure a quietanzarvi gli avvisi, le pubblicazioni, le comunicazioni e le informazioni. Questo non è niente di nuovo per un macchinista ma, dall'inizio dell'anno, o meglio dall'introduzione dell'APP Prescrizioni, è cambiato un piccolo, ma importante dettaglio. Il macchinista non deve più quietanzare il ricevimento della modifica, bensì deve confermare di averla letta.

Adesso però arriva il bello. Il nuovo CCL definisce quanto segue: "Le FFS concedono a tutti i dipendenti il tempo di lavoro necessario per lo svolgimento di tutte le attività in stretta relazione con la loro funzione."

Questo significa che, per esempio, quando vengono pubblicate le nuove prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT), che tra l'altro adesso hanno ben 698 pagine, le FFS devono rimborsare (non forfettariamente) a tutti i macchinisti il tempo di cui hanno bisogno per leggere tutte queste 698 pagine delle PCT. E tutti noi sappiamo quanto tempo ci si mette, per esempio durante le ferie, a leggere un libro. Il fatto di averlo letto non significa poi anche che lo si è capito, soprattutto se la comunicazione è scritta in francese o in italiano.

Dal momento però che per le FFS la redditività viene sempre più prima della sicurezza e di collaboratori informati e ben formati, anche in futuro il tempo necessario per la lettura di regolamenti, informazioni e circolari evidentemente non verrà rimborsato correttamente.

(Le FFS cosa faranno adesso che tutto il mondo sa quanto sono spilorce? Il pulsante di quietanzamento verrà cambiato di nuovo?) ➔



CAROS o piuttosto un bel caos?

Dal nuovo orario anche FFS Cargo ha un nuovo strumento di pianificazione, denominato "CAROS". È stato prodotto dalla ditta IVU che, a suo tempo, aveva programmato anche il PIPER. Si dovrebbe pertanto poter concludere che abbia un'ottima padronanza nell'ambito della gestione dell'orario di lavoro. Fredy Oertel

Quante promesse sono state fatte ai macchinisti! Vigilanza della LDL, tempi di spostamento, pause, locali per le pause, tempi per la messa fuori servizio, trazioni multiple, ecc. Si diceva che sarebbe stato impossibile eludere tutti questi controlli, ecc. È bastata una sola settimana per saperne di più.

Nove ore senza pausa o senza interruzione del lavoro possono essere assegnate senza alcun problema (foto 1), come del resto anche le pause in posti o a orari impossibili. Ci siamo chiesti sin da subito come sarebbe stato possibile adeguare tutti i tempi di preparazione quando, per motivi di sovraccarico, una trazione multipla viene predisposta con un anticipo di cinque ore prima della partenza del treno. Per far questo, in linea di massima bisognerebbe anticipare l'entrata in servizio. Come ci si poteva aspettare, la cosa infatti non funziona. Tutte le promesse che ci erano state prospettate con CAROS, in definitiva non erano altro che uno specchietto per le allodole. Una cosa che ancora non si sa e se queste funzioni di controllo possano essere aggirate dall'utente con così tanta facilità, oppure se siano state escluse di proposito. Sull'argomento, Cargo si è trincerata dietro il silenzio!

Considerati i servizi attuali, è evidente che le vecchie attività sono state riprese dal "Piper", invece di essere ridefinite completamente. Una decisione sorprendente, tanto più che si era a conoscenza delle rimostranze del personale di locomotiva per i turni inesatti. Non si può certo dire che manchino le "notifiche dei macchinisti" che criticano i tempi di lavoro che non vengono rispettati. Tutti questi turni adesso sono stati inseriti in un programma che, per l'appunto, deve verificare scrupolosamente che la tempistica sia corretta. Un compito praticamente impossibile. Pertanto ci si sta arrabattando un po' come ai tempi del PIPER.

L'unica differenza: Grazie alla sua impercettibile attenzione per i dettagli, CAROS è molto trasparente. Ogni inesattezza e anche il più piccolo errore da parte della pianificazione o di chissà chi non possono non saltare agli occhi. E di questi ce ne sono tanti. Se la tempistica stabilita non va bene, semplicemente non viene assegnata e viene sostituita con "riserva commer-

ciale", "tempo dispositivo" o "inversione". Tante possibilità per consentire una pianificazione imprecisa, con il risultato che molti servizi sono inadeguati. Eccovi un esempio: Treno loc per BsRB – 27 min. riserva commerciale – Partenza come treno merci presso la RBL – compreso il cambio di locomotiva (foto 2).

Il treno merci ha regolarmente un ritardo di 30–60 minuti, ciò che per molti è particolarmente spiacevole. Per i capimovimento, dal momento che la loro pianificazione (dei cantieri) poi non funziona più. Per la cabina di manovra ovest della RBL, in quanto il timing non viene più rispettato. Per tutto il personale di manovra arrivano troppo tardi rispetto ai treni in

partenza. La cosa è indifferente solo alla maggior parte dei macchinisti, visto che dopo si dovrebbero ancora spostare fino a Zurigo Mülligen con un treno Cargo Express. Un servizio a cui rinunciano volentieri, in quanto così almeno possono finire la giornata di lavoro per tempo (almeno con questo servizio). Se non ci sono macchinisti di riserva disponibili (ciò che, per l'attuale logistica, è un lavoro superfluo), il treno resta fermo alla RBL. E, per finire, i nostri clienti, gli ultimi di un lungo elenco di persone "entusiaste" della pianificazione di FFS Cargo, non ricevono le merci per tempo. Queste sono solo le conseguenze di uno dei tanti treni con una pianificazione sbagliata. Malgrado questo turno venga contestato già da mesi, la pianificazione resta sempre la stessa!

Dienstnummer	Datum	Beginn	Ende
Z9319@1	12.12.2018	19:00	04:00+
Betriebshof	Dienstdauer	NDZ-ZASA	IP>=5-D
Zürich RB Limmattal	08:31:00	08:00	1
Höchst Arbeitszeit	Arbeitszeit	BezZeit	
08:31	08:31	19:20	

Typ	Fahrt	Fahrzeugtyp	Fahrzeugnummer	Von	Beginn	Nach	Ende	Kommentar	Bestandteil	ZUSI
Kommerz Reserve				RBLD	19:00	WI	20:46			0
LPC										
Aufrüsten		RE620-C		WI	20:46	WI	20:56			
Linienfahrt	67537	RE620-C	(620037-2)	WI	20:56	ZGUB	22:10			1/1
Abrüsten		RE620-C		ZGUB	22:10	ZGUB	22:15			
Wenden		RE620-C		ZGUB	22:15	ZGUB	22:51			
Aufrüsten		RE620-C		ZGUB	22:51	ZGUB	23:01			
Linienfahrt	69736	RE620-C	(620037-2)	ZGUB	23:01	WI	01:56			1/1
Abrüsten		RE620-C		WI	01:56	WI	02:01			
Wenden		RE620-C		WI	02:01	WI	02:25			
Aufrüsten		RE620-C		WI	02:25	WI	02:35			
Linienfahrt	538608	RE620-C	(620037-2)	WI	02:35	RBLU	03:11			1/1
Abrüsten		RE620-C		RBLU	02:59	RBLD	03:11			
Betriebspunktfahrt	938609	RE620-C	(620037-2)	RBLU	03:11	RBLD	03:16			1/1
Kommerz Reserve				RBL	03:45	RBL	04:00			Gubrist
LPC										

Erstellt am 11.12.2018 - 17:15
Version 17.3.0 - 17.3.0-20181130-1644-690367

Per CAROS, 9 ore di lavoro senza pausa non rappresentano un problema. Per una questione di correttezza, bisogna dire che una pausa può essere fatta, è solo però che CAROS non la segnala e, a quanto pare, non la inserisce nel conteggio!

Bezahlung	Pausenweegezeit	Rück	OL=PAU	OLRB	23:27	OLRB	23:45
Kommerz Reserve			OLRB	23:45	OLRB	23:53	*36796
LPC			OLRB	23:53	OLRB	23:56	
Aufrüsten		RE620-CE	OLRB	23:56	BRBE	00:34	
Linienfahrt	36796	RE620-CE	BRBE	00:34	BRBD	01:01	*60105
Kommerz Reserve							
LPC							
Linienfahrt	60105	RE620-C	BRBD	01:01	RBLD	02:00	
Abrüsten		RE620-C	RBLD	02:00	RBLD	02:12	
Betriebspunktfahrt	60105	RE620-C	RBLD	02:12	RBLD	02:17	
Aussetzweegezeit		60105	RBLD-	02:17	RBLD-	02:22	
Pausenweegezeit			RBLD-	02:22	RBL=PAU	02:26	
Hin			RBL=PAU	02:26	RBL=PAU	02:51	
Pausenweegezeit für RCP + OCC + LPC			RBL=PAU	02:51	RBLR+	02:56	
Pausenweegezeit							
Rück							
Übernahme	50427		RBLR	02:56	RBLR	03:00	
Linienfahrt	50427	RE420-C	RBLR	03:00	ZMUE	03:13	

27 minuti dal momento dell'arrivo alla partenza, compreso il cambio di locomotiva. Un compito impossibile.

Un errore di CAROS è evidentemente l'assenza dei tre minuti di tempo di lavoro che alla RBL non vengono assegnati né per la preparazione del treno, né per i lavori accessori dopo il servizio. Si prevedono solo 26 minuti al posto dei 29 minuti concordati con i sindacati. I principali interessati sono i macchinisti della RBL, ma anche tutti quelli che devono passarvi. Questo sta pertanto a significare che quando un macchinista lascia la RBL con il suo treno, al momento di partire gli vengono concessi tre minuti di tempo di lavoro in meno, e altri tre minuti in meno quando ritorna con un altro treno. Un lungo e pesante treno merci che parte con tre minuti di ritardo dal fascio partenze in direzione ovest, spesso riesce ad arrivare solo fino a Killwangen. Il margine di tempo dalla lunga serie di treni diretti provenienti da Zurigo è troppo stretto e alcuni capimovimento si arrischiano di inserire un treno solo quando sanno che ci sono dei leggeri ritardi. Altrimenti bisogna aspettare il successivo tempo morto, ciò che causa un ritardo di 30 minuti. È un miracolo che i capimovimento non abbiano ancora perso la pazienza con Cargo.

A seconda che si lasci la RBL una o due volte, i tre minuti mancanti diventano poi sei o dodici per ogni singolo servizio. Se facciamo un calcolo approssimativo, una media di nove minuti moltiplicata per cento turni dà 900 minuti o 15 ore che,

moltiplicati per cento macchinisti, dà un risultato di 1500 ore. Il fatto che si intenda porre rimedio a questo errore nella pianificazione annuale dei turni (JUP 3), l'ho appreso dall'albo del VSLF. A tale proposito, FFS Cargo si trincerava dietro il silenzio. Non è inoltre dato sapere se Cargo intenda corrispondere un indennizzo retroattivo per i tempi in questione. Guai a chi adesso pensa male!

Il conteggio dei tempi di lavoro è un vero pasticcio. Dalla commissione per la pianificazione del lavoro APK (e non da FFS Cargo) abbiamo appreso che nelle interruzioni di lavoro mancano le maggiorazioni di tempo. Non ci è dato sapere se Cargo ha intenzione di correggere la cosa in un secondo tempo e l'APK non è in grado di darci una risposta. Questa informazione ci dovrebbe essere fornita da FFS Cargo, ma lì tutto tace. I tempi supplementari di manovra del personale di locomotiva devono essere integrati nei turni, ciò che però non avviene. Alla fine di gennaio ho chiesto per l'ennesima volta che, per un turno che fino ad allora avevo fatto tre volte, mi venissero riconosciuti i tempi di manovra e che la fine del lavoro venisse spostata di conseguenza, ciò che finora non è stato fatto. Anche per questo servizio tutto è rimasto immutato! Per il treno in direzione di Thun che parte dalla RBL ovest, è previsto solo un tempo di spostamento di cinque minuti per recarsi da est a ovest, nonostante ci sia bisogno di venti

minuti. Sebbene anche questa situazione venga contestata dal mese di dicembre, a tutt'oggi i tempi di spostamento non sono stati modificati, per cui questo treno parte quasi tutti i giorni dalla RBL con un quarto d'ora di ritardo.

Gli errori possono capitare, in quanto anche la pianificazione non può fare sempre tutto in maniera perfetta. Il fatto però che degli errori non vengano corretti per mesi e mesi non è solo incomprensibile, ma anche inaccettabile.

Semplicemente non c'è la volontà di rimediare agli evidenti errori presenti nei nostri turni o di correggere i nostri orari di lavoro di conseguenza.

Per il mio lavoro ricevo uno stipendio. Chi persiste nel non volerci accreditare questi tempi di lavoro semplicemente ci deruba dei nostri soldi! Finora ho sempre riposto la fiducia nel mio datore di lavoro, ma a causa dell'assenza di qualsiasi forma di comunicazione e dell'inerzia degli organi competenti questa fiducia sta venendo rapidamente meno.

È un dato di fatto che per via di tutte queste incongruenze nei nostri servizi, gli eventuali problemi presenti nel codice di programmazione di CAROS diventano insignificanti. Il problema principale è chi è seduto davanti alla tastiera e chi sta sopra di lui.

Sven Flore

In occasione dell'AG del 16.03.2019 a Briga, Sven Flore, CEO di FFS Cargo International, ha tenuto un discorso molto interessante. Qualche tempo fa, Sven Flore aveva suscitato un certo scalpore per aver aumentato i salari dei macchinisti tedeschi di 500 euro al mese oltre la tariffa in uso. *Intervista a Sven Flore del 9 aprile 2019 a Olten. Intervistatore: Markus Leutwyler*



Il suo discorso ci ha offerto lo spunto per fargli delle altre domande che potrete trovare nell'intervista che seguirà più tardi. Ecco un riassunto del suo discorso:

FFS Cargo International è stata fondata nel 2010. La sede centrale è a Olten. FFS Cargo International occupa circa 800 dipendenti, tra cui 492 macchinisti, e ha una flotta di 140 locomotive. Per un numero così alto di locomotive, si tratta di un numero relativamente modesto di macchinisti, ciò che ne riduce l'efficienza. Nel 2017, il volume d'affari ammontava a 316 milioni di euro e la quota di mercato in Svizzera si situava intorno al 41.8%.

I treni viaggiano a livello transfrontaliero dai Paesi Bassi fino in Italia, ciò che comporta delle sfide particolari. Le capacità nell'asse renano sono già al massimo e le necessarie misure di ampliamento purtroppo accusano un notevole ritardo. Stiamo cercando delle soluzioni alternative, dal momento che il traffico è in costante aumento.

Dove e di quanti soldi c'è bisogno?

Il 45% dei costi concerne i tracciati e l'energia. Questi costi difficilmente possono

essere ridotti, il che significa che qui il potenziale di risparmio è minimo, se non inesistente.

Impiego delle locomotive. Rende molto di più se si toglie una locomotiva dal sistema che non risparmiare qualche euro sui macchinisti. Una locomotiva costa 40'000 euro al mese.

Le locomotive attualmente sono sottoutilizzate, il che è dovuto a diversi fattori. In parte perché sono vetuste, soggette a problemi o in cattivo stato. Una nuova flotta contribuirà a migliorare la situazione. Attualmente le locomotive fanno solo circa 150.000 km all'anno. L'obiettivo è di raggiungere un totale di 250.000 km all'anno. Un ulteriore blocco di costi è quello relativo ai salari dei macchinisti. Qui non è tanto il salario a essere interessante, quanto piuttosto la strutturazione dei turni. Ci sono troppe corse con macchinisti che viaggiano come passeggeri e dei tempi d'attesa troppo lunghi. La percentuale dei tempi di guida dei turni è troppo bassa. Questo va a scapito dell'efficienza. Si sta cercando di ovviare al problema grazie a delle moderne soluzioni IT.

In Germania si assiste a una mancanza di macchinisti molto importante. Il livello dei salari è nettamente inferiore rispetto a quello dei paesi circostanti. Sono molti i macchinisti che vanno in pensione. Insieme al trenino elettrico, dalla cameretta è scomparsa anche la voglia di fare il macchinista. Inoltre, nel frattempo non è più una professione onorata come lo era una volta. Tutti i giorni, infatti, ci si deve confrontare con una pubblicità negativa e con delle esperienze frustranti. Per fortuna, in Svizzera le cose vanno diversamente e c'è ancora un buon orgoglio professionale.

Ogni paese ha le sue peculiarità. In Italia, per esempio, in cabina ci sono sempre due macchinisti. Sono contrari al controllo della sicurezza che sembra possa causare problemi di salute. Nei Paesi Bassi invece, le linee sono talmente corte che bastano due ore per attraversare tutto il paese. I tempi di guida sono pertanto molto limitati e c'è una forte richiesta di macchinisti interoperabili.

Il livello dei salari dei macchinisti tedeschi è ai minimi storici e non si può più andare avanti così. Con il suo stipendio un macchinista deve poter mantenere una famiglia. FFS Cargo International ha aumentato i



Un sindacato più forte per meno soldi

salari dei macchinisti. Chi non paga adeguatamente, non vince la battaglia per i talenti. Molto importante è anche la questione relativa ai modelli di turnazione. Non tutti hanno le stesse condizioni di vita.

Si tratta anche di armonizzare le disparità salariali tra i vari paesi. Ovviamente, bisogna tener conto delle differenze nel costo della vita.

Per il momento, l'interoperabilità ancora non c'è, anche se con l'ETCS si è cercato di introdurre un sistema unificato. Ogni paese continua ad avere le proprie norme e questo è un aspetto che deve essere semplificato. Come soluzione di riserva, bisogna inoltre definire una lingua standard. A Rastatt, il problema era proprio questo. I macchinisti non potevano viaggiare in Francia dal momento che non parlavano il francese. La soluzione ideale sarebbe l'inglese. Questa sarebbe la soluzione migliore visto che non è la lingua madre di nessuno.

La digitalizzazione è un argomento che preoccupa molti. Già qualche anno fa, in Svizzera si diceva che a breve tutti i treni non avrebbero più avuto bisogno dei macchinisti. Ma sarà poi vero? Io non ci credo! Certo, ci saranno dei cambiamenti, ma altri settori come quello dell'aeronautica ci insegnano che l'essere umano resterà al posto di comando ancora a lungo. Ed ecco pertanto il messaggio che vi voglio trasmettere: la professione del macchinista ha ancora un futuro!

Intervista a Sven Flore

Markus: Sven, grazie per l'invito a questo colloquio! Vorrei soffermarmi subito sulla questione della mancanza di macchinisti. Com'è oggi la situazione?

Sven: In Germania prima era estremamente critica, ma pian piano stiamo cominciando ad avere la situazione sotto controllo. Questo, però, solo perché prendiamo anche del personale in affitto. L'obiettivo è quello di ridurre ulteriormente questa percentuale. I fornitori di risorse umane sono fondamentali per poter reagire in modo flessibile, ma dovrebbero rappresentare solo una piccola parte.

Markus: La chiave per risparmiare sono le locomotive. In questo ambito, cosa volete ottimizzare?

Sven: Le nostre locomotive possono essere utilizzate solo in determinati paesi, come per esempio le Re 420 o le 620. Al confine devono essere staccate e spesso restano inutilizzate da qualche parte. Una locomotiva può costare fino a mezzo milione di euro all'anno. Tenuto conto dei nostri margini, si tratta di una fetta non indifferente. Le cose vanno un po' meglio per i tipi 484 e 474, in quanto possono essere utilizzati sia

in Svizzera che in Italia. Le locomotive di nuova generazione possono essere utilizzate in tutti i paesi in cui operiamo.

Markus: Mi hai detto che un nuovo software vi permetterà di pianificare gli interventi nel modo più efficiente possibile.

Sven: Sì, è esatto. Se non altro, oggi abbiamo un sistema IT per la pianificazione del personale che può essere utilizzato in tutti i paesi. Questa è una cosa straordinaria, in quanto si è dovuto tener conto di tutta una serie di normative sul tempo di lavoro e dei diversi contratti collettivi, ciò che è una cosa estremamente complessa. Attualmente il sistema ha unicamente una funzione amministrativa. Riproduce solo quello che è stato immesso e verifica se le prestazioni sono fattibili. Il sistema non fa però delle proposte su come ottimizzare le prestazioni. Non pensa. Non provvede nemmeno alle operazioni di routine della logistica. Il nostro obiettivo è far sì che il software esegua tutte le procedure standard in modo autonomo. Vogliamo utilizzare il nostro personale per le situazioni eccezionali, per esempio in caso di perturbazioni. Più in avanti, il software dovrà essere in grado di calcolare la variante ottimale anche in caso di inconvenienti tecnici.

Markus: I software hanno però sempre le loro insidie... Penso per esempio al nostro Sopre.

Sven: È una questione estremamente complessa! Per trovare quella migliore, un software deve simulare un numero enorme di varianti. Questo implica un'elevata capacità di calcolo. Non serve a niente se butta fuori solo domani i risultati previsti per oggi. Nel frattempo i computer dovrebbero però essere sufficientemente performanti. Il momento peggiore è sempre quando si deve sostituire il vecchio software e diventa operativo quello nuovo. Non è per niente divertente. Nella maggior parte dei casi non si può nemmeno più tornare al vecchio software. E se qualcosa va storto... Ed è per questo che stiamo già valutando la strategia da adottare per migrare al nuovo software. Sarei contento se si fosse pronti entro il 2025.

Markus: Perché non si lascia semplicemente che siano le persone a continuare a farlo?

Sven: Il problema è piuttosto che non abbiamo abbastanza gente che lo possa fare. Penso che sia positivo per tutti se i sistemi si fanno carico delle attività monotone e di routine. Ai disponenti preferisco lasciare la gestione dei treni nuovi e fuori programma, piuttosto che la pianificazione degli stessi venti treni alla settimana. Per tornare al nuovo software, intendo coinvolgere per tempo i partner sociali, i sinda-

cati e i comitati aziendali. Che cosa vogliamo? A cosa dobbiamo prestare attenzione? I dati possono anche essere usati "male". Il nostro obiettivo non è però una sorta di stato di sorveglianza, bensì vogliamo fare qualcosa di intelligente che sia utile per tutti. Un piano di lavoro ben concepito, senza inutili tempi morti, torna utile anche al dipendente. Oggi il rapporto tra guida e tempi d'attesa non è buono. Ritengo che sia più faticoso dover stare senza far niente che non guidare un treno.

Markus: Nella tua relazione hai menzionato che punti a delle armonizzazioni, non solo nell'ambito della sicurezza dei treni, ma anche sul piano dei salari. Cosa significa questo per i macchinisti svizzeri? Con il nostro elevato livello dei salari saremo ancora concorrenziali?

Sven: Il mio obiettivo non è togliere soldi ai macchinisti svizzeri. La professione del macchinista è importante e comporta delle responsabilità. Non possiamo assumere delle persone che non ti danno nessuna fiducia, per poi affidare loro un treno con 1800 tonnellate di cherosene... Questo significa anche che devo fare una selezione ben ponderata e questo funziona solo se la retribuzione è adeguata. Penso che le cose in Svizzera vadano più che bene. Qui da noi non ce la passiamo male e non siamo nemmeno così in basso nella graduatoria. Sorprendentemente, anche in Italia il livello è buono, ciò che è dovuto all'ex Ferrovia dello Stato e alla tenacia dei sindacati. In Germania le cose non vanno altrettanto bene, ciò che è dovuto alla riunificazione. Con la Reichsbahn e la Bundesbahn sono stati messi insieme due sistemi che non erano compatibili. In Germania abbiamo sempre avuto un volume di traffico relativamente basso. Il "modal split", ossia la percentuale di spostamenti con un determinato mezzo di trasporto, infatti si situava sempre intorno al 15-20%. Per contro, nella DDR la percentuale era molto alta. Dopo la riunificazione si è smantellato in modo drastico. Sono stati chiusi perfino degli stabilimenti praticamente nuovi e improvvisamente c'erano troppi macchinisti. In sede negoziale con i sindacati, la garanzia dei posti di lavoro veniva pertanto sempre al primo posto. Si era disposti a fare dei compromessi sui salari che, in seguito, avevano cominciato a stagnare. Sono del parere che le persone in gamba si aspettino un buon salario. Dal mio punto di vista, anche i salari che paghiamo oggi sono relativamente bassi. Purtroppo nemmeno io posso fare dei miracoli e metterci lì altri 1000 euro, anche se sarebbe più che giusto. Non troverei però dei clienti disposti a pagare in più.



Foto: Georg Trüb

Markus: Non c'è allora il rischio che non si faccia più capo ai macchinisti svizzeri? Magari si possono trovare le persone adatte nei paesi limitrofi. Anche la Svizzera è piccola e i tempi di transito sono solo di un paio di ore.

Sven: Dal mio punto di vista, questa non è una soluzione. Abbiamo sviluppato una sorta di modello dei vasi comunicanti. Chi entra, poi deve anche uscire. Se quindi faccio uscire un macchinista svizzero, ne può entrare uno tedesco. In Svizzera noi assumiamo dei macchinisti e li formiamo. Trovo che anche questo incontro di culture sia molto interessante, in quanto si può imparare gli uni dagli altri. Con la nostra gente siamo molto fortunati. Prendiamo, per esempio, i macchinisti italiani che possono arrivare fino a Bellinzona. Da Bellinzona un macchinista può andare sia in Italia che in Germania. Se in Germania ho troppo poco personale, faccio andare il macchinista da Bellinzona a Basilea. Quello di Basilea va poi fino in Germania. Ma le cose funzionano anche nell'altro senso. Se in Italia manca del personale, quello di Basilea va fino a Bellinzona e quello bellinzonese va in Italia. Questo ci assicura un certo margine d'azione. Per la nostra impresa questa flessibilità è molto importante. Il mercato è in costante evoluzione ed è per questo che la Svizzera riveste un ruolo molto importante.

Markus: La Svizzera è quindi abbastanza grande da non dover essere semplicemente "attraversata" da dei macchinisti stranieri?

Sven: Se avessi un solo treno, potrebbe anche essere. Il macchinista tedesco arriverebbe solamente fino a Chiasso. Abbiamo però treni sufficienti, per cui ci sono sempre dei treni che circolano in entram-

be le direzioni. Posso essere flessibile con il punto di commutazione, sia che si tratti di Bellinzona, Arth-Goldau o Basilea. Con questo sistema possiamo evitare che i macchinisti debbano pernottare fuori sede.

Markus: Restiamo sulla questione dei macchinisti. È soprattutto dalla Germania che sono arrivate delle idee per setacciare la regione alla ricerca di quanti più lavoratori trasversali possibile. Anche persone che vivono ai margini della società.

Sven: Questo è legato al fatto che c'è sempre meno gente interessata a esercitare l'attività di macchinista. Non solo per una questione di salari, ma anche per via del poco tempo libero e del lavoro a turni. Non credo che la sola formazione scolastica sia un criterio sufficiente per stabilire se uno possa o non possa diventare un bravo macchinista. Alla fine deve comunque superare gli esami e durante la formazione deve dare prova di affidabilità. Chi non ha questi requisiti, se ne deve andare. Al termine della formazione, il tasso di successo prima era piuttosto basso e si aggirava intorno ad un terzo dei partecipanti. Adesso però facciamo una selezione migliore e siamo più o meno nell'ordine del 50%. La ferrovia è come una piccola famiglia, in cui ci si può anche sostenere a vicenda. Con questo voglio dire che anche chi in passato non è stato necessariamente baciato dalla fortuna, potrà trovare la propria strada in ferrovia. Quand'ero alla Rail4Chem, una volta avevo assunto un macchinista. Di norma bisogna provare di avere la fedina penale pulita presentando l'estratto del casellario giudiziale, ma lui aveva rimandato di continuo. Me l'aveva consegnato solo poco prima di iniziare la formazione. Ben quattro pagine! Cose come guida aggress-

siva, lesione volontaria... Quando gli ho chiesto perché non me l'aveva consegnato prima, mi ha detto che sapeva sin dall'inizio che non avrebbe avuto nessuna chance. Su questo aveva perfettamente ragione. Mi aveva poi spiegato che tre anni prima aveva dato una svolta alla propria vita, per cui ho deciso di dargli una possibilità. È diventato uno dei miei macchinisti più bravi. Quando ce n'era di bisogno, lui c'era sempre. Non bisognerebbe saltare subito a delle conclusioni. È così che vedo le cose, indipendentemente dal fatto che uno abbia una religione diversa o abbia un passato di emigrazione. Posso però assicurare che il responsabile dell'esercizio ferroviario, che in Svizzera corrisponde all'esperto esaminatore, esamina ciascuno di loro molto attentamente. Chi non lavora bene finisce ben presto fuori dai giochi.

Markus: È una storia davvero incredibile! Questo mi porta ad un altro argomento, ossia quello delle lingue. Secondo te la soluzione ideale sarebbe l'inglese. C'è già qualcosa di concreto?

Sven: Ci sono diversi approcci. In collaborazione con DB Netz, io stesso ho avviato qualcosa del genere presso l'Associazione delle imprese tedesche di trasporti VDV, soprattutto per i macchinisti dei Paesi Bassi che vanno fino a Oberhausen West (nei pressi di Duisburg). Il progetto è però naufragato per una questione di soldi. Dei gruppi di lavoro della UIC se ne stanno occupando con l'obiettivo di definire una lingua ufficiale europea. Fino ad allora ci vorranno però ancora diverse generazioni. Grazie al digitale, magari anche questo diventerà superfluo. Presumo che i sistemi di comunicazione (per es. CAB-Radio) saranno dotati di un software di traduzione automatica che, di volta in volta, traduce i termini ferroviari nella lingua del paese che si attraversa.

Markus: È anche possibile che si comunicherà solo tramite dei messaggi scritti già pronti?

Sven: Qui in Svizzera non sempre sapete come vanno le cose in Germania. All'interno della cabina, di solito voi avete una certa tranquillità e si telefona solo in casi eccezionali. In Germania, invece, si telefona molto più spesso, anche in situazioni normali. Non sempre da noi c'è il rispetto della disciplina radio.

Markus: Che chance vedi per l'ETCS nel traffico transfrontaliero?

Sven: Con la serie 185, nel 2000 Bombardier aveva portato sul mercato una locomotiva che poteva essere utilizzata a livello internazionale. All'epoca ero a capo della divisione trazione di DB Cargo e, durante un'intervista, mi era stato chiesto se pen-

savo che una simile locomotiva un giorno avrebbe potuto viaggiare attraverso l'Europa con un sistema di segnalazione unificato. Avevo risposto che non sarei vissuto abbastanza a lungo per vedere quel giorno. Temo che le cose non cambieranno nemmeno nell'arco dei prossimi dieci anni in cui sarò ancora attivo professionalmente. L'ETCS nel frattempo ha già qualche annetto sulle spalle e senz'altro oggi ci sarebbero delle soluzioni più sofisticate. Abbiamo però bisogno di un sistema comune di segnalazione! Trovo che questo obiettivo di fondo sia una buona cosa. Solo così potremo continuare a essere competitivi rispetto alla strada. Ad un TIR non interessa se in quel momento sta viaggiando in Libia, in Russia o in Portogallo. Capita invece che le nostre locomotive non siano nemmeno in grado di viaggiare su tutte le linee di un determinato paese. Questo è drammatico! Finché non avremo un sistema e un regolamento, con i nostri macchinisti non ci potremo mai spostare dappertutto come fanno i camionisti. Dalla nostra parte c'è almeno il fatto che anche di camionisti ce ne sono sempre meno. In fin dei conti anche loro non sono degli schiavi! Anche loro hanno una vita privata e non vogliono passare tutti i fine settimana a grigliare salsicce in una qualche area di sosta. Anche se... abbiamo già cercato di ingaggiare dei probabili macchinisti nelle varie aree di sosta, ma senza successo. Questo mi ha stupito non poco, perché amano il loro lavoro!

Markus: Cosa deve fare la politica?

Sven: In Germania il grosso problema è che l'equipaggiamento con l'ETCS è ancora troppo caro. McKinsey ha appena pubblicato delle cifre. Qui stiamo parlando di 32-34 miliardi di euro, di cui 4-6 miliardi solo per l'equipaggiamento dei veicoli. Adesso si sta litigando per capire chi deve pagare il tutto. In principio, gran parte dei sistemi di segnalazione vengono spostati dalla linea al veicolo. Questo fa anche senso, ma per me come gestore non comporta alcun beneficio finanziario. Se la conversione dei veicoli non viene sovvenzionata dallo stato, non potrà funzionare. In Svizzera, la confederazione ha infatti cofinanziato questi lavori di conversione. In un secondo tempo, questo comporta anche un risparmio, soprattutto a livello di infrastruttura. Non esiste che le ITF debbano finanziare da sole tutta la segnaletica mobile.

Markus: Che risparmi ci sarebbero per l'infrastruttura?

Sven: Di per sé la segnaletica dell'ETCS è molto più semplice. Ci sono molti cavi in meno da posare, in quanto la maggior parte delle informazioni viene trasmessa via radio. Oppure, come in Germania,

anche mediante comandi a cavo flessibile. Si aggiunge il fatto che tutto può essere programmato più rapidamente di quanto non sia possibile con i sistemi tradizionali di segnaletica. Già solo l'allacciamento di un binario di raccordo ad un tradizionale posto di manovra elettronico cablato, in Germania costa una fortuna. Con i posti di manovra digitali la cosa può invece essere risolta in quattro e quattr'otto.

Markus: Abbiamo già menzionato gli svantaggi nell'ambito del trasporto merci. I costi e la scarsa flessibilità. In quali ambiti vedi grandi vantaggi?

Sven: Torniamo ai camion: su ognuno dei miei treni possiamo caricare fino a 36 camion! Questo mi permette di risparmiare molte delle già scarse risorse umane. Già questo è molto importante. Poi abbiamo un attrito molto più basso "acciaio su acciaio" rispetto alla "gomma su asfalto". Sarà sempre così, la fisica parla per noi. Se guardiamo i benefici ecologici avremmo delle buone chance anche nella logistica urbana.

I container e i trailer vanno bene, ma abbiamo bisogno di casse mobili ancora più piccole che si possano impilare in modo standardizzato e che si possano caricare sui vagoni ferroviari. La dimensione più piccola dovrebbe andare bene per una bici elettrica o almeno per un furgone. Qui si potrebbe reinventare completamente la logistica dei pacchi. Dal vagone direttamente alle bici e poi ai singoli clienti finali. Se solo non si concentrasse prevalentemente sulle case automobilistiche, la ferrovia sarebbe attiva in questo settore già da un pezzo. La DHL ha fatto costruire a una sua affiliata degli "streetscooter" ad alimentazione elettrica, dal momento che l'industria automobilistica non voleva offrire niente di simile. È così che anche la ferrovia si deve muovere. L'industria automobilistica non ha altro fine se non quello di vendere quanti più camion possibile. Cercherà sempre di nuocerci e non ci concederà mai un vantaggio rendendo superflui i camionisti. Una cosa che mi preoccupa è il fatto che, soprattutto in Germania, sono tantissime le proprietà della ferrovia a essere state smantellate e al loro posto adesso ci sono dei grandi palazzi. Le stazioni di manovra di Francoforte e Düsseldorf ne sono un ottimo esempio. Sarebbero stati i posti perfetti per queste attività logistiche. Tutto va troppo in fretta e non si ha nemmeno il tempo di capire cosa sta succedendo intorno a noi. Proprio adesso che gli investimenti sono praticamente gratis e che il denaro non costa più niente. Con i nostri margini, purtroppo ci mancano i mezzi per contrastare questa situazione. Si aggiunge anche il fatto che la ferrovia non ha un'immagine sufficientemente innova-

tiva e intelligente per attirare dei grossi investitori.

tiva e intelligente per attirare dei grossi investitori.

Markus: Se guardi nella tua sfera di cristallo, che cambiamenti futuri vedi per noi macchinisti? Cosa andrà meglio e cosa peggio?

Sven: La vulnerabilità del sistema ferroviario probabilmente aumenterà ancora di più. Questo non lo si può nascondere ai macchinisti. In presenza di interferenze nei segnali o di eventuali cantieri anche la migliore pianificazione non serve a niente. Purtroppo siamo anche alla mercé dei gestori dell'infrastruttura. Quando, per esempio, improvvisamente si smantellano dei ponti su delle linee importanti o non si sostituiscono delle infrastrutture irrimediabilmente obsolete, o quando si bloccano delle tratte per tre mesi, le cose si fanno molto difficili per noi. Questo equivale quasi ad un divieto di esercitare l'attività di macchinista. La merce intanto però non è partita e prende semplicemente un'altra strada. Per me poi si tratta di trovare insieme ai macchinisti delle soluzioni alternative su come impiegarli.

Un vantaggio secondo me è il fatto che i sistemi di cui parlavo prima, in futuro permetteranno di rendere i piani di lavoro molto più flessibili e personalizzati. Qui mi immagino una sorta di "borsa dei turni", in modo che il macchinista abbia maggiore voce in capitolo nella pianificazione dei servizi. Si tratta di una valida alternativa alla rigida pianificazione di una volta che, soprattutto per i più giovani, è poco attraente. Migliorerà sicuramente anche il confort dei veicoli. Più puliti, più ergonomici, più silenziosi...

Markus: Mi dai l'impressione di avere molte idee innovative e, a volte, anche sorprendenti. Come reagiscono i tuoi concorrenti e il resto del mondo ferroviario? Come, per esempio, nel caso dell'azione dei 500 euro?

Sven: Mi amano! No, non proprio. Io, infatti, sono quello che rovina i prezzi. Ma quelli che se la prendono veramente è solo perché non ci hanno riflettuto abbastanza a fondo.

Markus: Allora ci sono già delle reazioni?

Sven: Sì! Ad Amburgo abbiamo appena avuto l'assemblea dei membri dell'associazione ferroviaria NEE e le discussioni non sono di certo mancate.

Markus: Tante grazie per questa interessante e simpatica conversazione! Siamo curiosi di vedere con che idee ci sorprenderai in futuro.

Assenza di un concetto chiaro di controllo tecnico dei treni

Niente più giri d'ispezione prima della messa in servizio dei veicoli. I tempi necessari per il controllo dei veicoli prima della messa in servizio del treno ancora una volta vengono accorciati. Il giro d'ispezione del veicolo verrà infatti soppresso, ciò che comporta un ulteriore potenziale di risparmio. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*

Durante il giro d'ispezione, il personale viaggiante oppure il personale addetto all'esercizio spesso scoprono dei guasti o delle anomalie nel materiale rotabile, come per esempio delle valvole o dei pezzi allentati, degli ammortizzatori difettosi, delle rotture o delle crepe sui componenti dei carrelli, dei cavi difettosi o allentati, la fuoriuscita di olio dalle boccole o altri difetti critici sul piano della sicurezza. Questi giri d'ispezione non vengono soppressi in quanto non necessari, quanto piuttosto perché, conformemente alle prescrizioni sulla circolazione dei treni dell'UFT, non sono più obbligatori. Questo comporta un chiaro smantellamento della qualità in un settore rilevante ai fini della sicurezza.

Al tempo stesso, prendendo come esempio il danno ad un dispositivo antirollio, FFS Sicurezza e Qualità SQ ha emanato su Intranet la seguente raccomandazione all'attenzione del personale di locomotiva: "Un attento giro d'ispezione del veicolo e la corretta decisione in caso di rilevamento

di un'irregolarità rappresentano una componente importante della sicurezza del traffico ferroviario". E ora si vuole risparmiare proprio su questi giri d'ispezione.

Misure del VSLF:

Un nostro intervento presso l'Ufficio federale dei trasporti UFT rischierebbe di non sortire alcun effetto dal momento che, in qualità di curatore delle PCT, ha la facoltà di sopprimere i giri d'ispezione, anche se poi lascia la decisione, e di conseguenza anche la responsabilità, alle ITF. Anche un nostro intervento presso la direzione generale delle FFS oppure presso la direzione di FFS Traffico viaggiatori non porterebbe a nulla dato che, non essendo dei ferrovieri, i responsabili non sono in grado di valutare il problema e delegherebbero la decisione verso il basso o a Sicurezza e Qualità SQ.

Un intervento presso i responsabili di FFS Direzione trazione V (che ora si chiama Produzione ferroviaria macchinisti e riserva RLF) probabilmente non sarebbe di nes-

suna utilità, visto che sono stati costretti a compiere questo passo per una questione di risparmi.

Da parte sua, Sicurezza e Qualità SQ ha già reagito pubblicando una raccomandazione in Intranet, ciò che spesso viene visto come una misura di sicurezza sufficiente dal momento che l'assegnazione del tempo di lavoro non è di sua competenza.

Poiché non è dato sapere chi abbia la responsabilità, in occasione dell'incontro sulla sicurezza con le FFS il VSLF intende chiedere che, nell'interesse della sicurezza, venga mantenuto il giro d'ispezione al momento della preparazione del treno. Il VSLF intende inoltre scrivere all'UFT chiedendo che i giri d'ispezione dei veicoli al momento della preparazione del treno siano di competenza delle ITF.

Noi partiamo dal presupposto che il personale di locomotiva sia debitamente formato per individuare degli eventuali danni, ciò che nella vita di tutti i giorni è assolutamente indispensabile. ➔

Un passo in avanti per la sicurezza: individuare e valutare correttamente possibili danni sul treno alla prima messa in servizio.

P - O - SQU - SIM Viaggiatori - Operations - Qualità, sicurezza e ambiente - Management della sicurezza 19.12.2018

Al momento della prima messa in servizio di una DTZ 514, il macchinista ha rilevato e segnalato un danno al dispositivo antirollio (figura 1). Nonostante il danno, il veicolo è stato utilizzato per l'esercizio operativo. Nei successivi nove giorni fino alla prevista manutenzione il veicolo è rimasto in uso (figura 2).

e/spinta del dispositivo antirollio, il rispetto del profilo di spazio libero non era garantito a causa del maggiore coefficiente di rollio (pericolo di collisione tra treno e treno, così come tra treno e impianto fisso); c'era inoltre un grave pericolo di perdita del componente, con potenziale di rischio per le persone.

Conclusione:

Un attento giro d'ispezione del veicolo e la corretta decisione in caso di rilevamento di un'irregolarità rappresentano una componente importante della sicurezza del traffico ferroviario. In caso di



incertezze in merito a un danno sul veicolo è possibile richiedere l'intervento di uno specialista in diagnostica ai fini della valutazione. Se ciò non è possibile, il veicolo deve essere scartato anche se di conseguenza non sono esclusi un ritardo o una soppressione del treno. Nel caso sopra descritto, il macchinista può e deve prendere la decisione sulla soppressione o il proseguimento della

corsa qualora sul posto non sia disponibile uno specialista in diagnostica (PCT 300.13 Competenza nel caso di perturbazioni ai veicoli). Nel documento 20171068 «Fondamenti MIS e ricovero» (punto 7.3) sono indicati inoltre tutti i punti a cui prestare particolare attenzione durante un passaggio di controllo attorno al veicolo. In caso di incertezza su danni tecnici non aver dunque timore di scartare il veicolo.

Ennesima posa sbagliata della segnalazione di un tratto di rallentamento

A metà marzo si è verificato l'ennesimo grave caso di posa sbagliata della segnaletica di un tratto di rallentamento, ciò che ha portato i macchinisti al superamento teorico della velocità di 45 km/h. Nell'estate del 2018, le banchine e i binari sono stati completamente risanati e ricostruiti a Wohlen AG. Raoul Müller, presidente della sezione Lucerna-Gottardo

A seguito di questi lavori di ristrutturazione, è stato posato un segnale di tratto di rallentamento a Vmax 80 km/h per un periodo prolungato. Sebbene la maggior parte dei lavori fosse già stata ultimata entro l'autunno del 2018, il tratto di rallentamento non è stato rimosso ed è stato posticipato più volte.

In seguito ai lavori alla linea di contatto e ai binari sulla tratta in direzione di Waltenschwil, il 12 marzo 2019 è stata installata un'altra segnalazione di rallentamento a Vmax 80 km/h sul lato sud della stazione di Wohlen.

Invece di prevedere una combinazione lineare di questi due tratti, quello più recente praticamente è stato segnalato come se fosse del tutto indipendente. In direzione nord si poteva pertanto trovare la sequenza di segnali riportata nelle foto.

Dopo l'annuncio e il quietanzamento del primo rallentamento (foto 1) si doveva

quietanzare il secondo rallentamento (foto 2). Qualche metro più in avanti cominciava il primo tratto di rallentamento. Al buio si riusciva a scorgere solo un'innaturale successione di luci lampeggianti arancioni e un'insolita distanza tra le tavole segnaletiche. Per quel che mi riguarda, avevo reagito frenando bruscamente in quanto ero convinto di essere entrato in un'area di cantiere ad una velocità eccessiva.

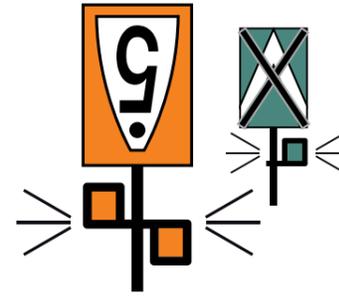
Dopo altri 300 metri, il nuovo tratto di rallentamento finiva per i binari 3/4 (foto 3), mentre per i binari 1/2 continuava ancora per circa 300 metri (foto 4). Il segnale di fine rallentamento indicava al macchinista Vmax 125 km/h, nonostante il primo tratto di rallentamento fosse ancora attivo per circa 500 metri e vigesse pertanto Vmax 80 km/h, velocità che veniva revocata solo alla fine della banchina (foto 5). Il derivante superamento della velocità era pertanto di oltre il 50%!!!

Un altro aspetto particolarmente fastidioso era il fatto che, per telefono, era praticamente impossibile spiegare tutta quella confusione assurda al responsabile della circolazione dei treni, come pure il fatto che il servizio infrastrutture contattato subito dopo non era al corrente di nessuna posa sbagliata. La situazione aveva potuto essere chiarita solo dopo ripetuti contatti. Per giunta, quel giorno non funzionava la notifica ESQ e il PEX della linea aveva potuto essere avvisato (sempre che lo sia stato per davvero) solo per vie traverse.

A questo punto, non resta che rivolgere ancora una volta un appello speranzoso ai diretti responsabili, affinché istruiscano meglio il personale preposto alla posa della segnaletica di rallentamento e, prima che si verifichino degli incidenti, lo sensibilizzino maggiormente sulla necessità di prevenire delle situazioni così ad alto rischio!

Tratti di rallentamento

Inadeguata segnalazione dei tratti di rallentamento. *Équipe tecnica del VSLF*



La segnalazione dei tratti di rallentamento presenta ancora molte lacune.

Capita che dei segnali di rallentamento non più validi, come nel caso di Morges VD, vengano semplicemente lasciati per terra sulla banchina, per cui non si riesce mai a capire se sono caduti (corrente d'aria prodotta dal treno) o se sono effettivamente validi. Il tratto di rallentamento di Morges continua ad essere segnalato nella documentazione della linea, ciò che crea una situazione assolutamente poco chiara. La velocità di transito a Morges è di 140 km/h. In molte località, come a Dulliken SO, le luci di segnalazione dei tratti di rallentamento continuano imperterrite a lampeggiare nell'oscurità della notte, ciò che genera insicurezza e distoglie inutilmente l'attenzione dalla corsa. La velocità di transito a Dulliken è di 125 km/h.

A più riprese avevamo chiesto, e tuttora chiediamo, che vengano apportati i necessari miglioramenti. Sono accettabili solo delle segnalazioni assolutamente corrette. Il VSLF intende sottoporre nuovamente la questione all'attenzione delle FFS.

Un errore nella linea di contatto causa problemi di orario

Nella linea di contatto di un binario tra Ginevra Aeroporto e Ginevra è stata installata una speciale costruzione di sezionatori che, stando alle nostre informazioni, è adatta solo in caso di bassa velocità.

Questo aveva generato una formazione eccessiva di scintille durante la circolazione alla velocità consentita di 95 km/h, tanto più che prima dell'entrata di Ginevra si deve sempre ridurre la velocità mediante il freno elettrico, ciò che aveva prodotto ancora più scintille e sollecitazioni del pantografo.

Per evitare la formazione di scintille e tutte queste sollecitazioni, era stata installata una segnalazione di tratto di rallentamento a 50 km/h. La segnalazione è attiva dal settembre del 2018 e causa un'importante perdita di tempo. Una soluzione davvero pessima.

Innovazioni di FFS Infrastruttura

Contrariamente a certe tavole di curva, se non altro si è optato per una grande lamiera. *Équipe tecnica del VSLF*

Poiché evidentemente non ci sono né mezzi sufficienti, né la volontà per creare degli standard di segnaletica minimi e uniformi, sui segnali principali adesso vengono montate delle informazioni sulla linea di contatto con una tendenziale indicazione della direzione.

Quando fa buio, è difficile raccapezzarsi. La validità del segnale di abbassamento del pantografo presumibilmente è limitata al binario a sinistra del segnale. Contrariamente a certe tavole di curva, se non altro si è optato per una grande lamiera.

Un percorso di frenatura piuttosto corto, ma il regolamento sulla circolazione così viene rispettato. Responsabile non è chi pianifica e autorizza la posa dei segnali.

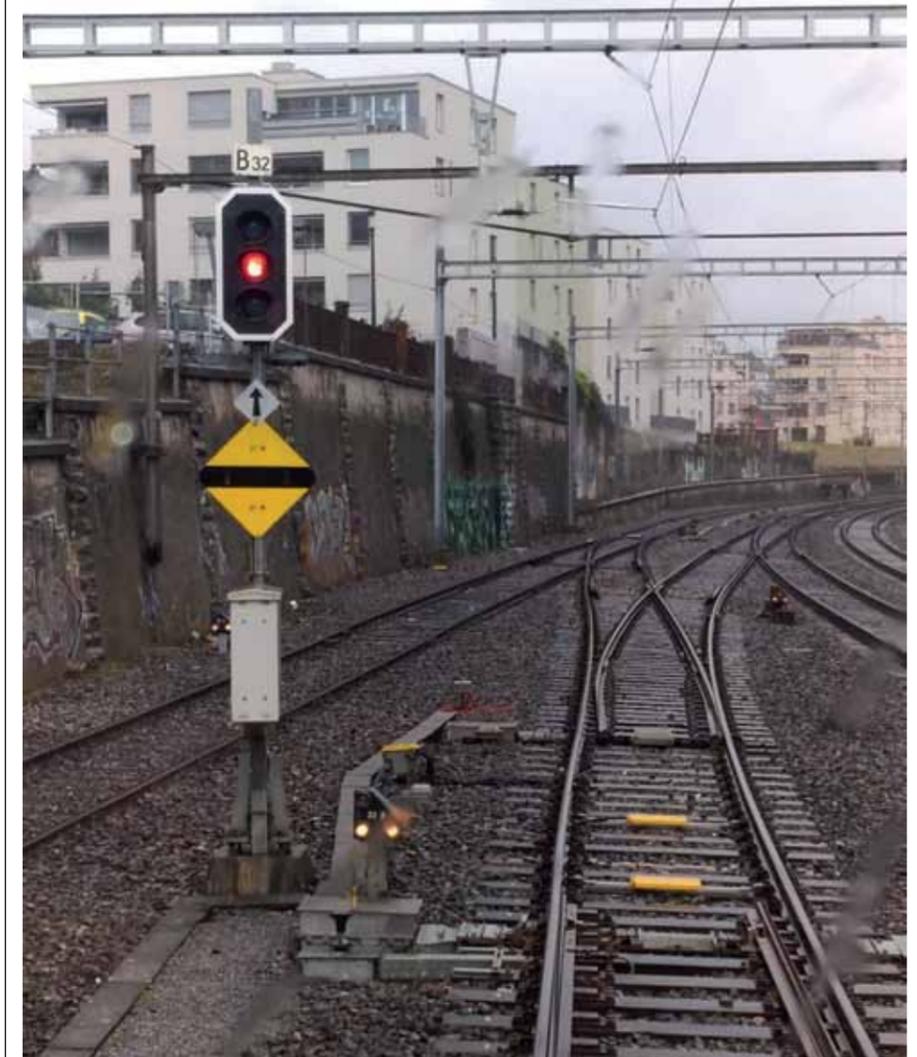
Signale	Begriff	Bedeutung	Beziehung zu andern Signalen
233	Fahrt mit Vorsicht	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden	Das nächste Zwergsignal zeigt Halt. Fahrt mit Vorsicht oder es folgt kein weiteres Zwergsignal



74.5 7 0	Waltenschwil	125
	km: 72.800 - 72.500	88
73.8	Block	S274/174
73.5	km 73.500	L
71.8 8 0	1305	125
	Wohlen AG	88
	km: 71.601 - 72.101	
68.5 0 8	DOT Umspannanlage	125
67.9 7 4	Dottikon-Dintikon	125
65.2	Hendschiken	110
11.9 0 6		

Langsamfahrstelle:
Wohlen - Waltenschwil km: 72.800 - 72.500 VMax = 80
12.03.2019 08:40 - 25.03.2019 08:20 95-272-92-172
1-148500 + 1-148499+1-137424 +1-137423

Langsamfahrstelle:
Wohlen 2 km: 71.601 - 72.101 VMax = 80
28.11.2018 23:59 - 15.04.2019 15:00 2
1-117370 dauernd + 1-185761



Donazione di spazzole

L'articolo pubblicato sul LocoFolio 2/18, con l'appello per la donazione di spazzole per la pulizia dei parabrezza nella regione della Svizzera romanda, ha scatenato diverse reazioni. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*

Dopo che l'articolo è stato ripreso dalla stampa romanda e della Svizzera tedesca, si è annunciata la ditta Ebnat (articoli per la casa / industria / igiene orale) che ci ha offerto gratuitamente 20 spazzole. Riconoscendo, abbiamo preso contatto con i responsabili delle FFS affinché la ditta Ebnat potesse offrire direttamente i propri prodotti.

Del tutto inaspettatamente, il 18 dicembre 2018 è arrivata anche una lettera con 10 franchi in contanti e 30 franchi in buoni Reka. I mittenti erano la collega Doris Matyassy, responsabile HR FFS V e i colleghi P-HR Ralph Kessler, P-HR-PEK, CoPe Divisione V / Roger Derungs, P-OP-ZBS-ZUE-IZU-TEC5, CoPe Divisione V e Leopold Travatori, P-OP-ZF-ZT, responsabile Svizzera centrale/Ticino.

La loro "donazione spontanea per le necessità dei macchinisti e per dei finestrini puliti" ci ha fatto tanto piacere e abbiamo



provveduto a ringraziarli per i loro contributi.

L'importo in questione è stato inviato alla sezione Romandia che ha deciso di trasmetterlo a Toni Häne e di utilizzarlo come segue: 20 Fr. da impiegare per la sostituzione di Sopre e i rimanenti 20 Fr. per rendere di nuovo funzionale la flotta FV-Dosto. Si potrà disporre liberamente delle eventuali rimanenze.

Quando, il 9 marzo 2019, abbiamo ricevuto una comunicazione da parte di Doris Matyassy con cui ci informava che era stato donato il contributo destinato alla Biblioteca svizzera per ciechi e ipovedenti, abbiamo dovuto prendere atto del fatto che ciò che conta è chi ride per ultimo.

Peccato però che adesso non ci sarà più possibile finanziare i problemi legati a Sopre e alla flotta FV-Dosto.

Ci fa però tanto piacere che il LocoFolio venga letto così attentamente e che le nostre richieste vengano prese così sul serio. ➔

Andreas Meyer nell'intervista della NZZ

Osservazioni sulle posizioni di Andreas Meyer, CEO FFS, nell'intervista della NZZ. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*

Posizioni della NZZ

31 marzo 2019 (Estratto della discussione)

Reporter: Una volta eliminati tutti gli ostacoli, bisogna sapere dove si trova il treno con una precisione al metro esatto. Ci sarà ancora bisogno dei macchinisti?

Meyer: Senz'altro. La invito con piacere a fare una corsa in cabina.

In cabina sono stati ovviamente introdotti dei sistemi di guida assistita, ma avremo bisogno dei macchinisti anche in futuro ed è per questo che ne assumiamo continuamente di nuovi.

Devo dire di non essere particolarmente entusiasta di questa discussione. Abbiamo bisogno di tanti macchinisti e, allo stesso tempo, mettiamo in cattiva luce questa bella e impegnativa professione.

Reporter: Le FFS prendono pertanto le parti dei macchinisti? In futuro, le polizze per le auto costeranno meno se non è l'automobilista a guidare, in quanto si verificheranno meno incidenti.

Meyer: Qui lei sta confondendo due cose completamente diverse. Con il treno trasportiamo fino a 1.300 passeggeri, come per esempio attraverso la galleria del Gottardo con i suoi 57 km, e si possono sempre verificare degli imprevisti. Dobbiamo pertanto poter contare sul fatto che a bordo ci sia del personale qualificato in grado di valutare la situazione, di conoscere la tecnica e di saper gestire il treno.

Reporter: La sicurezza dei treni viene garantita grazie ad un sistema europeo. Va bene anche per la Svizzera e cosa stanno facendo le FFS?

Meyer: In questo ambito, il passato è altrettanto tragico. L'ETCS dovrebbe essere introdotto a livello europeo ed essere standardizzato. A causa di molti produttori e miglioramenti, oggi a volte non è più eurocompatibile. È un vero dramma.

Noi ferrovie europee vorremmo definire un nostro standard e incaricare l'industria della sua implementazione, affinché le cose poi funzionino. Mi devo ripetere, è un vero e proprio dramma.



Andreas Meyer difende la professione del macchinista. Questa è una gran bella cosa. Insieme a Thomas Küchler, CEO SOB, era proprio Meyer che su Twitter aveva scommesso su chi avrebbe fatto circolare per primo dei treni completamente automatici. Il tutto rientrava nell'ambito di SmartRail 4.0 ed era al servizio del presidente del PPD, Doris Leuthard.

Adesso lei non c'è più e i sogni si sono scontrati con la realtà. Ora non si parla più di treni completamente automatici tra qualche anno, bensì di sistemi di guida assistita che affiancano il macchinista.

Il danno all'immagine della professione del macchinista è enorme e irreparabile e non si può più tornare indietro. Il fatto che adesso l'attività del macchinista venga corteggiata come mai prima d'ora, viene visto più come una misura di mitigazione dei danni dettata dall'istinto di sopravvivenza.

Il fatto che nell'intervista, quando parlava del sistema ETCS, Meyer lo abbia più volte definito "drammatico" e "tragico", è più una strategia che un ravvedimento.

L'UFT ha definito la strategia ETCS e nell'ambito delle FFS tutti erano contenti. Adesso però ci si è resi conto che LEGO e Playmobil non sono compatibili tra di loro e si addossa la responsabilità all'industria. Secondo Meyer, la soluzione consiste nell'elaborazione di standard industriali da parte delle ferrovie.

C'è da temere che dei ferrovieri senza delle specifiche conoscenze ferroviarie non possano ottenere più risultati di quanto possa fare l'industria che, tutto sommato, non è per nulla interessata ad una cooperazione. Gli enormi buchi finanziari comunque non cambieranno.

Il vantaggio è che ci saranno più lavoro, più progetti, più specialisti, più mandati di consulenze esterne e più attività di coordinamento. E, di conseguenza, uno stipendio più alto per i capi e per il CEO. Finché si continua a nuotare nell'oro, mai perdere la speranza. ➔

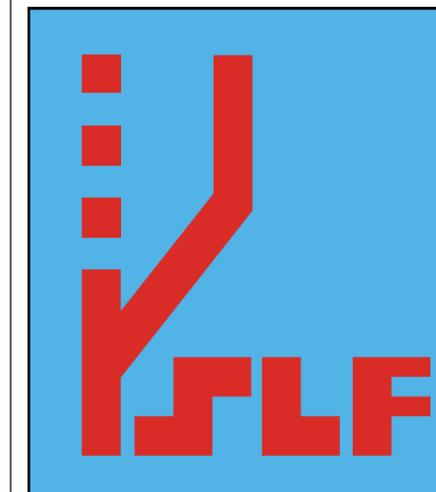
Tracciati alternativi

Nuove proposte di soluzione per i tracciati alternativi. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*

Su iniziativa del VSLF, nel gennaio 2018 ha avuto luogo un colloquio con Philippe Gauderon, ex direttore di FFS Infrastruttura e esperto di infrastruttura. Abbiamo avuto modo di chiarire come il facile ricalcolo tecnico della situazione oraria di tutti i treni finisca immancabilmente per non andare a buon fine in presenza di interruzioni nella linea, in quanto i macchinisti non conoscono necessariamente i tracciati alternativi. A seconda della ITF, della formazione e del deposito di appartenenza, il personale viaggiante ha infatti una conoscenza differente delle linee. Dovuto al diverso livello di formazione, si può anche dire che ogni macchinista disponga di una rete individuale con delle specifiche conoscenze delle tratte.

Alla nostra domanda a FFS Infrastruttura se, in seguito al nostro intervento di gennaio, siano state apportate le sostanziali modifiche al supplemento delle PCT del dicembre 2018, abbiamo ricevuto la seguente risposta: "Le sostanziali modifiche al R I-30111 concernenti i tracciati alternativi sono state apportate in base al meeting con Philippe Gauderon. ... Adesso ci sono molte meno linee «senza previa informazione» rispetto al passato. Per la maggiore, sono state riportate nel paragrafo 2.3 «Informazione con obbligo di quietanza».

Ci rallegra il fatto che, grazie alla nostra vasta conoscenza dell'esercizio, noi del VSLF ancora una volta si sia riusciti ad aiutare le FFS ad implementare dei miglioramenti. Ci raccomandiamo vivamente. ➔



Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Starten Sie durch!
www.login.org

Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennnisse von offizieller Seite anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2019 in Olten.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter www.login.org/spoev



Trattative CCL / Regolamentazione delle pause

Nel corso del 2018 hanno avuto luogo degli intensi negoziati per l'adeguamento del CCL e del relativo supplemento X. Questo supplemento disciplina l'orario di lavoro per i collaboratori che svolgono un servizio irregolare. In seguito all'introduzione della nuova ordinanza LDL si sono dovuti effettuare alcuni aggiustamenti di minore entità. Per quanto concerne la OLDL, l'innovazione di maggior rilievo riguarda indubbiamente la regolamentazione delle pause e delle compensazioni di tempo per le pause fuori sede. Queste modifiche legislative avrebbero altrimenti influito molto negativamente sulle disposizioni concordate nel CCL. La SOB intendeva infatti sopprimere le attuali pause brevi pagate da 30 a 49 minuti, come pure la compensazione di tempo di 20 minuti per le pause da 50 a 59 minuti. Tutte le pause superiori a 30 minuti in futuro non sarebbero più state retribuite. Con la nuova OLDL, la maggiorazione di tempo del 30% per le pause fuori sede sarebbe stata concessa solo a partire da un'ora. Le trattative hanno potuto essere avviate solo dopo che i sindacati hanno presentato delle proposte per possibili contromisure (per es. aumento dei supplementi per lavoro notturno e do-

menicale). In quell'occasione abbiamo però dovuto constatare che la SOB non era assolutamente interessata a ripartire equamente con il personale l'incremento di produttività derivante dalle pause non retribuite. Siamo stati confrontati con questa sorprendente pretesa della SOB che, da noi partner sociali, si aspettava acconsentissimo ad un chiaro peggioramento del CCL. Come conseguenza logica, in futuro il personale viaggiante avrebbe dovuto lavorare parecchie ore in più all'anno (a pari stipendio). Questo inasprimento delle condizioni di lavoro voluto dalla SOB ha probabilmente anche a che fare con il prezzo per i servizi concordato nell'ambito della cooperazione con le FFS. La comunità di negoziazione, formata da SEV, VSLF e Transfair, ha respinto questo peggioramento del CCL, per cui l'attuale regolamentazione delle pause resta invariata anche nel 2019.

Trattative salariali

La SOB e i sindacati sono giunti ad un accordo per quanto riguarda le trattative salariali per il 2019. La SOB ha pertanto stabilito unilateralmente gli aumenti salariali per il 2019. Gli adeguamenti salariali per i collaboratori in fase di avanzamento sono stati finanziati in conformità ai minimi stabiliti dal sistema salariale

del CCL. L'unica eccezione è il personale viaggiante. Per il personale di locomotiva e del treno si è purtroppo applicato di nuovo lo stesso controverso fattore di classe salariale utilizzato lo scorso anno. Riferiremo sull'argomento nel prossimo paragrafo. Tenuto conto delle altre imprese di trasporto pubblico e del rincaro annuo, dal punto di vista della comunità di negoziazione questa proposta salariale della SOB era inaccettabile.

Nel 2018, il rincaro medio era pari allo 0,9%. La nostra richiesta riguardava un analogo aumento generale dei salari per compensare la perdita netta. Da non dimenticare inoltre che sono sei anni che la SOB non concede più un aumento generale dei salari. I premi della cassa malati in costante aumento già negli scorsi anni hanno avuto un forte impatto sul nostro portafoglio. La SOB ha però respinto un aumento generale dei salari fino al termine dei negoziati.

Nell'art. 2.2 del CCL si cita espressamente che nel corso delle trattative si deve assolutamente tener conto dell'«andamento del costo della vita / del potere d'acquisto». La SOB non può spacciare gli aumenti individuali del salario come una sorta di compensazione per il rincaro. La loro funzione, infatti, è quella di indennizzare una maggiore esperienza lavorativa all'interno

delle singole fasce salariali. Che l'offerta della SOB sia modesta è confermato dal fatto che, nella sua lettera, la soppressione dei costi per il risanamento della cassa pensioni con effetto 01.07.2018, come pure la riduzione dei premi per gli infortuni non professionali dal 2019, vengono messe in relazione con le trattative salariali.

Tribunale arbitrale

Con effetto 01.01.2017, la SOB ha introdotto un nuovo sistema salariale che, per il personale di locomotiva e del treno, è entrato in vigore in data 01.01.2018. Per il calcolo dell'aumento salariale del personale viaggiante, la SOB purtroppo aveva applicato un fattore sbagliato per le fasce salariali. A causa della notevole forcella salariale, al personale di locomotiva e del treno sono stati assegnati due scatti salariali. Il calcolo del rispettivo aumento salariale si sarebbe dovuto basare unicamente sulla forcella della fascia salariale più alta e non su tutta la forcella come previsto dal CCL, ossia dal minimo previsto dopo la formazione di base fino al massimo della fascia salariale più alta prevista per una data funzione.

In questa controversia, la comunità di negoziazione si è adoperata per trovare una soluzione negoziata e duratura. Nell'arco di quasi un anno sono stati fatti diversi tentativi. Purtroppo, tutti gli sforzi per convincere la SOB ad un'applicazione conforme agli accordi del CCL sono risultati vani.

Per risolvere la questione con effetto retroattivo al 2018, la comunità di negoziazione ora ha deciso di avvalersi della facoltà menzionata nell'art. 2.4 del CCL, ossia di avviare una procedura di arbitrato. Serge Flury, avvocato di Aarau, è stato incaricato di tutelare gli interessi della comunità di negoziazione. Prima che venga emessa una sentenza definitiva, probabilmente bisognerà attendere fino alle prossime trattative salariali previste per l'autunno 2019.

Esame professionale per macchinisti e macchiniste

La neocostituita Associazione per la formazione professionale superiore delle macchiniste e dei macchinisti (AFSM) ha dato il via ai primi esami professionali. Sin dall'inizio, la SOB ha reso noto di essere favorevole al riconoscimento professionale del macchinista e che avrebbe appoggiato coloro che volevano sostenere l'esame. Constatiamo con piacere che, in caso di superamento dell'esame, la SOB si assume il pagamento della relativa tassa e concede inoltre una compensazione di tempo per il giorno dell'esame.

Della commissione d'esame, per la SOB fanno parte Simone Joos, esperta HR nel settore dei trasporti e Roland Maurer, macchinista del deposito di Rapperswil, in qualità di esperto d'esame. Vi raccoman-

diamo di iscrivervi all'esame professionale e ci auguriamo che siano molti i colleghi che otterranno il riconoscimento professionale, beneficiando così dei vantaggi che ne conseguono.

Cooperazione nel traffico a lunga percorrenza

I lavori di reclutamento dei macchinisti per la prima tappa del programma Traffico a lunga percorrenza (Basilea / Zurigo - Arth Goldau - Linea di montagna del Gottardo - Locarno), prevista per dicembre 2020, sono già in fase avanzata. Rispetto all'organico attuale, ci sarà bisogno di altri 58 macchinisti. Secondo lo stato di pianificazione per fine marzo 2019, per raggiungere l'obiettivo mancano ancora solo 5 macchinisti. In totale, la SOB ha ricevuto circa 200 candidature.

Il 1° ottobre 2019, prenderà il via una classe di macchinisti formata da 13 aspiranti macchinisti che seguono la formazione di base. Un'analoga classe con 12 partecipanti è prevista per il 1° giugno 2020. Per l'autunno del 2020 sono previsti i corsi di formazione Delta per i macchinisti già formati che passano alla SOB nell'ambito del programma Traffico a lunga percorrenza. Con la messa in servizio della prima linea a lunga percorrenza, prevista per dicembre 2020, la SOB aprirà un nuovo deposito di macchinisti a Erstfeld. Gli intensi scambi tra la SOB e il CLP dell'attuale deposito FFS di Erstfeld, hanno permesso di instaurare un ottimo rapporto di fiducia. Le due imprese stanno affrontando tutta la parte operativa insieme. Sono stati esaminati diversi modelli di collaborazione. Qui di seguito i principi che si perseguono:

- La logistica di tutte le prestazioni di Erstfeld (prestazioni FFS e SOB) deve essere gestita dalla SOB.

- Tutte le prestazioni naturali che devono essere erogate a Erstfeld (FFS e SOB) vanno raffigurate in un piano di servizio comune. Nelle prestazioni naturali rientrano la Linea di montagna del Gottardo e la S2 della ferrovia urbana di Zugo (Erstfeld - Zugo). L'esatto ambito di intervento, e pertanto quali altre linee vi rientreranno, non è ancora stato definito. Le bozze dei piani di servizio non sono ancora disponibili.

- I macchinisti FFS e SOB continuano ad essere impiegati presso la rispettiva impresa, come pure ad essere seguiti dai rispettivi CLP e OLF.

- I piani di servizio devono essere concepiti in modo tale da poter essere gestiti da entrambe le imprese con le disposizioni esistenti.

- Nell'estate 2019 prende il via la pianificazione dettagliata, come pure il reclutamento per la seconda tappa del programma Traffico a lunga percorrenza (Coira - Zurigo - Berna), prevista per dicembre 2021.

- L'esatta ripartizione dei nuovi 58 colleghi di cui ci sarà bisogno da dicembre 2020 per le 6 sedi della SOB, non è ancora stata fatta. Tenendo conto della seconda linea, gli eventuali ritocchi verranno effettuati dopo le ferie estive del 2019.

- Attualmente i circa 150 macchinisti di cat. B sono gestiti dal capo del personale di locomotiva e da 3 OLF. In futuro, ogni singolo deposito dovrà avere un proprio OLF.

Membri

La SOB attualmente annovera circa 150 macchinisti di cat. B. In dicembre 2018 abbiamo potuto annoverare il 100° membro attivo nel VSLF-SOB. ➔



Assemblea generale del VSLF del 16 marzo 2019 a Naters VS

Discorso di Hubert Giger, presidente del VSLF

Gentili signore, egregi signori,
Care colleghe e cari colleghi,

A nome di tutto il comitato del VSLF, è per me un grande piacere potervi dare il benvenuto alla nostra Assemblea generale per l'esercizio 2018.

Introduzione

Penso che sia la prima volta che un numero importante di ospiti presenti in sala non rivestano più la stessa funzione che avevano ai tempi del nostro invito nell'autunno 2018. Ci scusiamo pertanto qualora dovessimo aver menzionato alcune persone con una funzione sbagliata o non più attuale. Fatto questo preambolo, desidero rivolgere a tutti un cordiale benvenuto, indipendentemente da dove esercitate la vostra attività professionale. In un'epoca frenetica come la nostra, far stampare dei biglietti da visita evidentemente non ha più alcun senso.

Mi permetto inoltre di rivolgermi a tutti voi, stimati ospiti, dandovi del «lei». È una semplice questione di buone maniere e di buona educazione ed è un'abitudine molto difficile da debellare. Lascio ad altri decidere se le nuove culture aziendali basate sul «tu» automatico permettano realmente di migliorare la qualità della nostra cooperazione.

Tutti adesso si danno del tu, anche a livello di CEO e capidivisione? In principio sì, ma, come sempre, in ferrovia ci sono delle eccezioni.

Gli aspiranti macchinisti, e quindi dei bravi professionisti che hanno intrapreso una seconda formazione, devono infatti dare del lei al proprio responsabile della formazione e ai propri superiori. Questa è una contraddizione: i collaboratori che lavo-

rano insieme devono creare una distanza artificiale, mentre i quadri puntano su una vicinanza artificiale.

Ecco perché oggi continuerò a darvi del lei; un rispettoso «tu» lo si dà piuttosto davanti ad un buon bicchiere di vino bianco del Vallese.

Retrospectiva dell'anno 2018

L'esercizio finanziario che si è appena concluso è andato piuttosto bene. Le problematiche da seguire hanno assunto proporzioni sempre più vaste, ciò che continuerà ad essere così, ma probabilmente non solo da noi.

Per via dell'aumento delle attività in tutti i settori, è però sempre più difficile aderire a tutti gli inviti e mandare la gente migliore ai vari incontri. Dal momento che, contrariamente ad altre organizzazioni, noi non disponiamo di risorse e mezzi illimitati, il fatto di concentrarci sulle attività principali non è solo inevitabile, ma talvolta anche sensato.

Siamo riusciti a portare a termine tutti i compiti e tutte le sfide più importanti. Permettetemi di illustrare brevemente alcune questioni che il VSLF ha trattato nel corso dell'esercizio 2018.

CCL FFS / TILO / Thurbo

L'anno scorso siamo riusciti a stipulare tre contratti collettivi di lavoro. Da un lato, il sesto CCL con la FFS SA e la FFS Cargo SA e, dall'altro lato, con l'affiliata delle FFS Thurbo AG e, retroattivamente al 01.01.2018, con TILO SA in Ticino.

Come spesso accade per le trattative CCL, alla fine le parti interessate di solito provano una certa insoddisfazione. Purtroppo questo è inevitabile. Anche se non si

assiste ad una spirale discendente vera e propria, i collaboratori non notano però nemmeno dei miglioramenti reali. Si percepisce comunque che non stiamo lavorando a vuoto.

Senza entrare nuovamente nel merito dei contenuti dei CCL, dobbiamo però constatare che le trattative vertono sempre più anche sul consolidamento di benefici già acquisiti. Più si cerca di salvarli e più costano caro a noi collaboratori. Ad ogni nuovo CCL, si tratta di riguardarsi di nuovo. In futuro bisognerà prestare maggiore attenzione a questo aspetto.

Tribunale arbitrale SOB

Per quanto riguarda la SOB AG, ci siamo dovuti rivolgere al tribunale arbitrale a fronte della mancata osservanza degli accordi contrattuali sulle regolamentazioni relative al sistema salariale.

Si è cercato invano un dialogo per un anno, da una parte per far applicare quanto concordato contrattualmente e, dall'altra, per trovare insieme delle soluzioni future. Più volte avevamo annunciato che, come ultima misura, ci saremmo rivolti al tribunale arbitrale. Il fatto che dopo la convocazione noi si venga accusati di mancanza di fiducia all'interno del partenariato sociale, non può che farci dispiacere. Ed è proprio in vista dell'accesso della SOB al traffico a lunga percorrenza e del previsto ampliamento del raggio d'azione e dei treni/km, che ci aspettiamo la massima correttezza nell'osservanza degli accordi.

Trattative salariali BLS

Quanto successo lo scorso autunno in occasione delle trattative salariali con la BLS merita di essere segnalato. Oltre agli

aumenti salariali individuali come da CCL e ad altri punti, è infatti stata definita anche una maggiorazione dell'1% del tasso d'interesse dell'avere di vecchiaia nella cassa pensioni per la durata di un anno.

Dal momento che, rispetto ad un collaboratore con più anni di anzianità, quelli più giovani dispongono di un avere di vecchiaia piuttosto limitato, questa maggiorazione dell'1% automaticamente non è uguale per entrambi. Se uno ha risparmiato solo 20'000.- Fr. ne riceverà 200.-, mentre chi ha un capitale di 400'000.- Fr. automaticamente ne riceverà 4'000.-. Questo equivale ad una differenza di 1:20 per dei collaboratori che svolgono lo stesso lavoro e per lo stesso datore di lavoro. Va ricordato che qui non stiamo parlando di misure di compensazione per la cassa pensioni, bensì di trattative salariali. Il fatto che i quadri al vertice traggano dei benefici sproporzionati da queste misure, non può che alimentare dei cattivi pensieri.

Si tratta di riflettere con calma su chi sta negoziando con chi e su chi approfitta di più da questi meccanismi di ripartizione progressivi. Col senno di poi, mi chiedo se tutti abbiano prestato davvero la dovuta attenzione a quanto è stato negoziato.

In termini concreti, questo significa: più soldi per pochi invece che per tutti, ciò che è stato accettato dalle parti sociali. Ad eccezione del VSLF. Il feedback dei nostri membri era assolutamente positivo.

Piano sociale BLS

Sempre nell'ambito della BLS, di recente abbiamo negoziato un piano sociale a fronte dei previsti licenziamenti. Il personale di locomotiva non ne è interessato



direttamente. Che questi accordi salariali avrebbero richiesto dei sacrifici anche da parte del personale, appariva infatti inevitabile.

Il nuovo piano sociale ha definito delle condizioni nettamente migliori rispetto a quelle adottate nel 2013 per i nostri colleghi macchinisti di Erstfeld e Bellinzona, in seguito alla soppressione di posti di lavoro. Un miglioramento apprezzabile per una situazione anacronistica nel settore dei trasporti pubblici.

Sviluppo FFS Traffico viaggiatori

Questa primavera, FFS Traffico viaggiatori ha deciso di svilupparsi ulteriormente. L'intera divisione, e in particolar modo anche il nostro settore Operating e Trazione,

in questi mesi verrà completamente ristrutturata.

Qui di seguito un estratto: «Il nuovo modello di conduzione V prevede una gestione strategica primaria e generale del traffico viaggiatori [...], con competenze chiare e un rendimento misurabile.»

Queste sfide sono realmente nuove o sono soltanto delle nuove formule vuote? Ma, allora, come abbiamo lavorato in questi ultimi dieci anni? Dal nostro punto di vista, prima si è cercato un posto per tutti nel grande organigramma e poi si sono aggiunte delle nuove righe per inserirvi ancora più persone, finché non ce ne stavano più. Per finire, la parte operativa è stata inserita nella struttura dell'organigramma, sperando così in un adeguamento della realtà al nuovo modello di gestione. Quei colleghi della manovra che durante il proprio turno ogni tanto devono eseguire anche i lavori di pulizia, fanno quindi parte

di due reparti. Con il tempo speriamo di riuscire a dare un senso a tutto questo.

Delle funzioni importanti per l'esercizio vengono smantellate, sia sul piano organizzativo che locale. L'efficienza di équipe ben rodete e di esperti professionisti viene sostituita dal rendimento misurabile. Sarà difficile che la fiducia e la motivazione possano avere il meglio. Il senso di responsabilità e l'impegno sempre più finiscono laddove finisce la misurabilità.

Alla luce dei recenti avvenimenti, più tardi ci parlerà anche Mani Haller, il responsabile uscente della divisione trazione.

Processi

Il fatto che le simulazioni organizzative si discostino sempre più dalle attività ope-



relative è per noi motivo di grande preoccupazione. La responsabilità per il buon funzionamento delle attività operative automaticamente ricade sui collaboratori che, nonostante le tante manchevolezze, devono assicurare un esercizio impeccabile.

Anche nell'ambito del personale di locomotiva, le competenze vengono sostituite sempre più di frequente da centinaia di processi: si tratta di una tendenza in costante aumento. Non dovendo più prendere delle decisioni, ci potremmo però adagiare sugli allori. In caso di dubbi possiamo sempre contattare lo specialista responsabile, indipendentemente dall'ora, dal piano di marcia o dai tempi indicati.

Sta già cominciando a dare i primi effetti: in molti macchinisti, infatti, si avverte un cambiamento di mentalità. Perché assumermi dei rischi agendo sotto la mia responsabilità, se poi vengo valutato in base a dei processi operativi? Questo non riguarda solo i macchinisti.

Questo è all'origine di un costante aumento dei problemi di interfaccia. Ma cosa si fa per ovviare a questo problema? Sì, avete indovinato: con ancora più processi operativi. A breve si rischia per davvero di perdere di vista tutto il quadro generale.

Non di rado abbiamo riscontrato delle irregolarità pazzesche. Più volte, per esempio, dei treni sono partiti nella direzione sbagliata, in quanto il macchinista aveva occupato la cabina dal lato sbagliato. Questo, fra i tanti, è un fenomeno completamente nuovo. Nota bene che, in certe situazioni, i macchinisti hanno semplicemente rispettato i processi, come per esempio quando nella pianificazione dei servizi risulta «inversione» e, di conseguenza, cambiano la direzione di marcia. E, questo, sebbene il loro treno avrebbe dovuto proseguire nella direzione di arrivo. È evidente che il buon senso e le competenze non possono essere rimpiazzati così facilmente.

Questi non sono che i primi effetti del fatto di dover lavorare esclusivamente in base a dei processi, escludendo pertanto ogni forma di logica. Ed è proprio qui che si mani-

festano i limiti dei processi operativi e dove le cose si possono mettere davvero male.

Dalla generazione Y ci si attende che, dopo la formazione, siano in grado di assumersi la responsabilità di centinaia di migliaia di franchi di materiale e di migliaia di passeggeri. Non appena cominciano a viaggiare da soli, li lasciamo però ammuflire



per anni e anni e senza prospettive, compreso il loro diploma di francese, sempre sulle stesse tre linee e sugli stessi due veicoli, e questo solo perché sono stati formati in maniera improduttiva.

Anche nel 2018 si sono verificati dei gravi errori a seguito della posa dei segnali da parte di Infrastruttura. Dal punto di vista giuridico non è però stata violata nessuna direttiva, ma è un dato di fatto che dei principi acquisiti e la logica del sistema sono andati distrutti per sempre.

Anche in questo caso le nostre perplessità, in quanto utenti, non hanno più alcun peso. In caso di incidenti, si prende come riferimento la disposizione giuridicamente corretta dei segnali. Come sempre, l'UFT prende le distanze.

La sicurezza non è una questione di sì o di no. È un gioco di squadra e la somma di tante piccole cose. Per far sì che non si ve-

rifichino irregolarità o incidenti, ci vuole però la volontà di migliorare le cose.

I processi da soli non bastano a garantire il buon funzionamento nella vita reale. Sono unicamente dei supporti, la cui funzione è quella di sostenere il professionista, e non viceversa.

Se non arrestiamo questi sviluppi, ben pre-

sto la proverbiale affidabilità delle ferrovie svizzere sarà solo un lontano ricordo.

Digitalizzazione

Questo è un tema che in ogni presentazione oggi non può mai mancare, altrimenti si rischia di sembrare arretrati. Perlomeno nel settore dei trasporti pubblici.

Stiamo parlando della digitalizzazione. La digitalizzazione è quel processo che già da tempo occupa uno spazio sempre più importante nella nostra vita, o almeno nella nostra vita professionale. Solo come promessa, la digitalizzazione dovrebbe accrescere la produttività di un'impresa e rendere la vita più facile. Desideriamo illustrare brevemente a che punto siamo da noi.

SmartRail 4.0

Il gigantesco progetto SmartRail 4.0 per il settore ferroviario ha lo scopo di garantire

più capacità, più sicurezza e una maggiore competitività.

Questi obiettivi sono realistici? Per il momento, la realizzazione di queste solenni promesse è costantemente rinviata a un futuro sempre più lontano.

Non senza un certo imbarazzo, l'imminente automatizzazione completa dei treni (GoA4) nel frattempo è stata ridimensionata, per poi trasformarsi in un'automatizzazione parziale (GoA2) che, probabilmente-eventualmente-forse, verrà realizzata entro il 2040. GoA2 significa che il macchinista continuerà come sempre a occupare il proprio posto in cabina, ma non potrà più fare il proprio lavoro. Nonostante tutta la buona volontà, non riusciamo proprio a vedere dove qui ci dovrebbe essere un progresso. Di sicuro non sul piano del reclutamento di nuove leve.

Per la cronaca, con la nuovissima tecnologia dell'ETCS Level 2 la digitalizzazione ha già annientato almeno il 10% della capacità delle linee, per un importo nell'ordine di miliardi di franchi. Questa digitalizzazione complica le corse dei treni a tal punto da provocare una perdita non indifferente di produttività e di capacità.

Un grosso problema al momento è il previsto impiego interoperabile dei veicoli del Léman Express. Delle promesse importanti qui sono a rischio. Puntando sul Baseline 3, ancora una volta ci viene prospettata una soluzione globale e europea. Beati quelli che ci credono, perché sono loro che mantengono in vita l'industria ferroviaria.

I problemi odierni confermano che, con le nuove tecnologie, i margini di errore nel controllo dei treni sono sempre più elevati. Inserendo manualmente l'ETCS-Level sbagliato, è infatti possibile sfrecciare tranquillamente davanti a dei segnali rossi dato che il veicolo viaggia completamente alla cieca. Parola chiave, Baseline 3 e ETCS Only. Anche questo passo indietro si cerca di contrastarlo con l'introduzione di nuovi processi.

È un po' come nel caso di una banca con un caveau estremamente costoso e assolutamente a prova di bomba. Impossibile l'accesso ai non autorizzati. Con un piccolo pulsante per gli addetti alla pulizia, è tuttavia possibile eludere tutti i sistemi di sicurezza.

Il sistema ETCS è pieno di questi pulsanti, proprio per consentire ai treni di circolare correttamente, nonostante la digitalizzazione.

A dire il vero, la digitalizzazione era destinata a collegare i diversi sistemi presenti in Europa, tenendo conto delle specificità dei singoli paesi, ma è proprio l'esatto contrario. Il tutto, a dei costi da capogiro. Ci sono semplicemente troppi soldi e troppi interessi in gioco da parte di singole aziende che, grazie all'avvento della digitalizzazione, intanto accumulano enormi profitti e creano delle dipendenze a lungo termine. È davvero un peccato per la nostra ferrovia.

Il FV Dosto è un prodotto con tutta una serie di componenti digitali. Alla sera, per esempio, quando il treno viene messo fuori servizio in modalità risparmio energetico anche i compressori vengono messi a riposo. Quando l'aria compressa si abbassa, l'unità di controllo della frenata avvisa che ha troppo poca aria per i freni. Al mattino il treno non solo è freddo, ma non si sposta nemmeno di un millimetro senza un nuovo e lungo calcolo di frenatura.

E se per la messa in servizio e fuori servizio il macchinista impiega circa il 400% di tempo in più rispetto ai veicoli convenzionali, da un punto di vista sindacale in realtà dovremmo accogliere la cosa con favore...

Anche per la messa in servizio delle due nuove locomotive Cargo «BR 193» ci vogliono 50 minuti al posto degli attuali 20. Più 30 minuti, tutte le mattine, per ogni coppia di veicoli.

Provate solo a immaginare che, per accendere il telecomando del vostro televisore, prima venga effettuato un controllo della

plausibilità di 50 minuti. Di certo guardereste la televisione molto di meno.

In fase di ristrutturazione delle Re 460 sono stati installati due compressori. Per risparmiare energia ne funziona solamente uno, o tutti e due, oppure nessuno o qualcosa del genere. Questa è una cosa del tutto innovativa, per la quale sono stati tributati ampi elogi al gruppo di progetto che ha largamente raggiunto il proprio obiettivo. Per un'efficiente messa in servizio, al mattino l'aria compressa adesso purtroppo non basta più. Non si può certo dire che sia un'idea brillante.

Al giorno d'oggi, anche il distributore automatico di caffè nel vagone ristorante parte così, dal nulla, con il suo programma di pulizia di 40 minuti, di solito con un accanimento pazzesco e preferibilmente durante le ore di punta. Con lo stesso accanimento, dopo essere rimasti fermi per 6 ore, anche i computer a bordo dei nostri veicoli di norma fanno il resettaggio al momento della messa in servizio.

Non solo non c'è nessun caffè, ma anche il treno non si muove. Qui c'è davvero qualcosa da migliorare...

Perdonate il cinismo, ma da quanto tempo esistono le locomotive e i treni? C'è ancora qualcuno che conosce il funzionamento dietro all'App Orario? La digitalizzazione prevede anche tutta un'infinità di programmi e di applicazioni. Per avere i dati sulla nostra attività e tutte le relative informazioni, che sono sempre più vaste, imprecise e meno vincolanti, siamo pertanto costretti a consultare una serie incredibile di applicazioni. È questo il progresso a cui aspiriamo?

Secondo gli obiettivi dei produttori, anche in questo caso la digitalizzazione sarebbe destinata a creare una piattaforma unificata e affidabile per 3.500 utenti, ciò che non sembra fattibile.

Anche se la cosa mi rattrista, proprio non posso fare a meno di parlare di Sopre, ciò che però vale anche per RailOpt, ivuRail e CAROS. Sopre non ha recato un danno



enorme solo all'esercizio. I continui investimenti per rendere stabile il sistema sono a dir poco ingenti. Il fatto che non vengano più rispettati i termini per la comunicazione dei nostri servizi, i cosiddetti termini di preavviso, è uno dei tanti aspetti negativi. Questo incide però sulla nostra vita privata, sul nostro tempo libero e sulle nostre famiglie. E, non da ultimo, anche sul nostro impegno nei confronti dell'impresa.

Con il sistema Sopre i nostri turni vengono adattati di continuo, sia prima che durante e dopo il servizio. Automaticamente. Una successiva verificabilità in tempi ragionevoli non è possibile. Immaginate che la vostra banca vi fornisca dei dati sul vostro conto che differiscono dai vostri calcoli. Alla vostra richiesta di informazioni, venite messi in contatto con il reparto IT che

vi spiega che le cifre che voi vedete non coincidono con quelle calcolate dalla banca, ma che sono assolutamente corrette. Allora vi mettete con impegno a rifare i calcoli e constatate che c'è ancora qualcosa che non torna. Dopo l'ennesima richiesta di spiegazioni, la banca vi rimanda al release previsto tra due mesi e vi prega di portare pazienza.

Onestamente, avreste ancora fiducia in questa banca?

Secondo voi, quali ricadute ci sarebbero per una simile banca?

E, secondo voi, quali sono le ricadute di Sopre per il personale di locomotiva e il personale del treno?

Un calcolo sbagliato del tempo di lavoro è parificabile ad una busta paga sbagliata. Quando sparisce del tempo di lavoro è la stessa cosa di quando spariscono dei soldi: sarebbe un furto. Ci è stato assicurato che tutti quegli algoritmi sono corretti e che

alla fine i conti tornano. Anche se hanno dovuto essere corretti e ricorretti più volte. Ma c'è qualcosa di ben più grave di tutta questa insalata di numeri fatta di ore e minuti. È la perdita di fiducia. Molti superiori e responsabili continuano a pensare che tutto si possa sistemare grazie alle loro esortazioni a perseverare e agli update del software, ma si sbagliano di grosso. Anche se tutti i parametri vengono corretti, anche se tutte le impostazioni sono giuste



e anche se poi si verifica il tutto con effetto retroattivo. La fiducia del personale nei sistemi è ormai acqua passata. Tutti noi sappiamo quanta importanza abbia la fiducia. Sul posto di lavoro, nei rapporti, in politica e in cabina. Nella vita in generale. Il fatto di comportarsi con tanta leggerezza è prova di scarsa empatia.

Esattamente 50 anni fa, gli americani sono atterrati sulla luna durante la missione Apollo 11. Il computer a bordo dell'Apollo 11 aveva una memoria di ben 36 kilobyte. Tutto il resto era dovuto all'abilità umana, alla volontà di collaborare e... alla fiducia reciproca.

Dateci una mano per far sì che la digitalizzazione vada a beneficio dei nostri clienti e non unicamente dei progetti interni, dei gruppi di progetto e dei lobbisti. Grazie.

Risparmiare energia

Anche il tema del risparmio energetico rientra nello stesso capitolo. Nel settore ferroviario, il consumatore di energia di gran lunga più importante è indubbiamente quello della trazione, e quindi il consumo di energia dei treni in movimento. Il potenziale maggiore di risparmio energetico è dato da un macchinista lungimirante e con una solida formazione che, in condi-

zioni normali di esercizio, ha accesso alle informazioni giuste. È lui il supercomputer di bordo. Con molti più sensori di tutti i sistemi di digitalizzazione messi insieme. Se alimentato con i dati giusti, si possono risparmiare tanti soldi.

Futuro

Noi guardiamo al prossimo futuro con una certa apprensione. Tutto sommato, non è la digitalizzazione a farci venire il mal di pancia, infatti sembra che ci porterà solo più ore di lavoro.

A preoccupare è piuttosto il divario tra la teoria del marketing e la vita reale, come pure questa realtà in costante aumento dell'autoimpiego a vari livelli.

Questa smania irrealistica di conseguire degli obiettivi, indipendentemente dall'applicabilità e dalla necessità nella vita reale, ci dà da pensare. Questo approccio di base ci permette però di capire certe affermazioni. Eccovene qualche esempio:

«I costi amministrativi sono stati ridotti ancora troppo poco, gli snellimenti sono ancora troppo modesti.» Perché allora le ferrovie fanno l'esatto contrario? La digitalizzazione già da tempo ha assunto vita propria, generando nuovi posti di lavoro invece di supportare quelli esistenti.

«A volte facciamo delle cose che non servono a nessuno e siamo troppo lenti.» Non è che siamo troppo veloci anche nel concretizzare delle cose di cui nessuno ha bisogno?

«L'esigenza prioritaria consiste nell'avere il «pieno controllo della ferrovia» ciò che, lo scorso anno, non sempre si è riusciti a fare.» E qui sarebbe interessante capire quando mai si è avuto il pieno controllo della ferrovia. Una domanda che fa mettere le ali alla fantasia.

Qui di seguito un'altra affermazione degna di nota:

«È importante integrare il tema della sostenibilità nelle decisioni e nelle attività operative.» Ma cosa significa esattamente? Noi svolgiamo delle attività operative, e noi prendiamo delle decisioni. E sono pro-

prio queste che devono diventare più sostenibili. Su questo siamo tutti d'accordo. Questo obiettivo però può essere raggiunto unicamente grazie ad una formazione approfondita e non con una proliferazione dei processi operativi.

Chissà, magari si sta semplicemente cercando di scacciare gli spiriti che sono stati liberati. Per concludere, ancora una significativa affermazione dello scorso anno da parte di un CEO:

«Ritengo che il congedo sabbatico sia una «condizione paradisiaca». Tutti i collaboratori si dovrebbero concedere una piccola pausa.» Allo stesso tempo, in occasione delle trattative CCL si è chiesto ai dipendenti di rinunciare al congedo sabbatico per motivi di costi.

Sono proprio queste discrepanze ad inquietarci.

Ricerca di macchinisti

Un problema reale e più che mai impellente riguarda il reclutamento di nuovi professionisti, ossia di nuovi macchinisti. La ricerca di questi professionisti ha già scatenato non pochi commenti divertiti.

E così non si è scandagliata solo l'area della Germania meridionale, anche se in realtà con risultati modesti. A fronte della mancanza di macchinisti, abbiamo sentito che in Germania vengono pagati sempre di più.

Il fatto che la Deutsche Bahn si sia messa addirittura a cercarli in Transilvania, ci fa capire che è praticamente nel panico. Per trovare i sette bravi nanetti al di là delle sette montagne della regione di Siebenbürgen, ossia della Transilvania, talvolta bisogna passare per sette ponti.

Il potenziale più vasto, ma anche più ovvio, per assicurarsi come macchinisti delle persone valide, purtroppo non viene sfruttato. Si tratta del passaparola tra i propri conoscenti. Ci sono ben 4.000 macchinisti e ognuno di loro sicuramente conosce quattro persone a cui potrebbe interessare.

Il presupposto fondamentale sarebbe ovviamente che noi macchinisti potessimo

raccomandare la nostra professione in maniera positiva. Proprio di questi tempi siamo però di nuovo alle prese con condizioni di lavoro, servizi irregolari, termini di preavviso, salari, l'annunciata automazione, cambiamenti e valorizzazione. E la fiducia.

Quando delle persone giovani e meno giovani mi contattano nella mia funzione di presidente del VSLF per sapere se consiglio il lavoro di macchinista, la maggior parte delle volte ancora oggi ne parlo in maniera positiva. Anche se devo dire che non ne sono più sicuro come una volta.

La soluzione sarebbe, oggi più che mai, una cooperazione a livello svizzero nel settore ferroviario e l'integrazione dei macchinisti in un sistema di trazione con un macchinista per ogni treno. Sia i vantaggi che i risparmi sarebbero impressionanti.

Il problema legato all'affitto e alla fornitura costante di personale di locomotiva, al giorno d'oggi va compensato con un sacco di soldi.

Nota positiva

Per concludere, vi voglio lasciare con una nota positiva ed ecco alcune riflessioni su ciò che invece funziona. Sì, perché qualcosa che va bene c'è ancora. Nell'ambito delle ferrovie svizzere abbiamo una buona cultura e un livello di tutto rispetto, come nel caso dell'assistenza dopo un infortunio a persone. Anche da parte delle autorità, della polizia e dei pubblici ministeri ricevo continuamente dei feedback molto positivi. Penso ad esempio al terribile incendio appiccato a un treno nell'agosto del 2016, in cui il macchinista della SOB è stato assistito in modo esemplare.

In caso di perdita della licenza possiamo anche dire che, nella maggior parte dei casi, si sente che c'è la volontà di trovare delle soluzioni accettabili. Questa non è una cosa scontata e merita un sentito ringraziamento.

Desidero ringraziare sentitamente anche tutti i membri del VSLF che, con tanto impegno, fanno sì che continuiamo ad

avere tanto successo. In particolare modo, desidero ringraziare il nostro cassiere Rolf Siegentaler, che lavora in modo così efficiente da sottoporci oggi una proposta per abbassare la quota associativa da 34.- a 30.- franchi al mese. Il 10% di costi in meno con prestazioni analoghe, questa è efficienza. Una cosa del genere dov'è ancora possibile oggi?

Ma c'è anche un'altra novità: Con la nostra collega e neomacchinista Rahel Wyss della sezione Hauenstein-Bözberg, questo pomeriggio abbiamo, probabilmente per la prima volta, una donna come presidente del giorno. Anche questo è un segnale di grande efficienza.

Grazie per la vostra attenzione. Godetevi l'ospitalità vallesana che seguirà e un buon rientro a casa.

La quota associativa

Comitato del VSLF

Prestazione equivalente più vantaggiosa del 10%

In occasione dell'assemblea generale del VSLF del 26 marzo 2019 a Naters VS, la base ha accolto la proposta del nostro cassiere Rolf Siegentaler di abbassare la quota associativa da 34.- a 30.- franchi al mese dal 01.01.2020.

Questo è stato possibile grazie alla tenuta rigorosa della contabilità e alla digitalizzazione.



colta. Accogliamo con favore questa soluzione.

LISA

Équipe tecnica

Sequenza viva per le notifiche relative alla sicurezza e alla qualità presso le FFS. Se solo funzionasse così anche per la rice-trasmittente Lisa...

Ormai siamo abituati ai guasti e ad una pessima qualità. Just Culture, a tutti i livelli, buona solo per la spazzatura.



Illustration: Axel Grottel - FFS

FFS Infra

Équipe tecnica

Da giugno condotta dei treni da un unico operatore

Da giugno 2019 FFS Infrastruttura riunirà presso Acquisto di veicoli e gestione della flotta (I-ESP-FFM) i servizi che gestiscono tecnicamente il processo di condotta dei treni o lo supportano. Intende così accrescere la sicurezza in questo settore e ridurre il numero di eventi e irregolarità.



Nuovo CCL FFS / FFS Cargo

Comitato VSLF

Il nuovo CCL FFS / FFS Cargo entra in vigore il 1° maggio 2019.

Ora le collaboratrici e i collaboratori per cui è stata disposta una continuazione della retribuzione a causa di un'assenza per malattia riceveranno anche le indennità insieme al loro salario di malattia.

In caso d'impedimento al lavoro per motivi di salute sussiste il diritto alla continuazione della retribuzione. Le collaboratrici e i collaboratori continuano a percepire il proprio salario per altri due anni - il primo anno il salario intero, il secondo anno al 90 per cento. In caso d'infortunio professionale o di malattia professionale è concesso il salario intero anche nel secondo anno d'impedimento al lavoro.

Una volta aperto il diritto alla retribuzione, le indennità pagate individualmente e soggette all'obbligo di contribuzione AVS sono tenute in considerazione come segue, a partire dal primo giorno di assenza per motivi di salute: le indennità pagate negli ultimi dodici mesi prima dell'inizio del diritto alla retribuzione vengono divise per 365 e calcolate nel salario fino alla fine del diritto alla retribuzione come forfait giornalieri individualizzati.

Questa annosa rivendicazione del personale di locomotiva è stata finalmente ac-

e per i partner sociali si tratta ora di migliorare ulteriormente questo aspetto. Come sempre, il VSLF farà tutto ciò che rientra nelle sue possibilità per raggiungere questo obiettivo.

ergo-loc.ch

Équipe tecnica

Ergonomia del posto di lavoro

Dopo l'approvazione della proposta di Thomas Meier in occasione dell'assemblea generale del marzo 2018 a Basilea, è stata elaborata una pagina Internet con le principali informazioni concernenti l'ergonomia del posto di lavoro del macchinista.

ergo-loc.ch

Zecche, piccoli vampiri

Markus Leutwyler

Le zecche sono dei minuscoli aracnidi, delle dimensioni di circa 1-2 mm, che si appostano nell'erba alta e nei cespugli e aspettano che qualcuno passi e le sfiori. Al contrario di quanto si creda, le zecche non saltano e non si lasciano cadere dagli alberi. Le zecche sono dappertutto, e pertanto anche ai bordi della ferrovia o nei pressi dei binari dove crescono le erbacce. Quando siamo al lavoro, non è pertanto escluso che anche noi macchinisti si venga morsi da una zecca.

Le zecche non solo mordono, pungono. Finché non sono sazie, non lasciano la presa e vanno avanti a succhiare lentamente il sangue delle loro vittime. Per mantenere fluido il sangue emettono di continuo una sostanza anticoagulante. Ma il vero pericolo rappresentato dalle zecche è la trasmissione di malattie. Sono soprattutto due le malattie che possono comportare seri rischi:

- La malattia di Lyme o borreliosi è una malattia causata da batteri (*Borrelia burgdorferi*). Si stima che solo l'un per cento delle zecche siano infette. La malattia spesso si manifesta con una macchia circolare indolore di colore rosso. Se non trattata, la borreliosi può causare dei sintomi molto gravi che, nell'arco di mesi, degenerano in un'infiammazione delle articolazioni, dei muscoli o del sistema nervoso centrale o periferico. Nella fase iniziale, la malattia di Lyme o borreliosi (quella con l'anello) può essere trattata in modo efficace con antibiotici. Ad oggi non esiste alcun vaccino contro questa malattia.

- La meningococcemia primaverile-estiva (FSME), o meningococcemia da zecche (TBE), viene trasmessa da un virus e colpisce le meningi. La FSME/TBE può provocare danni permanenti, fino alla paralisi o, in alcuni casi rari, la morte. E' comunque possibile prevenirla lo sviluppo attraverso la somministrazione di un vaccino specifico.

L'ideale sarebbe evitare i luoghi dove c'è la possibilità di entrare in contatto con le zecche. I pantaloni lunghi, delle scarpe a metà altezza e un eventuale spray repellente contro le zecche offrono una certa protezione.

Dal momento che mentre sono al lavoro i macchinisti sono esposti al rischio di puntura di zecca, le FFS si assumono i costi della vaccinazione.

A tale proposito, il dr. med Marc Meier del Medical Service scrive quanto segue:

Nell'allegato 6 (a pag. 14; vedi anche sotto) della nostra circolare K 162.3 (allegato; al momento in corso di revisione), sono riportate le categorie a rischio (l'elenco non è esaustivo).

I macchinisti non vengono menzionati esplicitamente, bensì si parla di collaboratori che lavorano all'aperto e che si spostano anche nell'erba alta.

Nel caso da lei descritto ritengo pertanto che, dal punto di vista della medicina del lavoro, l'assunzione da parte del datore di lavoro dei costi per il vaccino antizecche FFS sia giustificata.

Il rimborso ha luogo dopo la registrazione nel portale ERP.

Grazie a Roman Brun per la sua richiesta di informazioni. Ci fa particolarmente piacere quando i nostri colleghi ci trasmettono queste informazioni affinché siano rese disponibili a tutti.

L'estate è già finita

Gruppo ricreativo del VSLF

Con la pubblicazione della seguente tabella, le cose sono ormai chiare: anche l'estate 2019 se ne è andata.

A pagarne le conseguenze sono quei colleghi e quelle colleghe della pianificazione che, per telefono, dovranno elemosinare delle prestazioni supplementari da noi macchinisti.

A tutti gli altri: Buone vacanze estive!

Avviso

Roman Isler, macchinista V (sezione Hauenstein-Bözberg), pensatore per hobby e sarcastico part-time

Ma cosa dovrebbe significare?

Tutti i giorni faccio tutto il possibile per dare il meglio di me stesso! Frequento delle attività didattiche facoltative e, nel mio tempo libero, torno sui banchi di scuola per seguire un percorso di formazione continua di livello terziario. Anche nella scrittura penso di essere dotato di una cer-



ta capacità di (auto)riflessione. Nonostante tutti i miei sforzi, purtroppo non mi riesce di afferrare il senso profondo dietro a questo «Avviso al personale di locomotiva»:

Per i non addetti ai lavori, vorrei riportare la seguente citazione dalle prescrizioni operative delle FFS Traffico [5.4], «Controllo del treno». Al paragrafo 4.2 «Veicoli con restrizioni» si cita quanto segue: «I mezzi di trazione, le unità motrici e i treni navetta con delle restrizioni sono da contrassegnare sul formulario «Avviso al personale di locomotiva» affisso in cabina. Bisogna specificare il motivo della segnalazione e le eventuali restrizioni. La restrizione va inoltre inserita nei sistemi elettronici.»

Il 5 marzo 2019 mi sono imbattuto in simili restrizioni "occulte" (!). Unicamente il nome è stato mascherato per il LocoFolio. Chissà se avranno vita lunga come «la Lorelei» di Heinrich Heine che intorno al 1824 aveva scritto questi versi:

*Non so per qual ragione
mi sento così triste:
una favola d'altri tempi
non m'esce dalla mente. [...]»*

Aspirante macchinista

Lettera alla redazione. Humberto Seita, Macchinista di Brugg AG

Esperienza insolita con un aspirante macchinista

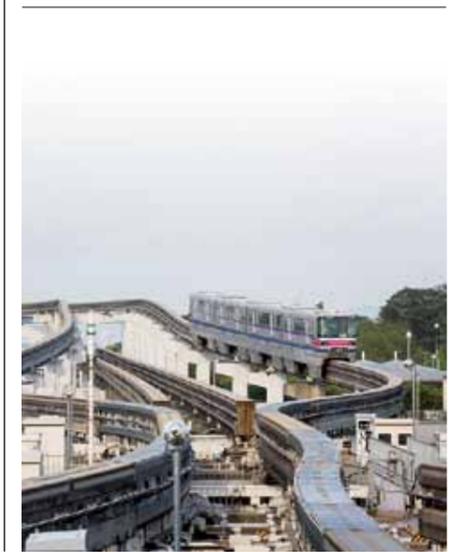
Di recente volevo mettere fuori servizio un convoglio della S-Bahn, ma mentre stavo salendo sul treno mi è sfrecciato davanti un aspirante macchinista, ha aperto la porta della cabina e si è seduto al posto di guida del macchinista. Il tutto senza presentarsi o dirmi semplicemente che cosa ci faceva nella "mia" cabina. Per ben due volte, gli ho dovuto chiedere di spegnere la luce nel compartimento viaggiatori e di comunicare ai passeggeri di scendere dal treno.

Era intenzionato a partire non appena si è aperto il segnale di manovra disposto su "via libera con prudenza". Prima di farlo, gli ho perfino dovuto chiedere di fare la prova dei freni! Quando uno si dimentica di fare la prova dei freni non dà senz'altro prova di avere buone competenze nell'ambito della manovra.

Nell'area dei binari non ha indossato il giubbotto di protezione, quando ha annunciato lo stato di "pronto" al servizio movimento non sapeva quale fosse il binario d'arrivo e la destinazione della corsa di manovra gli era sconosciuta.

Dai miei colleghi di lavoro ho saputo che purtroppo simili episodi sono piuttosto frequenti. Quando si vedono dei collaboratori con così poca motivazione e così poco senso del dovere, c'è veramente da chiedersi perché siano stati assunti.

Fortunatamente, la maggior parte dei macchinisti in formazione sono delle persone assolutamente corrette, motivate e preparate.



Intervista a Thomas Ahlburg, presso Stadler

Intervista dal 19.3.2019 presso Stadler, Bussnang. Intervista: Markus Leutwyler

Leutwyler: Signor Ahlburg, grazie per averci concesso questa intervista. Per iniziare, ci può descrivere brevemente la sua carriera?

Ahlburg: Ho studiato ingegneria meccanica in Sudafrica e poi scienze della gestione aziendale e della produzione al Politecnico federale di Zurigo. In seguito, mentre già lavoravo, ho conseguito un dottorato dell'Università di Gottinga. Dopo aver ricoperto varie funzioni, tra cui quella di responsabile generale del programma Ariane 5 della società aerospaziale MT Aerospace, nel 2012 sono entrato in Stadler perché desideravo lavorare in un'impresa di medie dimensioni. Fino al 2017 sono stato il direttore di stabilimento a Bussnang, dal 2015 come vice di Peter Spuhler, l'allora CEO del gruppo. Dall'inizio del 2018 sono CEO del gruppo Stadler Rail.

Leutwyler: Ci può raccontare qualcosa sulla storia di Stadler?

Ahlburg: Stadler è stata fondata nel 1942 da Ernst Stadler come studio di ingegneria e costruzione. Nel 1987 Peter Spuhler ha fatto il suo ingresso in azienda e nel 1989 l'ha acquistata. All'epoca contava 18 collaboratori. Da allora siamo diventati molti di più. L'aumento del personale, però, è sempre stato una conseguenza dell'introduzione di nuovi prodotti. Prima abbiamo lanciato sul mercato «GTW», poi «Flirt». Nel 2004 è stato consegnato il primo Flirt alle FFS.

Oggi abbiamo un organico di oltre 8500 collaboratori. Una delle particolarità di Stadler è l'organizzazione decentralizzata: ogni stabilimento è in grado di sbrigare un ordine dalla A alla Z. Il responsabile della sede in loco è coinvolto in tutte le fasi e si assume la responsabilità globale. In altre aziende notiamo a volte un'organizzazione nettamente più farraginoso.

Produciamo ogni tipo di treni, ad eccezione di quelli ad alta velocità oltre i 250 km/h. Vero è che il nostro «Giruno» è pressurizzato. In quanto a requisiti, potremmo quindi avere le carte in regola per avvicinarci a questo settore, ma al momento non crediamo questo sia il nostro mercato. Non ci occupiamo nemmeno di carri merci: si tratta di prodotti a contenuto tecnologico relativamente basso. I carri merci devono essere molto economici e oggi vengono prodotti prevalentemente nell'Europa dell'est.

Leutwyler: Il mercato principale di Stadler è quindi l'Europa?

Ahlburg: Sì, l'Europa detiene il primato mondiale dei viaggi in treno, inoltre qui le esigenze in fatto tecnologia sono piuttosto elevate.

Leutwyler: Questo dipende sicuramente anche dalla capacità finanziaria?

Ahlburg: Certo. In Europa centrale e orientale si viaggiava molto in treno in passato. Ad oggi, però, manca la capacità finanziaria per rinnovare il vecchio materiale rotabile. Anche in Asia si sta registrando una crescita. Tuttavia, all'inizio la densità dei collegamenti rimarrà senza dubbio ridotta.

Leutwyler: Com'è la situazione in Cina?

Ahlburg: L'azienda cinese CRRC ha quasi 180 000 collaboratori, ovvero all'incirca tanti quanti tutte le altre messe insieme, e non vanta in realtà un grande portafoglio ordini. In altre parole, l'azienda deve coprire il mercato quasi esclusivamente con le sue sole forze per sfruttare adeguatamente le proprie capacità, operando al contempo una politica di esportazione molto aggressiva. Dal nostro punto di vista il mercato cinese è piuttosto chiuso. A ciò si aggiunge la difficoltà nel proteggere la proprietà intellettuale.

Leutwyler: Ho notato qui fuori una locomotiva azzurra con la scritta Eea 936. Cos'ha di speciale?

Ahlburg: È una locomotiva alimentata a batteria. Ne abbiamo comprate due d'occasione dalla Posta e RM e le abbiamo convertite all'alimentazione a batteria. Le usiamo internamente per le manovre e per i trasferimenti a Erlen. In passato avevamo una locomotiva a diesel, poi i collaboratori si sono lamentati dei gas di scappamento.

Leutwyler: I veicoli a batteria o a idrogeno rappresentano un segmento di mercato di interesse per Stadler?

Ahlburg: Assolutamente sì! Non tanto per la Svizzera, in cui il 98% delle linee è elettrificato. Ma in Italia, Germania, Austria, Gran Bretagna e Paesi Bassi ci sono ancora molte linee diesel. Abbiamo costruito un Flirt a batterie e abbiamo già eseguito corse di prova su tratte da 80 a 100 km. Le batterie si possono poi ricaricare non appena è di nuovo presente una linea area di contatto. Siamo in trattativa con la ferrovia della Zillertal che vorrebbe acquistare un veicolo con pile a combustibile. Per noi è

interessante anche posizionarci nel settore delle ferrovie a scartamento metrico con soluzioni di questo tipo. Soprattutto alla luce del fatto che non sappiamo ancora quale tecnologia si imporrà alla fine: batterie o idrogeno? Entrambe hanno i loro pro e contro. Chi guarda solo ai costi senza pensare all'ambiente continuerà ad acquistare veicoli diesel, perché questo combustibile ha una densità energetica molto elevata. L'idrogeno invece è ancora piuttosto costoso, ma consente di percorrere distanze più lunghe rispetto al «full electric». Quest'ultimo offre il suo massimo potenziale quando sono disponibili possibilità di ricarica temporanee o nelle stazioni di destinazione.

Leutwyler: Pensa che i recenti dibattiti sul clima diano impulso ai veicoli ecologici?

Ahlburg: Non so come dirlo in modo elegante... È come comprare prodotti bio: è facile a dirsi, ma di solito gli articoli che rispettano l'ambiente costano di più. Il treno è già adesso, dopo la bicicletta, il mezzo di trasporto più ecologico ed efficiente in termini di energia e di distanze. La richiesta di tecnologie ecocompatibili è destinata a perdurare, dando così slancio a tutto il comparto.

Leutwyler: Se guardiamo solo alle ordinazioni, non si è già registrato il grande boom?

Ahlburg: Credo che siano tutti ancora in attesa. Abbiamo appena vinto un appalto per veicoli a batteria in Schleswig-Holstein e abbiamo diversi veicoli bimodali in produzione per l'Inghilterra.

Leutwyler: Una questione oggetto di frequenti dibattiti è la procedura d'appalto che disciplina gli acquisti da parte delle organizzazioni statali. L'acquirente deve scegliere sempre il prodotto che costa meno? E se sì, un produttore come può mantenere la qualità e ottenere comunque le commesse?

Ahlburg: Generalmente il bando di gara definisce il prezzo di acquisto e anche i cosiddetti costi del ciclo di vita. A seconda del Paese, sono inoltre previsti criteri per il design o determinati altri aspetti. In alcuni bandi in Europa centrale, il prezzo di acquisto rappresenta il 90%. Quindi con un Flirt conforme agli standard FFS è praticamente impossibile competere. Se nel ban-



do il prezzo di acquisto rappresenta solo il 40% e vengono presi in considerazione criteri quali affidabilità, disponibilità, consumo energetico, costi di manutenzione e semplicità d'uso, allora abbiamo una chance. Ad esempio: quanti anni ha la locomotiva Re 460?

Leutwyler: Circa 25 anni.

Ahlburg: Non è ancora giunta alla fine del suo ciclo di vita. Parliamo di un veicolo ferroviario con una durata di vita di almeno 30-35 anni. Se ci pensa, è assurdo che si tenga conto soltanto del prezzo di acquisto. La durata di vita dovrebbe figurare fra i parametri del bando.

Leutwyler: Ha parlato di cicli di vita lunghi. I veicoli montano sempre più elettronica. Una volta per la manutenzione serviva ancora il tornio, oggi si usano prevalentemente computer. Come è possibile garantire che tra venti o trent'anni si possa ancora sostituire o modificare qualche componente?

Ahlburg: È sorprendente. Abbiamo consegnato i primi Flirt nel 2004. Siamo tuttora in grado di garantire la compatibilità, in modo tale che i modelli vecchi possano «comunicare» con quelli nuovi (generazio-

ni 2004/2018). Sono anche accoppiabili tra loro, ad eccezione del Flirt France che ha requisiti molto specifici.

Leutwyler: Vengono utilizzate a tal fine interfacce standardizzate? O sono sviluppate internamente? Esistono standard europei o svizzeri?

Ahlburg: Vi sono stati alcuni tentativi di imporre uno standard. Noi abbiamo optato per un sistema bus: CAN Bus oppure Ethernet/TRDP. Indipendentemente da ciò, impieghiamo elaboratori industriali selezionati che sono adatti e ammessi per il settore ferroviario. Li utilizziamo sempre e sviluppiamo internamente il software dedicato. Questo garantisce una continuità elevatissima per un lungo periodo: si tratta infatti di dispositivi moderni che presentano però una certa retrocompatibilità.

Leutwyler: Cosa mi dice dell'ATO (Automated Train Operation)?

Ahlburg: (Ride.) Mi aspettavo una domanda sull'argomento...

Leutwyler: Ovvio. Tre o quattro anni fa non si parlava d'altro e si prevedeva che nell'arco di cinque anni tutti i treni sarebbero stati GoA 4, ossia completamen-

te automatizzati. Ma non siamo ancora arrivati a questo punto. Come vede il futuro per la Svizzera e per gli altri mercati? Avete già veicoli GoA 4 in funzione?

Ahlburg: Il livello di automazione 4 è spesso impiegato nel settore delle metropolitane. Stiamo costruendo la metropolitana senza conducente per Glasgow. Ma al momento trattiamo di norma applicazioni GoA 2, anche con aziende svizzere che prevedono la possibilità di passare al GoA 4 in futuro. Per una delle ferrovie a scartamento metrico c'era un'iniziativa dell'associazione del trasporto pubblico chiamata IG Meterspur relativa a un test pilota, per il quale si cercava una linea adeguata. Si era parlato anche di utilizzare la galleria della Vereina come tragitto di prova.

Stadler si trova nella posizione ideale per offrire i veicoli giusti. Abbiamo sviluppato anche una soluzione idonea a realizzare GoA 2 / GoA 4. Alcuni gestori sono interessati a impiegare innanzitutto GoA 2 alla luce dell'efficienza energetica. Ma veniamo al tema scottante ... GoA 4. Da punto di vista tecnologico, è presente un certo potenziale. Le sfide sono molteplici: lunghi spazi di frenata, impossibilità di cedere il passo, requisiti di sicurezza elevatissimi e non solo. La disponibilità ad accettare un inci-

dente nel sistema ferroviario è molto più ridotta rispetto a una corriera o un bus. Per le automobili private, il rischio di incidente è socialmente più accettato. La notizia di un'auto in fiamme al bordo della strada non suscita grande scalpore. Un treno in fiamme ha un impatto più forte sull'opinione pubblica. Lo stesso dicasi per qualsiasi tipo di collisione. Qualora si verificasse una collisione a causa di un treno guidato da computer sarebbe naturalmente un disastro. Insomma, la soglia da superare è nettamente più alta. La tecnologia è in continua evoluzione, tanto che anche qui esistono algoritmi e computer che riproducono determinate funzionalità, ad esempio a livello di direzione dei sistemi di assistenza alla guida: se è capace di garantire la sicurezza del treno, ci si può chiedere se un sistema del genere non sia anche in grado di guidare da solo per certo tempo. Fino a che punto abbia senso una conversione è sempre una decisione del gestore. E non penso che la motivazione sia dettata dalle possibilità di risparmio sui costi del personale: se ad esempio conduco un Kiss a due piani e a sei casse in doppia trazione, i costi del personale sono ininfluenti rispetto a quello che sto trasportando.

Leutwyler: Come macchinisti ci chiediamo semplicemente quale sia il vantaggio di GoA 4 in un sistema aperto.

Ahlburg: Esistono già esperienze pregresse in questo campo. Prendiamo ad esempio il treno per l'aeroporto di Londra, che circola non solo in un sistema chiuso, ma senza intersezioni. A bordo vi è un solo conducente, ma altrimenti il treno viaggia in modo completamente automatizzato, e questo da alcuni anni. Ecco illustrato il requisito che impone che vi sia qualcuno a bordo in grado di intervenire in caso di emergenza. Credo che, sebbene nell'aereo molte attività siano automatizzate, nessuno lo prenderebbe volentieri se non vi fosse più un pilota. Analogamente, il macchinista svolge quindi ancora un ruolo decisivo, perché veicola chiaramente il messaggio: «A bordo c'è qualcuno con notevole esperienza e competenza che è in grado di reagire correttamente nelle situazioni di emergenza».

Dal punto di vista di un ingegnere è ovviamente interessante verificare cos'è tecnicamente fattibile. Si discute se la tratta ferroviaria Rheineck-Walzenhausen debba essere sostituita prima o poi da una linea di bus. Prima che ciò avvenga, come produttore di materiale rotabile non voglio abbandonare il campo senza lottare. Per me il materiale rotabile è qualcosa di speciale e, in fatto di comfort e affidabilità, un bus non regge il confronto. A tal proposito dobbiamo iniziare a valutare se una forma di automatizzazione parziale e totale

possa rappresentare una soluzione. Trovo inoltre che la ricerca per scoprire le nuove possibilità tecnologiche non vada ostacolata. Questo aspetto è particolarmente importante anche per la Svizzera quale polo di ricerca.

Leutwyler: Per rimanere in tema macchinisti: i treni Stadler sono apprezzati da quasi tutti i conduttori. Da un lato, perché sono affidabili e, all'altro, perché in genere la risoluzione dei guasti è piuttosto semplice. L'interfaccia utente è logica e comprensibile per noi e i pulsanti si trovano dove ci si aspetta che siano. Come avete fatto?

Ahlburg: A influire positivamente è senza dubbio una certa continuità nelle figure chiave che si occupano dello sviluppo. Un altro fattore rilevante – che costituisce un vantaggio in Svizzera – è che le persone che sviluppano, costruiscono, mettono in esercizio il veicolo ed effettuano le corse di omologazione dialogano da pari a pari. In Svizzera, grazie al sistema di formazione duale, tutti sono sullo stesso livello. Nessuno guarda gli altri dall'alto al basso. Ciò ha contribuito alla rapida diffusione delle informazioni sulle caratteristiche fondamentali per la qualità di un veicolo. Inoltre, realizzando tante serie di quantità contenute, possiamo apportare facilmente eventuali adeguamenti e applicare quanto appreso.



Leutwyler: Dopo la messa in funzione chiedete puntualmente feedback o aspettate piuttosto che qualcuno si faccia vivo?

Ahlburg: Innanzitutto va detto che ci occupiamo direttamente della manutenzione di molti veicoli, soprattutto di aziende ferroviarie private estere. In loco abbiamo un nostro reparto che raccoglie i dati sulla manutenzione e definisce le modifiche da apportare ai veicoli. Anche per quanto riguarda l'affidabilità del sistema, le questioni da analizzare sono svariate: come far passare i cavi per evitare che a medio termine si logorino? Quale tasso di malfunzionamento presenta il famoso predellino retrattile? Che cosa bisogna fare per ridurre al minimo i casi in cui rimane incastrato? Raccogliamo le risposte a queste domande e ne teniamo conto per i nuovi veicoli. Nei nostri treni sono in uso sedici trombe diverse. Ad un certo punto ci siamo chiesti se fossero davvero necessari sedici tipi differenti. Ogni sviluppatore ha affermato la sua preferenza per un certo periodo. Poi abbiamo visto che dovevamo operare una semplificazione anche per agevolare la manutenzione.

Leutwyler: Nei primi esemplari della serie 511 avevamo il problema della rumorosità. Sembrava di essere seduti sul motore. È stato difficile risolvere questo problema?

Ahlburg: Non saprei più dirlo. Collaboriamo già da molto tempo con le FFS, i contatti sono molto buoni, anche se ogni tanto non mancano le discussioni. In caso di lamentele, da parte dei macchinisti o dell'azienda, cerchiamo di andare incontro alle richieste avanzate. E funziona. Mi auguro che adesso lei non mi presenti un elenco completo di tutti gli altri difetti del 511...

Leutwyler: No, non ricordo quando è avvenuto l'ultimo guasto rilevante su uno Stadler. Una volta ho anche partecipato a una corsa di prova per esaminare con precisione i predellini retrattili, sono rimasto molto colpito.

Ahlburg: Abbiamo testato i predellini retrattili nella camera climatica dove abbiamo simulato la formazione di ghiaccio perché avevamo riscontrato dei problemi a riguardo. È incredibile, si pensa che nel XXI secolo un predellino retrattile non debba più presentare misteri. E invece c'è ancora margine di miglioramento. Per cui facciamo davvero esperimenti fino alla fine per scoprire cosa serve affinché il sistema funzioni in modo affidabile. Attualmente nel settore «tailor made», ossia dei prodotti su misura, stiamo discutendo una prova automatica dei freni per verificarne il funzionamento e la possibilità di omologazione. Senza dubbio, il fatto di avere anche serie di entità limitata ha i suoi lati positivi in questo caso. È possibile effettuare dei test su uno o cinque veicoli ma, se prendiamo i 93 Dosto che abbiamo fornito alle FFS, gli esperimenti sono fuori discussione. Se otteniamo buoni risultati con la prova automatica dei freni, possiamo proporre il sistema anche per le linee ferroviarie maggiori.

Leutwyler: Per gli altri treni, le procedure per il controllo delle attrezzature sono molto complesse: test d'integrità, prove dei freni complicate, reset... Ma per i treni Stadler non è così. Volendo essere un po' provocatori, viene da chiedersi se i treni Stadler siano meno sicuri.

Ahlburg: Posso affermare con certezza che i veicoli Stadler sono sicuri almeno quanto gli altri. In ultima analisi, la procedura di omologazione è uguale per tutti. Va da sé che, qualora un veicolo di un produttore

fosse meno sicuro degli altri, non otterrebbe l'omologazione dell'UFT.

Leutwyler: Ora Stadler offre anche soluzioni ETCS proprie. È stato difficile entrare su questo mercato?

Ahlburg: Al momento non abbiamo ancora l'omologazione ma stiamo effettuando corse di prova in Svizzera con risultati soddisfacenti. Prevediamo di riuscire a presentare la documentazione e, se tutto va secondo i piani, ottenere l'omologazione entro fine anno. Osservando la funzionalità di un apparecchio ETCS si nota che non è poi una cosa così astrusa, lo stesso Level 2 rappresenta semplicemente il livello successivo. Finora i test si sono conclusi positivamente. Funziona tutto bene anche con il partner italiano insieme al quale abbiamo sviluppato il sistema. In precedenza dovevamo acquistare il sistema ETCS dai nostri concorrenti. Ma volevamo essere indipendenti, perciò abbiamo iniziato a svilupparne uno nostro.

Leutwyler: Ciò implica anche un vantaggio di prezzo per il cliente? O la questione primaria è un'altra?

Ahlburg: Farà parte del pacchetto completo. Per alcuni sistemi che avevamo in passato, il controllo della marcia del treno rappresentava l'8% dell'intero prezzo del veicolo. Inoltre vi sono stati continui ritardi nella fornitura. Siamo davvero stufi di sentire che il treno Stadler non è puntuale solo perché qualcuno non ha sotto controllo il suo display o perché le curve di frenatura non sono state definite come si deve. È intollerabile! Volevamo raggiungere una certa stabilità anche per poter influire sulle varie questioni con le nostre forze.

Leutwyler: Sofferamoci ancora un attimo sui punti negativi. Abbiamo letto sui giornali che nel sottoscocca di alcuni treni sono stati inaspettatamente riscontrati segni di corrosione. O che a quanto pare ci sono dei problemi con Flirt Lex. La cosa mi sorprende perché il Flirt è pur sempre un veicolo che ha dato prova di affidabilità.

Ahlburg: Flirt Lex ha avuto alcuni guasti. Tuttavia, al momento siamo tornati a un buon livello. Si era registrato un problema nell'interoperabilità tra il sistema francese ATS (automatic train stop system) e il sistema di controllo della marcia del treno di Alstom: i due sistemi non riuscivano a comunicare bene e di conseguenza si è verificato un numero sproporzionato di guasti. Abbiamo inviato appositamente una squadra di supporto. Ora però siamo fiduciosi di riuscire a ripristinare una circolazione regolare dei veicoli, soprattutto in vista dell'entrata in servizio della tratta CEVA a dicembre.



Leutwyler: Tornando al tema corrosione: il problema è stato un po' gonfiato?

Ahlburg: Sì, è così. Si è discusso sul fatto che le FFS hanno affermato che è stata riscontrata corrosione, inaccettabile per delle casse esenti da manutenzione. Il punto era: revisione o garanzia? Noi concediamo una garanzia sul materiale rotabile ma, per evitare la corrosione, sono comunque necessari determinati interventi di manutenzione nel quadro della revisione. Un'ultima precisazione: la corrosione non ha mai compromesso la sicurezza dei treni, come ha confermato anche l'UFT in una relazione.

Leutwyler: Guadiamo un po' al futuro. Abbiamo già parlato dei treni senza conducente. Cosa possiamo aspettarci noi macchinisti? Quali sistemi di assistenza sono previsti?

Ahlburg: Si parla molto di precisione di fermata. O della preparazione automatica dei treni. Quanto tempo serve per la preparazione? O può succedere davvero che io arrivi alla banchina e il treno è già bell'e pronto? Attività automatizzata di rimessaggio: esiste la possibilità che il veicolo parta automaticamente dalla banchina e vada autonomamente in rimessa? A tal fine sono necessarie determinate funzionalità. Questo per quanto concerne la marcia rallentata. L'efficienza energetica è un'altra questione di interesse; così come lo è la possibilità di far comunicare i veicoli tra loro in modo che se un treno frena, quello che gli sta in coda riceva un segnale.

Leutwyler: I cambiamenti relativi alla normale velocità di marcia non sono dunque in primo piano?

Ahlburg: No. Da un'analisi è emerso che i macchinisti impiegano come minimo dal 20 al 25% del tempo per le operazioni preliminari e successive alla circolazione.



In questo ambito vi è dunque un notevole margine di miglioramento. Ma è questo il bello della vita, del resto.

Leutwyler: A che punto è la tecnologia Moving Block? E l'ETCS Level 3? Si tratta di un tema già attuale a livello di materiale rotabile? Oppure è ancora allo stadio di discussione in termini di infrastrutture?

Ahlburg: Al momento non è ancora all'ordine del giorno. Ora dobbiamo iniziare a indirizzarci lentamente verso i sistemi di assistenza alla guida. E poi osserveremo quali sono le reali tempistiche del roll-out dell'ETCS e il grado di stabilità. Si dovrebbe inoltre riflettere su come gestire la stazione centrale di Zurigo con l'ETCS.

Leutwyler: Torniamo all'azienda Stadler. Ha detto che ogni progetto viene realiz-

zato localmente. Qual è ad esempio la quota del valore aggiunto svizzero per Giruno?

Ahlburg: Per Giruno, il valore aggiunto è generato per oltre il 95% in Svizzera. I carrelli sono prodotti a Winterthur, le casse dei veicoli a Bussnang, dove realizziamo anche le finiture interne. Anche la falegnameria per la carrozza si trova qui. I sedili vengono da Altenrhein. La quota di produzione propria ammonta al 35-40% mentre gli acquisti da terzi sono pari al 60%. Di questo 60% quasi due terzi sono di provenienza svizzera, in molti casi persino dai dintorni.

Leutwyler: Questo fattore influisce sul rispetto delle scadenze? È un ingrediente della formula del successo?

Ahlburg: Penso di sì. Poter parlare con un fornitore qui nei dintorni, ad esempio di

una modifica, è tutta un'altra cosa rispetto a dover mettersi in contatto ad esempio con un fornitore cinese. La vicinanza facilita molto la collaborazione. A tal proposito la flessibilità dei subfornitori svizzeri è di grande vantaggio per noi ed è per questo che ne abbiamo così tanti. Generalmente riescono anche a essere competitivi a livello di prezzi. Ma ciò che conta per noi sono anche la flessibilità e l'affidabilità.

Leutwyler: Negli ultimi anni Stadler è cresciuta moltissimo. Talvolta si ha l'impressione che l'azienda stia crescendo a dismisura in modo incontrollato. Ho fatto alcune ricerche su internet e, secondo alcune valutazioni, il work-life balance è sbilanciato. Da quanto ho letto, i collaboratori si sentono sotto pressione, lo stile dirigenziale è di stampo militare, gli stipendi a detta di molti sono piuttosto bassi. Qualcuno ha scritto: «Si vede la qualità che diminuisce di mese in mese.» Se un'azienda cresce così rapidamente, non c'è il pericolo che i collaboratori non rimangano al passo e si sentano insoddisfatti?

Ahlburg: Non esiste alternativa a un dato livello minimo di crescita. Un'azienda che decide di non voler più espandersi è come una pianta che sceglie di non crescere più e rimanere un bonsai. La difficoltà nella nostra attività sta nel fatto che è sempre legata alle commesse e ai progetti. Ottengo la commessa o no? BLS mi ordina 52 treni? In tal caso bisogna rimbocarsi subito le maniche. Non si può fare diversamente, perché le tempistiche sono piuttosto strette.

Le nostre persone chiave sanno molto bene quali caratteristiche deve avere, o non deve avere, un veicolo Stadler. Magari può essere necessario un ciclo in più per riesaminare qualche dettaglio. Tuttavia, non mi è noto nessun caso in cui abbiamo trascurato caratteristiche qualitative. Non è conciliabile con la nostra filosofia né con l'orgoglio di costruire treni che hanno l'ambizione di durare almeno 30 anni. Naturalmente alcuni dettagli come gli schermi delle informazioni per i passeggeri saranno completamente diversi tra vent'anni. Ma la struttura di base deve essere pensata per una durata di vita del genere e ciò implica necessariamente qualità. È indubbio che vi sia una pressione sul personale. Ci misuriamo con produttori provenienti da paesi in cui i costi di produzione sono nettamente inferiori.

Leutwyler: La pressione sui prezzi è dunque molto elevata?

Ahlburg: Sì, certo, la pressione è molto forte. Ma riteniamo senz'altro di essere competitivi con i nostri veicoli in paesi come Germania, Polonia ecc. e lì dobbiamo



Foto: Georg Trüb

mo confrontarci anche con alcuni fornitori che praticano prezzi bassi. Non possiamo fissare un prezzo altissimo dicendo che offriamo una qualità nettamente superiore: in un bando in cui il prezzo di acquisto rappresenta un fattore ponderato al 70% ciò diventa difficile. E se abbiamo uno stabilimento in Polonia, è logico anche che puntiamo a ottenere appalti per il bene dei nostri collaboratori in quel paese. La pressione c'è, questo è un dato di fatto, ma non va assolutamente a discapito della qualità. Non è da noi.

Leutwyler: E a discapito dei collaboratori?

Ahlburg: Questo può accadere in singoli casi, ad esempio nella fase di messa in servizio, quando i primi sei veicoli sono sottoposti ai test di omologazione prima di entrare in regolare esercizio. Poi vengono eseguite determinate modifiche ai veicoli e in seguito forse ulteriori cambiamenti. Se qualcuno si lamenta, posso capirlo. C'è un detto che recita più o meno: «Dove si lavora, non manca mai da fare.» In certi momenti, un determinato gruppo sa esattamente cosa deve fare e ha moltissimo lavoro, è vero.

Leutwyler: Non si può evitare?

Ahlburg: Magari! Il problema anche nel nostro settore è la carenza di personale qualificato. Voi avete lo stesso problema! Chi al giorno d'oggi vuole ancora diventare macchinista? Per fortuna ce ne sono ancora alcuni, ma sono rimasti in pochi. Oggigiorno in quanti vogliono ancora sporcarsi le mani e affermare con orgoglio di essere polimeccanici? Sempre meno. Chi vuole ancora diventare verniciatore industriale? Il numero delle persone che possiedono capacità manuali è diminuito. Purtroppo anche da noi. A questo riguardo osservo spesso con rammarico che

vorremmo ripartire i compiti distribuendo l'onere più equamente, ma per farlo servono più persone. Se adesso tutti fanno gli influencer su Instagram, chi costruisce i treni? L'età media dei dipendenti qui alla sede di Bussnang ad esempio è di 38 anni, quindi relativamente bassa. Di norma riusciamo a coprire i nostri posti di formazione. Ma è diventato difficile trovare personale con sufficiente esperienza.

Leutwyler: Mi sembra una perfetta conclusione del discorso. Per finire, una domanda di carattere personale. Ha mai avuto un modellino ferroviario?

Ahlburg: Sì, ce l'ho tuttora! È una vecchia ferrovia Märklin. Ho un figlio di otto anni. Lui gioca e io mi occupo dei cavi.

Leutwyler: Ho letto che vorrebbe ottenere la cittadinanza svizzera. Ha paura delle domande difficili?

Ahlburg: Paura non è la parola giusta. Un certo rispetto, sicuramente.

Leutwyler: I media ne parlano in continuazione. Talvolta, come svizzeri, viene da mettersi le mani nei capelli... In ogni caso incrocio le dita per lei! Da quanto ho sentito, quindi, per lei la sede svizzera di Stadler non è assolutamente a rischio. Non c'è da aver paura al proposito.

Ahlburg: Assolutamente no. Anche dopo la quotazione in borsa* non cambia nulla. Stadler rimane in Svizzera, questo rimane un punto fermo anche sotto la mia direzione.

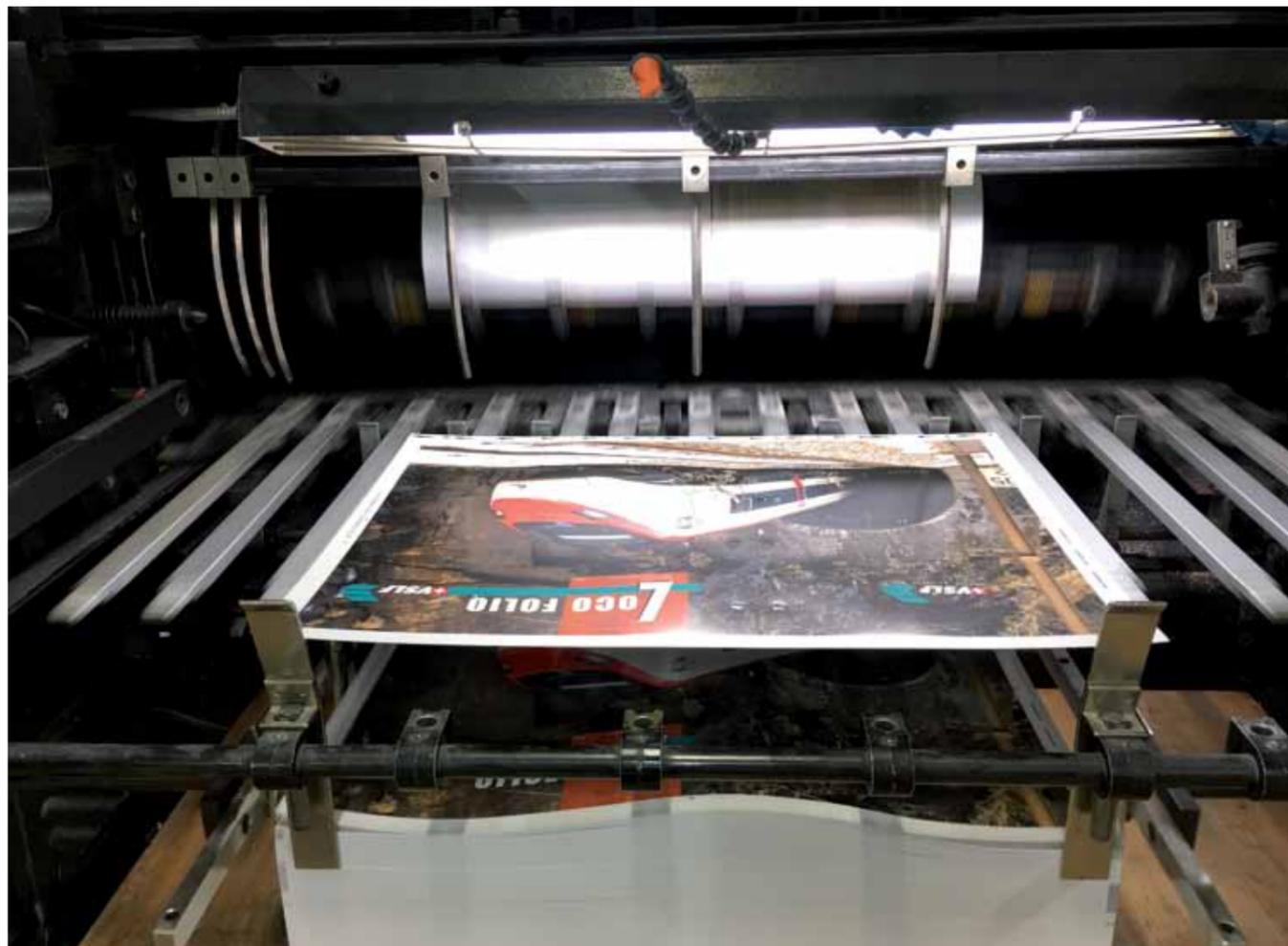
Leutwyler: Grazie mille per il colloquio interessante e personale!

* Il 12 aprile 2019 Stadler è stata quotata con successo in borsa.



Stampa del LocoFolio

Il LocoFolio viene stampato su carta, e così sarà anche in futuro. Qui di seguito alcune informazioni sul processo di stampa. *Markus Leutwyler*



In controtendenza rispetto ad una sempre più frequente digitalizzazione e messa in rete delle informazioni, noi del VSLF tutti gli anni continuiamo a pubblicare due numeri del LocoFolio in formato cartaceo. Riteniamo infatti che ci siano già abbastanza informazioni da dover consultare su piccoli e grandi schermi. Un prodotto su carta stampata si legge molto più facilmente e consente una riflessione approfondita.

È sempre molto interessante poter dare un'occhiata da vicino per capirne di più. Ed è così che Patrick Wälty, il nostro contatto per tutto ciò che riguarda il materiale stampato, mi ha permesso di assistere dal vivo alla stampa dell'ultimo numero del LocoFolio presso la tipografia Büelholz. Grazie ad un sistema di stampa in quadricromia completamente automatico, è uno dei centri più moderni della Svizzera. L'intero processo di stampa viene costantemente monitorato e ottimizzato elettronicamente. Questo concerne sia l'abbinamento dei singoli colori che i quantitativi necessari di inchiostro. I colori vengono applicati sui singoli fogli di stampa in più fasi, in modo da ridurre al minimo la quantità di inchiostro inutilizzato.

Il processo di stampa in sé è estremamente veloce. La versione in italiano, con oltre un centinaio di esemplari, era stampata nel giro di qualche decina di secondi, mentre quella in tedesco, con i suoi oltre 2000 esemplari, ha richiesto meno di dieci minuti.

I fascicoli vengono tagliati, piegati e incollati presso la legatoria Scherrer di Urdorf. Anche questi processi sono talmente veloci da risultare praticamente impercettibili all'occhio umano. Improvvisamente delle belle immagini compaiono sui lunghi nastri trasportatori, dove un fascicolo dopo l'altro passa da una macchina all'altra. Qui si preparano anche i fascicoli per la spedizione.

Parlando brevemente con i responsabili e con il personale, è subito emerso che il settore della stampa è sottoposto a forti pressioni da parte della concorrenza. La commerciabilità sul mercato è assolutamente indispensabile e viene garantita grazie ad un elevato livello tecnologico e a dei processi molto efficaci. A ciò si aggiungono altri elementi, quali l'affidabilità, dei cicli di produzione brevi e una qualità elevata, tutti aspetti che permettono di far sì che i servizi forniti siano concorrenziali.

Grazie a Patrick Wälty e alle due ditte per questa interessante panoramica su un settore totalmente diverso! ➤



Filmato della lavorazione:

<https://youtu.be/399JpXNbqvK>



Internet gratis sui treni

Registrazione della conversazione del 25.03.2019. Markus Leutwyler

In un comunicato interno si è reso noto che i passeggeri di alcuni treni internazionali presto potranno avere accesso gratuito ad Internet. Il progetto si chiama "FreeSurf FFS". Siccome non avevo capito il principio di funzionamento, avevo lasciato un messaggio per saperne di più. In risposta alla mia domanda, Barbara Schoch mi ha invitato a Berna per conoscere da vicino il funzionamento di questa nuova tecnologia.

Il team che ha sviluppato questo metodo opera in svariati settori presso diverse sedi di Berna. Nella sala riunioni, con vista diretta sui binari in direzione di Zurigo, oltre a Barbara Schoch, a capo del progetto "FreeSurf FFS" da inizio febbraio 2019 (Sviluppo del materiale rotabile per il traffico passeggeri), a rispondere ai miei interrogativi c'erano anche Mark Brandl (Gestione dell'innovazione per il traffico passeggeri) e Toni Begic (capoprogetto WLAN nel traffico passeggeri internazionale).

Markus: La situazione di partenza è chiara. I passeggeri hanno bisogno di utilizzare Internet anche quando sono sul treno. E, chiaramente, gratis. Adesso avete trovato un approccio innovativo per far sì che questo sia possibile. Come funziona? E perché non WLAN?

Barbara: FreeSurf FFS consente una connessione a Internet più veloce e fluida, con una larghezza di banda maggiore rispetto a quanto potremmo fare sul treno con WLAN. La nuova soluzione si basa su una buona copertura della rete mobile lungo le tratte ferroviarie. La nostra tecnologia è inoltre neutrale sotto il profilo tecnologico ed è quindi adatta anche per le future generazioni di telefonia mobile, come il 5G. A ciò si aggiunge il fatto che FreeSurf FFS è decisamente meno costoso, sia a livello di installazione che di costi operativi. Questo è possibile grazie alla tecnologia beacon. Abbiamo deciso di effettuare dei test sulle linee IC 5 (San Gallo-Losanna e Zurigo-Ginevra) e IC 51 (Basilea-Bienne). Su queste linee circolano esclusivamente gli ICN e nessun altro veicolo. In ogni carrozza dell'ICN vengono installati da tre a quattro beacon.

Mark: Il termine "beacon" (in italiano "radiofaro") deriva dal mondo del traffico marittimo ed è una specie di faro o di boa di orientamento. Riferito alla comunicazione elettronica, un beacon è un trasmettitore che invia un segnale di identificazione.



Nel nostro caso, tramite il Bluetooth Low Energy Standard. Prima programmiamo i beacon e dopo sappiamo esattamente quale apparecchio trasmette a quale carrozza. Nel caso dell'app FreeSurf FFS, i beacon hanno la funzione di accertare se c'è qualcuno a bordo del treno. Sulla base delle identificazioni, sarebbe però possibile trasmettere delle informazioni anche per specifiche carrozze. Per esempio, se si tratta della prima o della seconda classe.

Markus: Continuo a chiedermi come riuscite a offrire l'accesso ad Internet gratuitamente. Se ho ben capito, per far questo ci vuole un'app.

Barbara: Esatto, i beacon funzionano solo se associati ad un'applicazione. Non appena l'app rileva il segnale di un beacon, il contatore comincia a girare. Per via elettronica, si comunica ai provider SALT e Sunrise che i costi di connessione vanno immediatamente addebitati alle FFS. Swisscom non partecipa ai test, ma continuiamo a trattare con loro. Come detto precedentemente, la soluzione è semplice e orientata al futuro.

Non sappiamo fino a quando il WLAN esisterà nella sua forma attuale e quando diventerà obsoleto. Con questa nostra so-

luzione, i clienti attivano il collegamento dati con il proprio cellulare e così possono disporre sempre della massima prestazione possibile. Tra l'altro, i vetri vengono trattati con il laser per consentire una ricezione ancora migliore.

Toni: Gli investimenti necessari per il WLAN sono molto importanti. Non solo per ogni singolo treno, in quanto si tratta di creare anche tutta l'infrastruttura per l'impianto fisso dei binari che stabilisce la connessione e gestisce il traffico dati. Questo aumenta la sensibilità ai guasti.

Markus: Con questa tecnologia non c'è nemmeno bisogno di condividere la connessione dati su molti passeggeri, ciò che invece avviene per il WLAN.

Barbara: Sì, è così. Inoltre si assicura sempre la connessione alla migliore rete possibile (3G, 4G, in futuro anche 5G). Come detto prima, se in Svizzera questo è fattibile è dovuto al fatto che vanta un'ottima copertura della rete mobile, pari a più del 97%. Entro il 2022, anche tutte le gallerie della Svizzera avranno la connessione rapida ad Internet. Siamo pertanto in grado di offrire una connessione a Internet molto più veloce e fluida rispetto alla tecnologia WLAN.

La cosa importante è che l'app funzioni sui più diversi cellulari.

Markus: Quali sistemi operativi vengono supportati?

Mark: Android e iOS. Una cosa bella è anche che tutto il team attivo nello sviluppo IT è interno. Elaborazione, sviluppo e gestione.

Markus: Spesso noi svizzeri abbiamo delle tariffe forfettarie, ce ne sarà ancora bisogno?

Mark: A beneficiarne maggiormente sono gli utenti con una carta prepagata, che altrimenti devono pagare per la connessione o hanno un volume di dati limitato. Sono infatti spesso quei clienti che in Internet lamentano il fatto che il WLAN non sia gratuito.

Markus: E per quanto riguarda i turisti?

Barbara: Attualmente stiamo facendo delle ricerche di mercato nei paesi da cui provengono gran parte dei turisti. Vogliamo capire quali sono le esigenze di questi clienti. In base a questo sondaggio e a delle ulteriori analisi, in un secondo tempo si tratterà di stabilire se bisogna trovare una soluzione anche per loro. Noi svizzeri siamo spesso in viaggio e quando siamo all'estero cerchiamo sempre dei punti WLAN. Molti turisti dell'UE hanno invece delle tariffe forfettarie a livello europeo. I turisti provenienti dai paesi asiatici spesso ricevono dalle guide turistiche delle carte SIM svizzere. Si tratta di un mercato in continua evoluzione e le tariffe roaming non vengono più applicate.

Markus: Trovo che ci sia comunque qualche svantaggio. Il WLAN viene visualizzato sul mio cellulare, mentre la vostra soluzione no. Il cliente come fa a sapere che può navigare gratis? Cosa succede per gli apparecchi senza carta SIM?

Barbara: Questo è vero, senza la carta SIM non funziona. FreeSurf FFS viene reclamizzato ovunque: Sul treno si possono trovare i RailPoster e sulle porte sono applicati degli adesivi con l'icona dell'applicazione. Vengono appesi anche degli opuscoli per i viaggiatori.

Markus: Cosa succede se i clienti guardano dei film in streaming o li scaricano per ore e ore? Riuscite a gestire questo volume di dati?

Barbara: Sotto questo punto di vista, il test tecnologico chiarirà tutti questi aspetti. No, per quanto riguarda il volume dei dati

non vi sono limitazioni. Con SALT e Sunrise abbiamo ovviamente definito anche delle tariffe forfettarie.

Toni: Come in ogni segmento di clienti, ci sono degli utenti che abitualmente scaricano centinaia di megabyte.

Posso mostrarle come funziona. Il modo di procedere è esattamente come per gli altri sistemi. Ci si registra, si riceve un SMS e si viene collegati.

Markus: Come posso essere sicuro che improvvisamente non esco dal sistema e sono di nuovo io a pagare?

Mark: Non appena si naviga gratuitamente, si riceve un messaggio via SMS e lo stesso vale anche per quando si esce dall'area gratuita. Prima si viene avvisati e quando si chiude la sessione, si riceve un SMS. All'interno del veicolo vi è una sovrapposizione delle aree di trasmissione dei beacon e c'è anche un ritardo. Questo consente di bypassare delle piccole interruzioni.

Markus: E per quanto riguarda la protezione dei dati? In fin dei conti, sapete sempre esattamente in quale carrozza uno si trova.



Barbara: La protezione dei dati è sempre garantita e non vengono creati dei profili di movimento.

Toni: Naturalmente abbiamo dovuto applicare anche il regolamento generale sulla protezione dei dati dell'UE, le cui prescrizioni sono piuttosto severe.

Markus: Se ho ben capito, voi non avete accesso ai dati trasmessi, in quanto vengono scambiati direttamente con il provider. Questo, contrariamente ad un

sistema WLAN in cui il ripetitore "vede" tutti i dati. La vostra soluzione è quindi più sicura?

Mark: Sì, è così. Le FFS non sanno assolutamente quali siti vengono consultati.

Markus: Si ha bisogno di una carica maggiore?

Mark: Il consumo della batteria è paragonabile a quello di una cuffia senza fili.

Toni: Per contro, il modulo WLAN non deve lavorare.

Barbara: Complessivamente, i nostri treni sono dotati di ben 140.000 prese elettriche. Nella maggior parte dei casi, è quindi possibile caricare il cellulare.

Mark: Stiamo già lavorando ad una nuova applicazione che utilizza i beacon. Si chiama "FFS inclusive". Le informazioni vengono trasmesse tramite notifica push non appena si sale su una carrozza. Si tratta di un ausilio per gli ipovedenti. Grazie alla migliorata localizzazione, è possibile comunicare loro via audio sullo Smartphone su quale treno stanno salendo e dov'è diretto. Per esempio: Di che treno si tratta? Dov'è diretto? Quando parte? In seguito questo potrà essere esteso anche alle informazioni relative ai ritardi e alle coincidenze.

formazioni relative ai ritardi e alle coincidenze.

Possiamo immaginare anche un impiego all'interno delle FFS come, per esempio, annunciando automaticamente al personale del treno il rispettivo treno.

Markus: Ci sono anche delle reazioni negative? La gente ha paura della tecnologia beacon?

Mark: In questo contesto abbiamo ricevuto una richiesta di informazioni da parte dell'Ufficio federale dei trasporti. Dal momento che la potenza di trasmissione è molto bassa (più o meno come

un telefono con il Bluetooth attivato) non si devono temere degli effetti negativi. Già da tempo utilizziamo la tecnologia beacon, tra l'altro anche presso la stazione centrale di Zurigo nell'ambito dell'app "La mia stazione", che aiuta i passeggeri ad orientarsi. Barbara: In generale, le FFS sono molto interessate ad utilizzare i beacon per generare nuovi valori aggiunti per i nostri clienti.

Markus: Tante grazie per l'interessante conversazione e per la presentazione!

Gli archivi della città di Olten

Negli archivi della città di Olten sono tuttora conservati i verbali della sezione di Olten del VSLF dalla sua fondazione, avvenuta nel 1876, fino agli anni intorno al 1930. *Hubert Giger, Presidente VSLF*

Domenica 20 febbraio 1876, a Herzogenbuchsee si erano ritrovati 21 delegati dei macchinisti svizzeri provenienti da tutte le regioni del paese per fondare il primo sindacato dei ferrovieri, il "Sindacato svizzero dei macchinisti VSLF".

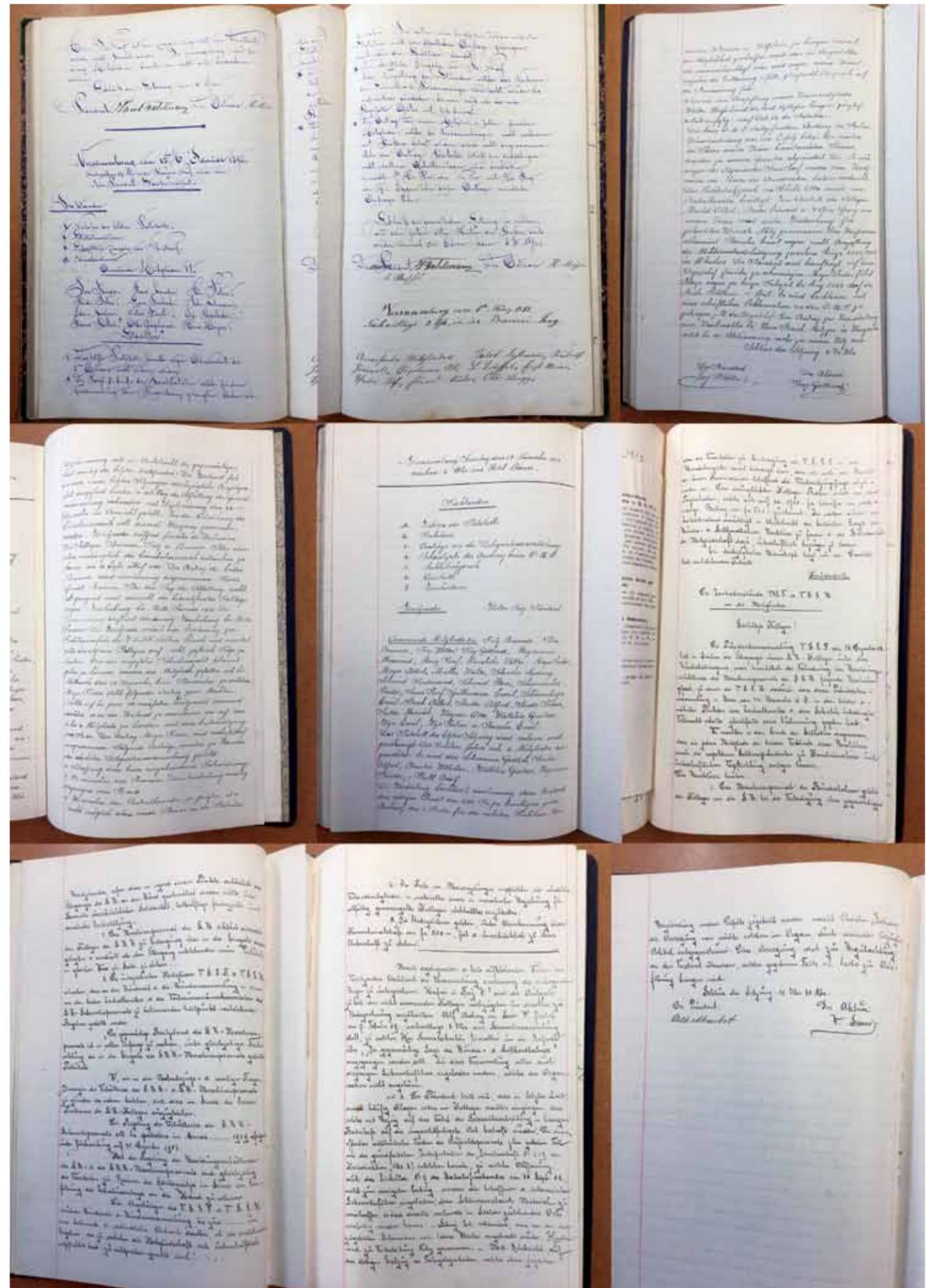
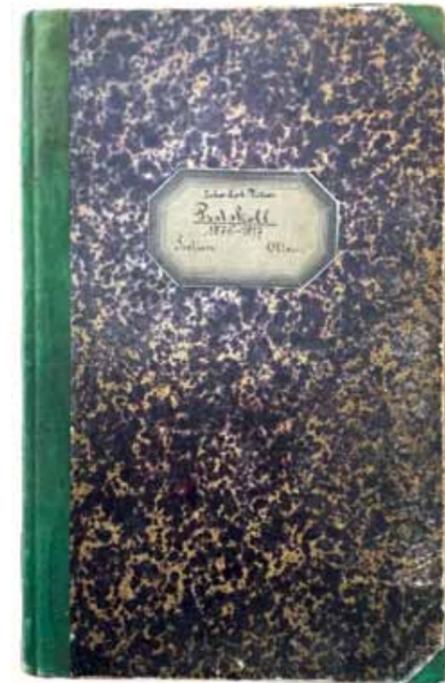
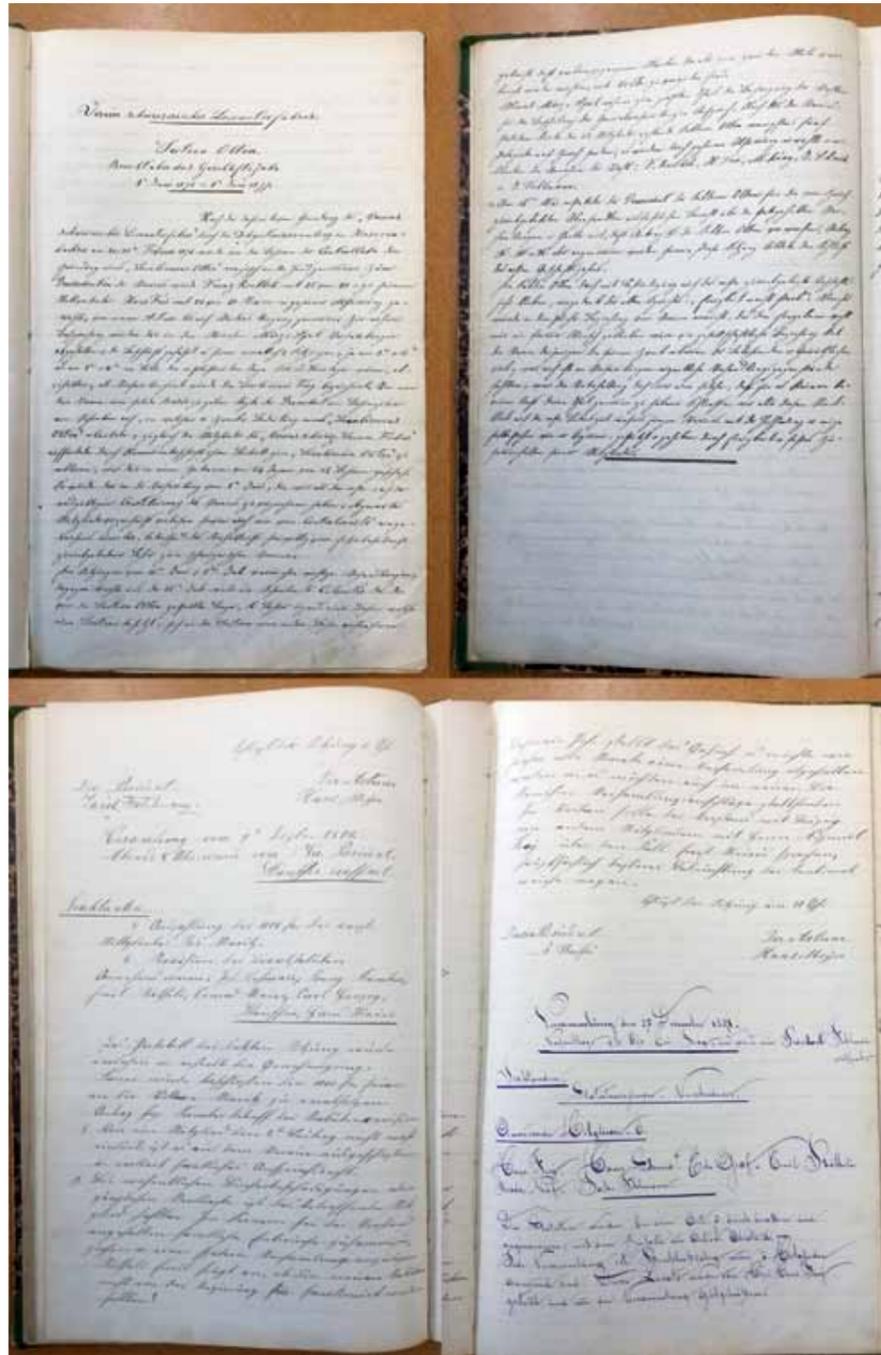
Qualche impressione su questi verbali che sono stati scritti con grande cura. (I passaggi si riferiscono a pagina 08).

La pianificazione dei turni sembra essere un tema di grande attualità sin dagli albori della nostra professione. In un verbale possiamo infatti leggere:

"L'udienza tenutasi con l'O.M.J in merito alla distribuzione dei turni di servizio, ha avuto grande successo. La maggior parte dei turni contestati da parte della nostra associazione sono stati modificati a nostro favore. Gli sforzi compiuti dal delegato Senn Josef sono stati ampiamente riconosciuti dal presidente, anche a nome di tutte le persone intervenute."

Anche la contrattazione per un calcolo corretto delle indennità sembra non essere niente di nuovo e nemmeno il fatto che è il presidente stesso a doversi occupare di simili questioni: *"Sotto «diversi», Kamber Emil lamenta il mancato pagamento dell'indennità per il turno di notte tra i treni 2426/2403 a H'buchsee. Il presidente è incaricato di informarsi presso il capodeposito."*

(Pagina 09) Motivo di festeggiamenti è stata la consegna dei diplomi ai nuovi macchinisti: *"I colleghi Brunner Fritz e Brunner Peter chiedono espressamente che, come da tradizione, venga fatta intervenire la Musica dei ferrovieri. La richiesta dei due colleghi Brunner è stata approvata all'unanimità."*



Benny's Bahncenter!

Acquistate i vostri treni al Super Benny's Bahncenter! Markus Leutwyler



A conclusione della parte ufficiale dell'assemblea generale del VSLF, Markus Leutwyler ha mostrato un breve video con una simpatica parodia dell'attuale situazione operativa. Con lo stile di un venditore d'auto del "Super Benny's Bahncenter" (abbreviato "S.B.B."), ha decantato i pregi del nuovo treno Twindexx: carrello più basso con ottica trasparente, sottocassa inossidabile, recupera più energia di quanto ne consumi e inoltre è dotato di un fantastico sistema di intrattenimento di bordo. Le forti vibrazioni del treno sono una caratteristica voluta, denominata "modalità spor-



tiva". Ma ha segnalato anche altri problemi. Il treno di spegnimento e salvataggio (LRZ) di punto in bianco viene trasformato in una Love Mobile. E se ci facessimo anche una partitella di WC-bingo o una lotteria sulle fermate? Si sale sul treno e poi si spera che si fermi per davvero alla propria fermata. Per finire, Super Benny invita i suoi clienti per un "buon cafferino". Questa è un'allusione al Kenny's Autocenter che offre delle pregiate autovetture nella regione del Limmattal e di Zurigo. Il video è stato messo in rete su YouTube.

Tutte le persone presenti in sala si sono fatte una bella risata, ma anche la direzione delle FFS ha dato l'impressione di divertirsi. Andreas Meyer ha perfino chiesto se il suo abbonamento generale è valido anche come biglietto della lotteria, mentre il Kenny's Autocenter ha inviato i suoi saluti tramite Facebook. La cosa è stata riportata anche dai media che ne hanno parlato in maniera positiva. Complessivamente, è stato quindi un grande successo. Anche se... visto che la satira sembra piacere a tutti, forse allora dovrebbe essere un pelino più pungente.

Andreas Meyer@AndreasMeyer
22 marzo

Risposta a @MacchinistaMarkus

Caro Markus, ho un abbonamento generale FVP. Ho anch'io la possibilità di partecipare alla lotteria?

Hai fatto proprio un ottimo lavoro. Ho riso davvero tanto.

(Attenzione, perché quando entreranno in servizio i FV-Dosto il valore del tuo mercato dei veicoli usati calerà drasticamente.)

Macchinista Markus@MacchinistaMarkus
22 marzo

Caro Andreas,
Grazie per il complimento!
Per te abbiamo riservato un biglietto della lotteria permanente! Da ritirare insieme ad un buon cafferino...

Se il mio mercato dei veicoli usati non dovesse più funzionare, mi rimane pur sempre il mio lavoro di macchinista, oppure cerco lavoro da Kenny's.
Un caro saluto, Markus

Formazione 2019/20

Programma di formazione continue 2020.
Christian Schneider, responsabile formazione



Seminario : 32/2019
prescrizioni sulla circolazione (PCT)
Iscrizione: al più tardi il 11 agosto 2019
www.vslf.com/Formazione

31/2020 PCT
Gianluca Romanini
dal 13 al 14 febbraio
Hotel Unione, Bellinzona

32/2020 PCT
Gianluca Romanini
dal 16 al 18 settembre
Albergo Robiei, San Carlo

Conformemente al CCL, all. 6, art. 6, FFS/FFS Cargo concedono dei permessi di studio per consentire di partecipare ai seminari del VSLF.

I partecipanti appartenenti ad altre imprese ferroviarie dovranno informarsi, o eventualmente presentare domanda di congedo di studio, presso il rispettivo datore di lavoro.



SEZIONE OSTSCHWEIZ



Raclette sul treno 2018

Alla fine del 2017, il cosiddetto "Trämli" ha fatto la sua ultima corsa come trasporto personale dal binario 10 della stazione centrale di Zurigo a Herdern. Dal nuovo orario entrato in vigore nel dicembre 2017, il Trämli è stato infatti sostituito da un minibus. Per salutare per l'ultima volta il nostro amato Trämli, un paio di colleghi della SBB Historic Team Winterthur hanno spontaneamente deciso di organizzare una piccola festa con tanto di raclette a bordo del treno.

Visto che l'anno precedente aveva riscosso un così grande successo, l'evento è stato ripetuto anche il 7 dicembre 2018. Sul binario 18, il vagone ristorante della De 4/4 1679 alla sera era rimasto aperto per accogliere le tante bocche affamate presenti. Martin Hausamman, che aveva avuto l'idea, aveva preparato la raclette nella cucina caldissima e piena di vapore insieme a René Sigg. "È fantastico, qui tutti si danno una mano, indipendentemente dal sindacato o dalla ferrovia", avevano detto i due. Tutti e tre i sindacati, come pure il sindacato del personale del treno, avevano offerto un sostegno finanziario. Si poteva percepire che c'è ancora un forte senso di appartenenza. La grande famiglia dei ferrovieri esiste ancora.

Al termine della serata, ben 25 kg di patate e 24 kg di formaggio avevano trovato posto



IN MEMORIAM

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

Armin Sonderegger

Sektion Ostschweiz

*1920
† 1. 5. 2019

Kurt Graf

Sektion Ostschweiz

*1927
† 11. 4. 2019

Alexandre Grangier

Sektion Romandie

*1968
† 28. 1. 2019

Martin Hippenmeyer

Sektion BLS

*1958
† 9. 1. 2019

Peter Dellsperter

Sektion Basel

*1928
† 30. 4. 2019

Jakob Ehram

Sektion Ostschweiz

*1921
† 8. 4. 2019

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