

- 4 Editoriale
- 7 La voce del presidente
- 8 Incontro «Segnalazione»
- 9 WEP+
- 10 Analisi del sondaggio sui salari
- 11 Penale di formazione in FFS
- 11 Penale di formazione in Tilo
- 12 Segnalazione sulle tratte
- 13 Previsti tagli al PL di FFS Cargo a Goldau e Briga
- 14 Cancellazione dei treni
- 15 Problemi di odometria nell'ETCS
- 16 ATO Siemens
- 17 Ferrovia. Battuta d'arresto per il digitale?
- 18 ATO SOB
- 19 ATO SOB Simulatore
- 20 Gli aspetti psicologici
- 22 Vauderens II
- 22 Risparmiare
- 23 Rotkreuz
- 24 Personale a prestito anche per i macchinisti
- 25 Porte aperte
- 26 Sentenze del TAF nei confronti della FFS SA
- 27 Covid19
- 28 FFS Interventi
- 30 CLP di picchetto
- 32 143
- 34 In memoriam
- 35 In memoriam Urs Schär

Foto:  
Turbina da neve a vapore Xrot e  
ABe 4/4 con treno 4629 da St. Moritz  
a Tirano sull'Ospizio Bernina.

Mintage: 150 / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

Loco Folio 20/2: 30.11.2020 | Chiusura di redazione Loco Folio 21/1: 1.4.2021

Redazione LocoFolio:

Markus Leutwyler locofolio@vslf.com

Layout & Produzione:

Stephan Gut artdirector@vslf.com

Traduzioni:

(I) Anita Rutz (F) Gianmarco Induni

Print:

Feldnerdruck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See



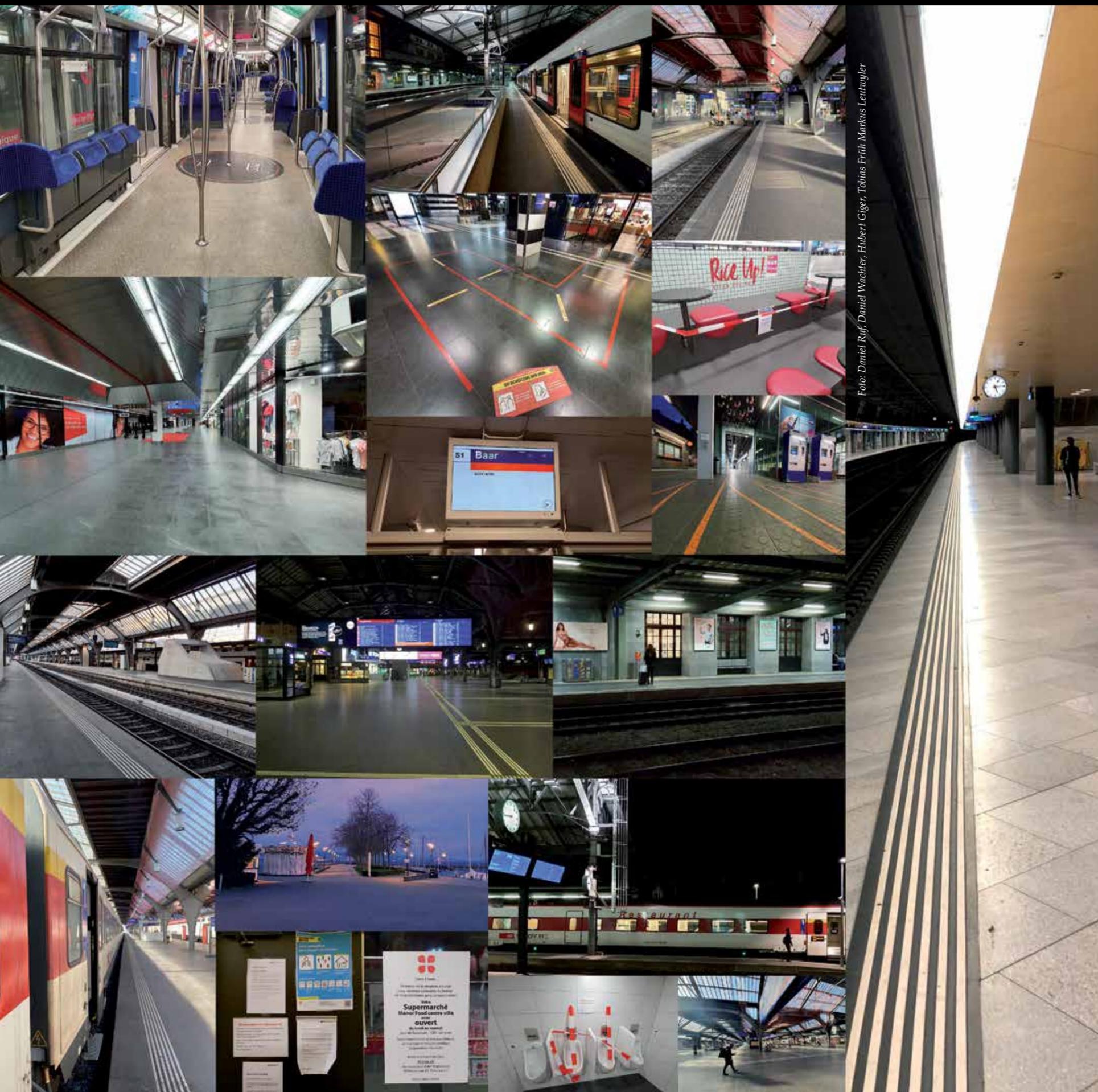


Foto: Daniel Ruf, Daniel Wächter, Hubert Giger, Tobias Fritli Markus Leutwyler

## Si può fare?

Sei un macchinista soltanto da poco o da quasi tutta la tua vita professionale. Guidi dei treni viaggiatori, dei treni merci o di infrastruttura attraverso il paese, oppure provvedi in modo professionale al loro smistamento nella fitta giungla dei binari di stazione. Il tuo datore di lavoro si chiama FFS, BLS, SOB, THURBO, FFS Cargo International, TILO, DB Cargo Schweiz GmbH, RegionAlps, MEX, Eisenbahndienstleister GmbH, RhB, Railcare... Alcuni aspetti del tuo lavoro ti piacciono, altri sicuramente meno. Lavori al mattino presto o tardi alla sera, dal lunedì al venerdì o nel fine settimana.

Indipendentemente da com'è strutturato il tuo lavoro, in comune c'è una cosa soltanto: Da un secondo all'altro ti può capitare di essere strappato alla tua routine e che niente sia più come prima. Un «evento» può succedere a chiunque, ovunque e in qualsiasi momento. Che ci piaccia o no, questo è un dato di fatto. Un evento può essere imputabile ad altri, ma anche a se stessi. In ogni caso, comporta sempre un notevole stress sia per il diretto interessato che per le persone coinvolte indirettamente: passeggeri, colleghi e colleghi, collaboratori delle organizzazioni di pronto intervento e familiari.

Un evento ci rende insicuri. Sta a indicare un malfunzionamento nel sistema. Preferiamo di gran lunga parlare quando tutto fila liscio. Ma si può poi parlare di un evento? Mi sono state di conforto le parole di Sabine Basler, responsabile dell'associazione svizzera "Tel. 143": «A mio avviso, un'informazione oggettiva e un lavoro di prevenzione deve essere possibile. Mettere le cose a tacere non ha mai aiutato nessuno.» In questo numero ci siamo occupati a fondo della questione degli «eventi». Che effetti hanno su di noi? Come vengono percepiti all'esterno? Abbiamo cercato di esaminare la questione sotto diverse prospettive.

Katrin Fischer è una psicologa del lavoro e insegna presso la Scuola universita-

ria di psicologia applicata della Svizzera nord-occidentale. Nell'interessante intervista che ci ha concesso, spiega come rafforzare le proprie risorse personali per potervi attingere quando si verifica un evento. «In generale, è importante rendersi conto che la vita non è fatta di solo lavoro. Le cose che fanno star bene sono molto importanti e rafforzano le proprie risorse.» Quali sono i compiti di un CLP di picchetto? Michel Meier e Martina Brunold ci spiegano quando viene richiesto il loro intervento e in cosa consiste la prima assistenza. «La prima assistenza richiede molto tatto e sensibilità. È qui che si gettano le basi per l'evoluzione futura della situazione e per capire se il senso di colpa e/o di impotenza possa eventualmente trasformarsi in un problema.»

La polizia dei trasporti si adopera per garantire la sicurezza sui treni, nelle stazioni delle FFS e presso diversi partner. Come la polizia dei trasporti intervenga in caso di eventi, come lavori e quali siano i limiti ce lo spiega in un rapporto dettagliato Samuel Suter, responsabile della sezione Aiuto alla conduzione strategica, che ci tiene a sottolineare: «Siamo la vostra polizia!».

Per molti questo non è un anno facile. La pandemia del coronavirus sta limitando la nostra visita in modo drastico. Mantenere i contatti è diventato più difficile. Nel VSLF, noi colleghi abbiamo un rapporto alla pari. Nel comitato ci sono delle persone che, come te, lavorano come macchinisti. Siamo qui per te anche in caso di eventi particolari. «Puoi contattare qualcuno del comitato o delle sezioni, ma anche il sottoscritto, in qualsiasi momento del giorno e della notte, anche alla vigilia di Natale o a San Silvestro. Uno di noi è sempre disponibile e raggiungibile», assicura Hubert Giger.

Vi auguro dei momenti sereni e una buona continuazione!

Cordiali saluti,

Markus Leutwyler,  
Redattore del LocoFolio



Lockdown 2020 :  
Rushhour a Basilea, Ginevra e Zurigo.

## La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente del VSLF

### *Care colleghe e care colleghi*

Stiamo vivendo un periodo decisamente insolito, ma anche molto particolare. Gli effetti della pandemia da Covid-19 si fanno sentire di nuovo ovunque e influenzano sempre più il nostro comportamento. Ancora non è possibile prevedere come le ferrovie, in quanto imprese, riusciranno a superare questa situazione. È chiaro che noi apparteniamo in grande maggioranza al settore pubblico che ci supporta parzialmente, ma non dappertutto e, soprattutto, non completamente.

Resta da vedere se e quando i passeggeri, le merci e i turisti potranno ritornare. La seconda ondata al momento richiede tutta la nostra attenzione e si prevede che le cifre dei prossimi anni saranno nettamente al ribasso. Sono molte le persone che ne sono toccate direttamente ed è molto probabile che presto ci verrà presentato un conto molto salato.

Questa situazione comporta delle misure di risparmio, ma viene chiesto un sacrificio anche da parte del personale. E quando si pretende qualcosa dal personale, la strada inevitabilmente passa da noi partner sociali che, per finire, siamo quelli che devono propinare le cattive notizie: non è un compito facile.

Al momento siamo in trattativa con tutte le imprese, dal momento che, a giusta ragione, il personale di locomotiva non vede un valido motivo per dover fare dei sacrifici. Noi siamo sempre in prima linea, sia in primavera che adesso, ogni qualvolta la situazione si fa difficile. Da decenni siamo solidali con tutti i nostri colleghi e ci battiamo anche per la protezione contro i licenziamenti. E tutti i nostri conteggi del tempo di lavoro in eccesso non sono nient'altro che dei prestiti senza interesse all'impresa. Dio solo sa quando e come potremo recuperare tutto questo tempo supplementare.

Sotto questo punto di vista, i primi segnali emersi dalle trattative salariali delle FFS sembrano essere piuttosto positivi per il personale di locomotiva. Degli errori del

passato sarebbero stati corretti, come per esempio Vision 2010, il sistema che consentiva che il personale di locomotiva, quale unica categoria di personale, venisse assegnato a una classe salariale inferiore, con la conseguenza di un avanzamento salariale più lento. A lungo termine, questo ha avuto degli effetti negativi sulla nostra professione, sia sul piano del reclutamento ma anche della competitività con le altre ferrovie.

Il cambio di CEO presso le maggiori compagnie ha determinato grandi cambiamenti. Presso la BLS, questo ha avuto luogo con un preavviso molto breve e ha comportato anche la sostituzione del presidente del consiglio di amministrazione. Presto potremo vedere quanta sostanza rimarrà sotto la vernice che, a quanto pare, si sta già sfaldando piuttosto rapidamente. Presso AutoPostale SA, comunque sono già state richieste delle pene detentive.

Alle FFS, il versamento del salario senza una fornitura di prestazioni non è punibile. Ma, di questi tempi, non è una mossa particolarmente astuta. Questo è il motivo per cui si sarebbe dovuto iniziare prima a trasformare nuovamente il gruppo in un'impresa funzionante. I segnali sono incoraggianti e sono già state prese delle decisioni che lasciano ben sperare. Per noi macchinisti, le cose si stanno muovendo verso un'estensione del raggio di attività e delle competenze, in modo che possiamo finalmente essere impiegati di nuovo in maniera produttiva, ciò che risponde a una rivendicazione di vecchia data del personale di locomotiva.

La prevista soppressione del deposito Cargo di Arth-Goldau è stata momentaneamente sospesa dal CEO Vincent Ducrot in persona, allo scopo di valutare un'eventuale collaborazione con FFS traffico viaggiatori. Se, in questo senso, nel processo potessimo integrare anche la BLS, la SOB e le affiliate delle FFS, gli effetti sarebbero ancora più marcati. Magari la pressione economica permetterà

di correggere queste incoerenze. Anche nell'interesse delle nuove generazioni.

Le promesse di un futuro aumento delle capacità grazie all'ETCS e ai treni a guida autonoma con l'ATO, sono rimaste invariate. Il macchinista, naturalmente, rimane in cabina di guida. Qualcuno deve pur assumersi la responsabilità della guida automatica del calcolatore, dato che gli manca la consapevolezza della responsabilità e i casi di segnaletica non lo disturbano affatto. A parte questo, il macchinista non ha niente da fare e deve lottare contro la monotonia. Le vere innovazioni sono ben altre. E' deludente dover constatare con quali affermazioni indifendibili vengano spacciate queste presunte conquiste. In questa edizione potrete trovare ulteriori informazioni sull'argomento.

Il fatto che trattiamo di continuo questo argomento e che ci impegniamo in tal senso non è un lusso, bensì l'attività centrale di un sindacato. Naturalmente, veniamo sospettati di difendere la nostra professione per motivi sentimentali o per salvaguardare i nostri posti del lavoro. Non è però così. Se i sistemi automatici fossero anche solo lontanamente in grado di funzionare come annunciato a suo tempo, noi non potremmo resistere contro la soppressione di eventuali posti di lavoro. Noi siamo però al servizio delle ferrovie e vorremmo evitare che alla fine i perdenti siano proprio loro, ritrovandosi poi a dover pagare un conto salato e senza poter più far circolare i treni. E, per giunta, senza più riuscire a trovare delle nuove leve.

Auguro a tutti tanta salute e di continuare ad avere fiducia in tempi migliori.

*Il vostro presidente*  
Hubert Giger

## Incontro «Segnalazione» con FFS-Infra-NAT e P-ZFR

Il consueto incontro «Segnalazione» con l'unità di Infrastruttura FFS Design della rete, impianti e tecnologia (NAT), come pure con i rappresentanti di P-ZFR, si è tenuto il 13 ottobre a Berna. Per il VSLF erano presenti Raoul Müller e Hubert Giger. *VSLF No. 652, 15 ottobre 2020, RM/HG*

### Curve di frenatura ETCS-L1-LS

Le FFS hanno presentato delle misure che prevedono che, in modalità ETCS-L1-LS, la curva di frenatura venga allineata alla curva ZUB in direzione dei segnali disposti su fermata e dei fermacarri. Questo, in particolar modo, concerne determinati punti nevalgici della rete e ha lo scopo di accelerare nuovamente il processo di fermata. Resta da vedere se il personale di locomotiva sarà disposto a fare simili corse di prova, a proprio rischio e mettendo a repentaglio la sicurezza dei nostri clienti. Se queste corse avranno successo, la sua attuazione è prevista a partire dalla primavera 2021.

### Tratti di rallentamento / Attivazione dell'avviso

In linea di massima, la segnalazione dei tratti di rallentamento è migliorata. Quello che però criticiamo ancora è il fatto che spesso i segnali sono girati in modo sbagliato e che i lampeggianti sono spenti. Al momento non si intravedono miglioramenti di rilievo sul piano della qualità. Quello che noi vogliamo sono delle soluzioni a lungo termine. Se la segnaletica non è sufficientemente chiara, si racco-

manda di ridurre nettamente la velocità. Safety first!

La mancata segnalazione dei segnali avanzati per i tratti di rallentamento è stata motivo di frequenti discussioni tra i macchinisti. Da noi interpellati, gli esperti esaminatori di FFS-V non hanno fornito delle risposte esaurienti né a noi né alla CoPe. In occasione dell'incontro «Segnalazione» ci è stato confermato che la direttiva del regolamento in materia di tecnica ferroviaria R-RTE-20410 dell'UTP non è nota al personale di locomotiva e, pertanto, che l'omissione dell'avviso in caso di «velocità in entrata» più bassa non è ammissibile. In futuro, tutti i segnali avanzati saranno nuovamente segnalati.

Se solo si evitasse di stravolgere di continuo le prescrizioni e i principi ormai consolidati per poi puntualmente dover correre di nuovo ai ripari, si sarebbe benissimo potuto evitare tutto questo trambusto ma anche l'insicurezza che si è venuta a creare tra il personale viaggiante. Per essere snella, funzionante e conveniente una ferrovia deve basarsi su chiari principi e norme in materia di sicurezza e stabilità.

### Isolamenti divergenti / Casi di superamento di segnali

Gli isolamenti nei pressi del segnale d'entrata della stazione di Lucerna, ma anche di altre località, non sono installati presso l'ubicazione dei segnali, per cui la differenza può variare fino a 10 metri. L'eventuale superamento degli isolamenti durante una corsa di manovra in direzione del segnale d'entrata genera automaticamente un caso di segnaletica, con tutte le conseguenze che ne derivano. L'onere della prova incombe al personale di locomotiva. Da parte di Infrastruttura ci è stato confermato che, fintanto che il relativo segnale non viene superato, non si tratta di un caso di segnaletica. Da parte degli esperti esaminatori non è giunta alcuna istruzione sul comportamento da adottare.

Ci è stato assicurato che gli attuali impianti che presentano importanti differenze tra l'isolamento e il segnale verranno modificati o dotati di tavole d'arresto per movimenti di manovra. Ci è inoltre stato spiegato che, in linea di massima, FFS Infrastruttura calcola una tolleranza fino a cinque metri.

Ciascun macchinista potrà valutare autonomamente quali sono le conseguenze che ne possono derivare. ➤

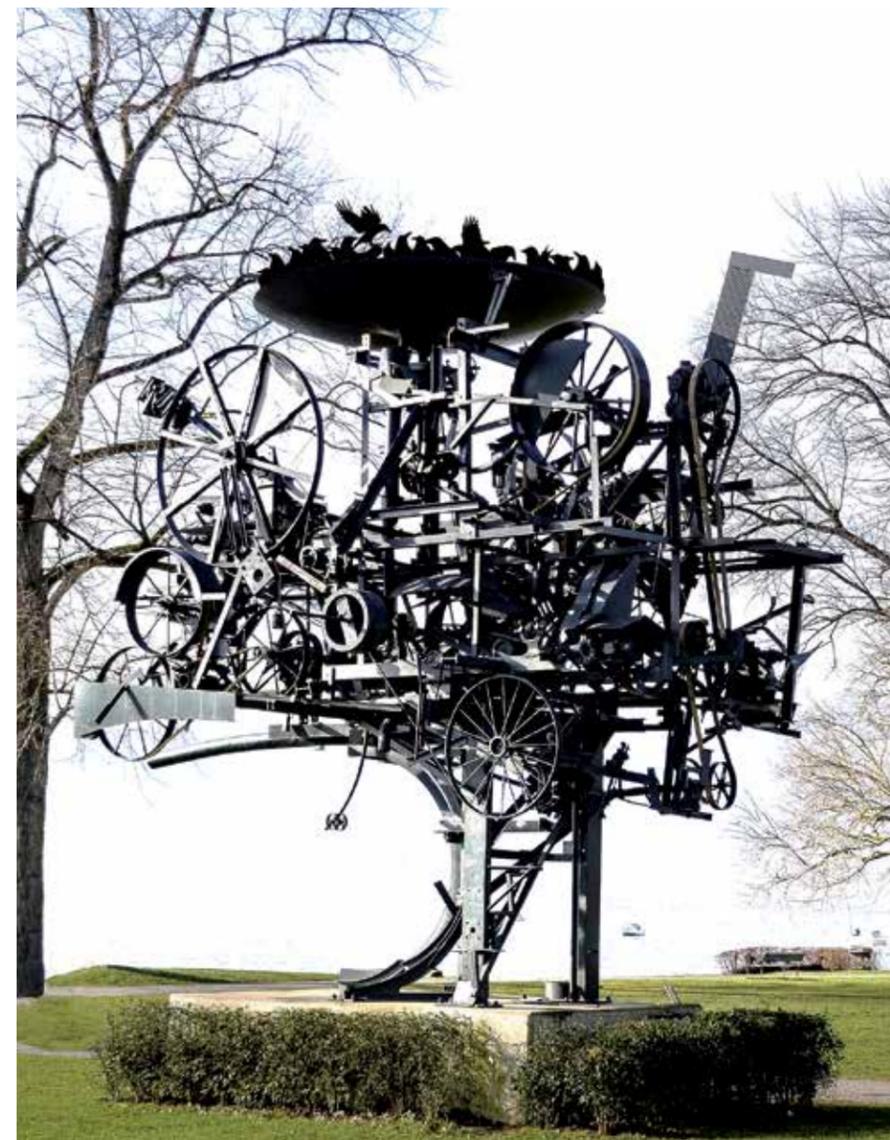
## Valutazione sulla riorganizzazione WEP+

Il programma di riorganizzazione introdotto nell'aprile 2019 sotto il nome di «Sviluppo ulteriore del traffico viaggiatori (WEP)» presenta delle lacune fondamentali nella sua struttura organizzativa. Questo è il motivo per il quale, dopo solo un anno, viene sostituito dal programma «WEP+». *Raoul Müller, Comitato centrale VSLF – FFS Viaggiatori*

Quella che era stata annunciata come la più grande ristrutturazione dai tempi della divisionalizzazione del 1999, si è rivelata essere una mossa precipitosa con dei processi incompleti. In linea di massima gli obiettivi del WEP, che miravano ad uno snellimento delle strutture e a una chiara definizione delle competenze, erano indubbiamente lodevoli. Tuttavia, sono stati soppressi dei processi consolidati e delle pratiche funzionali, per poi essere in parte sostituiti o riorganizzati arbitrariamente. A tutt'oggi, per esempio, non si è ancora riusciti a stabilire in modo chiaro chi sia competente per un turno previsto per il giorno dopo quando la pianificazione a breve termine stacca alle 16:00. Soprattutto quando tra il turno successivo ci sono anche dei giorni di congedo. La lacunosa logica operativa di WEP la si può constatare anche nel fatto che i nuovi livelli gerarchici che sono stati creati, per molto tempo non erano consapevoli del proprio compito reale e ignoravano le competenze e le responsabilità legate alla propria funzione.

Non siamo quindi stati particolarmente sorpresi quando, con slogan come «rafforzamento dell'esercizio ferroviario» e «pieno controllo della ferrovia», in primavera ci è stato annunciato che la riorganizzazione WEP sarebbe stata sostituita dal programma WEP+. Lo smantellamento della precedente unità organizzativa «Operations» era già iniziato. I singoli settori d'attività sono stati posti direttamente sotto la responsabilità del responsabile di traffico viaggiatori. Il settore Asset Management è stato suddiviso nei rispettivi diversi ambiti di competenza. A lungo termine, si prevede di suddividere le strutture di FFS V in un settore «Mercato» e un settore «Produzione». Sebbene questo possa dare l'impressione di essere un ulteriore complesso organizzativo e amministrativo, questi nuovi settori dovranno far capo ad un organico del personale più ridotto. Un chiaro vantaggio qui noi lo vediamo anche nel fatto che le due organizzazioni che verranno create e che avranno dei campi d'attività molto simili, saranno nuovamente riunite sotto lo stesso tetto e le interfacce che sono state smantellate tanti anni fa al momento della divisionalizzazione, saranno nuovamente ripristinate.

Con questa riorganizzazione del traffico viaggiatori delle FFS, siamo fiduciosi che si possa creare un'unità organizzativa in cui



«Heureka» di Jean Tinguely

si potranno definire chiaramente le competenze e le responsabilità. Questo rappresenta inoltre un passo importante e dovuto per definire delle appartenenze significative e per raggruppare i campi d'attività affini. Si tratta però di implementare questo progetto in modo coerente e di verificare i tanti piccoli giardini personali del passato. I nuovi processi devono essere attuati secondo una logica operativa. I processi che funzionano inoltre non vanno messi di continuo in discussione per poi essere sostituiti da altri. In settori come la ripartizione, la pianificazione, la formazione e la gestione c'è un enorme potenziale di ottimizzazione. In un secondo tempo, si dovrà

valutare se per i settori operativi di FFS Infrastruttura si renderanno necessarie delle interfacce più incisive con il nuovo settore «Produzione».

Ci rincrescerebbe moltissimo se, come tutti i suoi tanti predecessori, anche il programma WEP+ venisse relegato ad una sorta di farsa, semplicemente redistribuendo le linee guida e diluendo le competenze e le responsabilità. In questo contesto, rende bene l'idea l'immagine di uno che si mette a battere le mani sotto un albero per vedere gli uccelli che volano via spaventati. Quando però tutti gli uccelli si posano su un nuovo ramo, le cose continuano esattamente come prima. ➤



Foto: Markus Leutwyler

## Analisi del sondaggio sui salari

Nei mesi di agosto, settembre e ottobre, il VSLF ha realizzato un sondaggio sull'evoluzione dei salari tra i macchinisti di locomotiva di tutte le imprese ferroviarie che esso rappresenta. *Raoul Müller, Comitato centrale VSLF – FFS Viaggiatori*



Da un lato, l'obiettivo era valutare se il sistema salariale Toco viene applicato in maniera conseguente presso le FFS e, dall'altro, presentare in modo trasparente le disparità salariali di base tra i macchinisti più anziani con il massimo salariale e quelli più giovani che si trovano sempre nella stessa curva di avanzamento, per poi fare un confronto con i sistemi delle altre compagnie ferroviarie.

In totale, sono 349 i macchinisti di 18 diverse ferrovie che hanno partecipato a questo sondaggio, di cui 271 delle FFS nel sistema salariale Toco.

Per creare questa tabella sono stati utilizzati unicamente i dati emersi dal sondaggio. Per garantire una certa rappresentatività, sono state riportate solo le imprese ferroviarie che avevano almeno 10 partecipanti.

In principio, si può constatare che presso le FFS la progressione salariale viene rispettata nel sistema Toco. Un divario enorme è dato dalla grande differenza nella durata della progressione salariale tra le FFS (20 anni) e le altre compagnie ferroviarie (8 anni). Un macchinista di 40 anni con 8 anni di servizio, per esempio, passando dalle FFS alla BLS già nel primo anno può avere un vantaggio di CHF 16'301.-. Sebbene la differenza nella massa salariale si riduca di anno in anno, continua tuttavia per altri 12 anni.

Altre discrepanze sono emerse al momento del passaggio da altre ITF alle FFS.

Certe compagnie ferroviarie, per esempio, non tengono conto degli anni di servizio, altre solo della metà, mentre altre ancora riprendono direttamente il precedente salario. Una classificazione conclusiva nel sistema salariale Toco non è pertanto fattibile. In termini salariali, il fatto di cambiare più volte il datore di lavoro per poi tornare alle FFS può pertanto rappresentare un vantaggio.

Dai commenti dei partecipanti è inoltre emersa una grande insoddisfazione e una mancanza di comprensione per la durata molto lunga della progressione salariale. Al più tardi dopo cinque anni e dopo aver superato il primo esame periodico, si potrebbe immaginare di aver acquisito una pratica sufficiente che giustifichi un salario nettamente più alto. Nel caso dei lavoratori trasversali più anziani, che al giorno d'oggi vengono assunti sempre più di frequente, non potranno mai raggiungere il salario

massimo già solo per una questione puramente matematica. Anche l'alto livello di responsabilità che ci si deve assumere è uno dei motivi che spesso viene citato per rivendicare una retribuzione migliore. In fin dei conti, ogni decisione sbagliata può avere importanti ripercussioni negative, sia sotto il profilo umano che materiale.

Nella prima fase che ha fatto seguito all'introduzione del sistema salariale Toco, il personale di locomotiva impiegato al di sotto del salario minimo in base a "Vision 2010" è passato solo al salario minimo ed è partito da 0 anni di servizio sulla scala salariale. Questa situazione è stata corretta solo nel 2016. Per un periodo di cinque anni, alcuni colleghi che avevano meno anni di servizio erano più avanti nella progressione salariale e pertanto percepivano un salario più alto rispetto ai colleghi citati prima.

Un'altra tendenza che si è osservata tra i partecipanti con più anni di anzianità, ha rivelato che per decenni non c'è stato alcun aumento di salario o adeguamento al tasso di inflazione per queste categorie salariali. Spesso si critica anche il fatto che le competenze supplementari acquisite in ambito ferroviario, come gli esami di lingua, non vengono tenute in considerazione nella massa salariale. Il superamento di questo esame è condizionato dal raggio d'azione delle singole sedi e spesso costituisce una condizione preliminare.

Un'ultima tendenza che si è osservata riguarda la mancanza di tracciabilità del sistema in caso di cattiva gestione. In particolare modo, si è fatto riferimento ai frequenti contributi per il risanamento delle casse pensioni.

Il sondaggio sui salari si basava su informazioni volontarie e indipendenti che sono state fornite dai macchinisti che vi hanno partecipato. I risultati che sono emersi si basano su tendenze e valori medi e non hanno la pretesa di essere esaustivi.

EVU	Salario di base più basso		Salario massimo
	da	a	
<b>SBB</b>	70'950.-	75'950.-	106'113.-
<b>SBB Vision 2010 (à 2010)</b>	55'900.-	-	-
<b>BLS</b>	60'913.-	84'664.-	105'300.-
<b>SOB</b>	66'287.-	80'000.-	101'696.-
<b>Thurbo</b>	57'291.-	83'087.-	106'587.-
<b>TILO</b>	65'717.-	-	79'366.-

Valori minimi e massimi dai dati dell'indagine

## Rimborso

Rimborso in caso di interruzione della formazione *Hubert Giger, Presidente del VSLF*



Su richiesta del VSLF, FFS V-HR ha voluto chiarire se fosse consentito chiedere un rimborso, per un importo fino a CHF 70'000..., qualora si dovesse decidere di interrompere la formazione di macchinista o in caso di mancato superamento di un esame durante la formazione (compreso l'esame UFT)

Le FFS hanno deciso che nella convenzione di formazione e formazione continua dal mese di novembre era necessario stabilire che l'importo del rimborso sarebbe ammontato ad un massimo del 15% del costo della formazione (e, pertanto, CHF 10'500 al massimo).

L'obbligo di rimborso in caso di risoluzione del contratto al termine della formazione e per i 3 anni successivi alla fine della formazione, resta fissato come finora ad un importo di CHF 70'000. Un personale motivato e soddisfatto è sinonimo di fedeltà all'azienda.

## Tasse d'esame

TILO: Nessuna assunzione delle tasse d'esame. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



La maggior parte delle compagnie ferroviarie, come SOB, BLS, FFS Cargo, FFS V e Thurbo, si fanno carico sia delle tasse d'esame che del giorno dell'esame per l'ottenimento del brevetto federale di macchinista AFMS. Grazie, non solo è una bella cosa, ma è anche professionale. Nonostante la richiesta fatta dai colleghi della LPV a TILO e FFS HR, dispiace dover constatare che non sia stato possibile fare in modo che, analogamente alle altre imprese, anche TILO sostenga i propri candidati. Dobbiamo perseverare.

## Penale di formazione in Tilo

Per gli aspiranti macchinisti in Ticino dal 2016 TILO ha scelto di applicare una penale di formazione fissa di 150'000 Chf in 5 anni, questo importo non decresce più in modo lineare mese per mese come era avvenuto in passato. *Pietro Pangallo, Presidente sezione Ticino*



Foto: © Georg Trüb

L'importo di questa penale dalla fondazione di TILO ha peraltro continuato ad aumentare nel corso degli anni fino ad arrivare appunto a 150'000 Chf, più di 100 macchinisti negli ultimi 4 anni hanno firmato un accordo di formazione di questo tipo. Il salario per l'aspirante è di 45'500 Chf l'anno (13 mensilità), dal 2016 non sono più stati pagati i 600 chf di indennità di trasferta forfetaria omnicomprensiva.

Lo scopo di questo vincolo è almeno per i primi anni di disincentivare la fluttuazione del personale visto che molti macchinisti in passato avevano cambiato datore di lavoro attratti da un salario annuo più elevato.

I sindacati avevano comunque richiesto senza successo di tornare ad applicare una penale decrescente, ma purtroppo questo accordo viene inizialmente stipulato tra aspirante e datore di lavoro al di fuori del CCL.

Una seconda penale riguarda la formazione per l'ottenimento della licenza di guida in Italia su rete RFI (Certificato Trenord), in questo caso l'importo è di 70'000 Chf in 3 anni. Questo vincolo decresce in modo lineare ogni mese ed è normato nel contratto di lavoro.

Il CCL TILO prevede anche che all'ottenimento della licenza italiana eventuali vincoli precedenti vengano annullati, ciò per evitare che si debbano sommare due penali.

Questo evento poteva sembrare poco probabile, ma visto il velocissimo aumento di macchinisti alcuni di loro dopo soli 12 mesi di guida in Svizzera hanno dovuto già affrontare una seconda formazione per poter lavorare in Italia (durata circa 6 mesi).

Per questo motivo a fine 2019 TILO aveva proposto una modifica delle condizioni accettando di inserire nel CCL un regolamento per la penale svizzera sempre di 150'000 Chf ma a scalare in 60 mesi. Allo stesso tempo però si chiedeva di estendere a 60 mesi anche la durata della penale italiana e di prevedere la possibilità di sommare i due vincoli rendendoli indipendenti. Con questa opzione un macchinista dopo 18 mesi di lavoro avrebbe potuto avere una penale di addirittura 175'000 Chf a scalare.

I sindacati non hanno ritenuto equilibrata questa proposta ed al momento non è ancora stato possibile trovare un nuovo accordo.

## Segnalazione sulle tratte

È da anni che nell'ambito della ferrovia tutto viene continuamente messo in discussione per capire se e come è possibile cambiare e migliorare le cose. Il motto è «nuovo sta per meglio». Evidentemente c'è una penuria di lavoro e di impegno personale. *Équipe tecnica del VSLF*

Troppo spesso vengono adottate delle soluzioni alternative mal concepite, con dei risparmi a breve termine, ciò che genera nuovi problemi e, di conseguenza, dei costi supplementari. Le correzioni sono generalmente difficili e costose, ma hanno il «vantaggio» di generare ancora più lavoro. In base a questo sistema, sono tante le persone che nonostante delle conoscenze ferroviarie minime si occupano di una vasta gamma di questioni.

### Indicatore di pendenza

Quest'autunno è venuta l'idea di sopprimere gli indicatori di pendenza. Sopprimere, che fa rima con risparmiare, questa la gloriosa idea. Gli indicatori di pendenza sono degli strumenti importanti per memorizzare una tratta nei dettagli, in quanto la pendenza ha una grande influenza sul comportamento del treno. Gli indicatori di pendenza sono pertanto alla base di una guida sicura, ecocompatibile e confortevole. Sono fondamentali anche per assicurare i treni contro la fuga. L'installazione

### Indicatori di pendenza



**Termine:** Inizio o cambiamento della salita

**Significato:** Il numero scritto in grande indica la salita in ‰. Il numero scritto in piccolo indica la lunghezza in metri della salita interessata.

di queste tavole è gestibile e presenta un buon rapporto costi-benefici. In netto contrasto con le numerose tavole per posto di fermata previste nelle stazioni. Per contrastare questa idea nefasta, contiamo su un adeguato supporto da parte degli specialisti. Chiunque abbia già guidato dei treni, conosce bene l'importanza degli indicatori di pendenza.

### Tavole chilometriche

È dagli albori della ferrovia che la mappatura delle linee viene segnalata median-

te delle tavole indicanti i chilometri e gli ettometri. Ai bordi del binario, ogni 100 metri c'è una tavola ettometrica e ad ogni chilometro completo percorso, una tavola chilometrica o un cippo chilometrico.

Il vantaggio di questa segnalazione è (o era) che è molto economica e che dopo due segnali si poteva capire se il chilometraggio è ascendente o discendente. Tutti i macchinisti conoscono a memoria i principali valori in secondi che intercorrono tra due tavole a velocità differenti (per esempio 9s a 40 km/h, 6s a 60 km/h, 4s a 90 km/h, 3s a 120 km/h). Grazie a questi valori, è possibile guidare un treno in tutta sicurezza anche se l'indicatore di velocità non funziona. La cosa più importante è però sapere esattamente quando il treno ha superato le soglie di velocità. Dopo sei tavole ettometriche, per esempio, l'estremità di un treno di 600 m di lunghezza ha superato la soglia di velocità e si può accelerare.

Una ventina di anni fa si è passati alle tavole metriche sui pali della catenaria. In

tutti i casi, l'unico vantaggio è la visibilità. Quando si circola a velocità elevata, c'è tuttavia l'inconveniente che è difficile decifrare tutti i numeri e che si dovrebbe calcolare la distanza tra di loro ( $15\ 3\ 74 = 15\ 3\ 15 = 59$  metri).

Nel caso dei movimenti di manovra sulla tratta, un punto chilometrico non è più ammesso come obiettivo, probabilmente perché con le tavole metriche non lo si può vedere con la dovuta precisione durante la notte o in caso di nebbia.

Il punto più negativo della segnalazione mediante tavole sulla catenaria riguarda i costi. Per i 60,3 km tra Ginevra e Losanna, per esempio, con una distanza tra i pali di circa 70 m, bisogna installare 1.723 tavole, e questo su entrambi i lati! Ogni tavola inoltre riporta uno specifico numero di metri e deve essere prodotta singolarmente. Vi si deve poi aggiungere il montaggio.

Dei costi così alti per un sistema di segnalazione nettamente peggiore rispetto al sistema classico non fanno alcun senso, se non che questo genera lavoro. Il fatto che, per una questione di costi, vengano soppressi anche gli indicatori di pendenza è assolutamente insensato.

Anche in questo caso, vale quanto segue: Prima riflettere e chiedere ai veri esperti, ossia agli utenti! ➤



### Fotos:

☒ La produzione individuale di una tavola ettometrica assemblato a Brugg, punzonato in modo elaborato su entrambi i lati.

☒ Tavola ettometrica in un prato di fiori nei pressi di Murg, a 21,1 km da Sargans.

☒ Tavola chilometrica 15 3 74 tra St-Prex e Morges. Ogni palo è dotato di tavola chilometrica. Sopra, un indicatore di pendenza rovinato dalle intemperie che indica che la tratta è orizzontale per 870 m.

☒ Indicatori di pendenza all'entrata di Losanna. Per 1 m la pendenza è del 120‰. (Sullo sfondo si può vedere un classico chilometraggio della tratta. Ci troviamo a 900 m dal km 0 di Losanna.)

## Previsti tagli al PL di FFS Cargo a Goldau e Briga

Agli inizi di novembre FFS Cargo ha organizzato degli incontri con il personale di Briga e Goldau, durante i quali i macchinisti FFS Cargo sono stati informati della prevista soppressione di posti di lavoro. *VSLF Nr. 653, 24 novembre 2020, MG/HG/RJ*

Vi hanno preso parte Isabelle Betschart, G-PN / Tina Baumann, G-HR / Urs Reber, G-PN-TRA-LOE, come pure i superiori del posto. Dato il tenore delle informazioni, l'atmosfera degli incontri ovviamente non era delle migliori.

### Arth-Goldau

Secondo FFS Cargo, già a partire dal nuovo orario 2021/22 l'operatività di questo deposito non potrà più essere gestita in modo redditizio. In base ai colloqui intercorsi con Infrastruttura, per il 2021/22 si prevedono solo singole fermate dei treni, mentre dalla fine del 2022 FFS Infra non ne autorizzerà più. Questa decisione potrebbe essere impugnata.

A causa della situazione economica di FFS Cargo e, in generale, delle prospettive congiunturali, si vede pertanto costretto a chiudere il deposito al più tardi entro il 31.12.2022. Di conseguenza, alla fine del 2022 è prevista la soppressione dei rimanenti max. 42 posti di lavoro.

Quale soluzione per tutti i macchinisti interessati si prevede di riservare loro dei posti di lavoro presso FFS traffico viaggiatori, FFS Cargo International e SOB, posti che tuttavia sarebbero a Bellinzona, Zugo, Olten, Aarau, Beinwil e ad Einsiedeln. Sarebbero disponibili anche le sedi FFS presso la RBL e a Basilea.

Non è possibile prevedere quanti macchinisti sarebbero disposti a cambiare sia il datore di lavoro che la propria sede.

FFS Cargo prevede anche la possibilità di lavorare a tempo parziale presso due diversi datori di lavoro.

La chiusura definitiva del deposito Cargo entro la fine del 2022 sembra ormai cosa fatta. Come da CCL, il trasferimento dei posti di lavoro presso la RBL o a Basilea sarebbe pertanto possibile.

Abbiamo comunque seri dubbi sul fatto che la chiusura del deposito sia sensata da un punto di vista economico.

FFS Cargo ha sollecitato dei colloqui con i governi cantonali di Schwyz, Uri e del Vallese.

### Briga

Dovuto alla diminuzione del traffico in transito sull'asse del Sempione in seguito all'apertura della GBC e al traffico interno ridotto, FFS Cargo ritiene necessario sopprimere dei posti di lavoro a Briga.



Nel corso dell'inverno, presso FFS Cargo è prevista la soppressione di quattro posti di lavoro. Come alternativa, FFS viaggiatori mette a disposizione quattro posti di lavoro a Briga.

Dovremo chiarire se, come temevamo, alcune prestazioni sono state dislocate da Briga.

### Tavola rotonda

I partner sociali AQTP, SEV, transfair e VSLF hanno concordato di organizzare una tavola rotonda con la direzione di FFS Cargo. Le date ancora non sono note. La priorità ovviamente verrà data alla necessità di sopprimere dei posti di lavoro e alle conseguenze per FFS Cargo.

Ci teniamo a sottolineare che, come da CCL, al momento da parte di Cargo non sono stati introdotti dei ridimensionamenti. I nuovi posti che sono stati proposti, sia internamente che esternamente, sono solo delle proposte. Al momento è difficile prevedere se ci saranno ancora dei posti di lavoro entro la fine del 2022 e, in caso affermativo, presso quali sedi. Si tratta inoltre di capire se a Goldau sia possibile creare un deposito flessibile in collaborazione con FFS V e la SOB. I benefici che ne deriverebbero sarebbero evidenti.

### Trattative CCL FFS C interno

Robert Jäggi, VSLF responsabile FFS C Int.

Su espressa richiesta di FFS Cargo International il prossimo anno avranno luogo le trattative per il CCL, sempre che la pandemia da coronavirus lo consenta. La nuova versione del CCL dovrebbe entrare in vigore in data 1.1.2022. In primo piano, il VSLF vede un miglioramento dell'attrattività del lavoro a turni e del lavoro irregolare. L'attuale CCL del 2012 rimane valido fino alla rescissione da una delle parti. ➤

## Cancellazione dei treni

La soppressione dei treni è la diretta conseguenza delle pianificazioni errate degli ultimi anni. Da parte delle FFS è necessario un ripensamento radicale. *Comunicato stampa VSLF, 12 settembre 2020*

### Cancellazione sistematica dei treni

L'attuale carenza di macchinisti non sorprende nessuno, in quanto si è manifestata nel corso degli anni.

Invece di correggere le evidenti lacune nella pianificazione, negli ultimi anni ci si è perlopiù concentrati sugli abbellimenti statistici e sulla lotta contro i sintomi. A tutt'oggi, mancano delle misure incisive in grado di garantire un esercizio ferroviario a lungo termine.

Questa scarsa lungimiranza è anche all'origine della formazione incompleta dei giovani aspiranti macchinisti, la cui specializzazione ha prodotto un'operatività limitata e, pertanto, una diminuzione della produttività e del rendimento delle FFS. Grazie all'ingenua fiducia nella tecnologia degli scorsi anni, adesso ci ritroviamo con degli strumenti di lavoro malfunzionanti che contribuiscono in misura non trascurabile alla situazione in cui ci troviamo oggi. Si è inoltre deciso di delegare la complessa pianificazione delle risorse ad un presunto programma automatico, le cui perdite di capacità ora comportano dei costi enormi per il personale e, tra l'altro, anche una penuria di macchinisti sulla rete ferroviaria. Anche il tanto decantato progetto per l'automazione dei treni, costato milioni di franchi, può essere considerato un fallimento, con la conseguenza che, in mancanza di prospettive, molte persone interessate rinunciano a seguire la formazione di macchinista.

Tutti questi aspetti, ma anche la completa ristrutturazione di FFS viaggiatori nel 2019, con tutta una serie di enormi lacune per garantire una produzione efficiente, hanno aggravato la già critica situazione, con il risultato che il 2% dei treni pianificati hanno dovuto essere cancellati.

La soppressione dei treni e delle linee da parte delle FFS nel frattempo ha avuto un impatto negativo su tutti i media e il malumore della popolazione, ma anche delle autorità e dei committenti, non può più essere ignorato. Senza il COVID-19, la carenza di personale e la conseguente cancellazione dei treni costituirebbe un problema non indifferente già dall'inizio di quest'anno.

Infatti, non saremmo stati in grado di garantire i trasporti per i vari eventi estivi e sportivi, ma anche i treni speciali per i giorni festivi o della S-Bahn notturna.

Il fatto che le FFS abbiano deciso di adottare delle misure così drastiche era l'unica

decisione giusta, sia per tutelare il personale che sul piano della sicurezza. «Non possiamo fare miracoli», come ha giustamente osservato il nostro CEO Vincent Ducrot chiedendo di portare un po' di pazienza.

Il ridimensionamento dell'orario e i problemi legati al COVID-19 graveranno a lungo sulle finanze delle FFS.

### Implicazioni per le FFS e per il personale

Siamo assolutamente consapevoli di quanto sia precaria la situazione. Nonostante dei conteggi orari medi strapieni, durante la fase del lockdown siamo stati in grado di garantire l'operatività dell'esercizio insieme ad altri gruppi professionali rilevanti per il sistema, indipendentemente dalla situazione di grande incertezza sul piano dei contagi. E chiaramente abbiamo preso le ferie anche se non le potevamo sfruttare; molti hanno perfino dato una mano durante le loro vacanze.

Motivo in più per affrontare finalmente i problemi come si deve, soprattutto quelli concernenti le categorie professionali rilevanti per il sistema. Non basta scusarsi con il personale per questa difficile situazione che si è venuta a creare e, allo stesso tempo, prospettare un organico equilibrato per il prossimo anno. Questo pronostico ottimistico è esattamente quella parte del problema che ci ha portati a vivere la situazione attuale. Se vogliamo realmente risolvere i problemi, ci dobbiamo preparare ad affrontare un lungo periodo di magra, ma senza gestire la cosa solo tramite PR.

Da parte nostra, in qualità di sindacato dei macchinisti, siamo disposti a collaborare per far fronte a questa difficile situazione finanziaria e del personale e per trovare delle soluzioni atte a garantire una stabilizzazione duratura della nostra impresa. Siamo, per esempio, coinvolti attivamente nel progetto per lo sviluppo della formazione del personale di locomotiva di FFS viag-

giatori e per far sì che vengano definite delle chiare specifiche per quanto riguarda gli obiettivi formativi che, in futuro, si dovranno orientare ai nuovi requisiti operativi.

Per risolvere gli attuali problemi, riteniamo inoltre che un attento reclutamento e l'impiego flessibile del personale dopo la formazione rappresentino delle priorità.

È solo grazie all'impiego diversificato e flessibile del personale di locomotiva delle FFS, comprese le società affiliate e i partner di cooperazione, che possiamo gestire il nostro sistema di trasporti pubblici in modo produttivo e, di conseguenza, anche in modo vantaggioso per il settore pubblico. Questo consente inoltre di migliorare il livello di soddisfazione del personale e di ridurre le fluttuazioni.

Le attuali strutture a "silos", caratterizzate da responsabilità limitate e dagli obiettivi annuali di budget, vanno però riconsipite completamente. Non siamo disposti a tollerare delle misure di risparmio poco lungimiranti, soprattutto se hanno solo un effetto controproducente sul personale di locomotiva.

### Ricerca delle cause e miglioramenti

L'attrattiva della professione di macchinista è un fattore determinante per il reclutamento di persone valide e vi si deve nuovamente attribuire un'importanza molto maggiore, soprattutto nell'ottica delle imprese. Le future soppressioni dei treni sono in stretta relazione con questo fattore.

Sono anni che non si prevedono dei significativi adeguamenti salariali per il personale di locomotiva. Un macchinista FFS attivo da tanti anni, oggi praticamente guadagna lo stesso importo di 15 anni fa, ciò che, a parità di potere d'acquisto, non equivale nemmeno ad una stagnazione. Nonostante i comprovati oneri aggiuntivi, questo non regge alcun confronto interno o esterno.

L'avanzamento salariale dei giovani macchinisti FFS fino al salario massimo è nettamente più lungo rispetto alle altre ITF ed è spesso all'origine di dolorose uscite di scena.

I programmi IT mal concepiti, ma anche le ristrutturazioni che non tengono conto delle interfacce funzionanti, hanno causato dei problemi che possono essere gestiti solo limitando sempre più il quadro vincolante che disciplina i turni e gli orari di lavoro. Questo ha gravi ripercussioni sulla nostra vita sociale che, a causa degli orari di lavoro irregolari, già così è alquanto limitata.

E mentre c'è chi delega le proprie responsabilità o le ripartisce fino a renderle irriconoscibili, il macchinista deve invece rispondere sempre in prima persona di tutti i problemi che si presentano. Tutto questo è motivo di insoddisfazione per il nostro personale e fa andare via i macchinisti più giovani che cercano nuove prospettive professionali, mentre quelli più anziani non vedono l'ora di andare in pensione. Il risultato è che non riusciamo a trovare un numero sufficiente di validi aspiranti intenzionati ad intraprendere la nostra professione, in modo da garantire che i treni possano circolare in modo affidabile e stabile anche in futuro.

### È urgentemente necessario un cambiamento

Come già detto, l'attuale carenza di macchinisti non è per niente una sorpresa. Le pianificazioni errate erano sotto gli occhi di tutti, ciò che noi non abbiamo mai smesso di denunciare.

È da anni che suggeriamo delle soluzioni, che però vengono puntualmente vanificate dalla mentalità burocratica a silos che si è progressivamente perfezionata in questi ultimi anni.

Fintantoché il personale di locomotiva verrà visto principalmente come un fattore di disturbo e di costo, non potranno esserci le basi per dei reali miglioramenti.

A posteriori, ci rincesce di non aver insistito in maniera ancora più energica per un rafforzamento del personale di locomotiva. Questo ci ha insegnato che, in caso di disfunzionamenti, in futuro dovremo adottare un comportamento ancora più intransigente e mirato. Noi sentiamo questa responsabilità nei confronti dei nostri clienti e dei nostri finanziatori.

Chissà, magari adesso ci saranno finalmente dei cambiamenti e speriamo che questa crisi aiuti le FFS a concentrarsi di nuovo maggiormente su ciò che è realmente essenziale. In caso affermativo, noi saremo lieti di fornire tutto il nostro know-how e di dimostrare la nostra lealtà anche in futuro.

A livello svizzero, nel VSLF sono organizzati all'incirca 2.100 macchinisti.

## Problemi di odometria nell'ETCS

In seguito agli incidenti di sicurezza legati alla misurazione della distanza (odometria) nell'ETCS Level 2, si è tentato di colmare le lacune in materia di sicurezza mediante delle istruzioni supplementari per il personale. *Équipe tecnica del VSLF*



I problemi di odometria si manifestano nel fatto che il consenso di marcia CAB viene costantemente corretto di nuovo dal calcolatore. Questo significa che la fine del consenso di marcia si sposta avanti e indietro. Stando all'istruzione, un macchinista questo lo dovrebbe vedere durante la corsa e, per

A fine giugno 2019, un treno merci con una locomotiva del tipo Re420 ha ricevuto erroneamente il consenso di marcia sulla tratta ETCS L2 Losanna-Villeneuve, pur non avendo il via libera. Un episodio simile si è verificato ad aprile 2019 a Flüelen con un treno di spegnimento e salvataggio. In entrambi i casi le FFS hanno immediatamente escluso dalla circolazione i veicoli interessati.

Dall'analisi è emerso che i due episodi sono riconducibili a una combinazione di diverse circostanze. Durante la manutenzione presso le FFS, sui veicoli sono state configurate delle impostazioni errate che hanno impedito di determinarne la posizione esatta. Nel caso della Re 420 erano stati configurati dei parametri odometrici non corretti (angoli di misurazione e coefficienti radar modificati dopo la manutenzione), ciò che aveva causato una grave imprecisione nella localizzazione (intervallo di affidabilità). Né i sistemi di bordo, né i sistemi di sicurezza lungo la tratta ferroviaria hanno reagito a questo errore. La combinazione di questi fattori ha causato erroneamente la concessione del via libera ai veicoli per la posizione segnalata che tuttavia, in realtà, era lontana dalla loro posizione effettiva.

la precisione, su un'area dello schermo che misura appena 5x10 cm. Presumibilmente questo dovrebbe essere ben visibile quando si viaggia a velocità ridotta. Un altro aspetto riguarda la visualizzazione della distanza che resta ancora da percorrere, in quanto si discosta sensibilmente (>100m) dalla distanza effettiva rispetto al corrispondente segnale di fermata o di posizione ETCS. Il fatto di dover confrontare di continuo i valori della distanza rimanente con la posizione effettiva del segnale, è in netta contraddizione con la filosofia dell'ETCS Level 2, ossia che le informazioni rilevanti vanno visualizzate sullo schermo. Nel complesso, si tratta di un approccio alquanto fatalistico per compensare gli errori del sistema e ci si deve chiedere se sia affidabile anche a velocità elevate che possono raggiungere i 200 km/h.

Con l'ETCS non è possibile garantire il più alto livello di sicurezza ferroviaria in Europa, in quanto evidentemente è ancora possibile che un veicolo esca dalla manutenzione con degli errori di odometria.

Il fatto che un macchinista possa eludere tutto il sistema di controllo della marcia dei treni ETCS semplicemente premendo una volta un tasto sullo schermo, è risaputo e mostra la vulnerabilità dell'intero sistema. Per tenere sotto controllo tutti gli stati operativi, si sviluppano pertanto sempre nuovi processi. Già solo i tanti regolamenti dell'ETCS e le specifiche per le linee e i veicoli, con tutte le relative prescrizioni supplementari, praticamente non sono più gestibili, per non parlare poi del loro contenuto. E bisognerebbe conoscerli a memoria. Per far fronte a tutti questi processi si fa sempre più capo alle checklist.

Non è senz'altro un caso che le FFS abbiano dichiarato alla stampa che "i processi ETCS - L2 sulla linea Rail 2000 sono complessi".

# Macchinista per peridenti: premere il pulsante

Comando automatico del treno: Siemens Mobility e FFS danno il via ai test in Svizzera 09.05.2020. <https://www.youtube.com/watch?v=ep4GDzERKHc&feature=youtu.be>. *Équipe tecnica*



Foto: Markus Leutwyler

## Video YouTube

"Nel gennaio 2020 sono state fatte delle corse di prova che portano la guida autonoma ad un livello superiore in termini di comfort di guida, di puntualità e di precisione di fermata dei treni. ... Il sistema ATO consente un'entrata regolare e rapida in stazione e ha una precisione di fermata dell'ordine di qualche centimetro, conformemente ai piani di marcia. ... Non appena tutte le condizioni previste dal sistema sono soddisfatte, il macchinista preme un pulsante e può iniziare la corsa ATO. ... In caso di ritardo, il treno viaggia alla velocità massima consentita."

## Commento dell'équipe tecnica del VSLF:

Il macchinista è sempre presente in cabina e deve premere il pedale dell'uomo morto in modo che, se il sistema va in panne, qualcuno se ne assuma sempre la responsabilità. Questo, ovviamente, non permette di risparmiare denaro e l'investimento non genera alcun profitto. A parte il fatto che, secondo le informazioni del produttore, il calcolatore Siemens può funzionare meglio di un macchinista e, questo, con qualsiasi tempo ...

Già durante i test notturni effettuati dalla SOB si diceva che bisogna frenare se il treno minaccia di superare la fine del marciapiede o il segnale di fermata.

all'Innotrans in presenza di specialisti delle FFS. In vista di ulteriori test, Siemens ha aggiornato e pubblicato nuovamente le registrazioni e il video.

Nel quadro del sottoprogramma Automatic Train Operation (ATO), il programma industriale smartrail 4.0 conduce dei progetti pilota per determinare il potenziale delle possibilità di automazione a supporto del personale di locomotiva. Dal 2018, le FFS fanno dei test sulla linea ETCS Level 2 Losanna-Villeneuve, in cui il macchinista passa la conduzione del treno al «pilota automatico». Questi test devono verificare l'applicabilità delle norme europee previste attualmente (Technical Specifications for Interoperability TSI) sulla rete ferroviaria svizzera. In una prima fase, si è proceduto all'analisi dei progetti di norma per la comunicazione tra il veicolo e l'impianto di terra per verificarne la compatibilità al Level 2 dell'ETCS delle FFS. Al momento sono stati effettuati dei test con altri progetti di norme nell'ambito degli impianti di terra. Questi test sono indispensabili per garantire che le norme europee si possano applicare anche alla rete svizzera, garantendone così l'interoperabilità. Durante tutti questi test si tratta anche di analizzare gli aspetti umani, tecnologici et organizzativi, ossia come i macchinisti possono reagire ai sistemi di guida assistita. Lo sfruttamento commerciale (con dei passeggeri) al momento non è previsto.

## Vincent Ducrot nell'intervista con il SEV di agosto 2020:

*Commenti delle FFS: L'ETCS L2 è costoso e ancora troppo poco stabile dal punto di vista tecnico. Presenta ancora degli errori. ... Per delle linee convenzionali come Villeneuve - Losanna non è la tecnologia di cui abbiamo bisogno.*

Visto che la tediosa attività di guida viene sostituita da un "pulsante", magari così aumentano le chance di trovare qualche candidato in più per la formazione di macchinista.

## Risposta delle FFS KOM SR4.0 ad una domanda del VSLF sul video «ATO» su YouTube:

Il sistema di guida assistita utilizzato per questo test proviene da un modulo hardware prodotto dalla Siemens e può essere installato temporaneamente nel treno sottoposto a test (FLIRT di Stadler Rail). Siemens ha già fatto un video in relazione a questi test nel 2018 e l'ha presentato



Foto: Website Siemens ATO

# Ferrovia. Battuta d'arresto per il digitale?

Interpellanza della consigliera nazionale Doris Fiala, Gruppo liberale radicale PLR. Data di invio: 22.09.2020, inviato a: Consiglio nazionale, fase dei lavori: Non ancora trattato dal Consiglio. *Hubert Giger, Presidente del VSLF*

## Testo inviato

Il Consiglio federale è pregato di rispondere alle seguenti domande:

1. La Svizzera ha la rete ferroviaria più trafficata d'Europa. Ci possiamo permettere di non ricoprire un ruolo di punta in materia di digitalizzazione?
2. Il programma industriale SmartRail 4.0 (<https://www.smartrail40.ch>) si ripromette dei risparmi annui di 450 milioni di franchi svizzeri. Il Consiglio federale considera questa cifra realistica e in che modo si potrebbero altrimenti raggiungere questi risparmi nel caso in cui "SmartRail" non si dovesse concretizzare?
3. Il programma industriale SmartRail 4.0 parla di un aumento delle capacità fino al 30%, di un risparmio di 450 milioni di franchi svizzeri e di un aumento della disponibilità degli impianti fino al 50%. Questo quanto vale e in che modo si potrebbe ottenere un analogo aumento della capacità se "SmartRail" dovesse essere abbandonato?
4. Fin dove arriva il ruolo dell'UFT in qualità di autorità di vigilanza e che libertà hanno le imprese ferroviarie per quanto concerne le tecnologie prescelte?
5. Entro quando si prevedono dei treni senza conducente in Svizzera?
6. In seguito alla realizzazione a tappe e alla compartimentalizzazione dei progetti, sono giustificati i timori che si possa verificare una discontinuità nel sistema impedendo la creazione di un programma globale?
7. Secondo i ricercatori attivi nel campo della sicurezza, al giorno d'oggi i treni possono essere hackerati facilmente, ciò che deve essere visto anche come una nuova forma di rischio terroristico. In che modo viene garantito che il livello di sicurezza informatica sarà più elevato in futuro?
8. In che modo viene garantito che i 194 treni messi a concorso dalle FFS, Turbo e Regio Alps - per un valore totale di 1,5 miliardi di franchi svizzeri - soddisferanno degli standard di cybersicurezza più elevati?

## Motivazione

Finanziamento: per la digitalizzazione nel programma industriale SmartRail 4.0 si prevede di riservare un importo massimo di 870 milioni di franchi svizzeri.

Leggendo le UFT News no. 81 del mese di luglio 2020 (<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/publikationen/bav-news/ausgaben-2020/bav-news-juli-2020/artikel-3.html>) e l'intervista di V. Ducrot alla Schweizer Eisenbahn Revue di luglio 2020, si ha l'impressione che il programma settoriale SmartRail 4.0 subirà dei massicci rallentamenti/ritardi.

Come giustificazione, si fa riferimento ai rischi elevati legati alla digitalizzazione. Questo è in contrasto con i risparmi annui di 450 milioni di franchi svizzeri per un sistema che continua a divorare sempre più denaro. In questo contesto, la digitalizzazione e la modernizzazione del sistema ferroviario sembrano non avere alternative.

## Lettera a Doris Fiala

Zurigo, il 2 ottobre 2020

### Sua interpellanza al Parlamento sulla digitalizzazione delle ferrovie svizzere / nostra valutazione sull'argomento

Gentile signora Fiala, Abbiamo letto con interesse la sua interpellanza del 22 settembre 2020.

Lei accenna, a giusto titolo, alle possibilità della digitalizzazione in ambito ferroviario e anche ai costi che ne derivano.

Ci stiamo occupando in maniera approfondita di questo tema già da diversi anni e riteniamo che le decisioni dell'UFT di mettere un freno in vari settori siano corrette e lungimiranti. Siamo infatti confrontati con un grosso problema, in quanto ci sono dei costi importanti, ma non esistono delle soluzioni adatte alle ferrovie, anche a livello europeo.

La maggior parte delle idee e delle visioni non sono stabili dal punto di vista tecnico, sono inadeguate sul piano pratico e comportano dei costi estremamente alti. Per le ferrovie non c'è alcun profitto.

Per un'analisi più approfondita del problema, ci permettiamo di allegarle della documentazione. In particolar modo le dichiarazioni del Dr. Peter Füglistaler, direttore dell'UFT, pubblicate nel nostro



Doris Fiala

giornale LocoFolio, e quelle di Vincent Ducrot, CEO delle FFS, in un'intervista alla Schweizer Eisenbahn Revue, contengono dei punti centrali che, in qualità di rappresentanti di oltre 2.000 macchinisti in Svizzera, appoggiamo pienamente.

Non da ultimo, è il battage mediatico intorno alla digitalizzazione fatto in questi ultimi anni da Andreas Meyer e da tutta l'industria che dissuade i giovani dall'accedere alla nostra professione, contribuendo così alla penuria di personale. È un'evoluzione estremamente deplorabile, che l'industria stessa ha creato. Le conseguenze per la Svizzera, che finora era il leader mondiale in ambito ferroviario, sono gravi e deprecabili.

Cara signora Fiala, restiamo volentieri a sua disposizione per ulteriori informazioni o per approfondire l'argomento. Non esiti a contattarci, ci farebbe davvero piacere.

La ringraziamo sentitamente per il suo impegno a favore della Svizzera in seno al Parlamento.

Cordiali saluti,

Hubert Giger  
Presidente del VSLF

# Senza passeggeri e nelle ore notturne attraverso il Toggenburgo

Nell'articolo di ottobre 2019, si parla dell'inizio dei test della SOB con dei treni automatizzati: A partire da dicembre 2019 prenderanno il via i test sul campo con dei treni automatici della Südostbahn. *Stephan Gut, Presidente sezione Ostschweiz*

L'automatizzazione viene giustificata dalla necessità di far fronte alle prospettive di trasporto calcolate dalla Confederazione, che prevedono un aumento del 51% nell'uso dei trasporti pubblici entro il 2040.

La SOB svolge un ruolo di tester per le FFS, la BLS, la RhB e l'Unione dei trasporti pubblici. L'introduzione su scala industriale delle nuove tecnologie e dei nuovi sistemi era ufficialmente prevista a partire dal 2025. Il progetto pilota è finanziato dall'Ufficio federale dei trasporti con un importo di 16 milioni di franchi svizzeri.

Qui di seguito potrete trovare alcuni estratti dell'articolo e delle riflessioni al riguardo alla luce della prospettiva odierna:

*Con la digitalizzazione, in futuro i macchinisti saranno sostenuti maggiormente nel loro lavoro grazie a delle informazioni supplementari sulla situazione del traffico e ai sistemi di guida assistita. Nonostante una cadenza più ravvicinata che può arrivare fino al 30%, questo consentirà ai treni di incrociarsi senza difficoltà.*

Finora non si è osservato alcun effetto positivo dell'automatizzazione sulla capacità delle linee. Anzi, con l'ETCS Level 2 le capacità si sono ridotte del 10%, mentre con il Level 1 LS con BL3 si perde del tempo prezioso a causa

delle entrate più lente nei nodi ferroviari. Nei sistemi complessi, il macchinista deve inoltre assumere il comando del treno in quanto il sistema è sovraccarico e non può garantire la sicurezza. Le entrate più lente sono dovute al monitoraggio della velocità da parte del sistema che, però, non riconosce più il punto zero. Mantenendo una velocità più bassa, il sistema interviene unicamente in concomitanza con il segnale o non interviene affatto quando il treno va verso un paraurti.

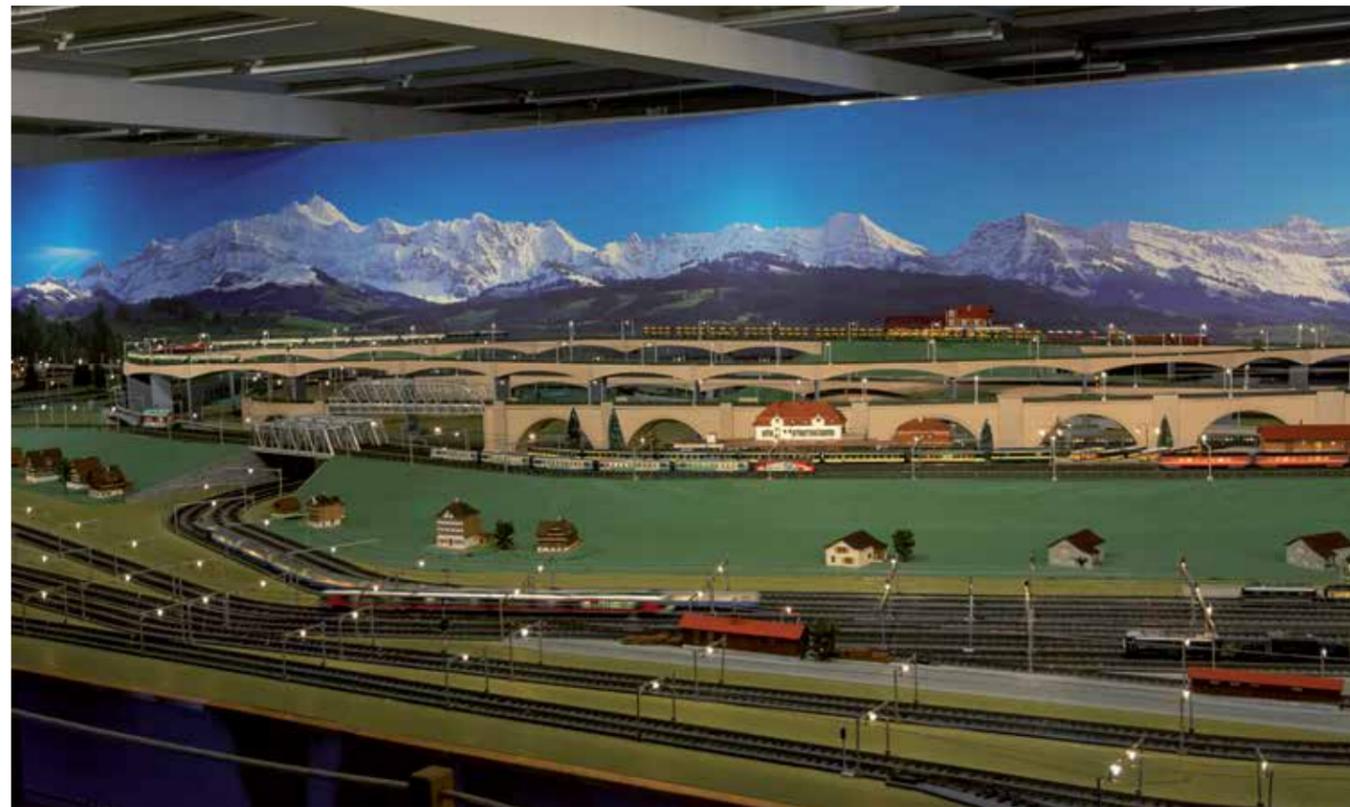
*I sistemi della U-Bahn sono autonomi già da molto tempo: Nell'industria automobilistica ci si sta muovendo verso la guida autonoma, mentre le ferrovie lo fanno già da anni: i treni senza macchinista circolano già da tempo nei sistemi chiusi come le metropolitane.*

È vero, ma i principi fondamentali della guida dei treni non accompagnati vengono sistematicamente ignorati. I convogli della metropolitana sono in servizio su tracciati propri senza intersezioni e con veicoli e velocità omogenei. Questo sistema difficilmente si può adattare ad un esercizio misto sulla rete a scartamento normale con treni merci, regionali o a lunga percorrenza, ma anche con velocità che cambiano di continuo in funzione della topografia o del tracciato dei binari.

Il GoA 2 non è ancora un treno a guida autonoma; solamente il GoA 3 (guida autonoma con accompagnatore a bordo per le emergenze) e il GoA 4 (treno senza personale) rispondono a questi criteri. Il GoA 2 non è altro che un intervento parziale nella guida del treno, senza alcuna pretesa di responsabilità. È poco probabile che il GoA 2 possa fungere da tappa intermedia, in quanto per poter fare un ulteriore passo in avanti sono assolutamente indispensabili degli interventi strutturali.

*Per poter accedere al settore del traffico a lunga percorrenza, in due fasi la SOB cerca 70 macchinisti. Ivo Abrach dice: "Mi ha sorpreso che all'inizio dell'anno si sia riusciti a trovare personale sufficiente nonostante la preannunciata automatizzazione della cabina di guida".*

I problemi di reclutamento dovuti alla preannunciata automatizzazione erano noti ai responsabili già da tempo. Erano addirittura convinti che la professione di macchinista avrebbe comportato dei requisiti più bassi in un prossimo futuro, motivo per cui si raccomandava di concentrarsi sul servizio clienti piuttosto che sulla conduzione dei treni.



# Esercitazione al simulatore nell'ambito del progetto pilota ATO della SOB

Nell'ambito del progetto pilota ATO, la Südostbahn ha studiato gli effetti sul personale della circolazione automatizzata dei treni sotto la responsabilità dei macchinisti (GoA2). *Stephan Gut, Presidente sezione Ostschweiz*

Lo studio è stato realizzato su un simulatore che propone diverse corse con tre differenti gradi di automazione (GoA1 senza regolazione della velocità, GoA1 con regolazione della velocità e GoA2). In ciascun blocco di quattro ore, si deve percorrere più volte un tragitto di prova, prima senza eventi o perturbazioni e, successivamente, in presenza di eventi particolari.

All'inizio di ottobre sono stato autorizzato a partecipare a un simile test. Il tratto di prova era quello di Arth-Goldau-Biberbrugg con GoA 2 che controlla l'accelerazione, la guida e la frenata.

La messa in servizio (inserimento dei dati), l'apertura e la chiusura delle porte, come pure la prova dei freni devono essere eseguiti manualmente dal macchinista. Il GoA 2 deve inoltre essere attivato nuovamente presso la stazione di partenza e dopo ogni azione manuale (e cioè anche dopo una fermata con apertura delle porte). Il GoA 2 non ha alcuna responsabilità in termini di sicurezza che comunque deve essere sempre garantita dal macchinista. Lo studio è supervisionato dal centro di competenza per l'aviazione ZHAW.

## Esperienze

Frenate molto tardive ma intense nei posti di fermata, ma anche limitazioni della velocità; le frenate di questo tipo in realtà sarebbero estremamente disagiati per i passeggeri. Fino all'ultimo momento non si sa se il sistema attiva la frenata o no. Questo porta ad intervenire con una frenata manuale o a correre il rischio e fidarsi del sistema (senza la possibilità di attivare una frenata manuale nell'eventualità che il comando automatico non risponda).

Dei bip permanenti in cabina ogni qualvolta il sistema cambia qualcosa; ci si abitua e si finisce per ignorarli, ma questo è un errore perché anche i cambiamenti importanti sono annunciati da un "bip"!

Le visualizzazioni non sono ottimali; assurde informazioni sulla velocità con la BL3 che non hanno niente a che vedere con la velocità effettiva o con la successiva soglia di velocità.

Attivando la preselezione dello sbloccaggio delle porte sotto i 40 km/h, il sistema rileva un intervento manuale e si disconnette, interrompendo così la frenata auto-

matica sul posto di fermata, ciò di cui ci si accorge solo quando è troppo tardi.

## Conclusioni

Almeno al simulatore, una parte del sistema funziona: l'azione accelerazione-guida-frenata è strettamente binaria sugli itinerari molto semplici e senza l'interferenza di fattori esterni, come il cambio dei



passeggeri, le condizioni meteorologiche, ecc. Il problema però è più profondo.

Nonostante delle buone conoscenze, all'inizio si è costantemente sulle spine perché non siamo noi a guidare il treno, ma abbiamo comunque noi la responsabilità se il sistema fa un errore. Il livello di stress è decisamente più alto rispetto a quando siamo noi a guidare il treno. Dopo un certo tempo, si avverte una sensazione di noia e di fatica per i costanti controlli che vengono interrotti solo quando si sbloccano le porte durante la fermata. E poi subentra una certa indifferenza dal momento che è il sistema che accelera, guida e frena il treno.

È faticoso dover controllare di continuo sempre gli stessi irrilevanti "bip" o dover guardare l'orologio per delle ore, per poi reagire in pochi secondi quando la lancetta si ferma. Questo è motivo di disattenzione e, di conseguenza, rappresenta un rischio per la sicurezza. La velocità di reazione diminuisce costantemente.

I processi di lavoro non avvengono più in un "flow" e la percezione del treno viene meno. Non si sa come reagisce il sistema e si aspetta di continuo il momento in cui si dovrà intervenire (per esempio, attivazione della frenata d'arresto, soglie di velocità, ecc.). Questo provoca uno stress continuo che si può gestire solo in due modi: o ci si fida del sistema e ci si rilassa, oppure

si assume nuovamente il comando delle attività legate alla sicurezza (frenata, ecc.). Il GoA 2 è un sistema che può unicamente reagire ai cambiamenti, ma non agire. I problemi di aderenza vengono percepiti solo quando si scivola al momento della frenata. Più i tempi sono stretti e più la frenata sarà tardiva e pertanto brusca, dato che le priorità devono essere definite anticipatamente in un algoritmo, indipendentemente dai fattori non prevedibili, come il tempo, la visibilità, l'aderenza, ecc.

Una reazione solo al momento della frenata quanto meno provoca un livello di comfort molto basso per i passeggeri, ma anche un eventuale problema di sicurezza. Il macchinista invece anticipa i problemi e adegua il proprio stile di guida. Il GoA 2 inoltre non funziona in base alle prescrizioni operative. Le frenate davanti ai segnali disposti su fermata, per esempio, vengono attivate molto tardi, ben dopo il pas-

saggio davanti al segnale di avvertimento. Se improvvisamente appare un segnale principale disposto su fermata (malgrado un segnale avanzato aperto), il sistema non reagisce con una frenata d'emergenza dal momento che rileva la situazione reale solo tramite le balise presenti sulla tratta. Senza un intervento manuale, il treno comincerebbe a frenare solo dopo aver superato il segnale rosso.

Questo richiede tutta l'attenzione del macchinista, ma questa attenzione cala rapidamente quando ci si deve affidare al sistema e i compiti, anche per degli itinerari semplici, si limitano a delle attività di controllo.

Come già menzionato precedentemente, il sistema funziona solo su delle linee molto semplici, come una tratta di 200 km priva di incroci e a velocità costante. Sulle linee più impegnative deve subentrare l'essere umano, come dimostrano le esperienze fatte all'estero.

Sulle linee miste in Svizzera, con i costanti cambiamenti di velocità, le biforcazioni e una topografia in costante evoluzione, il know-how del macchinista è spesso necessario soprattutto in caso di installazioni complesse, ciò che rende assurdo un investimento di diversi milioni. Su degli itinerari semplici, la stessa qualità la si può ottenere con dei dati precisi (tempi, velocità e regolatore della velocità).

# Gli aspetti psicologici della professione di macchinista

Come in tutte le professioni, anche i macchinisti di locomotiva sono sottoposti a specifiche sollecitazioni che si ripercuotono sulla loro salute, sia fisica che mentale. Parlando con la professoressa Katrin Fischer, scopriremo cosa possiamo fare per far fronte a queste sollecitazioni e quali misure preventive sono utili. *L'intervista è stata realizzata da Markus Leutwyler il 3.11.2020*

Katrin Fischer è una psicologa del lavoro e da 15 anni insegna presso l'Università di psicologia applicata nel nord-ovest della Svizzera. Le sue ricerche ruotano intorno al seguente interrogativo: "Nell'ambito di complessi sistemi tecnici, come si può lavorare in modo quanto più sicuro e affidabile possibile?"

I principali partner operativi sono le aziende che hanno delle attività legate alla sicurezza, come le centrali nucleari, le compagnie ferroviarie o le compagnie aeree.

**LocoFolio: Signora Fischer, grazie di dedicarci un po' del suo tempo! Che forme di cooperazione ha avuto finora con le compagnie ferroviarie?**

Katrin Fischer: Noi abbiamo dato e continuiamo a dare il nostro supporto nella realizzazione delle cabine di guida dei futuri treni, ma anche dei sistemi presenti nella centrale operativa, come ILTIS e RCS. Per la BLS, per esempio, abbiamo collaborato nell'ambito dell'analisi su come il "LOPAS" (tablet del macchinista) dovrebbe essere concepito per consentire un uso quanto più intuitivo e comprensibile possibile. Una particolare attenzione è stata dedicata all'ergonomia (aspetti legali del lavoro umano), alla usability (facilità d'uso) e alla sicurezza operativa. Il nostro obiettivo è fare in modo che le interazioni tra l'uomo e i sistemi tecnici, nel caso specifico i sistemi ferroviari, siano quanto più sicure possibili. La nostra prospettiva si basa principalmente sulle persone e non sulla tecnologia. Per esempio, i segnali come devono essere installati per far sì che le indicazioni possano essere percepite in modo chiaro e preciso? I turni di lavoro come devono essere concepiti per spezzare l'eventuale monotonia? Come bisogna gestire le distrazioni che possono derivare dalle nuove attrezzature tecniche? La rimozione totale di queste attrezzature dalla cabina di guida non può essere una soluzione, dal momento che sono indispensabili per lo svolgimento del proprio lavoro. Qui si tratta di trovare un buon compromesso.

Oppure un altro interrogativo: Quali messaggi di guasto devono essere segnalati al personale di locomotiva? Il fatto, per esempio, che una segnalazione di WC difettoso venga visualizzata più volte è sicuramente una distrazione inutile. Per contro, la segnalazione del guasto ad una porta è estremamente importante. Si tratta pertanto di fare un triage delle informazioni.



Prof. Dr. Katrin Fischer

**Quali sono gli effetti di questa professione sulla persona del "macchinista"?**

Ci sono persone che sono felici e orgogliose di poter lavorare come macchinisti fino al momento del loro pensionamento. Altre invece, fanno fatica a stare al passo con gli ultimi sviluppi della tecnologia e l'automatizzazione in costante aumento dà loro filo da torcere. La componente appassionante del loro lavoro non c'è più.

Si sente spesso dire che questa professione attira delle persone "speciali" che non hanno difficoltà a lavorare da soli, e quindi degli individualisti. A dire il vero, è probabile che queste persone non diventino degli individualisti a causa della loro professione, bensì che la scelgano semplicemente perché risponde alle loro aspettative.

Il problema si presenta quando qualcuno è sempre più insoddisfatto e si ritira socialmente. Dal mio punto di vista, è pertanto importante sfruttare anche le poche possibilità di scambio a propria disposizione. Il fatto di essere soli è pericoloso, soprattutto quando capita qualcosa di grave, come un caso di segnaletica. La solitudine può essere un fattore di rischio per una buona elaborazione dell'accaduto e può risultare difficile parlarne. I macchinisti hanno spesso difficoltà a parlare di simili eventi. I locali pausa dovrebbero essere concepiti in modo tale da ricreare un'atmosfera pia-

cevole e accogliente, perché così sarebbe molto più facile parlare delle cose che ci preoccupano. Questo è molto importante. Anche i CLP dovrebbero instaurare un rapporto di fiducia con i macchinisti.

Che effetti hanno eventi come gli incidenti, le aggressioni o i suicidi? Dal punto di vista psicologico, che cosa mi succede quando sono coinvolto in un simile evento?

Qui bisogna fare una differenziazione. Il caso di segnaletica, il suicidio e l'aggressione sono tre situazioni di partenza molto differenti. Quello che hanno in comune è che tutti scatenano delle forti emozioni che possono farsi sentire anche per settimane. Ogni evento deve essere trattato in modo specifico.

Caso di segnaletica: In questo caso, i temi centrali sono il senso di "colpa" e di "fallimento". Molti sono fermamente convinti che "questo semplicemente non deve mai succedere". Questo fa sì che ci si metta in discussione, perché cambia l'immagine che si ha di se stessi e la consapevolezza di essere una persona responsabile e affidabile. Ci sono poi anche le eventuali sanzioni da parte dell'impresa. In passato, si andava dagli accordi sugli obiettivi alla minaccia di licenziamento. Al giorno d'oggi, fortunatamente non è più così.

Suicidio: In questo caso, la questione non è tanto il fatto di aver commesso un errore,

quanto piuttosto di sviluppare dei sensi di colpa, che purtroppo sono sempre molto frequenti. Questo, sebbene la ragione ci dica chiaramente che era realisticamente impossibile arrestare il treno in tempo. Si può essere assillati da pensieri del tipo "se solo avessi...". Il senso di colpa per la morte di una persona può essere molto pesante da gestire.

Aggressione: Per certi versi questo è il caso più "semplice". Perché? Il macchinista di solito non ha nulla da rimproverarsi. Lui è la vittima e non l'autore. L'aggressione che si è vissuta può però scatenare delle forti paure. A lungo termine, la prognosi però è relativamente buona. In Svizzera, il personale di locomotiva è raramente vittima di aggressioni gravi, mentre il personale del treno ne è maggiormente toccato. Gli agenti in contatto con i passeggeri spesso invece sono esposti anche ad aggressioni verbali.

**Un evento può avere delle conseguenze a lungo termine?**

Gli eventi stressanti possono essere traumatici. Bisogna tener conto dei singoli casi. Un trauma può portare anche ad un'inabilità al lavoro. In questi casi, determinante è spesso la situazione della singola persona. Una persona che risorse personali ha? Se si è confrontati anche con altri problemi (problemi finanziari, rapporti, decesso di un familiare, malattia), un evento si può rivelare ancora più stressante.

*Le cose che fanno star bene sono molto importanti e rafforzano le proprie risorse.*

Quali sono le possibili misure preventive per tutelare il personale di locomotiva da eventuali ripercussioni negative, sia in circostanze normali che in caso di incidente?

Ci sono delle cose su cui ci si può esercitare, come gestire un'aggressione. Ci sono corsi che propongono dei giochi di ruolo per prepararsi ad affrontare tutta una serie di situazioni. Ma è praticamente impossibile prepararsi adeguatamente per riuscire ad affrontare un suicidio sui binari. Non sono situazioni su cui ci si può esercitare. I corsi ti insegnano ad adottare un comportamento adeguato quando si verificano dei casi estremi, come distogliere lo sguardo o tappare le orecchie. Il supporto dopo un evento è estremamente importante. Molte sensazioni sensoriali difficilmente possono essere espresse a parole, in particolare modo i suoni, gli odori o i rumori. Quelli del Care Team lo fanno molto bene. A se-

conda delle circostanze, può essere necessario un aiuto professionale.

**Io, come macchinista, cosa posso fare per rafforzare le mie risorse?**

Ci si deve chiedere: "Cosa mi fa stare bene? Ho un hobby particolare? Uno sport che mi piace? Mi piace la musica? Com'è il mio contesto sociale? In generale, è importan-

*Si tratta di creare le condizioni per sfruttare al meglio i nostri punti di forza e compensare i nostri punti deboli.*

te rendersi conto che la vita non è fatta di solo lavoro. Le cose che fanno star bene sono molto importanti e rafforzano le proprie risorse. Questo può valere anche per il consueto incontro settimanale in un locale o per una birra con i colleghi dopo il lavoro. I rapporti sono molto importanti e vale sempre la pena coltivarli. Dopo che si è verificato un incidente è già troppo tardi, queste risorse non possono essere recuperate spontaneamente.

Anche la vita associativa può fare la sua parte. Anche se alla sera a volte è faticoso uscire per andare a cantare nel coro, agli allenamenti o a una riunione.

L'attuale situazione legata al coronavirus è doppiamente stressante: da un lato, il Covid stesso è già di per sé un grosso problema e, dall'altro, è più difficile rafforzare e sfruttare le proprie risorse dal momento che molte attività sono rese più difficili o sono vietate.

**La responsabilità è un tema importante in cabina. La responsabilità può essere difficile da gestire?**

In realtà la responsabilità è un qualcosa di positivo. Da anni la responsabilità del personale di locomotiva sono in costante aumento. I treni sono più veloci, più lunghi e più ravvicinati. Una volta ci si spostava per il paese a 50 km/h, mentre oggi si viaggia a 200 km/h. La responsabilità di un macchinista è paragonabile in tutto e per tutto a quella di un pilota.

Il fatto che un macchinista non possa più intervenire sulla tecnica e possa solamente monitorare i sistemi può diventare un problema. Sono richieste otto ore di attenzione, senza però che vi sia un margine di manovra. Il margine di manovra e la responsabilità devono andare di pari passo. Gli studi dimostrano che pretendere una responsabilità totale senza alcun margine di manovra provoca uno stress molto elevato. In altri ambiti questo lo si evita mediante dei sistemi che chiedono espressamente di compiere determinate

azioni. Nelle centrali nucleari, per esempio, viene regolarmente richiesto un test dei sistemi, ciò che consente di mantenere un'attenzione costante e permette all'essere umano di interagire di continuo con i sistemi tecnici.

Abbiamo già discusso della cosa con i responsabili della circolazione dei treni. L'esercizio normale è ampiamente automatizzato. In futuro, anche il funzionamento in caso di perturbazioni dovrà essere automatizzato. Le attività vanno adeguate in modo da garantire che continuino a essere stimolanti e interessanti.

Per quanto riguarda la cabina di guida, per il momento questo non rappresenta ancora un problema particolare. Se dovesse essere introdotto l'ATO GoA2 (Automated Train Operation, Grade of Automation 2), potrebbe però diventarlo. Il lavoro e la cabina di guida come dovranno essere concepiti? Per il macchinista ci dovrà comunque essere ancora un margine di manovra sufficiente! Servire il caffè, come già suggerito a suo tempo, non è sicuramente una buona idea.

**Il "fattore umano" è davvero un qualcosa di negativo?**

No! Noi esseri umani non siamo affatto una cosa negativa! Il fattore umano viene spesso visto come qualcosa di negativo. Ritengo invece che noi essere umani abbiamo delle capacità che sono estremamente importanti in moltissime situazioni. Come nel caso dell'attenzione selettiva. È solo grazie a questa forma di attenzione che gli uffici open-space sono possibili! Noi siamo in grado di concentrarci, di bloccare certi stimoli e di riconoscere in modo rapido e puntuale quali sono gli input che sono importanti e quali non lo sono. Questo è un segnale rivolto a me o quello per il binario adiacente? In certe situazioni, tuttavia, si può prestare un'attenzione eccessiva a un determinato punto, come nel caso di perturbazioni particolarmente problematiche. In certe circostanze, l'attenzione viene talmente "monopolizzata" da rischiare di lasciarsi sfuggire delle altre cose importanti, come i segnali. In condizioni sfavorevoli, questo può portare a commettere degli errori. Si tratta di riflettere anticipatamente su come la tecnologia ci possa aiutare per evitare che si verifichino simili errori.

Ma, lo ripeto: Molte cose noi le sappiamo fare meglio dei sistemi tecnici! Si tratta di creare le condizioni per sfruttare al meglio i nostri punti di forza e compensare i nostri punti deboli. La tecnologia ci dovrebbe sostenere, non sostituirci. Del resto, ad un aspirapolvere non si può rimproverare di non saper fare un caffè...

**Signora Fischer, tante grazie per l'interessantissima conversazione!**

# Vauderens II

LocoFolio 2020/1: Trovo che l'articolo sul caso di Vauderens, secondo cui in dieci anni non è migliorato niente, sia molto pertinente. *Lettera alla redazione*

Sul caso Vauderens 2:  
In luglio 2020, stavo guidando il treno 7xx verso ovest quando, con mia grande sorpresa, i seguenti dati relativi a Vauderens sono apparsi nel piano di marcia del LEA. Per fortuna conosco il percorso a memoria! Se non altro si è reagito immediatamente e si è sistemato il tutto.

## Corrispondenza:

Oggetto: Dati sbagliati  
Data dell'anomalia: 07.2020  
Numero del treno: 7xx  
Luogo: Vauderens  
Descrizione / Osservazione:  
Per il treno 7xx, a Vauderens manca la velocità in stazione (140 al posto di 140/95), come pure l'indicazione della velocità di 85 km/h fino a Oron.

Oggetto: RE: Annuncio LEA - Vauderens Buongiorno D.  
Grazie per il messaggio. Abbiamo ricevuto una serie di dati sbagliati dal fornitore di dati IHPT. Per il treno 724 in direzione di Vauderens era stato previsto un percorso non autorizzato (valevole solo dal cambio dell'orario in dicembre 2020). Adesso abbiamo corretto la cosa manualmente. Il treno è visualizzato di nuovo correttamente.  
Saluti, M.



M	km	+	AE	Gossau SG	R150	An	Ab	22:52:06
	49.6	10	1	1303				
	45.2				Chénens	125	130	(17:07)
	45.0	10	1		Block	S929/829		
	42.9	3	3		Villaz-St-Pierre	140	140	(17:10)
	40.2	0	10	(1302)	Lussy	140	140	(17:11)
	39.8				Romont	140-100	100	(17:12)
	38.1				C sort.	95		
	37.5				km 38.100	L		
	35.7	7	10		Block	S925/825		
	35.6				Siviriez	140	140	(17:15)
	30.5	10	0		Block	S924/824		
	24.4				Vauderens	140		(17:18)
	22.9				Oron	90	90	(17:22)
	20.6	18	6	(1305)	Block	S914/814		
	20.1				Palézieux	90	115	(17:25)
	16.9				Courbe sortie	95-105		
	14.6	18	0		Corbéron	10R/S		
	13.1				Moreillon	115	115	(17:29)
	12.2	18	0	(1304)	Courbe	95		
	11.8				Puidoux	95	100	(17:30)
	18	0			Block	S914/814		
					Courbe sortie	95		
					Grandvaux	100	100	(17:33)

# Risparmiare

Le conoscenze specialistiche in ambito ferroviario fanno risparmiare molti soldi *Équipe tecnica del VSLF*

Nell'agosto 2020, un treno DTZ della S-Bahn zurighese è stato portato alle officine di Yverdon-les-Bains per l'installazione del nuovo APFZ. La corsa a vuoto è durata 2 ore, mantenendo una velocità media di circa 95 km/h. Dopo l'installazione del nuovo apparecchio, all'inizio di settembre il treno è ripartito dalle officine di Yverdon per tornare al deposito M di Zurigo. Per il giorno dopo era prevista una corsa fino a Oberwinterthur e l'entrata in servizio. Ha però fatto seguito un pernottamento a Olten e la destinazione è diventata Zurigo. Motivo: il viaggio di ritorno si è svolto ad una velocità massima di 40 km/h e ha avuto una durata di quasi 10 ore, per cui il treno è subito finito al tornio in fossa presso il deposito M. Chi capisce qualcosa di ferrovia già si immagina il risultato: sfaccettature alle ruote dell'ultima vettura, sugli assi dove agisce il freno a molla. Durante la sua permanenza presso le officine, il treno è stato praticamente distrutto. Bisogna partire dal presupposto che il treno è stato spostato senza aver prima sbloccato il freno di stazionamento, e quindi è stato trascinato, ciò che ha causato delle sfaccettature importanti. Ci deve essere voluta una bella forza per spostarlo... Per conoscenze specialistiche in ambito ferroviario si intende il fatto di avere una comprensione della meccanica e un po' di tatto. Una prova di rotolamento può fare miracoli. Consiglio: Quanto maggiore è la potenza del veicolo e tanto più delicata dovrà essere la partenza al momento della manovra. L'App SR 4.0 e i processi su PDF qui non sono di nessuna utilità.



# Situazioni pericolose all'ordine del giorno

Due Flirt, ciascuno della lunghezza di 73.3 m, vengono temporaneamente stazionati su un binario di 152 metri presso la stazione di Rotkreuz. Con la loro lunghezza totale di 148.6 m, tra i veicoli e i segnali bassi la distanza è di soli 1.2 metri. Nel migliore dei casi. *Équipe tecnica del VSLF*

Intorno al binario in questione, su entrambi i lati sono stati disposti dei deviatori per l'istradamento dei treni merce che viaggiano a 90 km/h, per cui il rischio di una collisione laterale o frontale è molto elevato. Dal personale di locomotiva ci si aspetta che i veicoli vengano stazionati con una precisione millimetrica. Al momento della pianificazione, l'angolo morto, che per i treni navetta può andare avanti fino a 10 metri, non viene però preso in considerazione. Un chiaro riconoscimento della posizione dei segnali bassi è tuttavia possibile solo restando in piedi e guardando dalla finestra laterale. È per questo motivo che, per esempio, al momento dell'accoppiamento è necessario tenere una distanza di 5 metri dal veicolo.

Consultando diverse note del rapporto d'attività della centrale operativa, si può constatare che questi veicoli vengono spesso stazionati all'esterno del profilo di spazio libero del binario. Secondo le prescrizioni di circolazione, questo è assolutamente vietato e rappresenta un grosso rischio di collisioni laterali. Sia le divisioni preposte alla sicurezza, ossia SQ e SQA, che l'autorità di vigilanza UFT, non prendono seriamente il loro ruolo. La situazione di Rotkreuz è sintomatica di un'insufficiente comprensione della sicurezza e della deliberata volontà di scaricare la responsabilità verso il basso.

Questo problema non viene riconosciuto al momento della pianificazione da parte di Infrastruttura, in quanto una lunghezza di 148.6 m è comunque inferiore a 152 m e, pertanto, la cosa può essere approvata. Questa situazione è stata ripresa da superiori ed esperti d'esame (ovviamente dopo un primo caso di superamento di segnale) e viene trattata ricorrendo alle «Informazioni sulle situazioni pericolose». È assolutamente necessario trovare una soluzione a questo problema di fondo. Constatiamo che le prescrizioni sulla circolazione vengono deliberatamente e regolarmente violate senza che vi siano delle conseguenze. Un aumento della sicurezza è possibile solo se il personale di locomotiva si oppone a queste disposizioni e rifiuta di stazionare dei veicoli in modo così critico e pericoloso. Questo provocherebbe inevitabilmente delle perturbazioni dell'esercizio che però, come ultima conseguenza, porterebbero ad un differimento delle responsabilità. Se queste situazioni perdureranno e aumenteranno, si potrà rinunciare ai posti di

lavoro di chi non adempie al proprio obbligo di sorveglianza e, pertanto, non espleta le proprie funzioni. Il VSLF si impegna a impedire un'escalation e il ripetersi di simili situazioni con-

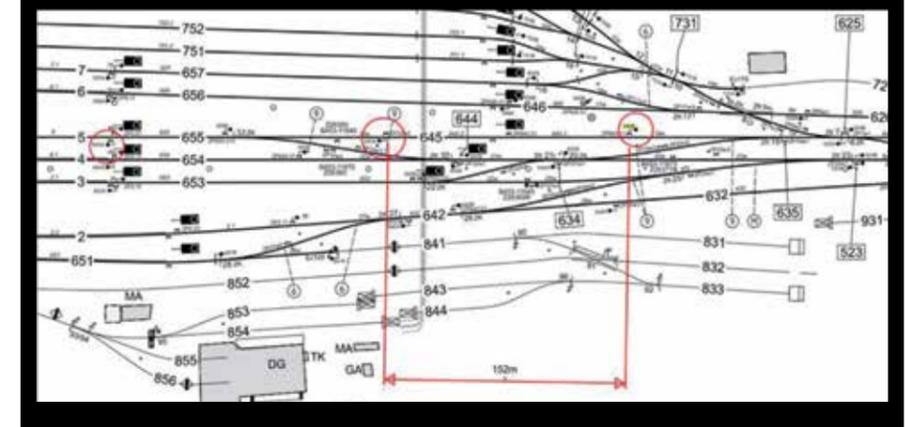
flittuali e a far sì che le responsabilità in futuro vengano regolamentate in modo chiaro e siano rispettate. Abbiamo già trovato i primi alleati nelle imprese.



## Situazione pericolosa a Rotkreuz

Situazione sul binario 645.

A Rotkreuz, il macchinista del turno 113 di Goldau sposta il treno 21266 dal binario 5 al binario 645 (secondo info del LEA Top dal binario 6 al binario 656). Durante i lavori di costruzione questo è stato provvisoriamente modificato. Successivamente, anche il macchinista del turno di Lucerna 1404 sposta il treno 8671 sul binario 645, in modo che su quel binario corto ci stiano esattamente due Flirt. È successo che il macchinista di Goldau non si era avvicinato abbastanza al segnale basso 645B, per cui il secondo Flirt non era coperto dal segnale basso 645A. In caso di manovra diretta dal binario 645, bisogna assolutamente tener conto del precedente segnale nano 645A. Si tratta di una classica situazione di deviatore non occupato davanti al veicolo, situazione in cui spesso ci si dimentica del segnale nano precedente. Intorno al binario di stazionamento in questione vengono messi a punto dei percorsi per i treni.



## 2.8.3 Ricovero all'esterno del profilo di spazio libero

I veicoli vanno sistemati in modo tale che nessuna delle loro parti fuoriesca dalle linee limite date dal segno di sicurezza o dal segnale basso.

## Personale a prestito anche per i macchinisti

Il noleggio di personale di locomotiva esiste sin da dalla liberalizzazione del mercato ferroviario. Ma questo cosa significa per i macchinisti interessati? Già da tempo, in molti settori si fa capo al lavoro temporaneo e interinale per far fronte ai picchi di produzione o per mantenerla in caso di penuria di personale. *Raoul Müller, Comitato centrale VSLF FFS-V*

Un fenomeno recente consiste nel prevedere un livello salariale basso per questi dipendenti o creare delle condizioni contrattuali non vincolanti. Dalla liberalizzazione del mercato delle prestazioni ferroviarie, questa tendenza a ricorrere al lavoro interinale e temporaneo la si può osservare anche nell'ambito del personale di locomotiva. Sono tante le aziende che si sono specializzate nella formazione dei macchinisti, per poi po-

terli collocare presso le imprese ferroviarie. A livello di personale, spesso le piccole imprese di trasporto ferroviario (ITF) dispongono di strutture snelle e, in caso di bisogno, si avvalgono di macchinisti esterni.

In linea di massima, un datore di lavoro non può collocare i propri dipendenti presso terzi, ma se c'è l'espressa autorizzazione degli stessi e nel rispetto delle disposizioni sulla protezione previste dalla

legge federale sul collocamento e il personale a prestito, questo permesso può essere accordato. Nella "Causa Erstfeld", in cui le FFS per la prima volta hanno fatto ricorso al prestito di personale ad un'altra ITF, sono i sindacati del personale che hanno assunto questo ruolo. Tornerò più tardi sui particolari.

In passato, a più riprese le prestazioni sono state fornite da altre ITF, come nel caso del Voralpen-Express, ma di norma

questo ha avuto luogo in base ad una semplice cooperazione tra imprese. A questo metodo di lavoro semplice e produttivo si è messo fine durante il periodo Meyer. Questo ha comportato l'aggravarsi della già difficile situazione del personale delle FFS nella regione della Svizzera nordoccidentale e, per la prima volta, si è dovuto ricorrere al prestito di macchinisti esterni. La sicurezza data dal CCL e gli orari di lavoro regolamentati dai BAR in questi casi rappresentano un valore aggiunto per il personale in prestito, in quanto le condizioni di lavoro del locatore comportano un miglioramento.

Dal prossimo cambio dell'orario, anche le FFS disloceranno per la prima volta del personale presso un'altra ITF. Da un lato, con l'accesso al traffico ad alta velocità la

SOB non era stata in grado di procurarsi sufficiente personale per occupare il deposito di Erstfeld e garantire le prestazioni del treno Gottardo. Dall'altro lato, le FFS hanno dovuto continuare a operare presso questa sede in seguito al prolungamento della concessione del trasporto regionale S2 tra Erstfeld e Zugo. In questa sede la soppressione del traffico a lunga percorrenza avrebbe comportato un esubero di personale e delle prestazioni poco attrattive e produttive.

Per attenuare gli effetti negativi della ripartizione delle concessioni, le ITF hanno deciso di operare congiuntamente sotto l'egida della SOB. Una pianificazione efficiente, e pertanto una cooperazione in senso stretto, non è possibile a causa delle differenze legate ai BAR. Nonostante il rifiuto opposto dal VSLF, si è imposta l'assegnazione di macchinisti FFS al nuovo «pool di produzione Erstfeld», sotto la direzione della SOB. Dal momento che la SOB applica dei tempi di lavoro senza pause più lunghi (5 ore al posto di 4 ore e ½), per la prima volta si è dovuto accettare un peggioramento delle condizioni di lavoro. Da una parte, la SOB in principio applica delle condizioni di lavoro molto simili e talvolta anche migliori rispetto a quelle delle FFS e, dall'altra, il VSLF ha dei buoni rapporti di partenariato sociale con entrambe le ITF. A questo si aggiunge un sondaggio effettuato dalla LPV-SEV tra i propri membri di Erstfeld, da cui è emersa la volontà e il desiderio di collaborare in tal senso.

Per quanto riguarda i futuri collocamenti di personale che faranno seguito alla ripartizione delle concessioni, da parte nostra continuiamo a considerare questo modello in modo molto critico. A condizione che ciò non costituisca un pregiudizio e che ogni nuovo prestito di personale venga negoziato con i partner sociali, abbiamo infine deciso di aderire a questa nuova forma di collaborazione.

Noi continuiamo però ad essere convinti che, su un piano molto più semplice e concreto, uno scambio di catene di servizi tra ITF permetterebbe di creare un enorme valore aggiunto a livello di produttività del personale di locomotiva, soprattutto se si osservano le convergenze tra il personale di locomotiva delle FFS e quello delle rispettive affiliate. Spesso le similitudini riguardano dei tipi di veicoli simili o uguali e delle identiche linee ferroviarie.

Ai fini di un'applicazione armoniosa, riteniamo che sarebbe auspicabile uniformare le prescrizioni di lavoro tra le diverse ITF. Se questa idea la si applica alla matematica salariale, ci si accorgerà che le società consociate regionali, create unicamente per una questione di dumping salariale, possono diventare rapidamente obsolete. ➔

## Porte aperte

Dispositivo d'impedimento alla partenza con le porte aperte. *Équipe tecnica del VSLF*

Dopo il tragico incidente che ha coinvolto il nostro collega Bruno nell'estate 2019, il VSLF ha scritto all'UFT e alle ferrovie BLS, FFS e SOB chiedendo che durante il previsto ammodernamento delle porte della flotta EW IV e ICN, venga installato in cabina anche un dispositivo d'impedimento alla partenza.

Questi dispositivi d'impedimento alla partenza sono facili da installare e già da tempo sono ormai uno standard per i veicoli a scartamento normale.

Questo dispositivo impedisce la partenza del treno nell'eventualità che un macchinista non presti la dovuta attenzione alla spia rossa di via libera o la stessa sia difettosa. Questo contribuisce ad aumentare sensibilmente la sicurezza dei passeggeri e comporta un dispendio di denaro minimo. In questi giorni le prime locomotive Re 460 sono state dotate di questo dispositivo. È motivo di grande soddisfazione che, come ci era stato assicurato, la questione venga portata avanti e attuata. ➔



# Sentenze del TAF nei confronti della FFS SA

Apprezzamento del VSLF per le sentenze del Tribunale amministrativo federale (TAF) nei confronti delle FFS in merito a una procedura avviata da quattro macchinisti FFS V. Estratto della lettera del VSLF dal 3 agosto 2020 al Consiglio di amministrazione della FFS SA

Alla base c'è la sentenza A-602/2018. Le situazioni dei quattro casi sono in principio le medesime. Tre dei quattro querelanti hanno ottenuto giustizia da parte del TAF.

## Situazione iniziale

A seguito del ritardo nell'introduzione del Léman Express nel 2015 e 2016, presso il deposito di Ginevra è emerso che c'erano troppi macchinisti e "troppo poco lavoro". A volte sono quindi stati assegnati dei turni di servizio troppo corti, ciò che ha portato rapidamente i conteggi del tempo di lavoro in negativo.

È importante capire che il numero dei giorni lavorativi, e pertanto anche dei giorni liberi, viene stabilito all'inizio del periodo dell'orario e non può essere modificato. Partendo dal numero dei giorni lavorativi viene calcolata la durata media del lavoro da svolgere giornalmente. L'assegnazione di questo tempo è una responsabilità del datore di lavoro, dal momento che il personale di locomotiva non può e non deve svolgere del lavoro di propria iniziativa.

L'assegnazione di un tempo di lavoro insufficiente comporta una mora nell'accettazione del datore di lavoro che va accordata a fine anno, entro i limiti delle fasce d'oscillazione pattuite dalle FFS nel CCL. Stando alle spiegazioni di alcuni esponenti delle FFS, il tempo mancante non va accordato, bensì dovrebbe essere compensato con dei giorni di lavoro supplementari a carico del dipendente.

Con la sua decisione, il TAF ha confermato che questo non è corretto. È deplorabile che la logica alla base di questo approccio non venga capita o non voglia essere capita dai responsabili, anche se rispecchia le loro esigenze.

La sentenza secondo CCL del tribunale arbitrale tra VSLF/SEV e la FFS SA del 28 ottobre 2010, si basa sullo stesso problema nella misura in cui i limiti previsti dal CCL non sono stati rispettati e non sono stati trattati correttamente alla fine dell'anno. La sentenza ha avuto un effetto retroattivo sulle ore supplementari di tutti i collaboratori del gruppo FFS (compreso FFS Car-

go) e ha comportato dei costi ingenti per le FFS. Dopo oltre un anno di attesa, avevamo deciso di sollecitare un arbitrato in quanto l'opinione delle FFS era che le ferrovie federali hanno sempre ragione e che i regolamenti, tra cui il CCL, sono sempre soggetti ad interpretazione, ovviamente a favore delle FFS. È proprio questo atteggiamento che probabilmente ha portato alla causa attuale che, ancora una volta, è stata persa dalle FFS.

La decisione arbitrale del 2010 ha fatto luce sulle responsabilità delle FFS per quanto riguarda il rispetto dei valori limite applicabili durante l'anno e alla fine dell'anno, indipendentemente dal fatto che il saldo sia positivo o negativo. Dato che la ripartizione del lavoro è necessariamente di competenza del datore di lavoro e che il personale non ha alcuna influenza, ne consegue che non può essere ritenuto responsabile di questa situazione. Responsabile della ripartizione del lavoro è la pianificazione, ciò che però viene fatto senza tener conto dei conteggi di lavoro dei collaboratori. Sotto questo punto di vista, il superiore gerarchico (CLP) non ha alcuna influenza sui conteggi del tempo di lavoro dei diretti subalterni, in quanto non è colui che assegna direttamente il lavoro o ne definisce la durata. Questo triangolo macchinista - pianificazione - superiore esiste da quando un giorno di lavoro non è più stato calcolato come un giorno di lavoro, indipendentemente dalla durata, bensì viene calcolato esattamente al minuto. Secondo le argomentazioni delle FFS al TAF, a tutt'oggi il problema non è ancora risolto.

A causa di questo problema, nel CCL 2015 si è definito in maniera esplicita e inequivocabile che "la responsabilità del rispetto dei valori limite e della gestione dei conteggi del tempo di lavoro spetta ai superiori".

Il fatto di sapere se i macchinisti della sede di Ginevra abbiano trovato delle soluzioni per compensare la mancanza di lavoro, ossia dei treni da guidare, su base volontaria o in base al CCL, non è l'oggetto di questa lettera. Il fatto è che spesso veniva assegnato solo il minimo di 6 ore lavorative al giorno definito nel CCL, ciò che ha portato rapidamente i conteggi in negativo.

Nel corso dell'anno, i macchinisti querelanti hanno più volte attirato l'attenzione dei propri superiori sul fatto che i rispettivi conteggi continuavano a scendere e avevano chiesto di poter lavorare di più.

Hanno pertanto adempiuto correttamente ai loro obblighi nei confronti del datore di lavoro. Non essendo stato assegnato loro del lavoro supplementare, si è verificato un classico caso di mora.

Il problema che ha portato alla denuncia presentata dai quattro macchinisti del deposito FFS V di Ginevra è noto da tanti anni all'interno delle FFS e, a quanto pare, non è mai stato risolto.

## Estratto della sentenza A-602/2018:

«Il suo compito [del superiore] consiste piuttosto nel verificare i conteggi del tempo di lavoro dei diretti subalterni e, se necessario, nel contattare il servizio responsabile della ripartizione del lavoro, allo scopo di dare delle istruzioni che dovranno essere seguite o meno. Alla fine dell'anno, è inoltre tenuto a decidere in che misura un saldo negativo vada mantenuto oppure compensato totalmente o in parte.»

## Epilogo:

Il fatto che, davanti al TAF, le FFS neghino di aver violato in qualche modo il CCL, suggerisce una grande mancanza di competenze specialistiche o semplicemente un'arroganza sistematica delle persone interessate.

Tutte le argomentazioni delle FFS si concentrano sulla difesa dei superiori del personale di locomotiva. Questo genera confusione, dal momento che è al datore di lavoro FFS che è stato ingiunto di integrare i conteggi del tempo di lavoro e non esplicitamente al superiore gerarchico.

Stando alle argomentazioni delle FFS, è invece il superiore che ha la competenza e il compito di gestire i conteggi alla fine dell'anno. Se così fosse, il rimpinguamento dei conteggi sarebbe stato fatto e le querele dei quattro macchinisti non sarebbero mai state depositate.

Per concludere, si tratta di capire chi ha deciso di permettere che la situazione peggiorasse a un punto tale da far sì che le FFS perdessero tre azioni legali su quattro davanti al TAF, invece di aiutare i macchinisti interessati a esercitare il loro legittimo diritto.

La reputazione delle FFS di datore di lavoro corretto, con queste sentenze ha subito un duro colpo. La colpa è da imputare alla mancata attribuzione interna di queste competenze, associata a degli obiettivi finanziari. I costi, non solo di natura finanziaria, superano di gran lunga i profitti minimi sperati.

## Informare i superiori

In caso di lavoro insufficiente o di turni troppo corti, è importante informarne regolarmente il proprio superiore. Una buona idea potrebbe essere, per esempio, una breve e-mail mensile.

# Covid-19 – sei mesi dopo

Molti colleghi che non possono far capo all'home office si chiedono come mai le misure di protezione vengano gestite in modi così diversi. Questa è una domanda legittima. Comitato del VSLF

A volte in cabina può capitare di trovarsi per delle ore fianco a fianco di perfetti sconosciuti. Con la mascherina, ma ad una distanza inferiore a 1,5 metri. Siamo tenuti a mettere a repentaglio la nostra salute nell'interesse del nostro datore di lavoro?

La risposta delle ferrovie non si è fatta attendere: «Questo è necessario per motivi operativi!» D'accordo, ... ma questo cos'ha a che fare con la prevenzione contro i contagi? Certe compagnie ferroviarie hanno fatto in modo che, qualora richiesto, il macchinista non venga affiancato da un aspirante macchinista, altre invece no. Se non è la buona volontà che manca, allora probabilmente ciò è dovuto alle limitate possibilità di adeguare la pianificazione.

Una diretta conseguenza di tanti anni di tentativi per sostituire le competenze ferroviarie con dei sistemi automatici e dei rigidi processi operativi. Date le risorse insufficienti, probabilmente per lo stesso motivo anche ai candidati interessati a esercitare la professione di macchinista si chiede di pazientare fino al 2021-2022.

Sembra che in cabina finora nessun macchinista si sia contagiato. Se, sulla base dei dati attuali, una simile affermazione sia realmente attendibile, è tutto da dimostrare. Che sia per questo che nelle cabine non c'è il disinfettante? In primavera, FFS Cargo International è riuscita a metterlo a disposizione su tutti i veicoli dopo solo una settimana.

Se il rischio di contagio in cabina è minimo e lo si può praticamente escludere, perché

allora si raccomanda di lavorare da casa? È lecito chiedersi perché non tutti i «ferrovieri» ritornino al proprio posto di lavoro, tanto più che in un team si può lavorare meglio in ufficio, e non solo da martedì a giovedì.

Se un macchinista o un aspirante macchinista vuole evitare di mettere a repentaglio la propria famiglia e preferisce stare da solo in cabina, deve invece fare i conti con «conseguenze in materia di diritto del lavoro». Questo è difficilmente giustificabile e di certo non accresce la fiducia.

In ambito sanitario, il problema è ancora più serio. Si pretende, infatti, che si vada avanti a lavorare anche se si è stati contagiati dal coronavirus; anche in questo caso, la motivazione addotta è la rilevanza del sistema.

Una cosa che ci preoccupa è che si dà sempre più per scontata una società a due classi, in cui con il telelavoro vengono definite le priorità per il mantenimento dell'esercizio, mentre gli sforzi per dar seguito ai bisogni essenziali della base operativa spesso lasciano alquanto a desiderare.

Noi siamo assolutamente disposti ad assumerci le nostre responsabilità. Anche noi vorremmo che i corsi di formazione possano proseguire. Ma anche le preoccupazioni nei nostri confronti devono essere prese sul serio.

Non possiamo dimenticare che talvolta le ferrovie hanno trovato delle soluzioni molto accomodanti e semplici e, di questo, siamo molto riconoscenti.



Tribunale amministrativo federale a San Gallo



## FFS Interventi – Sempre pronti in caso di incendio. Ma non solo.

I treni rossi di spegnimento e salvataggio delle FFS sono senza dubbio il mezzo di soccorso più rappresentativo e conosciuto di FFS Interventi. Quale ruolo svolge FFS Interventi in caso di incidenti e come i collaboratori gestiscono queste situazioni, ce l'ha spiegato per iscritto Urban Schnetzer, responsabile della sede di Winterthur. *Intervista: Markus Leutwyler*



### In cosa consiste FFS Interventi?

Questa unità, che è parte integrante della gestione dei guasti e delle situazioni di emergenza delle FFS, è attiva in caso di incidenti nell'area della ferrovia o nelle immediate vicinanze in favore dei nostri clienti e per fornire assistenza e supporto alle organizzazioni pubbliche responsabili della gestione delle emergenze.

I nostri collaboratori, che sono distribuiti in tutto il paese, sono sempre pronti a intervenire in caso di emergenze e incidenti in ambito ferroviario. L'unità svolge inoltre un ruolo attivo nella prevenzione di eventi.

Grazie ad una gestione degli eventi rapida e sicura sul posto, questa unità contribuisce a garantire la sicurezza e la puntualità della rete ferroviaria, nell'interesse della nostra clientela.

### Le nostre prestazioni

- A livello svizzero, mettiamo a disposizione degli specialisti per far fronte alle emergenze e per gestire le perturbazioni in ambito ferroviario in collaborazione con i nostri partner.
- Assicuriamo la nostra presenza sul posto e adottiamo delle misure mirate per la prevenzione degli eventi.
- Valutiamo, decidiamo e gestiamo gli allarmi, come pure la logistica necessaria, i «rinforzi».
- Assicuriamo una gestione rapida, sicura ed ecologica degli eventi su tutta la

rete delle FFS e sulla rete a scartamento normale dei nostri partner contrattuali. Nelle nostre attività principali rientrano: la gestione delle operazioni, la gestione operativa degli eventi, i deragliamenti, la gestione delle merci pericolose e la lotta contro gli incendi.

- Coordiniamo le operazioni in collaborazione con le organizzazioni di pronto intervento.
- Svolgiamo le mansioni previste dal manuale SMS di Infrastruttura.

Se si verificano degli eventi nella regione del Lötschberg, entrano in azione i nostri colleghi della BLS che sono attivi presso il centro d'intervento di Frutigen. Anche loro hanno in dotazione un treno di spegnimento e salvataggio. Le sedi FFS di Briga e Berna hanno ottimi rapporti con la BLS e, in caso di eventi, lavorano in stretta collaborazione con loro.

### Di quali mezzi d'intervento disponete? Quanto personale avete?

FFS Interventi è suddiviso in 4 settori, con un totale di 16 postazioni, e impiega all'incirca 300 collaboratori. Ogni postazione dispone di un treno di spegnimento e salvataggio (TSS), a cui si aggiungono sei automezzi di soccorso, nove camion con materiale leggero per la sistemazione dell'area e le attrezzature di soccorso, come pure 50 veicoli d'emergenza per la strada.

Oltre al materiale standard per lo spegnimento degli incendi, i TSS hanno posto per 80-100 persone. A bordo si possono prendere da 9 a 12 pazienti sdraiati. I TSS sono dotati di un generatore di corrente da 52 kVA, un serbatoio d'acqua da 48 m<sup>3</sup>, una lancia ad alta pressione, un compressore per il riempimento delle bombole di ossigeno e apparecchi di comunicazione. C'è anche un locale pressurizzato non dipendente dall'aria esterna.

### Quali sono gli eventi che richiedono il vostro intervento? Quante volte all'anno?

FFS Interventi viene mobilitato in caso di eventi molto diversi. Lo scorso anno è entrato in azione più di 8.400 volte.

Il motivo più frequente è la rimozione di cadaveri di animali, ciò che equivale a oltre un terzo degli interventi.

Nel 22% degli interventi, si è trattato di rimorchiare dei treni in panne, nel 19% dei casi c'erano degli oggetti sui binari o delle persone nell'area dei binari. Nel 3% circa dei casi (248) siamo intervenuti per dei guasti all'infrastruttura (per es. guasto a un passaggio a livello). Abbiamo domato 182 incendi. I nostri collaboratori sono intervenuti spesso anche in caso di incidenti a persone. Altri motivi d'intervento riguardavano i deragliamenti, la fuoriuscita di merci pericolose, gli impianti antincendio e le collisioni.

### In quanto tempo riuscite ad arrivare sul posto?

A dipendenza del luogo dell'evento, tra 0 e ca. 30 minuti.

### Come riuscite a gestire gli incidenti più gravi?

Dopo ogni intervento, il capoturno fa un debriefing. Se questo non permette di chiarire tutti gli aspetti, il responsabile della sede provvede a fare degli ulteriori colloqui con i collaboratori interessati. Il passo successivo prevede l'intervento del Care Team delle FFS (psicologi d'emergenza), servizio a cui però si fa capo raramente.

### Com'è la collaborazione con il personale di locomotiva?

Il personale di locomotiva è solitamente il primo interlocutore dell'ITF che noi incontriamo sul posto. Quando si verifica un incidente a persone, nel limite del possibile cerchiamo di mandare in cabina anche una persona qualificata (macchinista del TSS, un sanitario, un medico del pronto

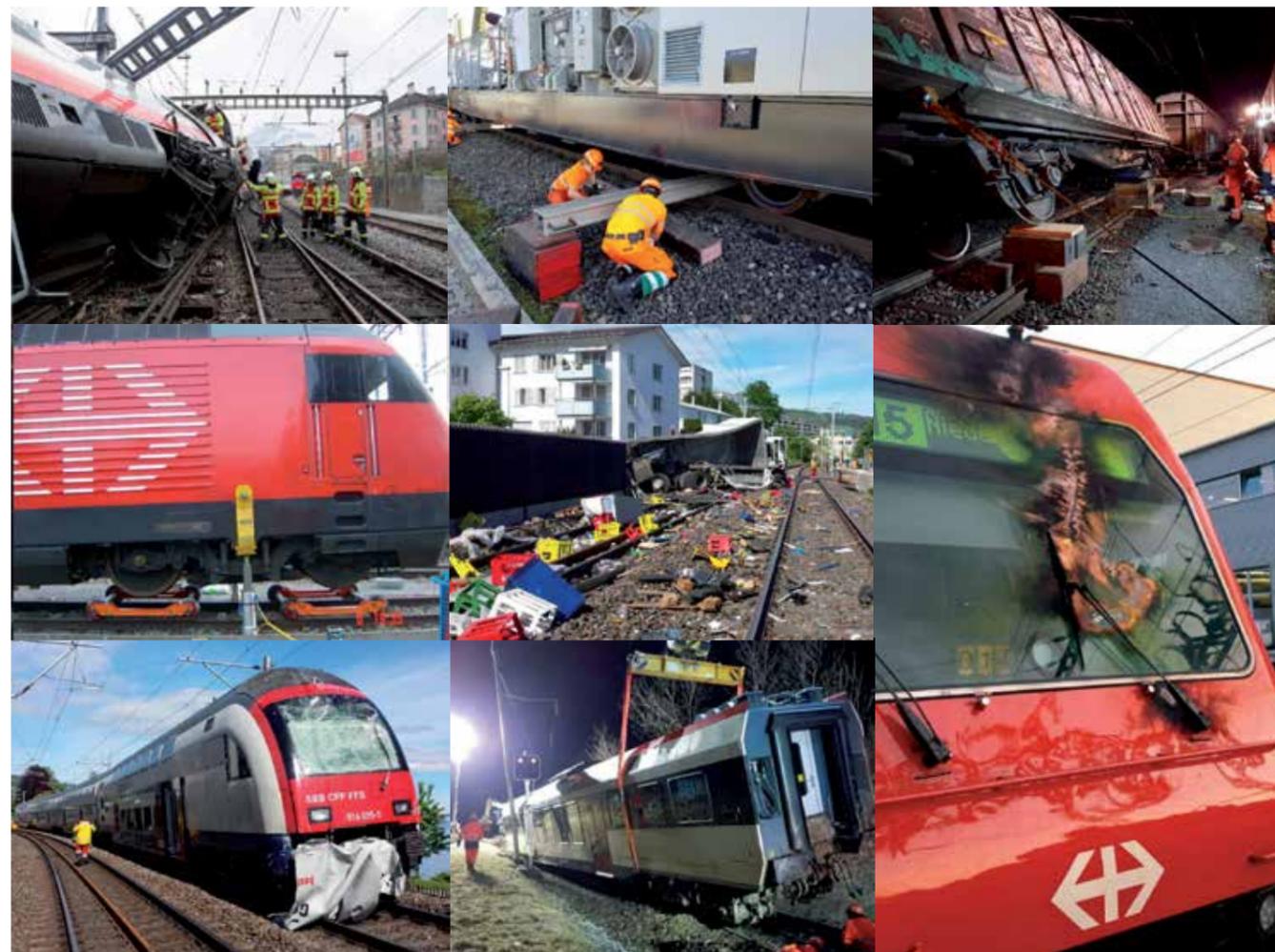


Foto: Presentazione di base Interventi FFS

soccorso), per verificare le condizioni del macchinista e fare (in parte) da ponte fino all'arrivo sul posto del capo del personale di locomotiva.

### Come professionisti, quali consigli potete dare a un macchinista che è confrontato con un incidente?

Questi consigli in realtà dovrebbero essere dati da dei colleghi di lunga data che operano nello stesso campo d'attività, in quanto noi non possiamo capire appieno cosa scateni internamente un simile evento. E, questo, nonostante nel nostro organico ci siano anche dei macchinisti (B100 per la guida dei TTS) che, fortunatamente, solo molto raramente si sono dovuti confrontare personalmente con un simile evento.

### Ci sono anche dei bei momenti? Qual è stato l'evento più divertente, più bello e più bizzarro?

Il salvataggio di alcuni anatrocchi che vagavano sui binari senza la loro mamma.

Desideriamo ringraziarla per questa interessante panoramica sulla vostra attività, ma anche per la vostra piena disponibilità a prestare soccorso e aiuto!



# CLP di picchetto: i primi soccorritori in caso di incidente

Sono cose che succedono quando meno uno se lo aspetta e che possono capitare a ogni macchinista, in qualsiasi momento: una situazione che, nel gergo ferroviario, viene definita "evento", come un'emergenza privata, un caso di superamento di segnale o un'aggressione. In questo e in altri casi, per sostenere la persona interessata si fa ricorso a un CLP di picchetto. *L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler via Teams il 2.11.2020*

Abbiamo incontrato Martina Brunold e Michel Meier, responsabili del personale di locomotiva presso la sede di Zurigo, che ci hanno permesso di farci un'idea sulla loro attività.

## LocoFolio: Chi siete?

Martina: Il 1° ottobre 2020 ho festeggiato il mio decimo anniversario come CLP. Apprezzo molto la diversificazione del mio lavoro e il contatto con tante persone diverse. Personalmente, io non guido i treni. Michel: Io sono arrivato alle FFS nel 2001 come collaboratore nel progetto "LEA" (assistente elettronico del macchinista) e, parallelamente, ho seguito la formazione per diventare macchinista. Sono un CLP da 12 anni.

## Che cos'è un CLP di picchetto?

Da tre anni non siamo più dei CLP Prio, bensì dei CLP di picchetto. Questa differenza rispetto a prima è legata all'applicazione della LDL. Adesso gli interventi vengono debitamente contabilizzati e vengono indennizzati in conformità al CCL. Un CLP di picchetto è a disposizione dal lunedì alle 8:00 al lunedì successivo alle 8:00 per gli interventi d'urgenza. Ci sono cinque regioni in cui vengono assegnati sia i CLP che gli esperti d'esame. L'assegnazione avviene in base al luogo di residenza. Nella nostra regione, noi siamo di picchetto da due a tre settimane all'anno, mentre in altre regioni può essere anche di più.

Dopo un intervento di picchetto si cerca di fare il possibile affinché il turno di riposo venga rispettato. A volte non ci sono interventi, ma certe volte si viene chiamati anche più volte al giorno. Durante una settimana di picchetto non sono previsti dei turni come macchinista. Sul piano privato, durante una settimana di picchetto bisogna rinunciare a molte cose.

## Quali sono i vostri compiti?

I nostri compiti, rispettivamente i tipi di eventi, che richiedono un nostro intervento sono riportati nel documento "Gestione degli incidenti ZFR".

Si tratta principalmente di:

- Irregolarità, come casi di segnaletica, collisioni, deragliamenti e tamponamenti
- Incidenti con persone: uno dei motivi più frequenti per una mobilitazione che richiede anche un grande dispendio di tempo.

- Incidenti con persone sfiorati, per esempio quando il macchinista ha bisogno di assistenza o non è in grado di proseguire la corsa.

- Le emergenze private, per esempio un decesso in famiglia

- Atti di violenza nei confronti del collaboratore

Noi siamo responsabili del servizio di prima assistenza. Dobbiamo verificare se e fino a che punto il macchinista può proseguire la corsa. Senza l'approvazione di un superiore, in molti casi il macchinista non è autorizzato a continuare il viaggio, per esempio in caso di incidenti con persone o di casi di segnaletica.

Lo scopo è quello di evitare danni psicologici o giuridici. A volte sono le cose più semplici che possono essere di grande aiuto. Per esempio, il fatto di telefonare ad una moglie che aspetta che il marito ritorni a casa. Nella nostra borsa abbiamo sempre con noi qualcosa da bere e una barretta di cioccolato.

Michel: Mi è anche già capitato di andare a mangiare qualcosa con un macchinista. Dobbiamo sempre tener conto di tutta la situazione nel suo insieme. La persona interessata ha una persona di riferimento a casa? La cosa peggiore è indubbiamente quando a casa non c'è nessuno e, in questo caso, c'è bisogno di una maggiore assistenza.

## Quando prendete contatto con un macchinista che cosa vi aspetta? In che stato si trova la persona interessata?

Dopo ogni evento la persona coinvolta si trova in uno stato molto particolare. Certe persone hanno un atteggiamento cool, altre invece sono molto scosse, apatiche o sovraeccitate. Per la maggiore, sono però estremamente professionali e oggettive.

Da fuori, non è sempre facile valutare il livello di stress. A volte c'è un segnale che ti dice di fermarti, la classica goccia che fa traboccare il vaso. In questo caso, uno stress latente gioca un grande ruolo. Il fatto di ritrovarsi con una persona che ti passa a un pelo dal treno può essere ancora più

stressante di un incidente. Anche un caso di segnaletica può mettere a dura prova un macchinista. Non si può mai prevedere in anticipo come qualcuno potrà reagire. L'obiettivo è quello di prendere contatto nel giro di 15 minuti.

Dopo un incidente, il nostro compito consiste nel "tranquillizzare" il collega coinvolto e riportare un po' di normalità nella situazione. Soprattutto dove un evento legato alla segnaletica, il macchinista si ritrova solo con sé stesso e l'errore che ha commesso. I passeggeri non si rendono conto di quale sia il problema. Dopo un caso di segnaletica, facciamo un debriefing. In questi casi è importante sottolineare anche gli aspetti positivi, come il fatto che il macchinista abbia salvato i dati o abbia informato correttamente i passeggeri. Nella maggior parte dei casi, il macchinista poi guida il treno fino ad un marciapiede.

Dopo un infortunio con il coinvolgimento di persone, i passeggeri ancora presenti sul treno possono rappresentare un problema. Questa situazione genera una grande pressione (anche in termini di tempo). Dopo un simile evento, noi ci rechiamo sempre sul posto e ci occupiamo del macchinista, a volte anche accompagnandolo a casa.

Il supporto iniziale richiede molto tatto e sensibilità. È qui che si gettano le basi per l'evoluzione futura della situazione e per capire se il senso di colpa e/o di impotenza si può eventualmente trasformare in un problema. Un'osservazione sbagliata può fare molti danni. Dopo la prima assistenza, interviene il Care Team che si prende a carico il caso.

Si viene preparati a svolgere il compito di CLP di picchetto nel corso di due formazioni e poi ci si incontra tutti gli anni per uno scambio di idee.

## Quando prestate i primi soccorsi vi capita anche di incontrare delle resistenze?

Questo capita molto, molto raramente. Lo stress può scatenare molte reazioni. Nella



maggior parte dei casi il nostro supporto viene apprezzato. Le principali reticenze le notiamo quando insistiamo che dopo un evento non bisogna tornare a casa con la propria vettura.

## Dopo un evento che tipo di supporto fornite alla persona interessata?

Molti eventi necessitano di un interrogatorio da parte della polizia. Noi prepariamo i macchinisti ad affrontarlo e, se la polizia lo consente, siamo presenti durante l'interrogatorio. Dopo un evento che coinvolge delle persone, normalmente si è solo la persona di riferimento e mai l'accusato. Grazie al suo laptop, il CLP può fornire alla polizia delle informazioni precise circa il numero dei binari, i nomi, i luoghi, ecc. Se si presume che il macchinista abbia delle responsabilità, si prevede sempre un'assistenza legale.

Facciamo sempre in modo che l'interrogatorio abbia luogo il giorno stesso. Di solito accompagniamo il macchinista anche alla stazione di polizia. Nei cantoni Ticino e Vaud, è tuttavia previsto che venga accompagnato con un'auto della polizia. In generale, la polizia è bendisposta verso di noi. Il loro compito principale è escludere un'eventuale interferenza di terzi. Se un macchinista non ha alcuna familiarità con la procedura, noi gli spieghiamo perché è così lunga e elaborata.

Dopo la prima assistenza, trasmettiamo il dossier al CLP del macchinista che provvede a fornirgli tutto il supporto necessario per gli eventuali ulteriori chiarimenti del caso. Se lo ritiene necessario, il macchinista può anche essere accompagnato durante la prima corsa dopo l'incidente.

## Si tratta di discutere anche la questione delle responsabilità?

No. Questo non porta niente a nessuno e noi non siamo qui per questo. Il CLP di picchetto è unicamente un supporto. Spesso i macchinisti vedono per la prima volta i CLP di picchetto nel loro nuovo ruolo. La cosa principale è come sta la persona interessata e quindi il CLP di picchetto deve cercare di allentare la pressione. Provvede inoltre ad informare il macchinista sui passi successivi. La maggior parte dei casi che si verificano vengono esaminati mediante una griglia di analisi degli eventi. Un altro obiettivo è che il macchinista si possa rimettere alla guida del treno quanto più rapidamente possibile.



In un secondo momento, il rispettivo CLP dovrà discutere e chiarire le dinamiche dell'evento con il macchinista. Qui trovano applicazione le direttive «Fairness Guidelines» delle FFS dove, per esempio, si fa una distinzione se lo stesso errore sarebbe potuto capitare ad un altro macchinista o se delle regole fondamentali eventualmente sono state addirittura violate intenzionalmente. Ma, come detto prima, questo non è compito del CLP di picchetto.

## Un macchinista cosa dovrebbe e cosa non dovrebbe fare nel caso di un evento?

Non dare il proprio indirizzo privato! Mai! Sempre e solo l'indirizzo dell'impresa. Durante i colloqui, non bisogna fornire informazioni sulla distanza e sulla velocità. Solo osservazioni personali e niente interpretazioni. Il rifiuto totale di deporre non è legale, c'è l'obbligo di testimoniare. In base alle direttive e alle leggi, la situazione è piuttosto chiara: in caso di incidenti con persone, di norma non possiamo fare niente, questo è legato al sistema. Normalmente noi non procediamo con marcia a vista e inoltre è vietato attraversare i binari. In base alle nostre esperienze, dopo un simile incidente normalmente i macchinisti non devono temere alcuna conseguenza legale.

## Sul piano personale, voi come riuscite a gestire queste situazioni? A chi vi potete rivolgere?

Rispetto al macchinista coinvolto, il vantaggio è che noi ci possiamo preparare meglio in anticipo. Noi non veniamo colti alla sprovvista. Quando ci rechiamo sul luogo dell'incidente, più o meno sappiamo cosa ci attende e ci possiamo preparare mentalmente. Ma nei casi particolarmente gravi, anche il Care Team è sempre pronto a intervenire e a darci una mano. Quando si verificano degli incidenti particolarmente gravi, in un secondo momento si fa un debriefing con tutte le persone direttamente interessate.

Anche gli altri colleghi sono di grande aiuto. Ci sono dei giorni in cui si verifica più di un incidente. Spesso allora si annuncia un collega che si offre di dare il cambio per permetterci di dormire un po'. Perché a volte può diventare davvero pesante, come quando dopo un intervento si va a letto all'1:30 e la successiva chiamata arriva già alle 4 del mattino. Gli interventi sono mentalmente estenuanti e la carenza di sonno

non può avere conseguenze negative sulla qualità del proprio lavoro. L'intervento in sé non è però il peso maggiore e inoltre è possibile prendere le distanze.

## Vi sentite particolarmente toccati se la colpa viene ascritta a un macchinista?

Non è una situazione diversa rispetto a quando non c'è una responsabilità. Un macchinista sa che può capitare di avere sfortuna. Quando qualcosa viene fatto 100.000 volte, un errore può anche succedere. Se in ufficio faccio un errore, il foglio semplicemente finisce nel tritacarta. Nel caso di un macchinista, invece, un errore può avere gravi conseguenze. La questione di fondo è la seguente: dov'è l'errore nel sistema? Come si può evitare che si verifichi di nuovo?

Ci sono diversi tipi di casi di segnaletica. Il termine "semplice" viene utilizzato quando la situazione è chiara. Ero distratto. Ho confuso il segnale. So esattamente che errore ho commesso. Altri casi sono invece più difficili: Non ho la più pallida idea di cosa sia andato storto. Questo suscita un sentimento di paura e distrugge la fiducia in sé stessi.

Nel test di idoneità psicotecnica c'è un esercizio in cui si devono schiacciare i pulsanti giusti per venti minuti consecutivi, facendosi via via sempre più veloce. La questione non è tanto sapere se si sta facendo un errore, quanto cosa verrà dopo. Michel: Mi ricordo di un evento che è capitato a me. A Bäch, mi sono lasciato distrarre da dei castelli gonfiabili che erano stati installati in riva al lago e ho quasi mancato la fermata. Ho attivato il freno d'emergenza, ma la porta anteriore non si trovava più in corrispondenza del marciapiede. Questo mi è capitato nonostante faccia ovviamente tutto il possibile per non commettere errori. Ma nessuno è perfetto. Non si può fare una frittata senza rompere le uova. Questo lo sappiamo tutti e l'obiettivo deve sempre essere quello di evitare possibili danni.

Per quanto possa sembrare assurdo, in ogni evento in cui si è commesso un errore ci sono anche degli aspetti positivi. Se dopo ogni evento vengono apportati dei correttivi, per esempio spostando un segnale, questo garantisce un miglioramento duraturo della sicurezza.

## Tante grazie per questa interessantissima intervista!

## Parlare aiuta!

Sono le tre del mattino e si è alle prese con i propri pensieri. L'ansia è opprimente. In questi casi, parlare aiuta. Il "Telefono Amico" offre varie possibilità per prendere contatto con una persona pronta ad ascoltare e aiutare. Il numero di telefono "143" permette di collegarsi al servizio di assistenza più conosciuto in Svizzera. *Intervista: Markus Leutwyler*

Sabine Basler è la direttrice dell'associazione svizzera "Tel. 143" e molto gentilmente ci porta dietro le quinte del Telefono Amico.

### Che cos'è il "Telefono Amico"?

Il Telefono Amico è un'organizzazione non profit – certificata da Zewo – indipendente e neutrale a livello confessionale e politico. Per tutte le persone residenti in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein, il numero di telefono 143 rappresenta una struttura di accoglienza a bassa soglia per una prima assistenza emozionale. Qualcuno ci chiama anche "la principale linea di assistenza telefonica".

In qualità di organizzazione conosciuta a livello nazionale, il Telefono Amico riveste un ruolo molto importante nel sistema sociale e sanitario svizzero. Non sono unicamente le persone che hanno bisogno di aiuto a beneficiare direttamente dei nostri servizi, ma anche la società nel suo insieme in quanto, in modo economicamente conveniente, la nostra organizzazione colma un'importante lacuna nelle cure psicosociali di base e svolge un lavoro di prevenzione. Il suicidio è un problema ricorrente nelle persone che ci chiamano ed è il motivo che nel 1957 ha portato alla fondazione dell'organizzazione zurighe. Nel 1960, è stata fondata l'Associazione svizzera e l'offerta di consulenza telefonica è stata estesa a tutta la Svizzera.

### Chi ci lavora?

All'incirca 670 volontari ben formati e seguiti professionalmente lavorano presso i 12 centri regionali. A seconda delle regioni, prima di iniziare la loro attività devono seguire una formazione che può variare dai 9 ai 12 mesi. Dopo la formazione, il lavoro viene valutato costantemente all'interno di gruppi di discussione e di super-



visione esterna. Una grande importanza viene data alla formazione professionale e alla conoscenza delle istituzioni regionali attive nell'ambito della salute mentale.

### Al Telefono Amico lavorano anche dei (o degli ex) macchinisti?

Non lo so, ma con 670 volontari in tutta la Svizzera questo è assolutamente possibile. Da noi tutti possono lavorare come volontari indipendentemente dalla formazione professionale, a condizione che si sappia

ascoltare con empatia, che si padroneggi la tecnica telefonica e si sia pronti a mettersi in discussione.

### Come si può raggiungere il Telefono Amico?

Si può chiedere aiuto telefonicamente, per posta elettronica o via chat – il sistema più semplice per cominciare è consultare il sito [www.143.ch](http://www.143.ch). Il servizio è gratuito, anonimo e disponibile 24 ore su 24.

### Quando ci si deve rivolgere al 143?

Quando si hanno delle preoccupazioni, si è disperati o non si sa più cosa fare... o si ha l'impressione che la vita non valga più la pena di essere vissuta. Quando ci sono dei problemi con i figli, con il partner, con la moglie, con il capo. E quando ci si sente soli e semplicemente si desidera avere il conforto di una voce umana. Da noi non ci sono limitazioni sugli argomenti e nemmeno per quanto riguarda l'età. Anche i bambini e gli adolescenti a volte ci contattano.

Nel concreto, come ci si deve immaginare questo aiuto?

La cosa essenziale è ascoltare con il cuore. Con tutto il rispetto necessario. Senza consigli o tentativi di soluzione. La conversazione si svolge da pari a pari e non vuole essere una terapia. Se qualcuno lo chiede espressamente, noi lo possiamo indirizzare a delle specifiche istituzioni. Questo, per esempio, al momento vale anche per coloro che vogliono sapere qual è il centro più vicino per fare il test del coronavirus.

### Quante chiamate ricevete in un anno? Quante chat e quante mail?

Nel 2019, in totale abbiamo ricevuto 250.855 chiamate e abbiamo avuto 181.572 conversazioni. Questa differenza tra le conversazioni effettive e le chiamate è dovuta principalmente al fatto che quando la richiesta è molto forte non è possibile prendere tutte le chiamate.

Nel 2019, il numero dei contatti online si è aggirato intorno agli 8.500, di cui quasi due terzi via chat e più di un terzo per posta elettronica. I feedback mostrano che il bisogno di chattare con Tel. 143 è particolarmente forte tra i giovani adulti e gli adolescenti.

### Chi sono le persone che prendono contatto con il Telefono Amico?

Questo dipende dal tipo di canale. Le conversazioni via telefono vengono richieste per la maggiore dalle persone con più di 40 anni. La percentuale di minorenni è solo dell'1%, mentre il gruppo dai 19 ai 40 anni rappresenta il 18%; la quota più alta (un po' meno del 68%) è data dalle persone dai 41 ai 65 anni (49%) o con più di 65 anni (19%) (il 13% non può essere determinato).

La consulenza online viene utilizzata dalle fasce d'età molto più giovani: circa il 22% dei contatti riguardano i giovani con meno di 18 anni, circa il 40% le persone da 19 a 40 anni, e un buon 7% le persone più anziane (il 30% non può essere determinato).

Per quanto concerne il genere, non si riscontrano differenze di rilievo tra i vari canali. Nel 2019, le chiamate telefoniche da parte delle persone di sesso maschile era-

no del 34%. Sui canali online, circa il 30% degli utenti erano uomini e il 45% donne; per un quarto degli utenti il genere non era noto.

Circa il 75% delle chiamate sono state fatte da persone che hanno chiamato più volte (il 5% in meno rispetto al 2018). Questo, contrariamente al canale online dove il primo contatto domina le statistiche e dove solo un po' meno del 38% delle conversazioni riguardavano delle persone che avevano già fatto capo a questo servizio. Dal momento che l'offerta via chat è ancora in fase di costruzione, questo non sorprende.

### Il coronavirus è un argomento di discussione? Ci sono state più chiamate?

Sì, la preoccupazione per un eventuale contagio e per l'evoluzione della pandemia sono dei temi di grande attualità. Tra febbraio e settembre 2020, questo argomento è stato oggetto di circa 13.500 chiamate. Tra aprile e settembre, abbiamo constatato un aumento delle chiamate telefoniche del 4,5%, sebbene il consueto aumento annuale del 3,3% fosse già stato dedotto. Questo significa un aumento mensile di quasi 1.200 chiamate. Per poter rispondere a questo bisogno, abbiamo pertanto dovuto aumentare le nostre capacità.

### Cosa porta una persona a non avere più voglia di vivere? Cercate di convincere queste persone che vale la pena di vivere?

I motivi che portano una persona a non trovare più una ragione per vivere sono molto differenti. Questo può andare dal cyberbullismo (vedi i vincitori del Premio Coraggio 2020) alla minaccia di divorzio o alla perdita del proprio posto di lavoro. Di norma, l'idea di "non voler più vivere" è limitata a un breve periodo di tempo. Molti sopravvissuti a un tentativo di suicidio sono contenti di essere stati trovati o salvati in tempo e di essere ancora in vita. Ma i volontari rispettano la volontà di tutte le persone che vogliono mettere fine ai

loro giorni. In questi casi, con molto tatto cercano di sondare se non ci sono più altre soluzioni. Cercano inoltre di sviluppare con l'interlocutore una visione leggermente diversa della situazione.

### Come finanziate la vostra associazione? Dipendete dalle donazioni?

Tel. 143 si finanzia per il 40% con i contributi istituzionali e per il 60% con le donazioni. Alcuni centri regionali sono attivi anche nell'ambito delle hotline cantonali, per esempio per la dipendenza dal gioco, l'aiuto alle vittime e la violenza domestica, e sono finanziati nel quadro di contratti di servizio. Se il numero di chiamate dovesse continuare ad aumentare, una riorganizzazione dell'associazione sarà inevitabile. Anche le tecnologie nell'ambito dei sistemi di telefonia stanno facendo dei rapidi progressi e richiedono le competenze di professionisti. Tutto questo costa denaro e posso immaginare che le risorse attuali non saranno sufficienti per gestire il tutto a medio termine.

### Siete stati insigniti del "Lifetime Award" dal Beobachter. Sincere congratulazioni! Questo cosa significa per lei?

Sono molto felice di questo riconoscimento! Non mi sembra vero, è come un regalo dal cielo. Da un anno sono la direttrice generale dell'associazione; adesso ho il privilegio di ricevere questo premio a nome di tutti coloro che hanno sviluppato questa istituzione e l'hanno gestita con successo. I nostri collaboratori e volontari ne sono stati estremamente felici. Il Premio Coraggio dà visibilità a Tel. 143 e garantisce all'organizzazione un peso politico che le consente di adattare la propria offerta ai nuovi bisogni sociali, come le chat o l'accesso indiscriminato, e di gestirsi in modo duraturo.

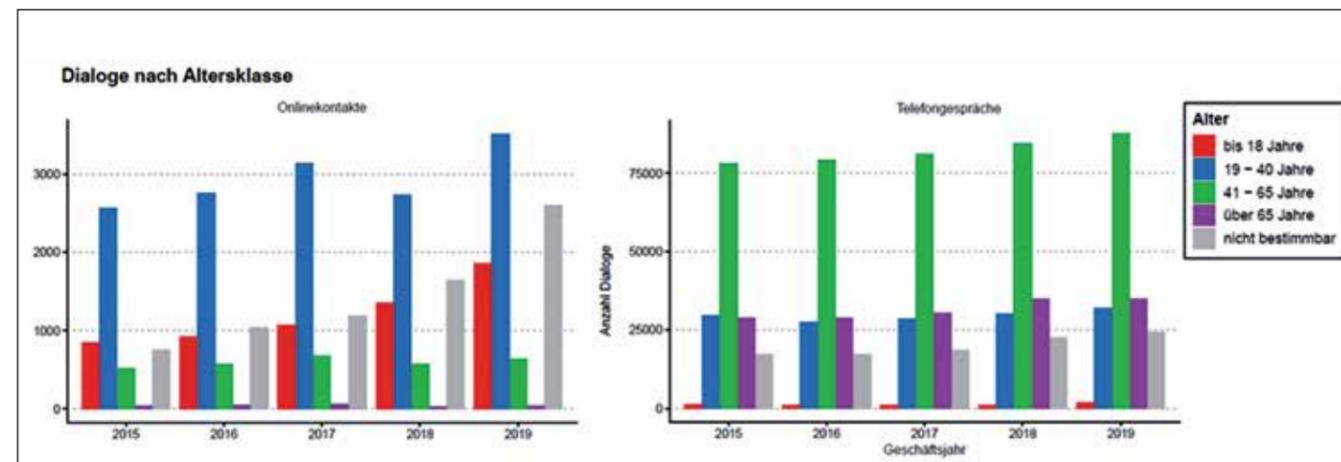
Tante grazie per le sue osservazioni e un caloroso ringraziamento a tutto il personale e ai volontari del Telefono Amico per il loro instancabile impegno!

**Parler pour se libérer**  
Un entretien aide.  
Anonyme et confidentiel. 24h sur 24.

**Tel. 143**  
La Main Tendue

Aide par mail: [www.143.ch](http://www.143.ch)

Compte 30-14143-9



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

<p><b>Alfred Ott</b> Sektion Bern *1947 † 7.5.2020</p>	<p><b>Viktor Ernst</b> Sektion Hauenstein-Bözberg *1935 † 8.7.2020</p>
<p><b>Pierre-Yves Perrette</b> Section Romandie *1956 † 3.9.2020</p>	<p><b>René Huster</b> Sektion Ostschweiz *1952 † 18.10.2020</p>
<p><b>Werner Ott</b> Sektion Ostschweiz *1933 † 24.10.2020</p>	<p><b>Thomas Müller</b> Sektion Luzern-Gotthard *1955 † 25.10.2020</p>
<p><b>Urs Schär</b> Sektion Ostschweiz *1961 † 3.11.2020</p>	<p><b>Robert Zweidler</b> Sektion Hauenstein-Bözberg *1922 † 21.11.2020</p>

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

In memoria del nostro collega **Werner Ott (87)**, Macchinista presso il deposito di Rapperswil

Buongiorno signor Giger, Grazie di cuore per le sue parole. Mio padre è stato estremamente orgoglioso di fare parte delle FFS, fino alla morte :-). Quando parlava delle FFS, lo faceva sempre utilizzando la forma "noi".

Le FFS sono state una grande parte della sua vita. Amava il suo lavoro e i viaggi attraverso la regione.

Se per esempio eravamo in viaggio verso il Tösstal, quasi ogni volta diceva "questa tratta mi piaceva tanto".

Durante una corsa in direzione di Wald, si era verificata una frana e lui era stato il primo a scoprirla, ecc....

Tante belle cose e buona domenica

Barbara Ott

## Ladies and gentlemen...

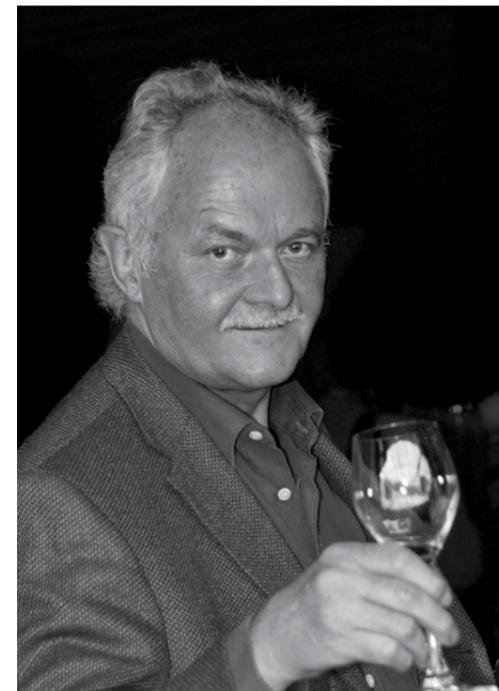
In memoriam Urs Schär. *Daniel Wachter, responsabile della formazione del VSLF*

Urs Schär, macchinista e PEX presso FFS Cargo, attivo alla stazione di smistamento della Limmattal, raramente era a corto di battute. Il gioco di parole del titolo aveva fatto storia. Con grande impegno, per tanti anni ha gestito i nostri corsi di formazione e ancora fino a poco tempo fa, anche il seminario DB a Sigriswil BE, lasciando un'impronta come nessun altro prima. È riuscito a trasformare Sigriswil in sinonimo di corsi PCT del VSLF, nel gergo dei macchinisti. Il 3 novembre 2020, Urs è deceduto a seguito di un incidente con la moto; aveva 59 anni. Con lui, il mondo, FFS Cargo e il VSLF perdono un uomo che non aveva eguali, sia sotto l'aspetto del carattere che delle competenze.

Dopo aver iniziato la sua formazione di macchinista nel 1982, Urs ha fatto una carriera esemplare che l'aveva portato a lavorare presso i depositi di Zurigo, Winterthur e, per finire, della RBL. Per quasi 20 anni è stato attivo nell'ambito della formazione e della formazione continua in seno alle FFS e dal 2004, ha collaborato come referente nell'ambito dei corsi del VSLF. Dopo la sua nomina a perito esaminatore, a causa del sovraccarico di lavoro a malincuore ha dovuto lasciare la direzione dei corsi PCT e ETCS, ma ha comunque continuato ad occuparsi dei corsi DB. In occasione dell'AG del VSLF a Naters, ha meritatamente ricevuto un riconoscimento per i suoi quindici anni di impegno.

Conquistare il Gottardo con la ferrovia è sempre stato un punto d'onore per lui. Al di fuori del suo campo d'attività, la sua più grande passione è sempre stata la moto. Ma Urs era anche un "bon vivant": il buon cibo e un buon bicchiere di vino gli piacevano tanto quanto qualche ora rilassante in un centro wellness. Prima ancora di fare colazione, Urs infatti frequentava sempre lo stabilimento di bagni salini di Sigriswil. Aveva scelto personalmente il Solbadhotel come nuova sede per i seminari dopo che il Bürgerstock aveva dovuto chiudere i battenti a seguito di lavori di ristrutturazione. La scomparsa di Urs ha lasciato tutti attoniti e costernati.

Alla sua famiglia e ai suoi cari vanno le nostre più sincere condoglianze.



*Gaby Fischer, relatrice Formazione VSLF*

Sono sconvolta. Ancora una volta una persona cara è stata strappata troppo presto e in maniera brutale alla vita.

Urs, con te se ne è andata una persona gentile e straordinaria.

Sei stato il mio mentore lungo tutto il mio percorso di formatrice Cargo. Hai sempre creduto nelle mie capacità, anche quando io stessa avevo dei dubbi. Sei stato un grande esempio per me e sarai sempre il mio punto di riferimento. Mi hai affidato l'impegnativo compito di relatore PCT e ETCS del VSLF e mi hai lasciato un'opera importante.

Ti ringrazio dal profondo del cuore per tutto quello che hai fatto per me, ma anche per tanti altri colleghi macchinisti!

Caro Urs, mi inchino di fronte a te e ti ricorderò sempre con grande affetto. Non mancherò di continuare il tuo lavoro in seno al VSLF al meglio delle mie capacità! Riposa in pace! Le mie più sentite condoglianze ai tuoi cari e tanta forza in questo difficile momento.

Anche alcune persone che puntualmente frequentano i nostri corsi e dei suoi compagni di lunga data ci tengono a esprimergli i loro più sentiti ringraziamenti:

*Thomas Schrag, macchinista BLS*

Durante i corsi di preparazione per gli esami periodici a Sigriswil, la tua calma e la tua competenza mi sono stati di grande aiuto per sostenere i miei esami con la dovuta tranquillità e serenità. Ti auguro tanta pace e serenità nel tuo ultimo viaggio.

*Christoph Graser, macchinista CFF P*

Caro Urs, ripenso con vero piacere ai momenti che abbiamo passato insieme e mi piange il cuore sapere che non sei più tra noi. Ho sempre ammirato la tua grande voglia di vivere e il tuo atteggiamento positivo nei confronti della vita che mi hanno fatto bene al cuore.

*Thomas Ruch, ex istruttore FFS Cargo, oggi macchinista FFS V*

Ai tempi in cui collaboravo nell'ambito di "Formazione FFS", in un paio di occasioni ho avuto modo di dare dei corsi insieme a Urs presso la RBL. Durante le lezioni ho avuto

modo di apprezzare la sua grande competenza e linearità, mentre nelle pause veniva fuori anche la sua natura solare e socievole. Lavorare con lui è stata una bella esperienza e un grande piacere. Di lui serberò sempre un caro ricordo. Le mie più sincere condoglianze alla sua famiglia e a tutti i suoi cari.

*Christian Schneider, macchinista FFS V e ex responsabile della formazione del VSLF*

Come ex responsabile della formazione del VSLF ho sempre apprezzato molto la sua natura schietta e diretta. Ho ricevuto da lui un grande sostegno nell'organizzazione dei corsi.

Un uomo con una personalità ben definita e con una grande gioia di vivere ha purtroppo lasciato questo mondo troppo presto. La sua scomparsa ha suscitato grande costernazione e tanta tristezza. Non ci sono parole.

Caro Urs, grazie per le tue vaste competenze, per la tua umanità e per i tanti bei momenti che resteranno impressi per sempre nella nostra memoria!

Siamo convinti che anche in cielo vi divertirete tanto con le tue battute perché, com'è che dicevi spesso? Ho un'altra barzelletta!

Eine Stimme, die uns vertraut war, schweigt. Ein Mensch, der immer für uns da war, lebt nicht mehr. Was uns bleibt, sind Liebe, Dank und Erinnerung an viele schöne Jahre.

Unerwartet, fassungslos und voller Schmerz müssen wir Abschied nehmen von meinem lieben Ehemann, unserem Vater, Grossvater, Schwiegervater, Bruder, Schwager und Freund.

**Alfred Emil Ott - Odermatt**  
13. Februar 1947 - 07. Mai 2020

Nach einem gemeinsamen, schönen Festtag mit deiner Familie bist du still und friedlich von uns gegangen.

In liebevoller Erinnerung

Traueradresse:  
Ott - Odermatt Romy  
Lerchenweg 11 a  
2575 Geroltingen

Romy Ott - Odermatt  
Nicole & Marc Grau  
Carmen Ott  
Darja Ott & Adrian Nadenbousch mit Ameli & Fabrice  
Rita Ott & Marc Vifian  
Yeronika & Peter Nöhiger - Ott  
Ragni & Fridolin Vetsch  
Verwandte & Freunde

Das Urnenbeisetzung findet am Samstag, 12. Juni 2020 statt.

