

4	Editorial
7	Die Stimme des Präsidenten
8	Kooperationsverkehr der Bahnen
9	Mangelnde Kooperation schafft Mehrkosten
10	Für die Bahn fährt der Bus
12	Halteorte
14	Informationsfluss zur Baustelle in Brunnen SZ
16	Informationen aus der Koo-Signalisierung
18	Hilfssignal
19	Können Bremsen versagen?
20	Sicherheitsprüfungen auf dem LEX
21	Ergonomie
22	Optimierung ETCS L1 LS
23	Betriebsgefährdung in Cully
24	Anfrage zu ETCS/ERTMS aus Deutschland
26	Die grosse Welt der kleinen Bahnen
28	Loki, Leuchtbündel und Kinderwagen
31	Familie, Freizeit und Beruf
32	Begehren für Teilzeit
32	Zuteilung von Arbeiten für das Lokpersonal
33	Zweite Jahreshälfte BLS
34	Ferrovita
35	Interview mit Hubert Giger
36	Periodische Prüfungen
37	Bildung VSLF in Zeiten von Corona
37	WEP
38	Gendergerechte Sprache
39	Qualität der Toureninhalte in TIP2
40	Wie viele Pfeifen braucht eine Orgel?
41	Digit by Digit
43	Leserbriefe
44	Theorie und Praxis
45	Für Dich bitte Sie
46	Thierry Lalive d'Epinay
47	Weihnachtsrätsel
48	Sektionen
51	In memoriam

Mintage: 150 / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

Loco Folio 21/2: 4.12.2021 | Chiusura di redazione Loco Folio 19/2: 1.4.2022

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



Rien ne va plus.

Il 10 novembre di quest'anno la linea ferroviaria tra Morges e Ginevra è stata bruscamente interrotta. Una voragine si è aperta nell'area dei binari e l'esercizio ha dovuto essere sospeso. Non funzionava più niente. Non importa che decine di chilometri di binario prima e dopo il cedimento del terreno siano in perfetto ordine. Un tratto impraticabile di pochi metri è sufficiente per paralizzare tutta la linea.

Da un punto di vista simbolico, questa immagine si adatta perfettamente alla situazione odierna. Il coronavirus ha aper-

to una spaccatura tra le persone. Da un lato, perché i contatti sono più difficili, e dall'altro, perché ci si chiede come si possa combattere al meglio questa pandemia. Lo scambio costruttivo ha subito spesso una battuta d'arresto, proprio come il traffico ferroviario a Tolochénaz.

La Svizzera è una terra di ponti. Negli ultimi due secoli gli ingegneri hanno dato prova di grande creatività quando si trattava di superare fossati e vallate. Vorrei tanto che si ritrovasse tutto questo entusiasmo per poter superare i fossati dei nostri giorni.

Alcuni ponti, o detto in termini più tecnici «interfacce», sono traballanti o non portano direttamente alla meta. Per quanto riguarda le informazioni che vengono trasmesse al personale di locomotiva, qui c'è ancora un grande potenziale di ottimizzazione. Questo vale sia per la segnalazione dei posti di fermata che per le informazioni sui cantieri, la trasmissione di numeri via radio o il portale informativo

TIP delle FFS. Dal punto di vista tecnico, le interfacce sono tutt'altro che ideali, soprattutto per quanto concerne l'ETCS.

Un ponte stabile può essere costruito solo con delle testate robuste su entrambi i lati. Le riunioni da sole non servono a niente se non c'è anche la volontà di ascoltarle e avvicinarsi a chi ci sta di fronte. Il VSLF porta il punto di vista dei macchinisti su argomenti come l'installazione dei segnali, la progettazione del posto di guida o la pianificazione del tempo di lavoro. Questo serve non solo ai nostri membri, ma anche alla stabilità e all'affidabilità di tutto l'esercizio ferroviario.

In un'intervista, Sarah Dellsperger, macchinista e madre di famiglia, spiega come riesce a colmare il divario tra lavoro e famiglia e quali sono gli ostacoli che incontra.

Cosa mai si può fare all'età di 94 anni? Margrit Neisser è ancora tutti i giorni nel suo negozio di modellismo e consiglia i

suoi fedeli clienti (e un numero leggermente inferiore di clienti donne) con molta competenza e cura del dettaglio. Leggi allora il ritratto di questa donna straordinaria che, grazie al suo ottimismo, è riuscita a superare un duro colpo del destino. Apprenderai anche cosa fa per mantenersi sana e in forma.

L'ottimismo e l'umorismo sono la malta che dà stabilità ai ponti della vita. Si può essere anche un po' pungenti. «Di quante canne ha bisogno un organo?», si chiede Daniel Peter e poi subito dopo dà la risposta. Non è il numero che conta, ma l'interazione. Non c'è modo migliore per dirlo in poche parole...

Vi auguro buone feste, sia che siate in cabina, a casa, con la vostra famiglia o su una bella spiaggia bianca da qualche parte nei mari del sud. Statemi bene e siate ottimisti!

Cordiali saluti,
Markus Leutwyler
Redattore del LocoFolio

P.S.: Un post divertente e kitsch su facebook dal titolo «Avvistati i primi voli di prova» ci è piaciuto così tanto che ne abbiamo fatto immediatamente la foto di copertina.

Grazie a Stefan T. Gall (macchinista di Ziegelbrücke) per questa immagine che ci restituisce un pezzetto di mondo ideale.



La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente del VSLF

Care colleghe e care colleghi

Anche se stiamo andando verso l'inverno, da questa estate si respira sempre di più una sensazione di risveglio dopo la pandemia da coronavirus. L'affluenza sui treni sta aumentando e si sta lentamente tornando a una certa normalità. Questo autunno abbiamo pertanto potuto organizzare di nuovo tutte le assemblee di sezione ed è anche stato possibile pranzare di nuovo tutti insieme. Il fatto però che ci siano anche delle palpabili tensioni a causa della riapertura delle attività con la richiesta costante di esibire il codice QR non è uno sviluppo positivo.

Oltre alla parola "coronavirus", anche il termine "carenza di macchinisti" è sulla bocca di tutti. Nessun codice QR qui può aiutare, ma solo tante brave giovani leve. Le misure sono state avviate e adesso ci vuole tempo. Anche a questo proposito, speriamo non ci sia una quarta o una quinta ondata. Il fabbisogno di nuovi macchinisti e macchiniste è grande, anche perché molti colleghi scelgono di andarsene in pensione quanto prima possibile. Qui dobbiamo trovare delle soluzioni con le ferrovie, non da ultimo grazie al progetto per una formazione più completa ZWALP e ad un adeguamento del nuovo esame periodico annuale.

Si sono tenute le trattative per i vari CCL, in particolare per i sistemi salariali e, nel caso del personale di locomotiva, anche per la regolamentazione della durata del lavoro. Con il nuovo sistema salariale delle FFS, che anche FFS Cargo vorrebbe adottare, è stato fissato un nuovo valore di riferimento per tutto il settore. Ed è su questo che ci stiamo orientando.

I giovani sanno esattamente cosa vogliono e cosa non vogliono. Questo si riflette

sul mercato del lavoro e ciò che il datore di lavoro ha da offrire ha una rilevanza sempre maggiore. Sono pertanto convinto che tutto il settore dei trasporti pubblici debba riflettere su come ovviare agli orari di lavoro sempre più rigidi e flessibili sul piano sociale e organizzativo. L'attuale impiego della digitalizzazione come strumento per definire dei cambiamenti a breve termine non lo è di certo. Per trovare una possibile soluzione, le cooperazioni, come descritto in questo numero, ma anche delle soluzioni globali nell'impiego dei macchinisti, rappresentano un tassello fondamentale. Questo però richiede una riflessione a lungo termine. In fase di negoziazione, stiamo quindi cercando di creare le giuste basi attraverso un'armonizzazione delle condizioni di lavoro, affinché la professione di macchinista diventi attrattiva per le donne e gli uomini di tutte le età.

Il fatto che il nostro lavoro non possa essere svolto in home office è un dato di fatto, come anche il fatto che una gestione autonoma del proprio orario di lavoro in altre professioni rappresenti un buon argomento per un posto di lavoro attraente. Si tratta di fare un esame e una valutazione ben distinta dei requisiti e delle condizioni quadro diverse per le professioni ferroviarie. Ciò che tutte hanno in comune è che ci deve essere un giusto equilibrio all'interno delle aziende, sia in termini di vantaggi che di svantaggi.

Un certo equilibrio nel senso più ampio lo si può osservare anche per quanto riguarda le soluzioni digitali. La tendenza a credere che con le soluzioni digitali ci potremo gettare tutti i problemi alle spalle è ancora presente, ma traspare anche una certa disillusione.

Soprattutto con i sistemi di sicurezza ci si sta dirigendo verso un binario morto. Praticamente nessuna delle grandi promesse fatte ha potuto essere mantenuta, ma i costi ci sono e sono in costante crescita. Stiamo tenendo d'occhio la direzione che prendono le cose. In gioco qui ci sono molti soldi e non da ultimo la stabilità futura dell'orario, perché il punto di forza della ferrovia è la capacità di pianificazione e non la flessibilizzazione. Analogamente a Digit-by-Digit, molte soluzioni europee nel frattempo sono già ben standardizzate e pronte per l'uso, ma nella maggior parte dei casi non funzionano nella pratica. Le soluzioni digitali, in particolare, in realtà dovrebbero eliminare la compatibilità e far risparmiare denaro. Ma per entrambe le cose spesso non è così.

In conclusione, vorrei ringraziarvi tutti per la vostra fedeltà al VSLF. Se tutto va bene, il 19 marzo 2022, dopo ben tre anni, ci potremo ritrovare tutti insieme in occasione della nostra Assemblea Generale. Si sono già annunciati molti ospiti. Saremo ospiti del bel Ticino e aspetto con impazienza questo momento.

Come sempre, una buona continuazione e tanta salute.

Il vostro presidente
Hubert Giger

Cooperazione tra ferrovie

Nonostante tutte le situazioni di concorrenza artificiale, le ferrovie stanno cominciando sempre più a collaborare in materia di impiego del personale di locomotiva. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



Thurbo e SOB, per esempio, hanno comunicato di aver avviato una cooperazione e che i macchinisti gestiscono reciprocamente i rispettivi treni, sotto la responsabilità dell'altra impresa ferroviaria (ITF). È interessante il fatto che si indichi esplicitamente quale processo di partenza debba essere applicato. Questo sta a indicare che le varie ITF adottano degli scenari diversi per mettere in esercizio un treno e conferma chiaramente e incoraggia ulteriormente la proliferazione di prescrizioni in tutti i settori.

I macchinisti di locomotiva Thurbo gestiscono già da tempo i servizi a lunga percorrenza sui treni FV Bombardier da Wil SG a Coira per i loro colleghi FFS. L'impiego misto per i servizi FFS Cargo e FFS V da anni funziona senza problemi in diverse località. Per anni, i macchinisti SOB hanno guidato anche i treni merci delle FFS nella Svizzera centrale. Fino a qualche anno fa, era inoltre frequente che il personale di locomotiva di FFS V venisse impiegato sui treni della BLS e della SOB. Nella Svizzera romanda, i macchinisti di RegionAlps effettuano attualmente dei servizi delle FFS.

Una cooperazione recente è stata introdotta a Erstfeld nel 2020. La pressione legata al fatto che il personale delle FFS non voleva passare alla SOB e il fatto che la SOB non poteva coprire tutti i nuovi servizi ha portato a una soluzione situazionale.

Allo stesso tempo, non è stato possibile sviluppare una cooperazione per la linea ferroviaria regionale Rapperswil - Ziegelbrücke - Schwanden (S6), che è passata dalle FFS alla SOB, sebbene questo fosse esattamente ciò che si è fatto durante una fase transitoria.

A seguito dell'attuale chiusura della sede FFS Cargo ad Arth-Goldau, purtroppo non è stato possibile sviluppare una cooperazione estesa e sostenibile in loco con il coinvolgimento di SOB, FFS Cargo e FFS V. Del resto, non abbiamo percepito alcuna volontà e alcun interesse in tal senso.

Le cooperazioni nel senso più ampio sono legate inoltre ai numerosi leasing di personale da parte dei fornitori di servizi e tra ferrovie. Ne deriva pertanto che il personale esterno indossa perfino gli indumenti di servizio dell'azienda locatrice, in quanto

I macchinisti di FFS Cargo a Goldau sono stati informati via SMS che nel corso di una riunione di crisi si è constatato che non è possibile alleggerire il carico di lavoro in Ticino spostando i servizi a Goldau. Questo perché il personale di Goldau è già stato ridotto in modo significativo o si è già licenziato.

Al restante personale è stato chiesto, con l'allusione intimidatoria che i clienti avevano già sollecitato delle offerte alla concorrenza, se sarebbe stato comunque disposto a fornire dei servizi settimanali in Ticino.

Delle cooperazioni, almeno all'interno del gruppo, anche qui sarebbero di grande aiuto.

Un macchinista ha illustrato questo scenario in un blog come segue: «È tutto un cinema. Mettiamoci comodi e godiamoci lo spettacolo.»

l'occultamento dell'ingaggio evidentemente sarebbe troppo costoso.

Si deve constatare che non si ravvisa nessuna strategia su quando una cooperazione viene instaurata o meno. Non dipende dalla politica, ma dalla mancanza di volontà da parte dei responsabili delle ferrovie. Evidentemente le decisioni vengono prese più per una questione di arbitrarietà che per necessità o utilità. Nel caso delle ferrovie Cargo, in particolare nel traffico di transito, il potenziale di risparmio legato ai ritardi quotidiani e al numero più limitato di treni per ITF sarebbe ancora più importante e pertanto più efficiente. Qui si osserva una crescente pressione per adottare delle regolamentazioni sulla durata del lavoro sempre più gravose, al fine di usare il personale come cuscinetto per ritardi e cambiamenti nella circolazione dei treni.

Le cooperazioni sono senz'altro utili. Da un lato, per una questione economica grazie all'impiego efficiente del personale e, dall'altro, contribuiscono anche a mantenere la capacità operativa e l'attrattiva dell'attività di macchinista attraverso la diversità delle linee e dei veicoli. Inoltre consente un alto grado di flessibilità in caso di chiusura delle tratte, perturbazioni o assenze per malattia.

Per poter sviluppare più facilmente delle cooperazioni, stiamo cercando di adeguare e armonizzare le condizioni di lavoro secondo il CCL, come pure le direttive sulla durata del lavoro e varie prescrizioni. Questo implica la volontà e il sostegno delle ferrovie, come pure la consapevolezza di quali sono le aree problematiche. Delle regolamentazioni a livello svizzero per il personale di locomotiva sarebbero senz'altro possibili, dal momento che il lavoro è sostanzialmente lo stesso.

La mancanza di cooperazione crea costi aggiuntivi

A differenza di altre località, a Coira e Sargans non c'è stata nessuna volontà di favorire una collaborazione tra il personale di locomotiva SOB e FFS. *Personale di locomotiva di Coira e Sargans*

I servizi InterRegio IR Coira - Ziegelbrücke - Zurigo HB vengono gestiti rigorosamente dal personale di locomotiva SOB, anche se tre treni passano la notte a Coira e uno di questi è addirittura un treno regionale a due piani RVD delle FFS (che, per inciso, a sua volta è accompagnato da personale ferroviario delle FFS). La sede SOB più vicina si trova a Sargans, dove il cambio di macchinista per i treni IR non è consentito per via dell'infrastruttura delle FFS. Di conseguenza, decine di macchinisti SOB tutti i giorni si devono spostare tramite corsa di servizio o in taxi da Sargans a Coira o Pfäffikon SZ.

Le FFS stanno sprecando a cuor leggero l'opportunità di alleviare in modo semplice l'attuale acuta carenza di personale. Al contrario, il CLP locale impiega da 2 a 4 MEV per 1.200 - 1.700 CHF al giorno e macchinista (a seconda della fonte), che non conoscono nemmeno tutti i veicoli e tutto il rayon dei due depositi. Questo, a sua volta, provoca giornalmente dei cambiamenti di servizio del personale assegnato.

La perdita di circa un terzo dei servizi naturali per le sedi FFS di Coira e Sargans significa anche che, per poter copri-

re tutti i treni S12 della Thurbo tra Coira e Sargans, si devono pianificare più corse InterCity IC 3. Di conseguenza, per il restante numero di servizi non è più

Per altri depositi come quelli di Ziegelbrücke, Rapperswil o Winterthur, questo a sua volta significa che Coira non rientra più nel loro profilo operativo.



possibile prevedere una ripartizione di tutte le tratte e veicoli secondo il profilo del deposito. Questo comporta una perdita di diversificazione e di know-how.

Questa è una grave perdita per queste sedi, con conseguenze sulla flessibilità operativa, sulle ridotte opportunità di lavoro presso altri depositi e sulla motivazione del personale.

Nell'ambito del progetto "Nuova concezione della seconda formazione del personale di locomotiva (ZWALP)", a partire dal 2024 si vuole formare i macchinisti per un impiego più flessibile, anche se al momento si sta facendo tutto il possibile per far sì che per allora molte competenze esistenti vadano perse. Meno servizi e meno know-how tuttavia significano anche meno spazio di manovra in caso di perturbazioni, interruzioni delle linee, assenze per malattia, ma anche per la concessione di specifiche richieste.

Sta diventando sempre più evidente come il controllo dell'azienda stia completamente sfuggendo di mano al nostro management; nei Grigioni diremmo "dia läbend inara Art Zwiischawelt" (quelli vivono in una sorta di limbo).



Foto: Georg Trüb

L'autobus al posto del treno

Alcune riflessioni sullo sviluppo dei trasporti pubblici nel recente passato. *Raoul Fassbind, comitato FFS V*



Dall'ultimo cambio di orario nel dicembre 2020, con il treno regionale Spiez - Interlaken Est un altro trasporto locale è stato trasferito dalla ferrovia alla strada con la motivazione della redditività e delle capacità di tratta insufficienti. Lo stesso criterio è stato adottato anche tra Arth-Goldau e Rotkreuz. Diversi anni fa, dopo l'introduzione di un servizio navetta durante le ore di punta e durante il blocco sulla sponda orientale del lago di Zugo, circolavano fino a tre treni all'ora, mentre oggi nelle ore di punta circola ancora solo un autobus ogni ora tra Immensee e Rotkreuz e dei singoli autobus tra Brunnen e Rotkreuz. I tempi di percorrenza superano tuttavia quelli della ferrovia con una deviazione via Zugo, oltre ad offrire dei collegamenti poco attraenti. Di conseguenza, questa offerta è poco utilizzata. Anche in questo caso, sono stati addotti principalmente dei conflitti di percorso con i treni merci. Le tratte che sono state mantenute libere per moltissimi trasporti facoltativi, che del resto sarebbero necessari in caso di massima concentrazione nelle ore di punta, finora però sono state utilizzate solo raramente.

Un altro sviluppo interessante è rappresentato dal rilevamento della linea di montagna del Gottardo da parte della SOB. Ben presto è emerso che i treni Trasverso in servizio dovevano soddisfare così tanti aspetti da dover scendere a compromessi nella progettazione dell'area passeggeri, con il risultato che su questa linea non ci sono

abbastanza spazi per le biciclette. Una doppia trazione dei treni non è possibile a causa della lunghezza limitata del marciapiede. Parallelamente al treno, la SOB ha pertanto deciso di introdurre un servizio autobus con rimorchio tra Arth-Goldau, Flüelen e Göschenen in caso di massima affluenza.

Per vari motivi, la piccola linea secondaria di Orbe-Chavornay ha spesso bisogno di servizi autobus sostitutivi. Dato che la fer-

L'aumento sproporzionato dei costi che attualmente si può osservare nelle uscite del denaro pubblico investito nei trasporti pubblici, prima o poi comporterà dei tagli finanziari.

rovia di solito dispone di un unico veicolo operativo, succede sempre più di frequente che il traffico venga gestito da autobus sostitutivi per un periodo di tempo indefinito. A causa delle ristrettezze finanziarie e della carenza di personale, normalmente questa ferrovia è comunemente operativa solo di pomeriggio e di sera.

Per quanto riguarda il trasporto bagagli, che già da tempo non viene più fatto su rotaia, e il traffico a carri completi in calo, che semplicemente non può essere gestito in modo competitivo e quindi continua

a essere trasferito su strada, da più parti vengono lanciati dei segnali sbagliati. In un'epoca caratterizzata dagli effetti dei cambiamenti climatici e in cui si cercano delle forme di mobilità sostenibili, si può tuttavia osservare la presenza di diversi sviluppi negativi e che questi si sviluppano in modo controproducente soprattutto a causa di fattori economici. Da parte dei committenti sarebbe tuttavia un messaggio importante, soprattutto in questi tempi difficili, se si promuovesse e si sviluppasse il trasporto sostenibile a tutti i livelli.

Grazie alla loro struttura organizzativa, che da un lato si è sviluppata nel corso degli anni e dall'altro può contare su un corpo dirigenziale moderno e ad alto impiego di personale, sono soprattutto le grandi ferrovie che possono offrire un'enorme potenziale di risparmio. Qui si aprono molte possibilità per aumentare l'efficienza attraverso delle strutture organizzative più snelle e la rinuncia ai motori di innovazione non necessari, come pure agli elementi improduttivi per la gestione dei progetti. Tuttavia, anche il legislatore stesso potrebbe offrire delle opportunità per ridurre i costi finanziari. Da un lato, la costante rielaborazione delle prescrizioni, motivata da un'ottimizzazione in linea con i tempi e in conformità alle norme europee, appare ridondante e, dall'altro, le direttive giustificate da una sicurezza e una parificazione da incrementare costantemente, rappresentano un ostacolo. Eli-

minando per esempio delle fermate, con l'argomento del costo dei lavori di ristrutturazione per ottemperare al rispetto della legge sulla discriminazione delle persone disabili, in definitiva si discriminano indistintamente tutti i clienti, ma ciò incide negativamente sulla promozione dei trasporti pubblici. Anche tutti provvedimenti per un presunto aumento della sicurezza generano direttamente un'enorme esplosione dei costi, dal momento che difficilmente si possono trovare degli argomenti contro dei margini di sicurezza più elevati. A titolo di esempio vogliamo citare le marcature abusive sui marciapiedi, che in effetti possono sembrare logiche agli occhi del teorico, ma hanno un effetto fuorviante sul consueto comportamento di un utente. Tanto più importante è quindi definire a priori dei precisi livelli e margini di sicurezza e lasciarli così come sono. Costanza e routine sono un fattore importante per mantenere una consapevolezza cognitiva della sicurezza.

In generale si può affermare che, da un punto di vista economico, le ferrovie danno un enorme contributo ai servizi essenziali ma anche che, a causa delle loro caratteristiche infrastrutturali, risultano molto costose e statiche. Ecco perché risultano poco adatte ad una concorrenza capitalistica. Tenuto conto delle strutture finanziarie e dell'approvvigionamento di capitali delle ferrovie, l'aspettativa di utili netti degli azionisti è in ogni caso solo una sorta di falso pretesto per una redistribuzione del denaro pubblico. Una trasparenza nell'impiego del denaro pubblico per la ferrovia e nelle sue finalità comporterebbe un ulteriore potenziale di risparmio. Da una parte, i trasporti regionali vengono finanziati dai committenti cantonali e, dall'altra, tutto ciò che riguarda l'infrastruttura viene in parte finanziato tramite dei fondi. Inoltre, gli oneri imposti dall'Ufficio federale dei trasporti vengono compensati individualmente e a dipendenza della situazione. I progetti infrastrutturali vengono inoltre sostenuti finanziariamente anche a livello interno. Il traffico a lunga percorrenza deve essere autofinanziato e funzionare in modo redditizio. L'utilizzo di questi profitti è una costante fonte di discussione dal momento che vengono ripartiti senza una chiara regolamentazione anche se, in linea di principio, dovrebbero spettare al proprietario. Sottostando all'UFT, il proprietario assegna inoltre le concessioni, ciò che consente una concorrenza solo entro certi limiti e che in Svizzera va necessariamente concordata. A cosa può portare la concorrenza tra ferrovie lo si può vedere attualmente in Inghilterra o in Germania, dove le ITF stanno conducendo una rovinosa guerra dei prezzi e in parte vengono

nuovamente statalizzate. Quando le ferrovie non riescono a realizzare dei profitti, è la confederazione che a sua volta fornisce le garanzie e i fondi necessari per attutire gli effetti negativi. Un'ulteriore redistribuzione del denaro è data anche dal finanziamento delle linee ferroviarie. L'esercizio e l'infrastruttura di fatto sono separati ma vengono gestiti dallo stesso gruppo, ciò che conferma la redistribuzione interna. Questo comunque avviene anche in altri settori. Gli scandali legati alle sovvenzioni alla BLS e alla VBL mostrano inoltre che sarebbe necessaria una piena trasparenza dei costi con degli organi di vigilanza indipendenti. L'aumento sproporzionato dei costi che attualmente si può osservare nelle usci-

te del denaro pubblico investito nei trasporti pubblici, prima o poi comporterà dei tagli finanziari. La riforma ferroviaria degli anni '90 mirava proprio a questa attenuazione dei costi. Sarebbe finalmente ora di avviare ai disincentivi, alle complesse forme aziendali e alle spese finanziarie inutili. Prima di tutto, si tratta di creare trasparenza, di rivedere i modelli di finanziamento, di chiedersi se i progetti di innovazione abbiano senso, di renderli fondamentalmente più semplici e di concentrarsi sul core business. A lungo termine, questo consentirebbe di promuovere un trasporto pubblico integrato in Svizzera che risponda ai bisogni effettivi in un quadro finanziariamente sostenibile. ➔



Posti di fermata

Muri, Emmenbrücke e Brunnen - un classico della scarsa comunicazione in tre atti
Daniel Wachter, comitato della sezione Lucerna-Gottardo e macchinista FFS V, Lucerna

William Shakespeare avrebbe fatto senz'altro dei salti di gioia nel suo studio a Stratford-upon-Avon se avesse immaginato di quali impennate epocali l'unità delle FFS responsabile delle informazioni per il personale di locomotiva sarebbe stata capace quest'anno. Ma, secondo il teatro classico, andiamo per ordine e partiamo dal primo atto:

A causa dei lavori di costruzione nel Freiamt, tra Muri AG e Rotkreuz i treni della S-Bahn sono stati soppressi duran-

te i mesi estivi, con la conseguenza che a volte a Muri erano disponibili meno bordi del marciapiede del necessario, per cui erano stati previsti delle entrate occupate e, inizialmente, anche delle vie di fuga all'interno della stazione. Tuttavia, nel SOPRE o nel TIP2 non c'era stata nessuna segnalazione, per non parlare poi della V-app. Le informazioni erano state fornite solo tramite circolare, la cui lettura richiedeva più degli otto minuti previsti a suo tempo per la preparazione del servizio, e con una piccola indicazione nelle dispo-

sizioni di marcia, che però era facilmente trascurabile. Non vi si menzionava affatto il compito relativo all'ispezione finale dei passeggeri, tanto più che non sarebbe stato affatto auspicabile imboccare delle vie di fuga con dei viaggiatori ancora seduti sul treno...

Già dopo il primo giorno, il concetto ha dovuto essere rivisto per far sì che, da un lato, si potesse fare a meno delle vie di fuga e, dall'altro, si potessero migliorare le condizioni per il traffico merci. Anche



Betriebsabwicklung/Störungen 15.07.2021 - HVZ-Abend	Mi: Halteort S26 866x für besetzte Einfahrt S26 860x Lf 8663 wurde nicht durch ZVL über den Halteort verständigt, der nachfolgende 8607 konnte in Mi nicht profilfrei in Gleis 3 einfahren. Bedingt durch die Zugslage mit den G-Zügen entstanden Verspätungen bis 9' im Regionalverkehr. Gemäss Rückmeldung auf den Betriebsreportheintrag vom 14.07. wird auf die Fluchtfahrten verzichtet und die Lf 866x sind durch ZVL über den Halteort bei Haltefeld 2 zu verständigen. Ist es wirklich sinnvoll, dass der ZVL bis am 02.08. in der Pflicht steht die Lf zu verständigen, beziehungsweise ist eine alternative Verständigung der Lf (zB LEA) nicht umsetzbar? Problematic: Es ist weder im Betriebsreport noch in der Info BAN ersichtlich, dass die Verständigung durch den Lf zu erfolgen hat. Der Infosystemeintrag ist trotz Update vom 13.07. nicht prominent aktuell zuoberst platziert. Der Eintrag im e-Bogen ist unseres Erachtens nicht zielführend, da der e-Bogen für Regelzüge nicht zwingend konsultiert wird. Als Sofortmassnahme wurde ein Ausdruck der Info BAN am Arbeitsplatz Freiamt aufgelegt und handschriftlich ergänzt, dass die Lf-Verständigung durch den Fdi erfolgen muss.																									
Aare																										
Betriebsabwicklung/Störungen 23.08.2021 - HVZ-Abend Nachbearbeitung	Diverse Türstörungen 211xx bei Doppelpendel Heute hatten wir in der Abend HVZ bei diversen 211xx in LZ Türstörungen bei Abfahrt Richtung SS. Signalkücknahme und Verspätung bei 21155 (+3'), 21159 (+6') und 21165(+5'). Gem. Lf 21165 hat es mit der Abgespernten vorderen Türe zu tun. Türabspernung in Zusammenhang mit Perronlänge in EBR Gl. 3 (138m) bei Rückfahrt ab SS. Bitte für die folgenden Tage abklären bzw. beobachten. Rückmeldung an PP-BP erfolgt																									
Pilatus																										
Betriebsabwicklung/Störungen 24.08.2021 - HVZ-Abend Nachbearbeitung	Türstörungen 211xx bei Doppelpendel Siehe Fall 23.08. Verspätung bei 21157 in in LZ +2', Letzte Türe in RK (+5') Es wurde zusammen mit dem LKP TCC das genaue <i>Vorgehen für das Abschiessen dieser Türen</i> besprochen und als Beobachtungsschwerpunkt definiert. Das Trittbrett muss eingefahren sein vor dem Abtrennen, welches teilweise durch ADECCO-Mitarbeiter erledigt wird. Rückmeldung an PP-BP erfolgt																									
Pilatus																										
Wir erhielten die Rückmeldung, dass in Muri bei den 86xx Zügen die Halteortänderung (Baustelle, vorzeitiges Wenden wegen Einspurbetrieb) zu wenig beachtet werde.																										
Die Verständigung wird mittels LEA-Eintrag gemacht:																										
 The screenshot shows a table with columns for route, train number, and status. It includes entries for 'Boswil-Bünzen', 'Muri AG', and 'NeTs'. A red banner at the bottom says 'Meldung - Mail AG'.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Route</th> <th>Train</th> <th>Status</th> <th>Delay</th> <th>Time</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Boswil-Bünzen</td> <td>125</td> <td>90</td> <td>05:46:0</td> <td>05:46:3</td> </tr> <tr> <td>Muri AG</td> <td>125</td> <td>125</td> <td>05:49:4</td> <td>05:50:1</td> </tr> <tr> <td>Meldung - Mail AG</td> <td>115</td> <td>115</td> <td>05:53:4</td> <td>05:54:0</td> </tr> <tr> <td>NeTs</td> <td>125</td> <td>125</td> <td>05:56:3</td> <td>05:56:5</td> </tr> </tbody> </table>	Route	Train	Status	Delay	Time	Boswil-Bünzen	125	90	05:46:0	05:46:3	Muri AG	125	125	05:49:4	05:50:1	Meldung - Mail AG	115	115	05:53:4	05:54:0	NeTs	125	125	05:56:3	05:56:5
Route	Train	Status	Delay	Time																						
Boswil-Bünzen	125	90	05:46:0	05:46:3																						
Muri AG	125	125	05:49:4	05:50:1																						
Meldung - Mail AG	115	115	05:53:4	05:54:0																						
NeTs	125	125	05:56:3	05:56:5																						
Weitere Erklärungen dazu findet man in der Anordnung <u>009101-01</u>:																										
Dauernder Einspurbetrieb Sins - Benzenschwil von Montag, 12.07.2021 ab 05:00 Uhr bis Montag, 02.08.2021 um 05:00 Uhr. Massnahmen im Personenverkehr zur Erhöhung der Kapazität im Güterverkehr: Von Montag - Freitag fällt die S26 Lenzburg-Rotkreuz-Lenzburg jeweils stündlich zwischen Muri und Rotkreuz aus. Es verkehren Bahnersatzbusse. S26 86xx Lenzburg - Rotkreuz Ausfall Muri-Rotkreuz (Muri ab xx.51 resp. xx.49 in HVZ) Es verkehren Bahnersatzbusse. Die S26 86xx von Lenzburg fährt in Muri ins Gleis 3 ein und wendet auf die S26 86xx nach Lenzburg (ab xx.07 resp. xx.09 in HVZ). Halt nach dem normalen Halteort. Die nachfolgende S25 Brugg-Muri fährt ebenfalls ins Gleis 3 (besetzte Einfahrt) ein. Halt vor dem normalen Halteort. Doppelbelegung Gleis 3 mit S26 + S25. Wenn zusätzlich die HVZ-Züge S26 Lenzburg-Muri 8601, 8603, 8605, 8607, 8611, 8613 (an xx.54) verkehren, reicht die Perronlänge im Gleis 3 nicht aus. Es ist eine Fluchtfahrt der wendenden S26 (an xx.50 resp. xx.48 in HVZ) 8623, 8627, 8659, 8663, 8667, 8671 von Gleis 3 nach Gleis 62 nötig. Wegen der Länge Gleis 62 sind die Züge 8623, 8627, 8659, 8667, 8671 mit nur 1 statt 2 Pendeln zu führen. Wegen der Perronlänge ist die HVZ S26 8601 auch nur mit 1 statt 2 Pendeln zu führen (Ferienzeit). Der Transit-GV kann via Gleis 1 oder Gleis 4 verkehren.																										

in questo caso, non sono state fornite ulteriori informazioni tramite i diversi canali e nemmeno la circolare è stata adeguata, come confermato da una successiva segnalazione di un CLP.

Dopo diverse fermate sbagliate, la centrale operativa ha deciso proattivamente di rivolgersi telefonicamente ai macchinisti e dopo vari feedback concernenti la mancanza di informazioni, i superiori sono stati avvisati di informare i loro collaboratori sui posti di fermata che erano stati modificati.

Questo solleva l'interrogativo del perché venga attivata una segnalazione V-app per delle tavole per posto di fermata spostate di tre metri in chissà quali stazioni di provincia che non sono nemmeno servite dai servizi ferroviari del rispettivo deposito, ma perché in questo caso non lo si sia fatto, dal momento che dei posti di fermata sbagliati possono rapidamente causare dei ritardi e delle restrizioni operative per via dell'alta densità dei treni. Un'informazione nella descrizione del turno avrebbe richiesto poco tempo, ma se ne sarebbe risparmiato molto di più.

La mancanza di comunicazione di circostanze straordinarie è proseguita in modo inglorioso alla fine di agosto, quando non è arrivata l'informazione tramite V-app sull'uso del marciapiede provvisorio del binario 3 della stazione di Emmenbrücke, perché a quanto pare un link nel TIP2 sull'uso della soluzione provvisoria in questione e sulla sua limitata lunghezza disponibile doveva bastare come informazione per la chiusura delle porte da parte di gruppi professionali sconosciuti e per la riapertura delle stesse a Lucerna da parte del personale di locomotiva. Successivamente, queste informazioni sono almeno state integrate nei commenti del TOP, ma si è comunque continuato ad aspettare invano un'istruzione tramite V-app...

A Emmenbrücke era appena calato il sipario del secondo atto, tra grandi applausi per la segnalazione sorprendentemente tempestiva della V-app sulla riapertura del marciapiede sul binario 2, quando sotto i riflettori è finito il marciapiede sul binario 2 di Brunnen, quando l'11 ottobre sono iniziati i lavori per alzare il bordo di fermata con conseguente riduzione della lunghezza utile del marciapiede a 75 metri, ciò che a sua volta avrebbe di fatto comportato l'esclusione dell'automotrice delle composizioni Domino o di tre carrozze del Traverso. Ma la relativa segnalazione V-app è arrivata, con tutta calma, solo tre giorni dopo l'inizio dei lavori.

To be continued... 



Flusso di informazioni sul cantiere di Brunnen SZ

Diversi errori di comunicazione portano a un dramma in più atti. *Raoul Fassbind, Comitato FFS-V*

Dal 15 febbraio 2021, i marciapiedi della stazione di Brunnen SZ vengono ristrutturati per essere portati alla nuova altezza standard di 55 cm. Per poterlo fare senza interrompere l'esercizio, nella prima fase si è dovuta chiudere e ristrutturare completamente metà del marciapiede che ha una lunghezza di 447 metri. Durante questa fase, della durata di quasi sei mesi, la parte transennata del marciapiede è stata spostata in totale sei volte. La comunicazione relativa allo svolgimento dei lavori è arrivata con un giorno di ritardo, motivo per cui nella serata del 15 febbraio alcuni treni si sono fermati al solito posto di fermata e, pertanto, nell'area chiusa del cantiere.

L'informazione fornita tramite l'app delle prescrizioni del personale di locomotiva conteneva inoltre tutti i dati su quando avrebbero avuto nuovamente luogo dei cambiamenti nell'area bloccata. A seguito del differimento nella tempistica per l'esecuzione dei lavori, sono state trasmesse altre quattro notifiche con delle nuove date di chiusura.

Come diretta conseguenza di questa comunicazione poco chiara, diversi treni si sono fermati nell'area dei lavori. In un caso, dopo essersi fermato vicino agli scavi del cantiere un collega si è sentito talmente insicuro da dover spostare il treno all'indietro nell'area del marciapiede. La sua autodenuncia al diretto superiore ha avuto come conseguenza delle corse scortate con degli esperti d'esame. Le ulteriori conseguenze in caso di esito negativo si sarebbero probabilmente estese fino all'incapacità professionale. Con questo non si vuole giustificare il grave comportamento del collega, bensì evidenziare che la causa di quanto accaduto è da ricercare nella comunicazione lacunosa.

Nella seconda fase di costruzione dall'11 ottobre 2021, gran parte del marciapiede di 247 metri sul binario 2 è stato chiuso, per cui è rimasta una lunghezza utile di soli 75 metri. Troppo poca per i Domino, lunghi 100 metri, che vengono impiegati nell'esercizio regolare e per i treni Traverso che circolano al mattino e hanno una lunghezza di 150 metri. Questo ha comportato la chiusura di diverse porte e carrozze delle composizioni interessate. Ma nonostante questi



non abbia funzionato l'interfaccia tra il responsabile del cantiere di FFS Infrastruttura e l'ITF FFS V. Gli accertamenti effettuati a seguito dell'intervento del VSLF hanno evidenziato in particolare che i dati pervenuti in ritardo presso FFS V hanno comportato il superamento dei termini previsti. Presso FFS Infrastruttura, il reparto I-SQU responsabile delle questioni di sicurezza ha tuttavia giudicato questo problema unicamente come un difetto di qualità, ma non come un fatto rilevante per la sicurezza. Questa ponderazione è stata giustificata con i processi da attivare. Si afferma infatti che si sta cercando di chiarire la situazione, ma dal momento che non si è ancora verificato alcun danno, solo in misura limitata. Un atteggiamento che si può avvalorare solo fintanto che non si lamentano dei feriti.

Una riunione convocata da più parti coinvolte dovrà chiarire dove in futuro vanno identificati i fattori rilevanti che garantiscono un'informazione affidabile e tempestiva del personale di locomotiva. Non resta che sperare che questo non si trasformi in una sorta di terapia occupazionale per le parti coinvolte per definire dei nuovi processi di scarsa rilevanza. ➡

enormi sforzi operativi, solo il 14 ottobre, con un ritardo di tre giorni, al personale di locomotiva è stato comunicato tramite l'app delle prescrizioni che a partire dal giorno successivo si sarebbero dovute prevedere delle limitazioni. Data l'urgenza, le informazioni sono quindi arrivate tramite i CLP e i servizi di monitoraggio, al fine di evitare che qualche passeggero finisse nell'area del cantiere. Un altro punto critico di questa comunicazione si è rivelata essere la trasmissione di date sbagliate, la cui correzione in seguito aveva dovuto essere comunicata sempre tramite i CLP.

Al momento di andare in stampa, non si è ancora potuto appurare dove esattamente

Fotos:
Continuum spazio-tempo deformato
A causa delle velocità elevate, nell'ETCS Level 2 probabilmente c'è stata un'inversione del continuum spazio-tempo... Sarebbe ora di regolare di nuovo il compensatore di flusso.

2.1	Ausgangslage

2.	Anordnung wegen Fehlangaben seitens Infrastruktur.
	Bei Phase 1 ist die Perronlänge ebenfalls 75m!

	Infolge Umbau Bahnhof Brunnen sind dort phasenweise die Perrons nur beschränkt nutzbar.
	Phase 1: 11.10.2021 - 04:30 Uhr bis 21.10.2021 - 04:30 Uhr

Der Eintrag in der V-App betreffend der «Einschränkung der Perronnutzung Gleis 2» ist leider wiederum nicht korrekt. Es gilt nach wie vor die Bauphase 11.10. 04:30 Uhr bis 21.10. 04:30 Uhr mit Halteort Seite Süd.
Danke für eine erhöhte Aufmerksamkeit zur Situation in Brunnen.

Informazioni dalla “riunione di coordinamento segnaletica”

Riepilogo degli argomenti trattati. *Raoul Fassbind, comitato FFS V*

Quest’anno il VSLF non ha potuto prendere parte alla “riunione di coordinamento segnaletica”, in quanto contemporaneamente si è tenuta la riunione del VSLF a Schönenwerd. Abbiamo comunque segnalato alcuni punti che però sono stati trattati senza particolare soddisfazione da parte nostra.

Il primo punto riguarda la mancanza di logica nell’installazione delle tavole di posto di fermata. Sulla base di alcuni esempi pratici, abbiamo criticato il fatto che, soprattutto negli impianti nuovi o ristrutturati, la segnalazione a volte viene installata in modo arbitrario o secondo delle priorità sbagliate. Nel corso della riunione, si è semplicemente preso nota dei casi segnalati rimandando all’assenza di notifiche ESQ e PCM. Non è stato possibile veicolare questa nostra problematica primaria. In questo contesto, sarebbe interessante fare un tentativo e stare a vedere come FFS

Infrastruttura riuscirebbe a gestire la cosa se per un giorno tutto il personale di locomotiva effettivamente scrivesse coerentemente tutte le notifiche e le segnalasse alle centrali operative. Tra il personale di locomotiva, i suddetti canali di segnalazione godono però tradizionalmente di una considerazione relativamente bassa. Le notifiche ESQ sono spesso valutate dal diretto superiore e non di rado vengono rimosse dal sistema. I feedback sono piuttosto una rarità. Il PCM si concentra principalmente sul perseguimento del miglioramento dell’efficienza e sui potenziali di risparmio; tutte le proposte per ottimizzare il lavoro che generano dei costi sono spesso etichettate come «bella vita».

Un altro input da parte nostra concerneva la critica nei confronti della segnalazione nel RADN dei tratti di rallentamento mediante tavole per velocità ridotte. In risposta,

abbiamo ricevuto solo una spiegazione sulle circostanze in cui questa segnalazione è consentita.

Il nostro ultimo punto chiedeva l’osservanza dell’obbligo di diligenza nel risanamento degli impianti. In questo caso si è promesso di sensibilizzare i diretti responsabili, ma resta da vedere se questo sarà davvero sufficiente tenuto conto dei pali della catenaria davanti ai segnali, dei segnali bassi installati all’incontrario e dei segnali di posto di fermata contraddittori.

In occasione della prossima “riunione di coordinamento segnaletica” proporremo quindi nuovamente questi temi centrali e illustreremo chiaramente i nostri obiettivi. Valuteremo quindi in modo critico lo stato degli sviluppi e se, non dovessero esserci dei cambiamenti positivi, ci dovremo chiedere se la nostra partecipazione all’interno di questo gruppo abbia realmente senso. ➡

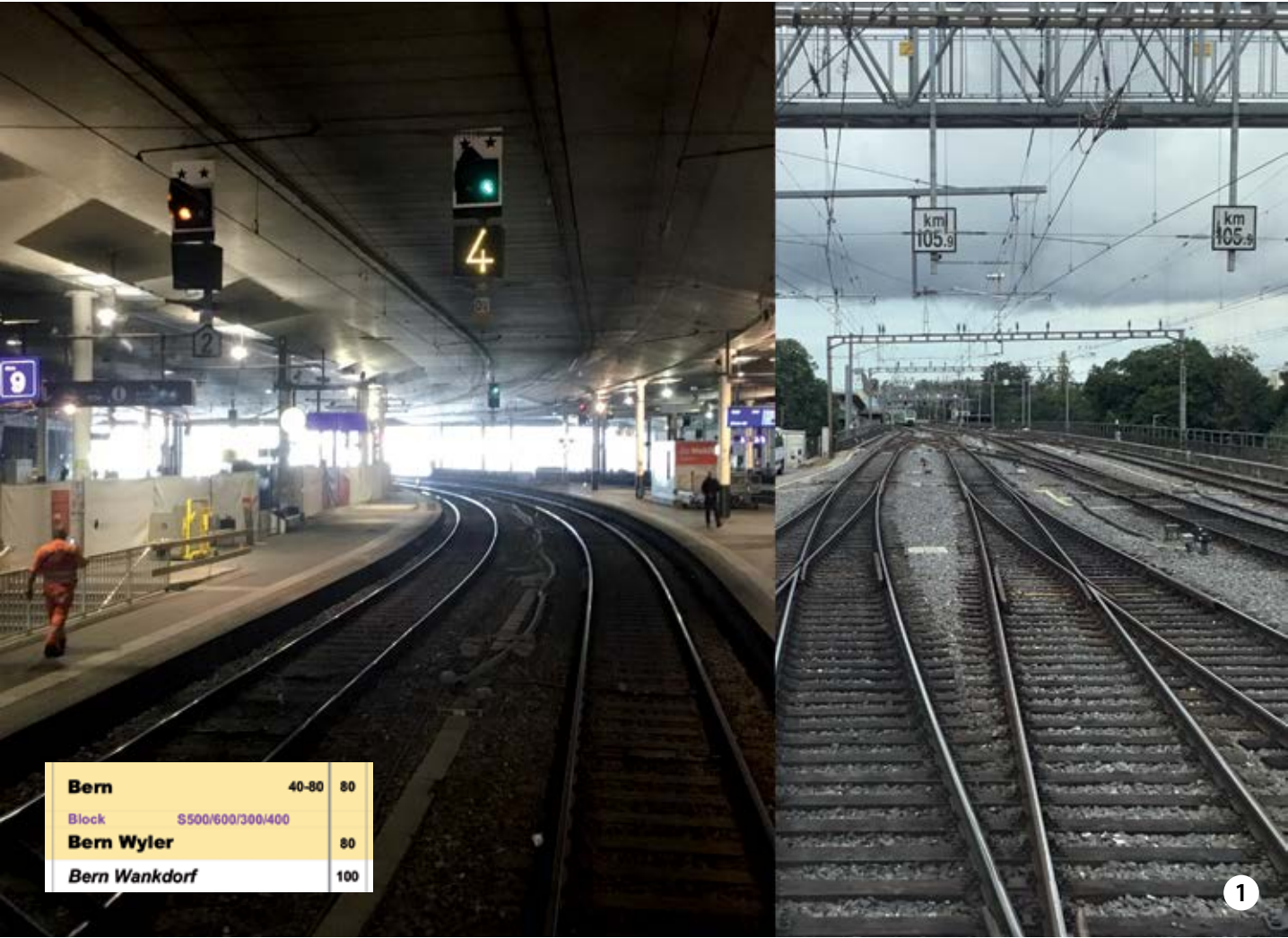


Immagine 1 : Signalisierung Ausfahrt Bern Richtung Wyler: Verschachtelte Logik für die Geschwindigkeitsschwellen.

Immagine 2: segnale d’entrata a Zurigo Altstetten. Segnale principale su via libera, il segnale basso indica fermata. Dichiarazione del controllore del traffico: “Da me è tutto a posto”.

Immagine 3: Signalstaffeln in Rafz

Immagine 4: Welche Halteorte gelten wo?

Immagine 5: Halteorttafeln in Basel

Immagine 6: Halteorttafeln in Lenzburg

Segnale ausiliario

Per la ferrovia vale quanto segue: tecnicamente impossibile significa che può accadere in qualsiasi momento.
Équipe tecnica del VSLF

Un macchinista ha consapevolmente superato un segnale principale disposto su fermata. La corsa si è conclusa in un binario morto. Il macchinista ha affermato con assoluta certezza che il segnale ausiliario era attivato. La possibilità di abbagliamento dovuto a fonti luminose o al sole può essere esclusa. Il macchinista ha almeno premuto il “tasto di manovra”, che non è qualcosa che si fa normalmente all’uscita da una stazione e ci si immette sulla linea. E dopo un superamento scorretto di un segnale di fermata, non si continua semplicemente la corsa. Quindi diverse azioni consapevoli.

Secondo il replay di Iltis e le affermazioni dell’infrastruttura, il segnale ausiliario sul segnale x per il treno x non era attivato.

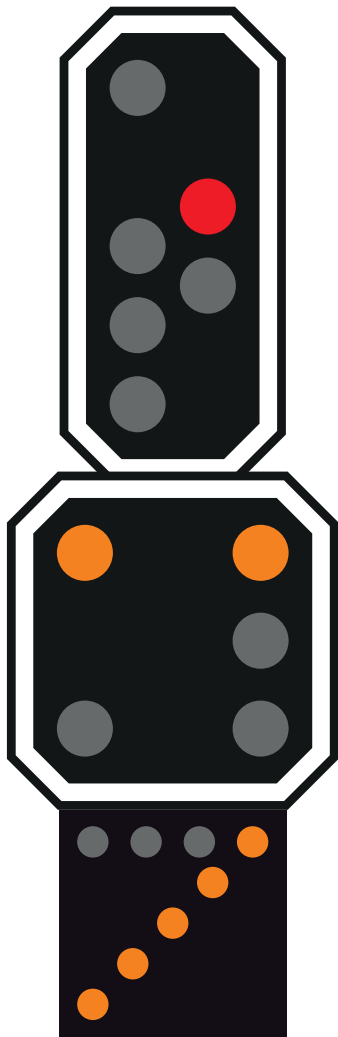
In funzione del sistema, al macchinista ovviamente è stato addebitato un caso di superamento di segnale. La sua affermazione che era assolutamente certo che il segnale ausiliario fosse illuminato non aveva avuto alcun peso. Ci si chiede pertanto perché tutta la sicurezza del traffico ferroviario si basi fondamentalmente sul rispetto della segnaletica da parte dei macchinisti, quando poi allo stesso tempo si diffida di quanto asseriscono e, senza poter provare il contrario, ogni problema viene classificato come cattiva condotta.

Questo magari viene etichettato come cultura della sicurezza, cultura dell’errore o professionalità, ma di certo non contribuisce ad instaurare un clima di fiducia.

Non sarebbe opportuno esaminare la possibilità che il segnale ausiliario fosse effettivamente illuminato, senza che l’infrastruttura se ne accorgesse? L’esperienza insegna che, «tecnicamente non è possibile», per la ferrovia significa che può succedere in qualsiasi momento.

Prima di superare un segnale ausiliario, si raccomanda di scattare sempre una foto come prova.

Non sparate sul pianista! Si batte il basto invece dell’asino...
Commento di Markus Leutwyler
Non può essere ciò che non può essere. Un segnale ausiliario illuminato involon-



tariamente, un segnale basso che indica fermata con il segnale principale aperto, porte aperte mentre si viaggia a tutta velocità, un segnale che indica 110 su uno scambio da 60, un permesso di partenza non autorizzato nell’ETCS Level 2 oppure un veicolo che improvvisamente rilascia i freni di stazionamento e si mette in movimento: Tutti questi sono dei problemi tecnici che si sono verificati, ma che non si sarebbero dovuti verificare. Ma si sa, la ferrovia lavora all’esterno, con il caldo, il freddo, la neve, la pioggia e le vibrazioni. Anche la migliore elettronica non può essere preservata completamente da queste influenze ambientali.

Con una fiducia cieca nella tecnologia, la colpa viene comunque affibbiata quasi di riflesso al personale operativo, invece di

prendere sul serio i problemi e vederli come un’opportunità per migliorare il sistema. Questo è ingiusto e ci fa infuriare! In questo modo l’ITF perde anche una grande opportunità di diventare un’organizzazione ad alta affidabilità (High reliability organization). Gli effetti di questo atteggiamento mentale hanno già causato dei decessi. Bisogna finalmente rivedere questo modo di pensare!

Nel corpo dei vigili del fuoco, le squadre attrezzate di autorespiratori sono gli “occhi” del capo delle operazioni. Se un caposquadra segnala la presenza di una persona priva di coscienza, questo viene visto come un dato di fatto. A nessuno verrebbe in mente di domandare se non si tratta magari di un sacco di patate. Oppure se la persona magari non avrebbe potuto fuggire da sola dalla casa in fiamme.

Le segnalazioni del personale viaggiante dovrebbero sempre avere la massima priorità, perché quando un segnale lo si vede con i propri occhi è mille volte più credibile di una visualizzazione su un qualche schermo pieno di pixel. Ma questo venire sistematicamente ignorati fa sì che non ci sia più la voglia di segnalare le cose. Molti di voi colleghi e colleghe ci hanno rinunciato già da tempo e hanno smesso di inviare delle notifiche. Questa però è la strada sbagliata! Il fatto di scrivere delle notifiche non torna utile solo alla sicurezza dell’esercizio e, quindi, in definitiva a noi che siamo separati dal mondo esterno solo da qualche millimetro di parabrezza. No, una segnalazione fatta bene garantisce che un’irregolarità venga documentata e registrata (fatene sempre una copia per voi!). In caso di eventi particolari, si può sempre rimandare a questa segnalazione ed è molto più difficile essere accusati di qualcosa. Questo è estremamente importante da un punto di vista legale. La notifica è anche uno strumento di pressione contro quei dirigenti che pensano che la sicurezza sia un optional.

Il VSLF e l’assicurazione di protezione giuridica CAP sono sempre a vostra disposizione in caso di accuse ingiustificate

I freni possono fare cilecca?

A seguito dell’articolo sui problemi di frenata delle BLS “Mutzen”, abbiamo ricevuto il seguente resoconto su un evento in relazione ai freni.
L’autore è noto alla redazione.

Ho iniziato il mio turno a Basilea GB dove, come da programma, ho messo in servizio il FLIRT 522 205 per poi trasferirlo alla stazione per il T17181. Durante la preparazione ho constatato che i due veicoli per il servizio 17181/17184 erano dei FLIRT France nuovi di zecca, inseriti cronologicamente in modo corretto da Basilea (522 205/522 206). La “messa in servizio durante il giorno” “sul campo” si è svolta senza particolari problemi. Ho effettuato la manovra dal binario BSGB ECHO 6 est via BRAVO 41 fino a GOLF 4. L’accoppiamento e la successiva preparazione del treno si sono svolti regolarmente.

Alle 16:20 ho messo in moto il mio treno presso la stazione FFS di Basilea. Dopo aver lasciato Möhlin, ho accelerato a 140 km/h. Poco dopo il cambio di binario a Dossenboden, l’interruttore principale del veicolo di testa si è spento e il display indicava “guasto”, non ricordo più esattamente quale. Ho resettato l’anomalia e 3 dei 4 HS si sono accesi sul display. Il segnale di avvicinamento a Mumpf era disposto su via libera e ho attivato la frenata. All’inizio ho sentito una decelerazione, che poi è stata visualizzata anche sul Teloc, ossia il treno ha ridotto la velocità a 122 km/h, e ho notato che il freno ad aria compensava l’HS in avaria. Senza preavviso, c’è stato uno scossone e la pressione del cilindro del freno si è ridotta a 0 bar, ma nonostante la richiesta immediata di una forza frenante più elevata tramite l’interruttore di marcia, il treno non ha più

ridotto la velocità. Attivando immediatamente una frenata di emergenza mediante l’interruttore di marcia, l’arresto di emergenza e la valvola del freno di emergenza, il treno si è fermato circa 100 metri dopo il marciapiede di Mumpf. La corsa è proseguita a velocità ridotta fino a Stein-Säckingen, dove il treno è stato fatto sgomberare ed è tornato a Basilea GB come treno vuoto.

Cosa è successo dopo?
Subito dopo l’accaduto, ho telefonato al mio CLP che mi ha detto la solita cosa, ossia di scrivere una notifica ESI. Poiché ero molto preoccupato per quanto era successo, il giorno dopo ho contattato il responsabile della flotta FLIRT presso la sede di Basilea. Ovviamente, mi ha detto che semplicemente non avevo frenato abbastanza, ciò che sarebbe chiaramente emerso anche dalle registrazioni. Nei giorni successivi, anche degli altri colleghi hanno riferito di aver riscontrato dei problemi con questo tipo di veicolo: Uno non era riuscito a frenare a Rheinfelden, l’altro a Gelterkinden e anche a Muttentz era stata riscontrata una forza frenante insufficiente per fermarsi nel punto desiderato. Ho pertanto deciso di mettermi in contatto con un PEX di cui mi fidavo che poi mi ha detto: “Non so cosa stia succedendo, ma io credo a quello che mi dici”. Nessuno degli altri reparti aveva voluto saperne niente, affermando che era tutto a posto e che non riscontravano nessuna irregolarità.



Jacobs-Drehgestell eines “Flirt”-Triebzuges. Foto: Georg Trüb

Nel corso delle successive settimane, improvvisamente ci si è resi conto che da un giorno all’altro non c’erano più unità multiple FLIRT 522 xxx in circolazione, bensì solo in trazione mista con 521 xxx. Alla domanda del perché era così, non è stata fornita alcuna risposta.

Dopo circa un mese e mezzo, quando le denunce di irregolarità erano sensibilmente aumentate o, a quanto pare, erano pervenute alcune ESI, mi sono rivolto al mio CLP che ha organizzato un colloquio con RSQ. Oltre al responsabile di RSQ e ad un altro collaboratore di RSQ, erano presenti anche tre CLP. Tuttavia, è stato subito chiaro che non si voleva una discussione aperta, bensì che in prima linea si voleva sapere:

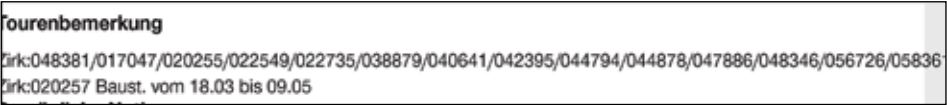
- se il macchinista aveva fatto qualcosa di sbagliato
- che cosa aveva sbagliato il macchinista
- se era possibile che il macchinista avesse fatto qualcosa di sbagliato

Mi è stato detto che stavo guidando in modo relativamente - diciamo - sportivo. Confrontando la stessa corsa con un altro macchinista, pare che abbia avviato la frenata a 140 km/h per la fermata di Mumpf già 2200 metri prima della stazione, il che è assolutamente assurdo per chiunque conosca la tratta 511, in quanto avrebbe dovuto iniziare a frenare già dopo il cambio di binario di Dossenboden. Questo è ridicolo! Allo stesso modo, non si è voluto entrare nel merito del fatto che non si trattava più di un caso isolato, dal momento che la frequenza degli episodi era troppo alta, e non si è nemmeno voluto sentire un secondo macchinista; ci si è concentrati unicamente su questo caso, semplicemente non hanno voluto!

Alla domanda del perché si continui a circolare con dei veicoli che evidentemente hanno un problema ai freni, ci è stato risposto che abbiamo bisogno di quei veicoli e che non ne abbiamo degli altri. Dopo circa quattro mesi è arrivato un comunicato della DT, con il quale si informava che l’effetto frenante non avrebbe corrisposto alle aspettative a causa della tensione della linea di contatto, delle condizioni delle rotaie, ecc. e che i macchinisti avrebbero dovuto tenere d’occhio la decelerazione durante tali operazioni di frenata. I FLIRT 522 xxx hanno circolato così per quattro mesi, pieni zeppi di passeggeri e nella totale consapevolezza di questo stato di cose!»

Qualità dei contenuti dei servizi nel TIP2

Con l'aumento dei tempi di preparazione del servizio, si è attribuita un'importanza maggiore alla consultazione del briefing tool TIP2. Una valutazione aggiornata delle istruzioni di lavoro e dei dati che ci vengono messi a disposizione. *Raoul Fassbind, comitato FFS V*

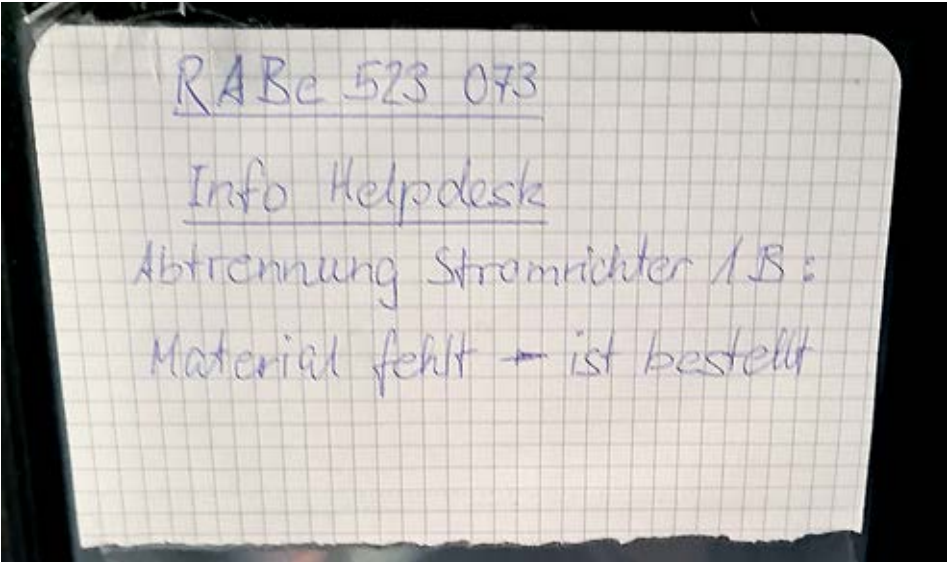


Nel corso dell'estate 2021, FFS V ha introdotto l'aumento a lungo richiesto dei tempi di preparazione del servizio. Per compensare parzialmente l'aumento del carico di lavoro del personale di locomotiva, il tempo è stato aumentato di due minuti per un totale di dieci minuti per servizio. Il compromesso da fare, tuttavia, era la consultazione del briefing tool TIP2 prima di ogni corsa, tranne nel caso del passaggio diretto di consegne. Questa clausola dalla formulazione alquanto vaga significa, soprattutto nel servizio S-Bahn con tempi di percorrenza e di inversione brevi, un carico di lavoro notevolmente più elevato con dubbi benefici, in quanto si tratta di consultare più volte gli stessi dati. In questo modo ci si ripromette di garantire la trasmissione di tutti i dati di maggiore rilevanza per il macchinista sul rispettivo treno. Che questo sia realmente fattibile con le risorse disponibili attualmente viene però messo in dubbio. Da un lato, nonostante il costante aumento delle informazioni contenute, sono lungi dall'essere esaustive. Dall'altro lato, i contenuti previsti non vengono mantenuti ad un livello costante né sul piano degli aggiornamenti né della qualità, oppure mancano completamente. Motivo di critica è anche la diversa ponderazione e trasmissione delle medesime informazioni. Laddove una notifica di danno dovrebbe essere marcata in rosso nel TIP2,

c'è soltanto una piccola nota in cabina senza alcuna notifica nel briefing tool. Altrove, per lo stesso treno viene visualizzato un messaggio accanto al numero del treno; accanto ad un altro numero di treno con lo stesso veicolo, questo manca. Un altro motivo di critica è la qualità delle circolari su cantieri ed eventi che vengono allegate. Sebbene il personale di locomotiva non si debba più preoccupare esplicitamente di consultare queste circolari, spesso nel TIP2 vengono inseriti a caso i numeri delle circolari senza allegare la relativa documentazione. Dopo che il personale di locomotiva è stato sollevato dall'obbligo di provvedere personalmente al loro ricevimento, in questo modo invece di garantire un corretto flusso di informazioni si ottiene proprio l'effetto contrario. Le previste aree di sosta sono completamente inesistenti. È vero che una sede la si può cercare su GoogleMaps, ma questo è di scarsa utilità in caso di cambiamenti a breve termine del materiale rotabile disponibile, per cui le informazioni devono essere richieste secondo il metodo classico via TCC o responsabile della circolazione dei treni. Ancora non è stata definita la procedura per il personale di locomotiva in caso di avaria del briefing tool o di assenza di dati. Anche se si rimanda ai dati offline eventualmente disponibili, questi ultimi sono tuttavia in netto contrasto rispetto a

		18564*18571	RV Dosto		>
17:54	12'	Durchgehende Besetzung (LF)	ZG		
		18571	RV Dosto		>
18:06	1h 32'	Zug (LF)	ZG - PF		
		18571*18578	RV		>
		Dosto			
19:38	13'	Durchgehende Besetzung (LF)	PF		
		18578	RV Dosto		>
19:51	5'	Zug (LF)	PF - RW (RW1-7)		
19:56	3'	18578*18578	Haltezeit (LF)		
			RW (RW1-7)		

quelli effettivi. Si lascia al singolo utente il compito di decidere se una conduzione sicura del treno è ancora possibile in caso di avaria totale, come nel frattempo è già successo. Normalmente il personale di locomotiva considera suo dovere dare la massima priorità al servizio clienti e, pertanto, alla conduzione dei treni, piuttosto che ad una stretta osservanza di questi processi nuovi e in continuo cambiamento. Non vi è tuttavia alcuna garanzia in tal senso e spetta a ciascun macchinista assumersi la responsabilità di un treno nel caso vengano fornite delle informazioni lacunose.



Principio nel Codice delle obbligazioni, rilevante anche per una SA a diritto speciale della Confederazione:

Codice delle obbligazioni Art 327

1 Salvo accordo o uso contrario, il datore di lavoro deve fornire al lavoratore gli utensili e il materiale di cui ha bisogno per il lavoro.

2 Se, d'intesa con il datore di lavoro, il lavoratore mette a disposizione utensili o materiale per l'esecuzione del lavoro, egli deve essere adeguatamente indennizzato, salvo accordo o uso contrario.

Ergonomia del lavoro nelle future cabine

Presenza di posizione delle FFS in merito alla richiesta del VSLF su ciò a cui si dovrà prestare particolare attenzione al momento dell'ordinazione delle future generazioni di veicoli. *Raoul Fassbind, comitato FFS V*

A metà settembre 2021, il VSLF ha scritto una lettera alla direzione di FFS Produzione traffico viaggiatori. In relazione alla sostituzione su larga scala dei treni più vecchi nel traffico interregionale e regionale, abbiamo segnalato degli aspetti che per noi sono particolarmente importanti e, a tal proposito, abbiamo ricevuto la seguente presa di posizione delle FFS:

- 1. Dovrà essere possibile alternare la guida del veicolo da seduti e in piedi:**
A causa dei differenti campi visivi dei macchinisti, le norme (TSI LOC&PAS) non possono essere rispettate. La base è data dalla norma UIC 651, che specifica la posizione e la dimensione del campo visivo.
- 2. Parallelamente al pedale dell'uomo morto del sistema di sicurezza, si dovrà installare un ulteriore elemento di comando per il monitoraggio del macchinista:**
Alle FFS attualmente è in corso un progetto con un tastatore sensibile. Per motivi di tempo e di normative sugli appalti pubblici, questo non è ancora stato implementato sugli IR-Dosto. Sui nuovi treni regionali verrà installato un pulsante aggiuntivo per l'azionamento del sistema di sicurezza. Inoltre, i tradizionali elementi di resettaggio rimangono invariati.

- 3. Si dovranno prevedere delle porte separate per accedere direttamente in cabina. Questo permette di garantire una via di fuga e un cambio rapido e pianificabile del personale:**
Per gli IR-Dosto questo non è possibile per una questione di appalti pubblici (i veicoli devono essere quanto più possibile identici). I nuovi veicoli per il trasporto regionale saranno dotati di una porta per la cabina.
- 4. Per una questione di comfort, si dovrà prevedere un sistema di riscaldamento a resistenza senza movimenti d'aria:**
Negli IR-Dosto viene installata una pellicola riscaldante nella nicchia per i piedi. Si presta molta attenzione al fatto di evitare movimenti d'aria. Sui veicoli per il trasporto regionale viene installato un termoventilatore. La nicchia per i piedi viene riscaldata mediante riscaldamento a resistenza. La temperatura e la ventilazione sono controllate principalmente dallo stesso personale di locomotiva.
- 5. Per la comunicazione e una buona visibilità del treno si dovranno prevedere delle grandi finestre laterali:**
Nella risposta questo aspetto non è stato preso in considerazione.
- 6. Ulteriori sviluppi previsti (senza espressa richiesta del VSLF):**
La disposizione e la guida degli IR-Dosto saranno possibilmente identiche a

quelle dei RABe511. Questo vale anche per la configurazione in termini di colori e superfici in cabina. Il sedile del macchinista viene sostituito dal modello «Giruno». Per le FFS viene inoltre espressamente sviluppato un display ETCS, in quanto il prodotto in uso alla BLS è stato giudicato insoddisfacente per le FFS. Nonostante la presa di contatto tempestiva, il nostro intervento ha potuto esercitare un'influenza solo relativa. Limitato dalle norme europee, al committente evidentemente non resta che un margine di manovra molto limitato per personalizzare le proprie commesse. È lecito dubitare se e in che misura questi standard potranno realmente ottimizzare il nostro lavoro quotidiano sotto il profilo ergonomico. Le normative crash, per esempio, fanno sembrare le cabine dei veicoli moderni come delle fortificazioni con un campo visivo molto limitato. È inoltre deplorabile che, dati questi presupposti, la CoPe stia facendo dei progressi piuttosto lenti con le sue richieste e che la cabina dei treni RABe 502 (Bombardier Twindexx) non abbia ancora potuto essere approvata ufficialmente. Con il nostro contributo volevamo contrastare simili situazioni in futuro. Il successo è stato modesto, ma tanto più prezioso per i progetti futuri.



Ottimizzazione ETCS L1 LS

Informazione del personale locomotiva e dei capimovimento. *Equipe tecnica del VSLF*



Dal momento che i dispositivi di sicurezza vengono modificati di continuo, è evidente che i parametri di fabbrica non sono adeguati ad un funzionamento ferroviario affidabile.

Si pone la questione se l'operatività del sistema sia stata definita nei requisiti e abbia la priorità, oppure se ci si aspettava che fosse la ferrovia ad adeguarsi al sistema.

Dalle esperienze fatte con la soppressione delle curve di frenatura nell'ETCS Level 2, si sospetta che si tratti di quest'ultima opzione. Le ridondanze dei sistemi di sicurezza sono talmente restrittive da provocare delle sensibili perdite di capacità, perdite che potevano essere compensate solo disattivando le curve di frenatura rilevanti per la sicurezza.

Dato che, nonostante il sistema di assistenza alla guida, il macchinista è sempre ancora responsabile della sicurezza, della puntualità e del comfort di guida, lo stile di guida è automaticamente più difensivo per non rischiare un intervento da parte del sistema. Ogni intervento causa infatti delle perdite di capacità ancora maggiori, l'usura del materiale, uno spreco di energia e uno scarso comfort di guida. Questa perdita di qualità non può essere nell'interesse né dei macchinisti né delle ferrovie. È finalmente ora di affrontare la realtà e di correre ai ripari.

E non da ultimo, le frenate d'emergenza provocano anche dei provvedimenti nei confronti del macchinista, che sono sempre più parte del problema piuttosto che della soluzione. Vedi anche l'articolo "«Just Culture», uno specchietto per le allodole" nell'ultimo LocoFolio 1/2012, con la tabella delle sanzioni di FFS Cargo per i casi ZUB".

Editore: PP-BP-ZFR

Situazione iniziale

Da due anni gli elettrotreni ETCS BL3 circolano sulla rete SOB, BLS e FFS. Dopo l'avvio dell'esercizio commerciale con il sistema ETCS L1 LS si è osservato che nelle sezioni di monitoraggio della velocità questi treni erano soggetti a criteri più restrittivi rispetto ai treni equipaggiati con il sistema ZUB. Da un'analisi è emerso che tale restrizione è imputabile, in primo luogo, ai margini di sicurezza applicati nel calcolo delle curve di frenatura.

Proposta di soluzione

È possibile rendere meno restrittivo il monitoraggio attraverso una modulazione della progettazione del sistema ETCS L1 LS. Intervendendo in questo modo, si ritarda sensibilmente la commutazione dal monitoraggio della curva di frenatura al monitoraggio della Release Speed (RS), con la lancetta della velocità spostata sul giallo. Il ritardo nella commutazione è sufficiente per consentire al macchinista di non dovere più osservare attivamente il display della DMI durante il processo di frenatura, concentrandosi invece sulla frenatura di arresto, come farebbe alla guida di un veicolo equipaggiato con ZUB.

Sicurezza

Un'analisi dei rischi ha evidenziato che l'adeguamento a livello di progettazione dell'ETCS L1 LS non influisce sulla sicurezza.

Prospettive

Allo scopo di verificare se tale adeguamento assicura il beneficio auspicato, è stato programmato un collaudo in esercizio nelle seguenti stazioni: Cham-béty, Mies, Olten, Zugo, Kerzers, Bellinzona, Lucerna e Zurigo (solo stazione di testa).

Il collaudo in esercizio avrà inizio a settembre 2021. È prevista un'informazione specifica del personale di locomotiva sulle procedure di messa in esercizio. Se il collaudo in esercizio avrà esito positivo, si darà inizio a un adattamento completo della rete circa dalla seconda metà del 2022.

- Capoprogetto Ottimizzazione ETCS L1 LS
- Leader del sistema ETCS Svizzera

Messa in pericolo dell'esercizio a Cully, 15.11.2019

Estratto dal rapporto annuale 2020 del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SUST). Pubblicazione per gentile concessione del SUST.



Venerdì 15 novembre 2019, alle ore 4:30 circa, sul tratto di binario con segnalazione in cabina ETCS livello 2, un movimento di manovra dell'infrastruttura è stato effettuato senza autorizzazione sui binari in servizio 513-512-511-510 tra Rivaz e Cully.

La messa in pericolo dell'esercizio è dovuta al fatto che il movimento di manovra del cantiere del genio civile, nel viaggio di ritorno alla fine dei lavori, è stato effettuato senza autorizzazione di movimento sui cinque chilometri della linea ETCS livello 2 tra Rivaz e Cully, mentre i binari erano in servizio.

Hanno contribuito all'evento imprevisto:

- Una mancanza di pianificazione e coordinamento durante la preparazione dei lavori, per una definizione concertata delle restrizioni d'esercizio da applicare in uno stesso cantiere;

- La complessità, il numero di regimi d'esercizio e i vari modi di trasmettere i nulla osta su questo tratto di linea;
- L'assenza d'informazioni al personale sul terreno in relazione allo stato d'esercizio, che permettessero di conoscere senza possibilità d'equivoco le modalità d'esercizio attive sui binari in questione.

Deficit di sicurezza

La centralizzazione della gestione del traffico e l'evoluzione e la diffusione dell'automazione e dell'informatizzazione dei sistemi rappresentano una sfida per l'essere umano che deve interagire con questi sistemi. Quando, in un determinato momento, una persona deve subentrare a un sistema automatico e assumere alcune funzioni che non sono più attive o non sono più gestite automaticamente, il rischio di errore umano aumenta. Senza un supporto pianificato, una persona in carne e ossa non può assu-

mere parte del funzionamento di un'applicazione automatizzata e garantire lo stesso livello di sicurezza del sistema. Nei sistemi odierni, non tutti gli attori hanno lo stesso livello di informazione sullo stato del sistema e sulla situazione d'esercizio che ne deriva.

Raccomandazione di sicurezza n° 157, 13.10.2020

Il SISI raccomanda all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), nell'ambito dello sviluppo della gestione centralizzata del traffico e della generalizzazione dell'automazione, di prevedere che, quando l'essere umano, in determinate situazioni particolari, deve subentrare al sistema per certe funzioni di sicurezza proprie di quest'ultimo, venga generato un rinvio automatico a processi di sostituzione definiti in precedenza.

Stato di attuazione

Implementata. L'UFT è del parere che le attuali prescrizioni contenute nelle PCT R 300.1 cifra 2.1.6 siano sufficienti. Questo paragrafo prescrive i casi in cui devono essere utilizzate liste di controllo circolazione treni. [...]

Commento dell'équipe tecnica del VSLF:

Il SUST richiama l'attenzione proprio sui punti dolenti dei nuovi sistemi di controllo dei treni. Selezionando una modalità di funzionamento inferiore sul veicolo, praticamente vengono a mancare tutte le funzioni di monitoraggio. Inoltre, in alcuni casi non ci sono segnali esterni, per cui la sicurezza dipende unicamente dal corretto riconoscimento da parte del macchinista dei binari non contrassegnati.

Dal nostro punto di vista, la risposta dell'UFT rivela una mancanza di comprensione dei problemi nell'applicazione pratica. Alla fine, come sempre, è sempre questione di chi si dovrà assumere la responsabilità.

Rangierbereich		Ausserhalb der Rangierbereiche		Gesperres Gleis	
Lausanne				Vevey	
Rangierbereich	Ertellung der Zustimmung	Ausserhalb der Rangierbereiche	Ertellung der Zustimmung	Gesperres Gleis	Ertellung der Zustimmung
Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting»	Fdi => Lf	Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting»	Fdi => Lf	Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting»	Fdi => Lf
Zustimmung zur Rangierbewegung	Fdi => Lf	Zustimmung «Rangierbewegung von ... bis ... gesichert»	Fdi => Lf	Einholen der Bewilligung für Rangierbewegung in ein gesperres Gleis	Fdi => Sc
				Zustimmung «von ... nach gesperrem Gleis ... eingestellt»	Fdi => Lf
				Verständigung innerhalb gesperter Gleise	Sc => Lf
				Koordination der Rangierbewegungen	Sc => Lf

Richiesta ETCS/ERTMS dalla Germania

Il documento completo può essere letto come PDF.www.vslf.com / INFO / LocoFolio / Interrogazione ETCS Germania (solo in lingua tedesca).
Équipe tecnica del VSLF

28.09.2021

Egregio signor Giger,
La nostra frazione del Bundestag aveva sottoposto al Governo un'interrogazione sull'ETCS/ERTMS, che si basava tra l'altro sulle affermazioni della vostra équipe tecnica, in merito ai risultati (deludenti) della nuova tecnica di segnalazione (vedi domande 19-26 da pag. 9, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/318/1931824.pdf>). Nella sua risposta (vedi anche sotto), il Governo sostiene che la "situazione di partenza" in Svizzera è diversa, per cui la "valutazione del VSLF sui costi e benefici non è condivisa né dal Governo federale né dalla DB AG".
Le sarei particolarmente grato se mi potesse dire se condivide gli argomenti del nostro Governo e anche se, dal suo punto di vista, le vostre esperienze si possono trasferire anche alla Germania oppure no. Qualora avesse degli eventuali commenti da fare sulla risposta del Governo federale (per esempio sull'interoperabilità), le saremmo davvero molto riconoscenti.
Grazie per l'attenzione,
Distinti saluti
Markus Henn

Markus Henn:
collaboratore scientifico, Ufficio Victor Perli, membro del Bundestag tedesco, membro della Commissione per i bilanci, Frazione DIE LINKE, Platz der Republik 1, 11011 Berlino, www.perli.de

Victor Perli:
(* 1° febbraio 1982 a Bad Oeynhausen) è un politico e politologo tedesco. Dal 2017 è parlamentare al Bundestag per il Partito Die Linke.



Pubblicazione del Bundestag tedesco 19/31824
Risposta del Governo federale all'interrogazione di Victor Perli, parlamentare, Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, di altri parlamentari e della frazione DIE LINKE.

29.07.2021
Ferrovia digitale - Situazione e problemi con lo European Rail Traffic Management System e l'accoppiamento automatico digitale

Osservazione preliminare degli interpellanti
Grazie al nuovo sistema di controllo digitale dei treni European Rail Traffic Management System (ERTMS) con lo European Train Control System (ETCS) e gli impianti centrali digitali, la Deutsche Bahn AG (DB AG) si prefigge di raggiungere "fino al 35% di capacità in più sulla rete tedesca, maggiore qualità e puntualità, minori costi di manutenzione e di esercizio" ("La Deutsche Bahn fonda una società per la digitalizzazione della rete ferroviaria", del 23 settembre 2019, <https://www.deutschebahn.com>).

Nel 2018, uno studio di fattibilità di McKinsey per il Ministero federale dei trasporti e delle infrastrutture digitali (BMVI) ha raccomandato una completa digitalizzazione entro il 2040; nel frattempo, la DB punta al 2035 ("La ferrovia vuole digitalizzare gli impianti centrali entro il 2035", Wirtschaftswoche 2 settembre 2020, <https://www.wiwo.de>). Alcune linee e stazioni ferroviarie, soprattutto transfrontaliere, in particolare il nodo di Stoccarda, sono attualmente in fase di digitalizzazione, finanziate da un "pacchetto iniziale" e da un "programma accelerato".

Tuttavia, secondo gli interpellanti è discutibile il fatto che l'ERTMS possa dare l'effetto sperato. Le Ferrovie Federali Svizzere (FFS), che sono già molto più avanti con l'attuazione del sistema ETCS rispetto alla DB, nel 2016 hanno dichiarato: "I benefici attesi nel 2011 per l'ETCS Level 2 in termini di capacità, sicurezza e costi oggi non possono essere confermati." ("ETCS e ATO", LocoFolio 2019/1, pag. 11, <https://www.vslf.com>). In Svizzera inoltre si è già verificato almeno un grave malfunzionamento ("Le FFS rilevano degli errori nella protezione dei treni e intervengono im-

mediatamente", 19 luglio 2019, <https://news.sbb.ch>). In conclusione, l'interoperabilità a livello europeo non sembra essere ancora una realtà ("Quale futuro per ETCS e ATO?", LocoFolio 1/2020, pag. 42, <https://www.vslf.com>).

19. Il Governo federale concorda con l'affermazione dell'équipe tecnica del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF) secondo cui l'ETCS Level 2 riduce la capacità delle linee del 10% rispetto alla tecnica di segnalazione convenzionale ("Capacità politica delle linee", LocoFolio 2019/1, pag. 10, <https://www.vslf.com>)?
In caso negativo, quali cambiamenti si aspetta il Governo federale e su cosa si basa questa valutazione?

21. Il Governo federale concorda con l'affermazione dell'équipe tecnica del VSLF secondo cui un aumento della capacità rispetto alla tecnica di segnalazione convenzionale è possibile solo con l'ETCS Level 3 e la capacità delle linee potrebbe aumentare al massimo del 20% ("Capacità politica delle linee", LocoFolio 2019/1, pag. 10, <https://www.vslf.com>)?
In caso negativo, quali cambiamenti si aspetta il Governo federale e su cosa si basa questa valutazione?

22. Qual è la posizione del Governo federale in merito all'affermazione dell'équipe tecnica del VSLF sull'ETCS secondo cui i "costi esorbitanti per gestire questo sistema estremamente complesso sono" solo "una manna per l'industria", ma "a farne le spese sono però i clienti e i contribuenti", ("L'ETCS crea sempre nuovi problemi", LocoFolio 2019/2, pag. 45, <https://www.vslf.com>; si prega di motivare la valutazione)?

24. Il Governo federale è a conoscenza di un rapporto delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) del 2016, secondo cui "I benefici attesi nel 2011 per l'ETCS Level 2 in termini di capacità, sicurezza e costi [...] oggi non possono essere confermati." ("ETCS e ATO", LocoFolio 2019/1, pag. 11, <https://www.vslf.com>)? Partendo da questi presupposti, perché il Governo federale si aspetta che l'ETCS Level 2 assicurerà maggiori benefici in Germania rispetto alla Svizzera?

26. Il Governo federale è a conoscenza della "Comunicazione dell'Ufficio federale dei trasporti UFT, Divisione Infrastruttura, alle imprese e ai sindacati" del 14 febbraio 2019, secondo cui il passaggio all'ETCS Level 2 viene attuato più lentamente di quanto originariamente previsto ("Punto della situazione ETCS/GSM-R", LocoFolio 2019/1, pag. 10, <https://www.vslf.com>), e quali conclusioni trae il Governo federale per la sua implementazione in Germania?

Il Governo federale ha valutato in modo sistematico le vaste esperienze della Svizzera con l'ETCS per la sua introduzione in Germania?
Se sì, in quale contesto (specificare la pubblicazione)?
In caso negativo, come si giustifica?

Trattandosi di questioni correlate tra loro, le domande 19, 21, 22 e da 24 a 26 vengono esaminate insieme.

L'efficienza della rete ferroviaria aumenterà grazie all'introduzione dell'ETCS. Nell'ambito dei piani di implementazione dell'ETCS, la DB Netz AG conduce dei cosiddetti studi scientifici dell'esercizio ferroviario per le linee che devono essere attrezzate. Si tratta di valutare l'efficienza delle linee prima e dopo l'introduzione dell'ETCS e di evincere le relative condizioni quadro per la migrazione dell'ETCS.

Stando alle informazioni della DB AG, la situazione di partenza in Germania è diversa da quella della Svizzera e, pertanto, dell'équipe tecnica del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF). Secondo la DB AG, la situazione di partenza in particolare si diffe-

renza per il fatto che la tecnologia esistente in Svizzera è in media più recente e più moderna, per cui il problema dell'obsolescenza è minore. La capacità di tratta della tecnologia esistente è maggiore, per cui i profitti legati all'ETCS Level 2 in combinazione con una compattazione dei blocchi ferroviari sono inferiori se non nulli. La Svizzera inoltre è già dotata a livello nazionale dell'ETCS Level 1 Limited Supervision, per cui c'è già un'interoperabilità tecnica in base alle relative STI. Per questa implementazione non ci sono pressioni esterne da parte dell'EDP. La valutazione dei costi e dei benefici da parte del VSLF non è condivisa né dal Governo federale né dalla DB AG. Secondo le informazioni della DB AG, al momento le esperienze fatte dalla Svizzera con l'ETCS Level 1 LS sono in fase di analisi. Per quanto riguarda l'ETCS Level 2, le condizioni quadro in Svizzera sono diverse da quelle del nostro Paese.

20. Secondo il Governo federale, un passaggio all'ETCS Level 2 sarebbe compatibile con il «Deutschlandtakt» (progetto tedesco di orario cadenzato, n.d.t.), se ciò riducesse effettivamente le capacità delle linee?
Dal punto di vista del Governo federale, dove potrebbero sorgere delle difficoltà?

Secondo le informazioni della DB AG, il passaggio all'ETCS è compatibile con il «Deutschlandtakt». Su singole tratte (per esempio POS Nord), il risparmio nei tempi di viaggio grazie all'ETCS è una condizione anche per il «Deutschlandtakt». Non ci sono conflitti tra l'orario cadenzato tedesco e il DSD.

23. A conoscenza del Governo federale, in che misura i costi di esercizio e di ma-

nutenzione sulle linee germaniche attualmente dotate di ETCS sono aumentati o diminuiti rispetto alla tecnica di segnalazione convenzionale (si prega di fare una tabella con le linee e gli effetti osservati e l'indicazione della variazione in euro all'anno e in percentuale rispetto alla tecnica di segnalazione convenzionale)?

Stando alle informazioni della DB AG, le linee sono dotate di ETCS da troppo poco tempo. Non ci sono ancora sufficienti dati per poter fare un confronto.

27. A conoscenza del Governo federale, quali problemi tecnici seri e, soprattutto, rilevanti per la sicurezza si sono verificati finora sulle linee tedesche o straniere con l'ETCS Level 2 (si prega di elencare i singoli casi, indicando la data, il luogo, il problema e la soluzione del problema)?
Stando alle informazioni della DB AG, non se ne sono verificati.

28. Il Governo federale analizza i problemi tecnici legati all'ETCS che si verificano in altri paesi come la Svizzera (vedi per esempio l'articolo "Problemi di odometria dell'ETCS", LocoFolio 2020/2, pag. 15, <https://www.vslf.com>)?
Per l'analisi dei problemi tecnici è responsabile l'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea.

29. Secondo la valutazione del Governo federale, l'ETCS Level 3 quando sarà disponibile? Entro quando dovrebbe essere ultimata l'implementazione della rete ferroviaria tedesca e dei veicoli che circolano in Germania?
La necessaria specifica dell'UE non è ancora disponibile. ➡



Il grande mondo delle piccole ferrovie

Chiunque apra la porta del negozio di modellini sulla Birmensdorferstrasse 38 a Zurigo si ritrova immediatamente in un altro mondo. Vagoni e locomotive in scala H0 e N sono accatastati fino al soffitto. Nelle vetrine, i pezzi d'esposizione in scala 0, alcuni dei quali non sono in vendita, emanano classe e fierezza. Markus Leutwyler



Ein mezzo a tutto questo c'è Margrit Neisser, che nonostante i suoi 94 anni sta ancora in negozio sei giorni alla settimana.

Tutto è iniziato con il ferrovia in miniatura di suo marito. «Quasi tutti i mese comprava una nuova locomotiva, anche se in realtà dovevamo essere parsimoniosi», dice Margrit Neisser con un sorriso a fior di labbra. I due hanno iniziato l'attività più di cinquant'anni fa, parallelamente al lavoro del marito presso la Walo Bertschinger. Quando alle 17 tornava a casa, si occupava del negozio. Trovava però che il sabato anche lei dovesse stare in negozio, perché se la cavava molto bene.

Qualche tempo dopo, la coppia era riuscita a rilevare un negozio a Lucerna. «I lucernesi non avevano visto di buon occhio che arrivassero proprio degli zurighesi!» L'idea era addirittura quella di chiudere il negozio di Zurigo.

Ma il destino aveva preso una piega tragica. La sera del 9 febbraio 1971, il treno TEE Bavaria aveva avuto un incidente nei pressi di Aitrang. Suo marito stava tornando a casa da una fiera. Non è sopravvissuto all'incidente.

Da un giorno all'altro, Margrit Neisser si è ritrovata da sola con i suoi due figli in età scolare. Sua suocera, che viveva nelle vicinanze, le dava una mano e di tanto in tanto si prendeva cura dei bambini.



Tra il negozio e i bambini, la signora Neisser non aveva tempo per pensare. «Guarda sempre avanti e non rimuginare troppo!» era il suo motto nella vita. «Ho cucinato sempre io!», dice con orgoglio.

Negli anni '80, il modellismo ha vissuto il suo periodo di massimo splendore. «Vendevamo fino a 30 locomotive al giorno». Ma gli hobby sono soggetti alle tendenze e di questi tempi i modellini ferroviari non sono più in cima alla lista delle priorità. E poi è arrivata anche la pandemia. «Il coronavirus ha fatto tanti danni. Mentre i ristoranti possono chiedere dei sussidi, noi negozianti siamo rimasti a mani vuote». Anche il negozio di modellini di Zurigo risente del massiccio ricorso agli acquisti online. «Di recente ho ricevuto una telefonata. C'era uno che aveva un problema con il decoder digitale. Volevo sapere dove l'aveva comprato. Online, mi ha detto. Un po' scherzosamente, gli ho detto che avrebbe dovuto rivolgersi lì. Purtroppo ha riattaccato. L'avrei naturalmente aiutato volentieri lo stesso qui in negozio. Ci sono però anche dei clienti che voltano le spalle ai negozi online. «Una buona consulenza non può essere rimpiazzata da un sito web», dice la signora Neisser. Nel magazzino del suo negozio ci sono ancora molti articoli. Magari questo potrebbe diventare un grosso vantaggio viste le attuali difficoltà nelle forniture. La signora Neisser spera di fare dei buoni affari durante il periodo natalizio.

Che si tratti di un principiante o di un esperto modellista, nel suo negozio la signora Neisser cerca sempre di trovare qualcosa che accontenti tutti. «Quest'anno ho ordinato alcune Churchill Pfeil. Un bel treno!», afferma. Ma i suoi preferiti sono il Coccodrillo, le locomotive a vapore, come la Ce5/6, e tra i treni elettrici, il TEE.

Chi sono i clienti tipo? «Ce ne sono di tutti i tipi, dall'impiegato al professore. Ci sono dei clienti che arrivano perfino da oltreoceano per acquistare delle locomotive svizzere». Come si può immaginare, sono piuttosto gli uomini che si dedicano a questo hobby.

Davanti a me c'è una donna di cui difficilmente puoi dire l'età. Le chiedo il segreto delle sue incredibili condizioni fisiche e mentali. «Dormire a sufficienza, un po' di ginnastica tutti i giorni e continuare a lavorare. Questo ti mantiene in forma», spiega con grande naturalezza.

Auguriamo a Margrit Neisser buone feste, un felice anno nuovo e, naturalmente, sempre tanta salute!



L'incidente ferroviario di Aitrang

Nell'incidente ferroviario di Aitrang, la sera del 9 febbraio 1971 il Trans-Europ-Express (TEE) Bavaria è deragliato nei pressi di Aitrang e tra le sue macerie è finito un bus ferroviario. 28 persone sono decedute e 42 sono rimaste ferite. Si è trattato del più grave incidente ferroviario in cui sia mai stato coinvolto un TEE.

Quando il treno è entrato nella curva a S a circa 125 km/h, che in realtà avrebbe dovuto essere percorsa a 80 km/h, i carrelli dei vagoni di testa si sono sollevati. La vettura di comando è deragliata in curva insieme alla carrozza ristorante che veniva subito dopo. Tutte e due si sono ribaltate di lato, la successiva carrozza con corridoio centrale si è spostata di traverso e la motrice di coda è stata trascinata via finendo la corsa sul binario opposto, sepolta nella ghiaia.

Il controllore del traffico della stazione di Aitrang non ha visto personalmente il deragliamento del TEE, ma ha notato un'inspiegabile segnalazione che entrambi i binari erano occupati. Le macerie del TEE avevano fatto sì che entrambi i binari trasmettessero il segnale di occupato. Il controllore del traffico ha immediatamente revocato l'ingresso del bus ferroviario in arrivo da Kempten. Ma per il macchinista del bus era già troppo tardi. È riuscito a rallentare il treno a meno di 40 km/h, ma non ce l'ha fatta ad evitare l'impatto con la motrice del TEE. Due persone hanno perso la vita e sei sono rimaste ferite.

Non è stato possibile chiarire definitivamente le cause dell'incidente. Non si può escludere un eventuale malfunzionamento dei freni a causa del ghiaccio e nemmeno che la frenata sia stata attivata troppo tardi per aver confuso la posizione. C'era una fitta nebbia.



Locomotive, luminarie e passeggini

Sarah Dellsperger è macchinista e madre di 3 bambini: Cassandra (6), Amelia (4) e Phileas (1). Lavora a tempo parziale (60%) per le FFS presso il deposito di Olten e condivide la cura dei figli con il marito. Abbiamo potuto accompagnarla per tutta una mattinata.

Markus Leutwyler

LocoFolio: Sarah, come e quando sei entrata a far parte della ferrovia? Cosa facevi prima?

Sarah: Ho frequentato il «Kanti» (ginnasio), ma dopo la maturità non c'era uno studio che mi entusiasmasse veramente. In quel momento, non riuscivo più a immaginare di tornare sui banchi di scuola. Così ho accettato un lavoro da Mc Donald's. È stato lì che ho capito realmente cosa significhi lavorare! Nelle ore di maggiore affluenza servivamo fino a 82 auto all'ora! Lì si tratta di sviluppare in fretta la capacità di mantenere il sangue freddo e una visione d'insieme anche nella frenesia più totale. In quel periodo, mi è diventato chiaro che la professione di macchinista avrebbe potuto essere un'ottima scelta per me. Ho partecipato a una serata informativa, ho completato il processo di candidatura e poi ho potuto seguire la formazione. Subito dopo la formazione, ben presto si è annunciato il primo figlio.

Come hanno reagito le FFS?

In modo assolutamente positivo. A Basilea avevo un capo fantastico che si è occupato di tutti gli aspetti organizzativi. All'epoca però non sapevo che dal momento in cui comunicavo che ero in-

cinta, non era più possibile guidare. Per me è stato così alla dodicesima settimana della mia prima gravidanza. Sono pertanto dovuta stare per un bel po' di tempo in ufficio invece che in una cabina di guida, ciò che indubbiamente mi piaceva molto meno. Ma devo ammettere che ho trovato molto interessante anche questo cambio di prospettiva durante le mie gravidanze. Il fatto di lavorare in ufficio mi ha permesso di avvicinarmi a degli ambiti lavorativi che «fuori» mi sarebbero stati preclusi.

Da quanto tempo lavori part-time? È stato un problema?

Dopo il primo figlio, sono dapprima tornata a lavorare in cabina al 50%. Poi ho capito relativamente in fretta che anche un 60% sarebbe stato gestibile e poco dopo ho aumentato la mia percentuale lavorativa. Anche l'aspetto finanziario ha avuto un ruolo in questa mia decisione. La mia domanda di lavoro a tempo parziale è stata accolta senza problemi.

Al giorno d'oggi, una percentuale del 60% viene considerata ancora un po' eccessiva per una madre di tre figli. Come ha reagito chi ti sta intorno?



Di atteggiamenti ostili non ce ne sono mai stati, ma molte persone rimangono di stucco. Spiego sempre che mio marito, che è un informatico e sta ancora studiando per fare un master, lavora pure lui part-time e che condividiamo la cura dei bambini. Naturalmente in paese ci sono anche delle chiacchiere, ma ci posso facilmente passare sopra.

Come gestisci il tuo orario di lavoro? Non ci sono conflitti?

Posso pianificare il mio calendario di lavoro autonomamente e in base ai miei desideri. C'è solo qualche limitazione di cui devo tener conto quando inserisco i miei giorni liberi; per esempio i giorni di chiusura nei

Questo modello mi offre la massima flessibilità, ciò che apprezzo molto. In caso di concomitanze, le risolviamo bilateralmente.

giorni festivi e i grandi eventi. Sono un po' limitata anche per quanto riguarda i fine settimana. Questo modello mi offre la massima flessibilità, ciò che apprezzo molto. In caso di concomitanze, le risolviamo bilateralmente. Un buon rapporto con gli addetti alla pianificazione è estremamente importante. È tutta una questione di dare e avere. Finora abbiamo sempre trovato una soluzione adatta per ogni problema. Quando posso, spesso subentro al posto di qualcuno anche con poco preavviso.

Anche mio marito deve essere molto flessibile. Se non lavorasse a tempo parziale e avesse degli orari di lavoro fissi, sarebbe molto difficile. È principalmente lui che gestisce i suoi orari di lavoro in base ai miei turni. Questo richiede una grande organizzazione ogni mese. Il nostro modello di vita è molto impegnativo, ma penso che io e mio marito, ma anche i bambini, ne traiamo grandi benefici.

Questo sicuramente crea una grande comprensione per il partner. Sappiamo esattamente cosa fa l'altro, sia a casa che al lavoro, perché entrambi conosciamo bene i diversi ambiti di lavoro. Sono molto riconoscente per questo.

Mi dà sempre da pensare quando sento gli uomini parlare male delle loro mogli durante le esercitazioni antincendio perché dicono che brontolano sempre, o quando le loro mogli si lamentano dei mariti durante le lezioni di ginnastica mamma-bambino e dicono che non li si può lasciare a casa da soli un solo giorno con i bambini senza che la casa sprofondi nel caos.

Secondo me, questi non sono i giusti presupposti per un rapporto sano.

Come riesci a conciliare i ritmi della tua famiglia con quelli del tuo lavoro? O, per dirla in altre parole, il passaggio da un turno alle FFS ad uno in famiglia non è di certo sempre del tutto conforme alla LDL, o no? Come riesci a gestire la stanchezza?

È chiaro, i conflitti sono inevitabili. Tutti noi macchinisti abbiamo le nostre strategie per affrontare la stanchezza. I locali di

riposo sono estremamente importanti. Un breve pisolino durante una pausa può fare miracoli. Dopo un turno di lavoro fino alle prime ore del mattino, a volte è mio marito che prepara i bambini per la scuola e l'asilo e mi lascia dormire un'ora in più.

È orgoglioso che sei una macchinista?

Sì, penso che un po' lo sia. Quando parla della famiglia con i suoi colleghi e spiega che lavoro faccio, non è raro che poi si parli solo della mia professione. Questa professione ha ancora un grande fascino per tanta gente.

Fa piacere vedere che le FFS stanno facendo un buon lavoro per conciliare lavoro e vita familiare. Come vanno le cose con gli altri ambiti, per esempio con la scuola?

C'è bisogno di un'agenda molto ben gestita. Chi ha bisogno delle cose da ginnastica? Chi ha la mattinata nel bosco? Gli spuntini e i compiti sono stati fatti? I bambini quando hanno le prove per la recita di Natale? Eccetera. Non bisogna dimenticare niente!

Prendiamo oggi come esempio: Cassandra deve essere a scuola alle 7:45 e Amelia deve essere all'asilo alle 8:15. Dopo porto Phileas al nido. Il mio turno non inizia prima delle 11:53. In una mattinata come questa di solito sfrutto le ore senza i bambini per andare a fare la spesa e fare i lavori di casa.

Alla sera è mio marito che va a prendere i bambini all'asilo, prepara la cena e poi li mette a letto. Io torno a casa solo verso le 21:00.



Quello che puntualmente rappresenta una sfida sono i diversi orari dei bambini. Nel primo anno di scuola materna, tutto è ancora molto irregolare. Amelia la frequenta solo tre mattine e un pomeriggio alla settimana.

La scuola a cosa dovrebbe prestare maggiore attenzione per quanto riguarda le mamme e i papà che lavorano?

Si parte ancora molto spesso dal presupposto che a casa ci sia sempre una mamma. Lo si può vedere per esempio nel caso della preparazione delle zucche di Halloween della scorsa settimana, che era già terminata alle 10, dopodiché i bambini avevano il giorno libero. È inoltre importante che i giorni di vacanza dalla scuola vengano comunicati per tempo in modo che ci si possa organizzare. Una struttura a tempo pieno sarebbe chiaramente di grande aiuto. Per fortuna nel nostro paese adesso a scuola c'è una mensa dove i bambini possono trascorrere la loro pausa pranzo e ricevere un pasto. Questi servizi esterni durante l'ora di pranzo e nei pomeriggi liberi sono però sempre a carico dei genitori. A seconda della situazione, questo può risultare alquanto costoso e si può rapidamente trasformare in un gioco a somma zero. In altre parole, il denaro in più che si guadagna con il lavoro scompare immediatamente di nuovo per la cura dei figli. Quindi spesso non vale nemmeno la pena di andare a lavorare.

Nel nostro caso, le FFS, in qualità di datore di lavoro, contribuiscono in modo significativo alle spese per la custodia dei bam-

bini. Senza questo contributo, il nostro modello di lavoro non sarebbe finanziariamente sostenibile per noi. In generale, questo è un problema di ordine sociale. L'immagine nella mente della gente, anche politica, è spesso ancora quella della madre che sta a casa in

Il fatto che qualcuno si ammali non esiste proprio!

maniera stabile. Prima della nascita del primo figlio, molte coppie pianificano di condividere equamente la cura dei propri bambini. Ma non appena il bambino arriva, questo proposito spesso va a monte per una questione pratica e sia il padre che la madre sono rapidamente costretti a tornare nei loro ruoli classici di capofamiglia e di casalinga.

Cosa succede se un bambino che va a scuola si ammala o si fa male?

Il fatto che qualcuno si ammali non esiste proprio! Ma se succede, si tratta di ingegnarsi. Il più delle volte è mio marito che deve correre perché magari io sono bloccata da qualche parte in una cabina e non posso lasciare immediatamente il lavoro... Anche mia nonna, la bisnonna dei bambini, ci è di grande aiuto. Abita poco lontano e ci può dare una mano in caso di emergenza.

Sei attiva anche nel VSLF. Qual è la tua funzione?

Sono la rappresentante del deposito di Olten. Partecipo alle riunioni in qualità di partner sociale e mi occupo delle affissioni. Il tempo richiesto è gestibile e le riunioni vengono integrate nel mio piano di lavoro. Ho cominciato questa attività circa 4 anni dietro proposta di una mia collega.

Cosa pensi della collaborazione all'interno del VSLF? Cosa ti affascina di questo lavoro?

È veramente un bell'ambiente! Sono stata accettata sin da subito. Trovo entusiasmante poter avere una visione del sistema e anche avere voce in capitolo. Un grosso problema è sempre ancora la massiccia carenza di personale che ci riguarda tutti. Resta da vedere se le contromisure prese nel frattempo daranno l'effetto sperato e porteranno finalmente un certo alleggerimento. L'avanzamento salariale più rapido per il personale di locomotiva è sicuramente un fattore più che positivo. Questa è una cosa dovuta da tempo per non perdere subito i nostri giovani colleghi. Perché di solito hanno una buona formazione e sono flessibili. Oltre a guidare i treni, hanno anche delle altre opzioni. Sia all'interno che all'esterno dell'azienda.

Quali sono per te i maggiori svantaggi della nostra professione?

Il fatto di lavorare in modo irregolare comporta sicuramente delle sfide. Il mio piano di lavoro irregolare e i programmi settimanali di mio marito e dei miei figli

non sempre vanno d'accordo. Nel fine settimana, per esempio, ovviamente preferirei passare del tempo con la mia famiglia piuttosto che andare a lavorare, ma questo non sempre è possibile. Di tanto in tanto bisogna saper fare delle rinunce. Per contro, apprezzo molto avere del tempo libero durante la settimana.

Cos'è che ti piace?

Mi piace molto lavorare come macchinista. Ciò che apprezzo particolarmente è che alla fine del turno il lavoro per me è finito. Torno a casa e posso occuparmi della mia famiglia al 100%. Ovviamente, a casa di tanto in tanto bisogna rispondere a una mail o confermare dei cambiamenti. Ma questi lavori normalmente non richiedono troppo tempo. Durante le vacanze, il mio LEA e il mio telefono di lavoro se ne stanno scarichi in un angolo per tre settimane e mi lasciano in pace. Mi piace molto anche il fatto di poter lavorare in totale autonomia. Non c'è nessuno che mi controlla tutto il tempo. Devo contare sulle mie risorse, il che comporta anche una grande responsabilità. Apprezzo inoltre il fatto di viaggiare e mi piace guidare; non solo con il treno, ma anche con la macchina. Quando andiamo da qualche parte in famiglia, sono io al volante. Per me è un piacere e non una punizione! Amo il mio ampio raggio d'azione tra Losanna, Winterthur, Basilea e Lucerna. La Svizzera si è ristretta molto per me da quando sono diventata macchinista.

Cosa ti piace guidare di più?

È la diversificazione che fa la differenza! Ricordo che in passato la S1 da Basilea a Frick o Laufenburg veniva vista come un «compito ingrato», ma da Olten, che faccio meno spesso, mi piace decisamente molto di più. Qui da Olten, Turgi è forse la tratta più monotona.

Se ne avessi il potere, come strutturaresti i turni?

Diversificazione! Questo mantiene attenti e vigili. Tuttavia, la pianificazione dei servizi è un compito molto complicato. Ne ho un grande rispetto.

Come festeggi il Natale?

Quest'anno ho il 24 dicembre libero. Dopo la recita di Natale di Kassandra, festeggeremo alla sera. Il 25 e 26 invece lavoro. Ci sono stati anche degli anni in cui abbiamo festeggiato il 27 o il 28. Per queste cose non siamo per niente complicati e anche ai bambini non dà fastidio.

Ti ringrazio tanto per questa bella conversazione e ti auguro buone feste! ➡

Famiglia, tempo libero e professione

Il fatto che la ferrovia sia operativa 24 ore su 24 è così sin dagli albori dell'era ferroviaria. Che questo dato di fatto porti a orari di lavoro irregolari è altrettanto chiaro.

Christof Graf, presidente sezione BLS



Le esigenze in termini di lavoro e tempo libero sono cambiate in modo significativo negli ultimi anni. Nelle coppie odierne, sono sempre più i partner che svolgono entrambi un'attività lavorativa. I turni di lavoro di un partner comportano molte sfide, sia nella cura dei bambini che in famiglia o nella vita associativa, ma anche in relazione agli eventuali appuntamenti privati. Sta diventando evidente che il bisogno di tempo libero è aumentato. I crediti di tempo sono un fenomeno in continua espansione rispetto alle indennità monetarie.

Il cosiddetto work-life balance ha assunto un ruolo più importante tra i colleghi e le colleghe (più giovani) rispetto a qualche anno fa. Questo è sicuramente uno dei motivi per i quali i macchinisti più giovani vedono questa professione più come una fase transitoria che non come un lavoro a vita.

Negli ultimi anni, il confine tra lavoro e tempo libero è diventato sempre più sottile. Nei giorni di riposo, spesso e volentieri arrivano delle chiamate da parte degli addetti alla pianificazione per chiedere se si può andare a lavorare o per avvisare che ci sono dei cambiamenti nel servizio. È chiaro, non tutti i cambiamenti devono andare a scapito del personale di locomotiva, ci sono sicuramente anche dei cambiamenti positivi. L'azienda si aspetta che noi siamo sempre raggiungibili durante il nostro tempo libero. Questa costante raggiungibilità può esercitare una sorta di pressione psicologica, ciò che rappresenta un fardello e ci accompagna anche nel nostro tempo libero.

I tempi di preparazione sono pianificati con una tempistica sempre più stretta. Vengono pianificati al minuto, per cui se

c'è un malfunzionamento o un'irregolarità del veicolo non è più possibile partire in modo puntuale. L'azienda può approfittare ancora del fatto che molti colleghi e colleghe entrano in servizio con un certo anticipo, ad esempio per prendere un caffè. Se qualcosa va storto durante la messa in servizio dei veicoli, non c'è più tempo per bere un caffè, ma il treno parte comunque in orario.

Le ore di lavoro notturno sono aumentate soprattutto per i servizi cargo. Con l'aumento del traffico notturno delle S-Bahn, tra qualche anno questo potrebbe creare dei problemi anche nel trasporto passeggeri. I turni di notte sono sempre più lunghi e i tempi di riposo spesso sono ridotti al minimo. Con dei turni di notte così pesanti automaticamente la vita privata ne risente tantissimo. O si è al lavoro, o in qualche modo si cerca di coordinare al meglio il sonno e riposare un po'. Dal punto di vista della tutela della salute, questi servizi sono discutibili. Soprattutto nel traffico di transito, la fine effettiva del lavoro di frequente viene posticipata dal momento che i treni spesso circolano con dei forti ritardi. Molti colleghi e colleghe fissano pertanto i loro appuntamenti circa 60 minuti dopo la fine del lavoro in modo da avere un margine per compensare gli eventuali ritardi. Anche questo incide sul proprio tempo libero. Le attività, come quelle di chi ha degli orari di lavoro regolari, sono praticamente impossibili.

In generale, bisogna dire che si pretende davvero tanto da tutto l'entourage del personale che lavora a turni e che questo è possibile solo grazie ad una buona organizzazione del compagno, della compagna e della famiglia o della cerchia di amici. ➡



Tempo parziale

Comitato del VSLF

Un macchinista ha presentato una richiesta per aumentare il suo grado di occupazione dal 90 al 100%. Ha perfino trovato un collega che allo stesso tempo voleva passare dal 100 al 90%.

Dopo oltre 6 mesi ha ricevuto il primo feedback che diceva che la sua richiesta era stata respinta, con la motivazione che in quel momento il deposito non ne aveva bisogno e che nel 2022 ci sarebbe stato un numero equilibrato di macchinisti. Questo, beninteso, in un periodo in cui il traffico regolare nella Svizzera occidentale aveva dovuto essere diradato per mancanza di macchinisti e, in tutta la Svizzera, il personale in media aveva dovuto rinunciare a decine di giorni liberi.

Ogni sede e ogni regione è responsabile solo per il rispettivo organico. Ed è proprio qui che vediamo una delle cause della situazione problematica che riguarda gli effettivi del personale. Non potranno esserci delle soluzioni finché ogni sede e ogni regione si occuperà solo del proprio giardino e non avrà né interesse né competenze per trovare delle soluzioni avanzate. Possiamo solo sperare che, nel 2022, in questa regione tutti i giorni a tempo parziale possano veramente essere concessi, che non si debbano coprire i servizi di altre sedi e che non si debbano prendere in prestito dei macchinisti esterni. Altrimenti i costi saranno un bel po' più alti per la ferrovia.

È davvero impressionante l'impegno richiesto per evadere la richiesta di questo collega, con tanto di accertamenti delle cifre programmate, che finora non sono state neanche lontanamente raggiunte. Anche qui vediamo un enorme potenziale di risparmio.

(Dopo altri quattro mesi, il collega è stato informato che l'aumento del grado di occupazione del 10% sarebbe comunque stato concesso, in quanto era un dipendente di lunga data). ➡

Assegnazione del lavoro al personale di locomotiva

VSLF No. 696, 4 ottobre 2021, HG / Comitato del VSLF



Il VSLF constata che presso le ferrovie attive nel trasporto passeggeri e merci si può osservare una forte pressione per quanto concerne l'assegnazione del lavoro al personale rilevante per il sistema, e quindi al personale di locomotiva.

Nonostante la crescente digitalizzazione, il lavoro assegnato e, pertanto, gli orari di lavoro, vengono costantemente adeguati a causa dei trasporti a breve termine, della mancanza di veicoli, della mancanza di conoscenze delle locomotive e delle linee da parte del personale di locomotiva, dell'istruzione inadeguata del personale addetto alle distribuzioni e dell'aumento dei cantieri.

Le modifiche a breve termine dell'orario di lavoro, che possono variare da qualche minuto a diverse ore e che vengono stabilite con qualche giorno o solo poche ore di anticipo prima del turno, rappresentano un'interferenza con il proprio tempo libero. A volte viene chiesto il consenso del personale, ma spesso ne viene solo informato. Il fatto di rifiutare degli slittamenti con la consapevolezza che un servizio ferroviario verrà automaticamente annullato, ogni volta pone una questione di lealtà nei confronti del datore di lavoro o dei nostri clienti.

Questa pressione comporta un importante carico psicologico per i dipendenti attivi nel servizio irregolare.

A causa della mancanza di direttive in materia di termini di preavviso nella LDL e delle normative relative all'orario di lavoro e alle pause, i datori di lavoro definiscono sempre più di frequente degli orari di lavoro che cambiano di continuo, ciò che influisce anche sul tempo libero del personale. Le ferrovie considerano sempre più scontata la fornitura costante di tempi di lavoro aggiuntivi o i cambiamenti di servizio a breve termine.

Senza delle regole chiare, molte cose possono essere prescritte adducendo l'argomento della necessità operativa. Di conseguenza, nessuno è direttamente responsabile del carico di lavoro aggiuntivo a cui è sottoposto il personale. Dal momento che questa efficienza costante serve a

mantenere l'operatività, non ci si aspettano contromisure da parte dei dirigenti, tanto più che questo potrebbe mettere a repentaglio gli obiettivi personali dei quadri.

Di fatto, il datore di lavoro ha introdotto una forma di autonomia nella gestione del tempo nei confronti del personale di rilevante sistemica. Nel caso dei dipendenti, di norma si fa il contrario.

Oltre ai cambiamenti permanenti dell'orario di lavoro, la disponibilità del personale di locomotiva a svolgere dei servizi aggiuntivi nei propri giorni liberi, senza i quali spesso l'esercizio dovrebbe subire delle importanti limitazioni, rappresenta un ulteriore enorme carico nel servizio irregolare.

La LPV ha presentato una risoluzione e ha sollecitato delle soluzioni a questo problema. Da parte sua, il VSLF sottolinea che i colleghi della pianificazione, della distribuzione e della logistica lavorano unicamente secondo i processi stabiliti e non sono la reale causa del problema.

Ci attendiamo una significativa riduzione del carico di lavoro del personale interessato. Questo significa un'assegnazione del lavoro che consenta di pianificare nuovamente il proprio tempo libero in base all'orario di lavoro. Tempo libero significa famiglia, amici, salute, riposo e sonno e non un obbligo di reperibilità nei confronti del datore di lavoro.

Soprattutto in vista delle nuove generazioni di ferrovieri da reclutare e della necessità di modelli di lavoro flessibili, i diretti responsabili dovranno adottare rapidamente e conseguentemente delle contromisure. Altrimenti la fluttuazione neutralizzerà tutti gli sforzi attuali e la spirale discendente sicuramente continuerà imperterrita.

Dobbiamo invitare i nostri colleghi a stabilire le giuste priorità per un adeguato recupero mentale e fisico.

Per garantire la sicurezza nel traffico ferroviario, si deve essere riposati e in perfetta forma quando si entra in servizio. Lo dobbiamo ai nostri clienti e ai nostri datori di lavoro. ➡

Secondo semestre della BLS

Mika, cantieri, mancanza di macchinisti, impianti di climatizzazione... Questi sono sicuramente i temi più gettonati alla BLS nella seconda metà dell'anno. Christof Graf, presidente sezione BLS

Ci sono stati alcuni importanti cantieri che hanno comportato dei notevoli cambiamenti nei servizi del personale. Data la difficile situazione del personale e il periodo di ferie, questi sono stati possibili solo grazie ad un lavoro supplementare dei macchinisti e delle macchiniste. Ci sono stati infatti dei cambiamenti significativi nei piani di servizio. La mancanza di macchinisti si è fatta sentire anche nei turni di servizio. In alcuni casi, questi sono stati estesi al massimo. In generale, la durata dei servizi è aumentata. Il riuscire a riposarsi dopo dei lunghi turni di notte o di mattina presto sta diventando una vera sfida. La formazione dei futuri macchinisti prosegue a pieno ritmo. Per il prossimo anno è prevista una forza lavoro più equilibrata. Il RABe 528 MIKA è ora in servizio regolare sul RegioExpress Berna - Neuchâtel e sulla S4 Thun - Langnau. In parte anche in doppia trazione.

Gli impianti di climatizzazione del RABe 525 NINA, che sono stati danneggiati in

tutti i veicoli a tre elementi e in parte in quelli a quattro elementi a causa di uno sbalzo di tensione nell'area di Lucerna, nel frattempo sono stati riparati. L'estate piuttosto fresca e umida ha sicuramente contribuito positivamente a rendere la corsa più confortevole nei veicoli non raffreddati. Con le giornate calde e con la maschera addosso, viaggiare nei veicoli era diventata una vera tortura. In estate, la BLS ha organizzato un proprio programma di vaccinazione contro il Covid-19 a Berna e gli appuntamenti sono stati tutti esauriti rapidamente.

Motivo di soddisfazione è anche il fatto che il prossimo anno il personale di locomotiva potrà di nuovo beneficiare di una giornata di istruzione.

L'ultima giornata di istruzione risale già a qualche anno fa. Durante questo periodo, molte istruzioni sono state fatte con dei corsi online.

Siamo davvero contenti che ci sarà di nuovo una giornata di istruzione in presenza.

La BLS Cargo continua a riportare degli ottimi risultati. Con Railcube viene introdotto un nuovo sistema di pianificazione, in cui tutti i dati rilevanti per la conduzione del treno sono disponibili su una app. La pianificazione mensile continuerà però ad essere fatta tramite Railopt.

Quest'anno non ci sono state delle trattative salariali. Per contro, dal 1° gennaio 2022 entrerà in vigore la nuova regolamentazione sui contributi alle casse pensioni. In futuro l'azienda si assume il 60% dei contributi per tutte le fasce d'età, mentre i dipendenti il 40%.

La navigazione entrerà a far parte di una filiale indipendente della BLS e i dipendenti riceveranno un proprio nuovo contratto collettivo di lavoro. Il VSLF non era presente ai negoziati.

Il 1° settembre, Daniel Schafer ha assunto il suo nuovo ruolo di CEO della BLS. Ci auguriamo che si sia ambientato bene e che in futuro la BLS possa nuovamente navigare in acque più tranquille. ➡



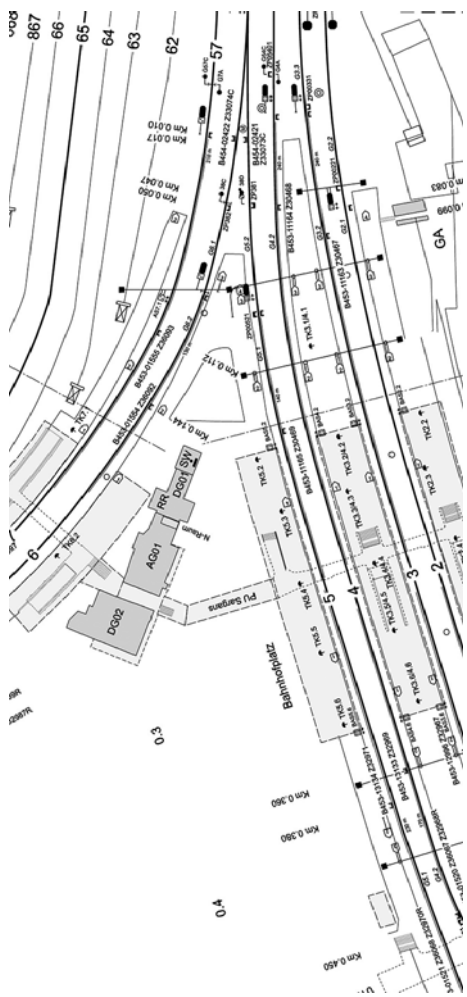
MIKA RABe 528 in Rorschach während Testfahrten. Foto: Georg Trüb

Binario 1 a Sargans

Dov'è il binario 1 a Sargans?

Oli Haller ha inviato la soluzione corretta dell'indovinello (a pagina 70) nell'ultimo LocoFolio.

«Per quanto ne so, il binario 1 previsto a Sargans è morto davanti al tribunale federale, quindi dovrebbe essere a Losanna. Che sia per questo che il tratto di rallentamento 50 è stato lì per decenni...?» Grazie e complimenti!



Audit dell'UFT presso FFS Cargo

Fonte: Articolo news.sbb

Nel giugno di quest'anno, l'UFT ha effettuato un audit presso FFS Cargo per verificare la documentazione del sistema di gestione della sicurezza.

L'obiettivo era di verificare se il sistema di gestione della sicurezza corrisponde realmente alla pratica quotidiana e se viene

applicato in modo coerente. Questo ha lo scopo di ridurre eventuali rischi. Sono state riscontrate delle discrepanze tra i processi in base al sistema e alla pratica. I dipendenti non sono sufficientemente supportati dai sistemi gestionali e i relativi processi non sempre riflettono i processi effettivi.

FFS Cargo ha informato i dipendenti che verranno effettuate delle revisioni interne e degli audit da parte di Sicurezza, Qualità e Ambiente. L'obiettivo è quello di semplificare i processi in modo che possano essere implementati in modo più efficace nelle attività quotidiane. La conclusione della revisione è prevista per maggio 2022.

Accogliamo con favore questo approccio per far sì che le prescrizioni operative siano più semplici e pertanto più sicure da applicare. (ET)



Cooperazione con la concorrenza

Un macchinista della railCare AG lavora contemporaneamente come capo del personale di locomotiva CLP a tempo parziale presso le FFS. Il lavoro a tempo parziale presso la diretta concorrenza può essere definito come una cooperazione molto estesa.

Constatiamo che, quando c'è la volontà, tutto è possibile. Il termine «concorrenza» assume una nuova dimensione. È così dimostrato che l'impiego del personale di locomotiva all'interno di un Gruppo sarebbe possibile senza problemi e in modo flessibile.

Il dovere di diligenza e lealtà nei confronti del datore di lavoro spesso sostiene la salvaguardia in buona fede degli interessi. (ET)

Puntualità

Articolo sulla piattaforma Internet watson del 13.11.2021:

Puntualità grazie alle nuove tecnologie

Un treno su cinque è in ritardo - ecco come le FFS intendono cambiare la situazione.

[...] Secondo Fattebert, è una chimera credere che le nuove tecnologie assicurino una maggiore puntualità. Un esempio lampante è dato dal nuovo sistema di controllo dei treni ETCS che,

secondo le analisi della ferrovia, genera addirittura dei tempi di viaggio più lunghi. «Con l'ETCS i macchinisti viaggiano in modo più prudente», dice Fattebert. Frenano prima per evitare di essere neutralizzati dal sistema. Un altro esempio sono gli elementi per risparmiare energia che sono installati nelle locomotive moderne. «Portano via parte della forza», dice Fattebert. «La capacità di accelerazione diminuisce.» [...]

David Fattebert lavora nella divisione Sicurezza & Qualità delle FFS e dirige il programma Puntualità. L'obiettivo di questo programma esteso all'intero gruppo è mantenere alta e aumentare ulteriormente la puntualità e l'affidabilità della nostra ferrovia integrata.

Dal 2007 al 2015, David è stato responsabile della pianificazione delle risorse DT (personale di locomotiva FFS Traffico viaggiatori) sotto Manfred Haller.

Tolochénaz

La vera ragione del buco a Tolochénaz è stata finalmente trovata! (GT)



Digit by Digit

Il sistema Digit by Digit, prescritto dall'UE e successivamente reso vincolante dall'UFT e poi imposto anche dalle ferrovie, sanzioni comprese, in pratica viene utilizzato sempre meno dal personale. In diverse stazioni, i numeri vengono ora trasmessi e pronunciati secondo il linguaggio corrente e in base alla comprovata suddivisione in numeri a due cifre.

Il fatto che ci siano due varianti per comunicare non aumenta di certo la sicurezza, ma ci si capisce meglio.

Le autorità vorrebbero revocare questa direttiva e segnalare la cosa all'Europa, in quanto ha dimostrato di non funzionare per le ferrovie. Le continue segnalazioni di malintesi nella trasmissione dovrebbero essere un avvertimento sufficiente. Il passaggio alla trasmissione digitale è incredibilmente costoso e genera nuovi problemi.

Resta da vedere se ci si ostinerà ad imporre comunque questa prescrizione senza senso, ostacolando e mettendo così in pericolo l'esercizio. (ET)

Interview mit Hubert Giger

Markus Leutwyler

LOFO 221

Intervista

Hubert, da quanto tempo lavori in ferrovia?

Nel 1986 ho iniziato il mio apprendistato come elettromeccanico presso le FFS nell'officina principale di Zurigo Altstetten, nel 1989 ho iniziato la mia formazione come macchinista di locomotiva al Zf Kreis III di Zurigo e nel 1991 ho fatto la mia prima corsa di prova. A 52 anni, ho pertanto già 35 anni di servizio.

Quindi non hai mai conosciuto altro che le FFS.

Sì, come da contratto di lavoro. Ma non solo la lettura è formativa...

Da quando sei presidente del VSLF?

Nel 2004 sono stato eletto nel comitato del VSLF come responsabile della comunicazione e due anni più tardi come presidente.

Sono quindi 15 anni che sei presidente. Con che percentuale guidi ancora la locomotiva?

Questa domanda mi viene fatta spesso. Lavoro al 100% presso FFS V e, in media, guido ancora nella misura del 70% circa.

E il restante 30%?

Nel tempo restante vengo lasciato libero. Ma devo dire che una parte supplementare del lavoro per il VSLF viene fatta nel mio tempo libero, in media circa 3 ore al giorno. E nei giorni liberi posso sistemare le cose con calma e organizzarmi.

Come mai è necessario svolgere parte del lavoro nel tuo tempo libero?

Una parte di questo lavoro è strettamente legata alla responsabilità che sento per la mia funzione e che appaga il mio bisogno personale di perfezionismo. Spero che questo torni utile al VSLF, al personale di locomotiva e al partenariato sociale.

Da dove prendi tutta l'energia?

È una miscela tra impegno e feedback. Nei primi anni, abbiamo riorganizzato e ristrutturato molte cose nel VSLF. Le sfide che il VSLF deve affrontare sono cambiate di continuo, ma anche noi. Il fatto di rivestire un ruolo attivo è un compito entusiasmante, oltre al fatto che i feedback del comitato e di tutti i funzionari sono per lo più positivi e sempre costruttivi.

Soprattutto adesso, dopo il periodo del coronavirus e l'avvicinarsi della fine di molti sogni digitali nel trasporto pubblico, sta iniziando un periodo particolarmente interessante e importante in cui possiamo influenzare molte cose.

Ovviamente ci sono anche tante grane e brutte giornate, ma la media è positiva. Soprattutto la fiducia dei nostri membri è estremamente motivante e non ha prezzo.

Che cosa fai nel tuo tempo libero?

Mi piace lavorare in giardino, mangiare bene, fare jogging, mi interessa di politica e coltivo le mie amicizie.

E per quanto tempo ancora vorresti continuare a essere presidente?

(Ride) questo lo decideranno i nostri membri.

Al momento, con un comitato così ringiovanito e collegiale e le sezioni ben consolidate, continuare è un piacere. Tuttavia, vorrei affrontare la questione della successione in modo mirato.

Che qualità dovrà avere il tuo successore?

Una buona motivazione, nervi d'acciaio e una grande conoscenza della ferrovia. In altre parole, tutto ciò che ogni macchinista possiede già. Una buona introduzione alla funzione è importante ed è assicurata.

Esami periodici

Gli esami periodici per il personale di locomotiva soddisfano ancora gli odierni requisiti di qualità?
Stephan Gut, presidente sezione Ostschweiz

Ogni 5 anni il macchinista è tenuto a comprovare le proprie conoscenze in occasione dell'esame periodico. Qui non si tratta tanto delle sue conoscenze di base per svolgere al meglio l'attività di tutti i giorni, che può ampiamente dimostrare con oltre 1.000 giorni di guida tra un esame e l'altro. Ciò che viene esaminato sono le vaste nozioni che ha acquisito studiando migliaia di pagine di regolamenti, istruzioni e circolari nelle discipline e nei reparti più svariati.

Solo qualche decennio fa, tutte le conoscenze necessarie potevano ancora trovare spazio in tre raccoglitori. I macchinisti si preparavano meticolosamente per l'esame periodico, perché anche in passato si trattava di testi di natura giuridica che il macchinista doveva saper applicare nella sua attività lavorativa quotidiana. Per l'esame periodico, era importante che la formulazione fosse corretta, anche se a volte era in contraddizione con la vita lavorativa di tutti i giorni. Di conseguenza, per il macchinista ogni esame periodico costituisce una cesura: un risultato risicato viene vissuto come uno smacco, questo fa parte del DNA di questa professione. Se poi addirittura non si raggiunge il punteggio necessario, questo può comportare anche la perdita del posto di lavoro, con tutte le conseguenze del caso.

Alcuni colleghi cominciano pertanto a prepararsi per l'esame con due anni di anticipo e investono molto tempo per ottenere dei buoni risultati.

La digitalizzazione non ha semplificato le cose. Grazie ad una gestione più semplice, il numero dei regolamenti è aumentato enormemente; adesso le modifiche e le correzioni delle modifiche possono essere inserite in modo permanente. Da un lato, questo assicura un insieme di regolamenti sempre aggiornato ma, dall'altro, il volume e la dinamicità costante rendono impossibile una valutazione attendibile delle proprie conoscenze e, come è naturale, aumentano lo stress in quanto i PEX possono esaminare proprio «tutto».

Questa mole ingestibile di lavoro e i continui cambiamenti portano però a focalizzarsi sempre più sull'esame periodico che si tiene ogni 5 anni. Non è raro che certe disposizioni cambino più volte nel corso di questi 5 anni, e non è raro che una stretta

osservanza di tutte le disposizioni vada oltre la tempistica disponibile e inneschi dei notevoli conflitti per la stabilità dell'orario. La parte pratica e quella teorica dell'esame periodico spesso sono incongruenti, anche se entrambe sono orientate alla massima sicurezza. Per la parte teorica, bisogna studiare a fondo tutta una serie di casi speciali e di situazioni che, con una certezza del 99,99%, è molto improbabile che si verifichino. Per quanto riguarda la parte pratica, le decisioni spesso devono essere prese nel giro di pochi secondi, ciò che invece



richiederebbe ore e ore di consultazione di tutti i regolamenti per poter valutare se si sta agendo correttamente.

L'odierno esame periodico non soddisfa più questi requisiti. Per garantire una costante qualità della sicurezza, il personale di locomotiva dovrebbe essere tenuto aggiornato attivamente e le situazioni d'emergenza dovrebbero essere esercitate in modo permanente. Queste interrogazioni ogni 5 anni di elenchi in base alla sequenza corretta prevista dai regolamenti non soddisfano questo obiettivo.

Tanto più che il sistema incoraggia le persone a non memorizzare tutte le prescrizioni, dal momento che dopo quattro anni bisogna comunque imparare tutto da capo. Nel frattempo, l'esame periodico è una delle ragioni principali dell'aumento delle dimissioni, dato che la mole di lavoro in vista dell'esame è estremamente onerosa e logorante. Molti macchinisti a cui mancano solo pochi anni prima di andare in pensione, fanno i loro calcoli e riflettono

su quando dovrebbero smettere per non doversi sottoporre ancora una volta allo stress di un esame periodico. E, questo, nonostante il fatto che da 30 o 40 anni tutti i giorni gestiscano il loro lavoro, con tutte le sfide quotidiane, i guasti, i cambiamenti, ecc., in modo sicuro e senza problemi. La maggior parte di loro andrebbe volentieri avanti a lavorare, magari anche con un carico di lavoro ridotto, per aiutare l'impresa a coprire gli eventuali picchi. Ma non a costo di un esame periodico.

E, per molti giovani macchinisti, questo esame è il fattore che fa pendere l'ago della bilancia quando, una volta evaso l'obbligo, dopo 4 anni riflettono se vogliono continuare a esercitare questa professione.

L'esame periodico è quindi anche un fattore che genera dei costi aggiuntivi in quanto la fluttuazione è maggiore e, di conseguenza, rappresenta un fattore di costo indiretto.

Giusto per non essere frainteso: gli esami vengono condotti in modo equo, almeno per quanto io posso valutare. Nonostante le cavillosità e le domande grammaticalmente contorte della parte scritta che provocano degli errori (o devono? Commento di vari esperti d'esame: «Altrimenti siete troppo bravi e veniamo tacciati di creare degli esami troppo facili»), il raggiungimento del punteggio richiesto è realistico e in caso di blackout di solito ci viene data una mano.

Comunque sia, l'esame periodico nella sua forma attuale dovrebbe essere ripensato. Gli sviluppi degli ultimi decenni richiedono dei cambiamenti radicali. Sarebbe immaginabile prevedere, per esempio, un esame annuale sotto forma di giornata di istruzione seguita da una verifica di ciò che si è appreso, come si fa con successo presso le ferrovie straniere. Questo garantirebbe una qualità continua, perché si potrebbero trasmettere al personale di locomotiva tutte le modifiche, le novità e le conoscenze più recenti in maniera molto rapida ed efficace.

Il macchinista non uscirebbe dall'esame dicendo: «Grazie a Dio, è tutto finito!», ma con un positivo: «Oggi ho imparato molto!».

E, da non sottovalutare: con un esame periodico al passo coi tempi, molti macchinisti continuerebbero volentieri a mettere a disposizione le loro competenze e il loro know-how. ➡

Formazione VSLF ai tempi del coronavirus

Un anno e mezzo fa vi parlavo della mia partenza a freddo a causa del coronavirus nel marzo 2020. Daniel Wachter, responsabile Formazione VSLF e macchinista FFS V

Bene, dopo alcune ondate di pandemia e una rinfrescata integrata delle conoscenze dell'alfabeto greco, l'anno 2021 sta già per volgere al termine - e noi di Formazione VSLF possiamo dire di aver sempre cercato di tirare fuori il massimo da questa situazione. Abbiamo potuto approfittare e imparare dai feedback dei diretti interessati e ci siamo avventurati in esperimenti come i seminari virtuali.

Invece che nelle aule per seminari di Sigriswil, Olten, Losanna o Bellinzona, i partecipanti hanno dovuto affrontare i numerosi capitoli delle nostre innumerevoli prescrizioni seduti alla propria scrivania o virtualmente tramite Microsoft Teams. Il quadro giuridico, che definiva se si doveva organizzare o annullare il seminario in presenza, non era sempre semplice, soprattutto quando le misure in vigore erano limitate a una certa data. È quindi capitato che i partecipanti fossero in attesa di informazioni che semplicemente non potevano ancora essere fornite.

Ma passiamo a qualcosa di più piacevole: In mezzo a tutto questo, con un anno di ritardo a causa della pandemia, Wolfgang Schneider ha potuto fare la sua prima esperienza positiva come responsabile di Formazione VSLF. Siamo davvero contenti di poter approfittare del suo grande know-how e del suo carattere allegro. Insieme a Gaby Fischer, Wolfgang completa il nostro team per i corsi PCT nella Svizzera tedesca. Ci fa inoltre molto piacere che, nonostante le loro nuove attività, Jean-Pierre Widmer (relatore nella Svizzera romanda) e Gianluca Romanini (relatore in Ticino) continuino a collaborare con noi come consulenti alla formazione del personale di locomotiva presso FFS Traffico viaggiatori. Cogliamo l'occasione per ringraziare tutti i relatori per il loro impegno e l'ottima collaborazione.



La ricerca di un successore di Urs Schär, deceduto a seguito di un incidente lo scorso novembre, come relatore ai seminari DB si sta rivelando invece un po' più difficile. Per questo motivo, i seminari DB non potranno aver luogo nel 2022, ma il nostro obiettivo è quello di poter proporre nuovamente questi corsi nel 2023. Ulteriori informazioni al riguardo sono previste per il 2022. A seguito dei precedenti allentamenti, in autunno siamo potuti tornare a Sigriswil, Losanna e Robièi TI. L'attesa e il sollievo erano grandi, perché nonostante tutte le soluzioni di emergenza sotto forma di studio autodidattico o corsi virtuali, difficilmente si può sostituire un seminario in presenza, non solo per i corsi e le animate discussioni che si tengono in un'aula di seminario, ma chiaramente anche per l'aspetto sociale. Sebbene la recente introduzione dell'obbligo del certificato Covid per accedere ai locali interni degli alberghi e della ristorazione abbia creato un po' di malumore, alla fine non ha rappresentato un grosso problema grazie alla volontà della grande maggioranza dei partecipanti di procurarsi un certificato. Il bando per i corsi del 2022 ha preso il via e per alcuni ci sono ancora dei posti liberi. ➡



WEP

Comitato del VSLF

Il progetto del 2019 per lo sviluppo del traffico viaggiatori FFS (WEP) è stato in gran parte implementato nonostante le enormi perplessità dei diretti interessati. In particolare, i dislocamenti organizzativi e locali dell'Operation Center Traffico Viaggiatori OCP nei Traffic Control Center TCC o la decentralizzazione della pianificazione hanno generato importanti perdite sul piano delle conoscenze ferroviarie, della motivazione e della fiducia. In questo modo sono state compromesse anche le interfacce che funzionavano bene e che erano ben radicate. Il successo economico può pertanto essere definito come negativo, ma con il WEP+ si è rapidamente introdotto un progetto integrativo per porre rimedio ai problemi più urgenti.

A quanto pare, ora non si può porre rimedio a tutti i danni causati. La situazione nei TCC è tesa a causa dell'enorme carenza di veicoli e risorse umane. Da quanto ci è stato riferito, la stanchezza del personale è in costante aumento a causa del continuo lavoro della task force per il mantenimento dell'esercizio. Si percepisce una certa rassegnazione, dal momento che i canali ufficiali di comunicazione portano a miglioramenti inadeguati e vengono quindi ignorati. Anche le vuote promesse della direzione di risolvere rapidamente il problema non aiutano e non vengono più prese sul serio. Con il WEP, i livelli gerarchici sono stati ampliati senza alcun valore aggiunto reale per le FFS. Noi vediamo le ristrutturazioni ricorrenti principalmente come un metodo per creare posti di lavoro per i quadri intermedi, ma senza alcun effetto sull'ottimizzazione dei processi e sul miglioramento dell'efficienza.

Estratto di una lettera all'attenzione del VSLF:

"Il fatto che ogni giorno ci sia una grande penuria di materiale rotabile e di personale viaggiante sfinisce i macchinisti e alla fine influisce sulla loro salute [in altre parole, ogni giorno la stessa solfa].

Bisogna discutere tutti i giorni con il LLP (capo del personale di locomotiva) (rinunciare alle pause, iniziare prima, finire più tardi, ecc.). E se la cosa non funziona, il treno spesso salta.

Tutti i giorni redigiamo il rapporto d'esercizio, ma non succede mai niente - e questo va avanti così da anni! Molti colleghi non lo compilano più per protesta - tanto non porta a niente". ➡

Di quante canne ha bisogno un organo?

Sono consapevole che la pianificazione dei treni merci, come la composizione di un brano, dipende da tutta una serie di fattori.
Daniele Pietro, Macchinista RBL



Nella musica, per esempio, sono le partiture, le terzine, le scale, le battute e molti altri elementi determinanti che formano una melodia. Nel caso della ferrovia, sono gli ispettori, i responsabili della circolazione dei treni, gli addetti alla manovra con o senza competenza di guida, i supervisori dei treni con o senza ASK, gli ispettori dei carri, i macchinisti B100 o B e tutti gli altri che in un modo o nell'altro contribuiscono al buon andamento dell'esercizio. Se ora, per esempio, mi immagino un organo, vedo tutta una serie di canne che, se concepite correttamente, hanno la capacità di produrre una melodia ben strutturata e con un bel suono. Ma come avviene per la musica, i toni alti possono coprire quelli più bassi, non si sentono i suoni o non vengono percepiti abbastanza. A volte vengono emessi anche dei suoni che non hanno niente a che fare con la nostra melodia. Vale la legge del più forte. Ma se penso ad un organo vedo sempre una serie ben equilibrata di canne che, se disposte correttamente, contribuiscono alla buona riuscita di un brano. Se l'equilibrio è compromesso e ci sono troppe o addirittura troppe poche canne, può capi-

tare che il delicato insieme della melodia risulti disturbato o non sortisca l'effetto desiderato. Con un orario dei treni come quello odierno, la pianificazione deve fare degli sforzi quasi sovrumani per tener conto di tutti i fattori in gioco. Bisogna definire delle priorità, degli ordini gerarchici e, se necessario, imboccare nuove vie. In ambito musicale, è inevitabile che si facciano delle note sbagliate e che si debba ricominciare da capo per poi, con grande impegno, ottenere la giusta sequenza. Per lo stesso motivo, anche un orario dovrebbe funzionare in modo che gli errori possano essere costantemente corretti, eliminati e riesaminati, se necessario prendendo in considerazione anche delle decisioni impopolari. Al momento ho l'impressione che in tanti ambiti diversi della ferrovia ci siano delle canne che, per quanto bene l'organo venga suonato, producono una melodia che sta diventando sempre meno gradevole o incomprendibile per tutte le parti coinvolte. Le stazioni ferroviarie vengono chiuse e riaperte in altre località, in circostanze sempre più incresciose, si accettano ritardi, i

desideri dei clienti non vengono soddisfatti, le condizioni di lavoro peggiorano, si tollerano le violazioni della LDL, il personale viene sommerso dagli straordinari, le condizioni di lavoro continuano a peggiorare e, secondo i sondaggi, l'insoddisfazione di tutto il personale viene volutamente ignorata. Le proposte non vengono prese in considerazione e, se sì, sono implementate solo in maniera inadeguata. Gli organi di controllo del personale vengono ostacolati se solo cercano di fare il loro lavoro e vengono tenuti a bada con scuse sempre più assurde. Ma, non dimentichiamolo; i suoni bassi vengono coperti da quelli più alti. Anche qui vale la legge del più forte. Ciò che ora serve in realtà è molto semplice. Il nostro direttore d'orchestra deve riprendere in mano il controllo, anche se può sembrare difficile portare la bacchetta in posizione ed esigere l'attenzione necessaria, per poi far fluire pian piano una bella melodia. Allora tutte le canne del nostro organo produrranno i suoni giusti e si fonderanno insieme armoniosamente in una melodia. Ma, attenzione; a volte con meno canne si ottiene di più ...

Teoria e pratica

È stato pubblicato il bando per l'assunzione di un direttore di produzione presso FFS Condotta dei treni & smistamento ZFR, una nuova funzione creata nell'ambito della riorganizzazione «Sviluppo del trasporto viaggiatori WEP». *Presidente Hubert Giger e Raoul Fassbind, comitato FFS V*

Tra le altre cose, nella descrizione delle mansioni sono state riportate le seguenti responsabilità:

- Impiego ottimale delle risorse
- Colloqui efficaci con i partner sociali regionali, la CoPe e terzi.
- Assicurare una comunicazione chiara e mirata.
- Assicurare l'organico del personale delle varie sedi e stretti contatti con le interfacce preposte alla formazione, pianificazione, gestione e distribuzione.
- Condotta sicura, puntuale ed economica dei treni

Per quanto riguarda l'impiego delle risorse, bisogna notare che il direttore di produzione non ha il diritto di impartire istruzioni e pertanto al massimo è un postulante. Tanto più che con i nostri turni giornalieri, è più probabile che il suo compito sia piuttosto quello di chiedere ai capi del personale di locomotiva CLP e al personale di locomotiva di portare pazienza. Forse è questo che si intende per «dare la priorità alle persone».

Dei colloqui efficaci con i partner sociali regionali, la CoPe e terzi possono risolvere i piccoli microproblemi che è preferibile risolvere piuttosto che mettere in agenda. Senza competenze, i colloqui lasciano solo il tempo che trovano. Per comunicazione chiara si intende, per esempio, il fatto di informare il personale di locomotiva che durante la corsa da Herliberg-Feldmeinen fino all'area di ricovero la luce del treno deve essere spenta. Questo perché la luce attiva la ventilazione e nel gruppo di discussione dell'UFT con i residenti questo viene percepito come un qualcosa di fastidioso. Questa è stata l'uni-

ca informazione da parte del direttore di produzione in un anno. In altre regioni si comunica che, dovuto alla mancanza di personale, «noi» siamo tutti nella stessa barca. Questo, tra l'altro, da parte di persone che hanno volontariamente rinunciato alla loro licenza di macchinista e quindi tutti i fine settimana si possono godere il loro tempo libero. Pertanto, sicuramente non siamo nella stessa barca. Anche il fatto di assicurare l'organico del personale delle varie sedi purtroppo non è possibile perché, come descritto, esistono delle interfacce per la formazione, pianificazione, gestione e distribuzione. È evidente che da competenze così poco precise non può risultare una pianificazione e una strategia chiara. Questo probabilmente è uno dei principali motivi per cui i pronostici e la realtà si discostano così tanto. Se non si risolve questo problema, a parte le dispersioni nel lavoro, un impiego stabile e vantaggioso del personale non potrà essere possibile. La responsabilità per una condotta sicura, puntuale ed economica dei treni non spetta al direttore di produzione, in quanto non ha le competenze per garantire la sicurezza, non ha nessuna influenza sulla puntualità e non è responsabile dell'economicità della condotta dei treni. Bisogna ammettere però che suona davvero bene.

Il fatto poi che non venga richiesta una lettera di motivazione, può far sorgere seri dubbi sulle capacità del candidato. Ma si riporta anche: «Il fatto che voglia mettere in movimento la Svizzera insieme a noi, per noi è la più grande motivazione». È tutto da vedere se questo basterà a risolvere tutti i nostri problemi.

Stellenanzeiger

Faccia qualcosa di grande. Metta in movimento la Svizzera insieme a noi come direttore/direttrice di produzione di Condotta dei treni del personale di locomotiva

Zurigo, 01.02.2022, 80-100%

Questo è ciò che l'attende. In qualità di volto delle FFS, la divisione Condotta dei treni & smistamento è responsabile del trasporto sicuro e puntuale dei nostri clienti. Noi puntiamo su un impiego ottimale delle risorse e una conduzione professionale e diamo la priorità alle persone. In questa interessante funzione, potrà esercitare un'influenza diretta e contribuire a dare un'impronta al settore.

Ecco cosa può mettere in movimento.

- Nell'ambito di questa interessante funzione, lei gestisce l'area di produzione assegnata (personale di locomotiva) in modo tale che vengano rispettati i moderni principi operativi e di mercato.
- In qualità di membro della direzione regionale Condotta dei treni & smistamento est, lei affianca il responsabile della regione nell'implementazione dell'orientamento strategico e collabora attivamente alla sua realizzazione. Deve inoltre condurre dei colloqui efficaci con i partner sociali regionali, la CoPe e terzi.
- Lei garantisce una comunicazione chiara e mirata all'interno del suo settore e assicura così la necessaria trasparenza nei confronti del personale.



- Grazie ad un intenso promovimento e gestione del personale lei assicura un alto livello di motivazione e soddisfazione nella sua unità. Lei stimola e sostiene i suoi collaboratori e definisce dei compiti chiari con obiettivi misurabili.
- Lei assicura l'organico del personale delle varie sedi e ha dei contatti stretti con le interfacce preposte alla formazione, pianificazione, gestione e distribuzione.
- Il suo obiettivo è una condotta sicura, puntuale ed economica dei treni in vista delle sfide future.

Queste sono le sue competenze.

- Un modo di pensare interconnesso, innovativo e imprenditoriale è parte integrante della sua personalità.
- In qualità di persona assertiva e persuasiva, lei apprezza la cooperazione con i diversi stakeholder e collabora con loro in modo competente, orientato alle soluzioni, con grande indipendenza e spirito d'iniziativa.
- La sua abilità nel comunicare su più livelli è uno dei suoi punti di forza. È in grado di convincere la controparte dei suoi progetti e di gestire il settore in modo sicuro.
- Ha una comprovata esperienza dirigenziale sia nell'ambito del personale che tecnico e ha acquisito ottime qualità di leadership.
- Lei ha una solida istruzione di base. Un'ulteriore formazione in leadership, economia aziendale, come manager dei trasporti pubblici o in General Management (FH/HF o NDS) completa il suo profilo.
- Per questa funzione sono richieste delle ottime conoscenze del tedesco scritto e orale (C2) e, preferibilmente, delle buone conoscenze del francese (B1).

E continua così.

Per un inserimento di successo.

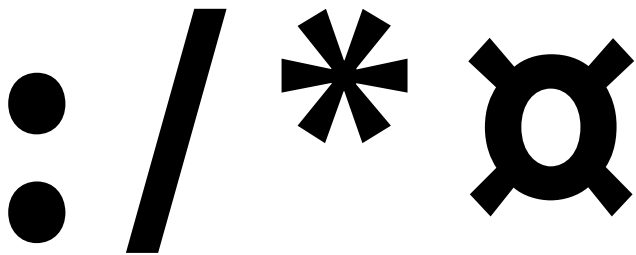
Il fatto che voglia mettere in movimento la Svizzera insieme a noi, per noi è la più grande motivazione. Ecco perché per questa funzione rinunciamo a una lettera di motivazione. Qualora tuttavia desiderasse comunicarci la sua motivazione con parole sue, con il suo sito web o con una foto, ha comunque l'opportunità di farlo tramite il nostro tool di candidatura.

Ha ancora domande?
xx

FFS SA
xx - Talent Partner
Human Resources - Sourcing, Recruiting & Talents
recruiting@sbb.ch

Un linguaggio rispettoso

Un linguaggio rispettoso della parità di genere non deve essere pesante! Il tema del “linguaggio genderizzato” ha scatenato forti reazioni. Il nostro collega Rico Rubi ha riflettuto sull'argomento e ci offre un approccio interessante. *Rico Rubi, macchinista FFS del deposito di Zurigo*



Caro team del LocoFolio,

Grazie per il vostro contributo nel LocoFolio sulla questione di genere. L'argomento sta diventando sempre più importante e ha una sua giustificazione. Quando dei gruppi di persone o parte di essi si sentono discriminati, si dovrebbe fare qualcosa al riguardo, no?

Markus, il tuo sottotitolo «Probabilmente il testo più pericoloso per la mia vita» onestamente mi ha un po' spaventato. Ormai mi aspettavo il peggio. Tuttavia, hai subito smentito il mio pregiudizio e, in maniera esemplare, ti sei rivolto a chi è toccato dalla potenziale discriminazione del maschile generico, cioè le donne. Grazie tante per questo testo ben ponderato e imparziale che tiene conto di tutti gli aspetti, compresa l'opinione di quelle donne che giustamente considerano il gendering un'assurdità.

La mia personalissima opinione (in quanto uomo) è la seguente: Bisogna lasciar decidere ai diretti interessati. La domanda è solo: Affinché qualcosa cambi, quanto alto deve essere il numero di coloro che vogliono un linguaggio rispettoso della parità di genere? Se, in base al risultato del tuo sondaggio, il 25% delle donne desidera effettivamente un linguaggio adeguato all'identità di genere nel LocoFolio, allora questa percentuale dovrebbe già essere sufficiente. Quando si tratta di simili questioni, non bisognerebbe lasciare che sia la maggioranza a decidere, bensì si dovrebbe già cambiare qualcosa se questo va a beneficio di una parte delle persone.

Credo che il linguaggio genderizzato spaventi la maggior parte della gente (sia uomini che donne) solo perché è estremamente difficoltoso da leggere quando si fa uso di una barra, di un asterisco di genere o simili. Esistono vari altri modi per scrivere in modo elegante e rispettoso dell'identità di genere.

La variante che mi piace di più tiene conto delle donne e degli uomini in egual

misura e non disturba mai il flusso della lettura: L'alternanza delle forme maschili e femminili. La rivista online “Republik”, per esempio, nei suoi articoli usa la forma maschile e femminile più o meno con la stessa frequenza, sempre in modo alternato. Dopo qualche riga ci si è già abituati ed è scorrevole da leggere. Ti suggerisco di leggere il rapporto su <https://www.republik.ch/2020/06/12/gendergerechte-sprache-ist-notwendig-ein-plaedoyer>

Ritengo che un linguaggio genderizzato sia al passo coi tempi e che questo desiderio di molti sia più che giustificato. Tuttavia, lo si può fare in modo più elegante che non con un asterisco di genere. Affrontate l'argomento, ma siate ragionevoli. Tralasciate l'asterisco di genere, nessuno ha voglia di leggere qualcosa di così poco scorrevole. Se lo fate come la rivista online “Republik”, leggere - e scrivere - è un vero piacere! Oh, e a proposito (con una piccola strizzatina d'occhi): per favore, non andate oltre nell'abisso linguistico delle assurdità. Un “membro” è e rimane neutro. Spero di non essere l'unico a cui viene quasi il mal di testa leggendo “Cari soci e socie”? ;-) Ritengo inoltre che il nostro comportamento nella vita quotidiana sia più importante della lingua scritta e che ci siano problemi più urgenti. Ma, tutto è collegato - il nostro pensiero, le nostre azioni e i nostri pregiudizi vengono in parte influenzati anche dal linguaggio scritto. Se si può scrivere in modo più corretto senza troppo sforzo, cosa c'è di male?

Comunque lo facciate, continuerò a leggervi anche in futuro e ne approfitterò per ringraziarvi per la voluminosa rivista che approda nella mia cassetta delle lettere ogni sei mesi. Grazie anche per il vostro impegno quotidiano a favore del personale di locomotiva. Avete già combattuto tante battaglie e negoziato molte cose per noi. Abbiate cura di voi e continuate così!



LETTERE ALLA REDAZIONE

Le lettere dei nostri lettori o altri testi che ci vengono inviati rispecchiano sempre il punto di vista di chi li scrive. Purtroppo non siamo in grado di verificare la correttezza del contenuto di tutti i testi. Il nostro obiettivo è quello di pubblicare il maggior numero possibile dei testi che ci vengono inviati. Ci riserviamo il diritto di rifiutare i testi che violano la legge o che non sono palesemente attinenti ai nostri argomenti. Per principio, il nome dell'autore o dell'autrice di un testo viene sempre menzionato. Per quei testi la cui pubblicazione potrebbe creare dei problemi significativi alla persona che li scrive, è possibile la stampa anonima. I nomi degli autori sono sempre noti alla redazione.

Redazione del LocoFolio

Formazione per veicoli FFS V

Un buon lavoro necessita di validi strumenti

A mio avviso, il materiale autodidattico con verifica delle conoscenze sul tema “ETR/Astoro Baseline 3 Level 1”, consegnato da HR Formazione, non è un buon strumento di lavoro.

Tenuto conto degli importanti cambiamenti di questo processo di messa in servizio, una check list adeguata è un prerequisito indispensabile. Nonostante una check list che mi ero creato, a volte non era possibile rispondere correttamente alle domande poste nella verifica delle conoscenze, in quanto non potevano essere derivate dai concetti didattici. Il Self Learning è uno strumento valido quando l'insegnamento in presenza non è possibile. Gli sforzi per risparmiare denaro e la mancanza di scrupolosità non devono compromettere l'ambizioso obiettivo di “futuro fiore all'occhiello in Europa” con la qualità della formazione. Questa unità di apprendimento ha sicuramente dei margini di miglioramento.

Il quietanzamento dei dati e il controllo di questi sistemi sconosciuti sul veicolo, senza una reale conoscenza del loro funzio-

namento, è in contraddizione con la mia percezione della sicurezza.

Nonostante ciò, aspetto con ansia che la scorta che mi è stata promessa in uno scambio di mail mi accompagni in taxi a Laufen dopo il cambio d'orario alle 3 del mattino per la prima messa in servizio autonoma dell'ETR Baseline 3.

Burgener Christoph
Macchinista del deposito di Basilea

Battellieri del Reno

Caro team del LocoFolio, È con vero piacere che, dopo il mio ultimo turno di lavoro, ho divorato letteralmente il nuovo LocoFolio. Come ci si poteva aspettare, anche questo numero era pieno di umorismo, avvincenti argomenti specialistici e ogni sorta di cose interessanti sulla nostra vita lavorativa quotidiana, con tutti i suoi lati positivi e negativi. Tante grazie!!! In particolare modo, l'aspetto della forma neutra dei membri femminili nell'articolo sulla questione di genere mi ha fatto ridere a crepapelle. Sarò lieto di inoltrare al VSLF le eventuali lamentele per disturbi notturni.

Sono stato inoltre sollevato nel constatare che non sono l'unico a trovare alquanto problematica la cultura della sicurezza delle ferrovie svizzere. Originariamente vengo dalla navigazione sul Reno, dove ho lavorato sulle navi cisterna. Provenendo dal trasporto marittimo, ero abituato a una cultura in cui gli errori e le situazioni critiche potevano essere affrontati apertamente, senza dover temere di essere puniti. Le persone commettono errori. Se li si analizza, è tuttavia possibile identificare ed eliminare le cause degli errori o evitare che questi errori portino a situazioni critiche. La punizione non ha mai impedito il verificarsi di un errore! Dopo la mia prima notifica, il fatto che questa consapevolezza non abbia ancora preso piede presso le ferrovie mi ha scioccato non poco. Sono contento che il VSLF stia

cercando di introdurre un cambiamento di cultura. Non sarà una cosa semplice; la cultura dell'occultamento e della dissimulazione è profondamente radicata ed è difficile guadagnare la fiducia necessaria da parte dei dipendenti.

Non vedo l'ora che arrivi il prossimo numero del LocoFolio. Fortunatamente, non ho ancora consultato tutto l'archivio del LocoFolio.

Poiché non ho ancora trovato un equivalente ferroviario, vi saluto (nonostante la mia aconfessionalità) con il tradizionale saluto dei battellieri del Reno:

In nome di Dio, col vento in poppa!

Cari saluti
Lorenz Egloff

Pubblicità dell'Ovomaltina

Non si può fare meglio, ma più a lungo... Vorremmo rendervi partecipi del seguente feedback su una vecchia pubblicità dell'Ovomaltina:

«Caro signor Giger, Grazie tante per il LocoFolio. Penso che spesso e volentieri sottovalutiamo le attività lavorative che non conosciamo. L'articolo «Che cosa devono sapere i macchinisti?» me l'ha fatto capire molto bene ancora una volta. È incredibile quello che queste persone devono saper fare! Non si dovrebbe come minimo prescrivere una Ovomaltina prima di ogni corsa? Il problema però è che ci sarebbe una prescrizione in più!

Sono rimasto profondamente colpito e vi auguro che l'IT vi semplifichi la vita, anche se questo non è assolutamente evidente; l'IT, proprio perché è così semplice, induce infatti a diffondere ancora più informazioni e istruzioni!

Tante belle cose e cordiali saluti,
Peter Roth»

Da presidente del consiglio di amministrazione ad autore di libri per bambini

A chiunque lavori già da tempo in ferrovia, quello di Thierry Lalive d'Epina y è senz'altro un nome familiare. Dal 1999 al 2008 è stato presidente del consiglio di amministrazione delle FFS. Adesso, all'età di 77 anni, ha trovato la calma necessaria per dare spazio a uno dei suoi lati creativi.

Di Markus Leutwyler

Con «Arno e i mostri di pietra» presenta un libro fantasioso per bambini con le bellissime illustrazioni di Maike Kliche.

Siamo andati a trovare Thierry e sua moglie Maya, che lo ha sostenuto attivamente nella realizzazione del libro, nella loro casa che si affaccia sul lago di Zurigo.

LocoFolio: Thierry, tu hai un background tecnico.

Thierry: Esatto. Ho studiato elettrotecnica all'ETH, poi ho lavorato nella ricerca e più tardi nell'industria. Tra le altre cose, ho seguito lo sviluppo della Re 6/6 con simulazioni al computer e alla ABB ho sviluppato l'elettronica per la Re 460.

Il sistema ferroviario mi ha affascinato sin da quando ero bambino. Gli «elefanti» passavano davanti a casa nostra su pesanti treni merci. Con i miei primi soldi ho comprato un vecchio centralino telefonico che ho usato per costruire una cabina di manovra con cui manovravo la mia ferrovia in miniatura, dove fino a trenta treni si sorpassavano e incrociavano automaticamente, monitorando tutti i tracciati.

Come mai hai scritto un libro per bambini?

Mio padre mi raccontava spesso delle favole. Erano storie che inventava lui e ne sono rimasto affascinato. Ecco perché ho raccontato spesso delle storie anche ai miei figli e ai miei nipoti. Dopo mezz'ora era ora di andare a letto e la storia continuava il giorno dopo. Ho continuato la tradizione di raccontare storie con i miei sei nipoti. Quando si racconta una storia, i bambini in ascolto hanno sempre un ruolo attivo e si sentono dei protagonisti, ciò che naturalmente aumenta sia la loro capacità di identificarsi che la suspense. Nel frattempo, questa è diventata una caratteristica distintiva della mia tecnica di narrazione.

E come sei arrivato a pubblicare questo libro?

Il desiderio di scrivere le mie storie e di conservarle è spuntato relativamente presto. Questo desiderio è esploso durante il lockdown, quando in 20 serate ho raccontato ai miei nipoti una storia a puntate tramite videoconferenza. Dopo che nel 2021 in gran parte mi sono ritirato dalla mia attività di consulente, era finalmente possibile mettere su carta una



delle mie tante storie. Il risultato è il libro «Arno e i mostri di pietra».

Di cosa parla la storia?

Parla di un ragazzino intelligente e pieno di fantasia. Nella soffitta della casa dei suoi genitori trova un grosso vecchio libro rivestito di cuoio. Sono gli appunti del suo bis-bis-bisnonno che si pensava fossero andati perduti. Accanto c'è un cannocchiale con delle proprietà magiche e una misteriosa campanella. Arno comincia a

leggere il libro - e comincia un viaggio fantastico tra realtà e mondo dei sogni, dove deve superare numerose sfide.

Ma c'è un lieto fine?

Certo! In questo sono assolutamente prevedibile. Una buona storia ha bisogno di un lieto fine.

E qual è la morale della storia?

I miei «eroi», i bambini, risolvono i problemi senza far uso della violenza. Si tratta

piuttosto di affrontare coraggiosamente le sfide con intelligenza, astuzia e arguzia. I bambini imparano a fare affidamento sulla propria creatività nelle situazioni difficili. Devono essere in grado di agire e avere la necessaria fiducia in se stessi.

A chi si rivolge il libro?

Se viene raccontata bene, anche i bambini di quattro anni possono seguire la storia. Anche le illustrazioni colorate rappresentano un valido supporto. Non c'è un limite massimo d'età. Anche il mio nipote di dodici anni ne è ancora affascinato.

Quando esce il libro?

Il vernissage è previsto per il 1° dicembre. Quindi ancora in tempo per metterlo sotto l'albero di Natale. Il libro, pubblicato da Edition Erni, è disponibile a partire da quella data.

Grazie tante! Ti auguro tanto successo per il tuo libro e non vedo l'ora di leggerlo! ➡

Se anche voi volete sapere come finisce la storia di Arno e dei Mostri di pietra, potete richiedere il libro a bucharno@ernidruck.ch con l'indicazione «Ordinazione libro LocoFolio». Per i membri del VSLF c'è uno sconto speciale del 20%. Invece di 34 Fr. costa 27 Fr., più 8 Fr. di spese di spedizione.



Concorso

Il LocoFolio mette in palio una copia autografata del libro «Arno e i mostri di pietra», come pure un incontro personale con Thierry.

L'autore racconterà una storia che parla del piccolo vincitore / della piccola vincitrice.

È sufficiente inviare una mail a welcome@thierrylalive.ch con oggetto «Concorso: Arno e i mostri di pietra» entro venerdì 31.12.2021.

Per favore, non dimenticate di scrivere il vostro nome e indirizzo.

Buona fortuna.

Tu, per favore, dà del lei

Incoerenza nell'uso delle formalità prescritte.

Presidente Hubert Giger e Raoul Fassbind, comitato FFS V



Siamo nell'anno 2021 d.C. Alle FFS tutti si danno del tu... Ma in tutta la FFS? No! Una categoria professionale caratterizzata da contratti di lavoro a tempo determinato non smette di opporre resistenza alla nonchalance prevista sul posto di lavoro. E la vita non è facile per i diversi superiori che semplicemente non sanno con quale appellativo li si deve salutare e su come dovrebbero rispondere.

L'uso del «tu» a tutti i livelli gerarchici delle FFS, che è stato legittimato dalla primavera del 2018, originariamente doveva portare dei vantaggi, come un'atmosfera familiare, l'appiattimento delle gerarchie, l'eliminazione delle barriere di comunicazione e la creazione di fiducia all'interno delle équipes. Questi attributi sicuramente positivi non vengono però applicati in modo rigoroso. Soprattutto nel caso dei dipendenti con un contratto di formazione, che molto probabilmente sono proprio quelli che ne trarrebbero maggiormente vantaggio, questo viene gestito in modo incoerente. Infatti, i macchinisti in formazione sono tenuti a rivolgersi ai diretti superiori e agli esperti d'esame con la forma di cortesia. Qui si fa fatica a trovare una logica dal momento che, per esempio, questo non avviene per i quadri superiori. Questo provvedimento lo si può spiegare solo con il timore di una possibile perdita di autorità.

Oltre alla formazione, già in sé alquanto impegnativa, gli aspiranti macchinisti devono superare anche altri scogli. Capita che non si riceva una risposta alla propria candidatura, che non si reagisca alle proprie richieste e rivendicazioni salariali e che si venga informati in ritardo sulle cosiddette «sedi di lavoro in base al fabbisogno dell'azienda». Tutto questo, in aggiunta all'onnipresente pressione per dare il meglio in occasione dei ricorrenti esami, senza un vero feedback. Una «leggera pressione», questa è la premessa durante il periodo di formazione. Anche per le più piccole infrazioni vengono per esempio notificate delle minacce di disdetta, ciò che è particolarmente spiacevole soprattutto in relazione a possibili richieste di rimborso.

In generale, questo atteggiamento nei confronti degli adulti che stanno seguendo una formazione continua, e di cui l'azienda ha urgente bisogno a causa della dilagante carenza di macchinisti, ci sembra quantomeno imbarazzante. Evidentemente si tratta di far capire preventivamente agli aspiranti insolenti o recalcitranti chi rientra nell'apparato gerarchico.

Peccato che questo renda molto più difficile un ingresso positivo e fiducioso nella nuova e responsabile vita professionale, bensì favorisca una cultura organizzativa e di controllo del tutto inefficiente. ➡



SEZIONE BLS

Il 30 giugno 2021 ha avuto luogo l'assemblea generale della sezione BLS a Bowil. Naturalmente non potevano mancare i momenti di convivialità con grigliate e interessanti discussioni. Grazie a Hubi Giger per la sua visita.



SEZIONE OSTSCHWEIZ

Rapporto AGS VSLF Svizzera orientale Christoph Jud

Anche se leggermente in ritardo, il presidente di sezione Stephan Gut ci ha dato il benvenuto all'Assemblea Generale di quest'anno che, come da tradizione, si è tenuta presso il ristorante Haldenbach di Zurigo. Il rigoroso controllo dei certificati qui ha probabilmente richiesto il suo tributo e ha dato al comitato e al team di Haldenbach l'opportunità di preparare il ristorante in modo ottimale.

Il presidente ci ha guidato speditamente attraverso i punti all'ordine del giorno. Martin Mock, il nuovo cassiere, ha risposto con sicurezza alle domande sul conto economico e sul budget. Le 91 nuove adesioni sono incoraggianti a fronte di solo 23 uscite. Stephan ha fatto notare che siamo l'unico sindacato che non ha registrato un calo nel numero di membri. Soprattutto le sottosezioni Thurbo e SOB sono aumentate in modo significativo, il che ci fa particolarmente piacere. Attualmente la sezione Svizzera orientale conta 889 membri e pertanto ha quasi raggiunto quota 900. Grazie a tutti i nuovi membri che hanno riposto la loro fiducia in noi, dimostrando di apprezzare il nostro lavoro.

Il comitato ha sottoposto all'assemblea la proposta di sostenere i due «Tösstaler» Martin Hausammann e il suo socio Roger Sigg in occasione dell'annuale raclettata allo «Züri HB Gl. 18». Tenuto conto della pausa concessa dal coronavirus, la maggioranza dei membri si è detta favorevole ad una sponsorizzazione di 1'000.- CHF.

Per quanto riguarda le elezioni, doveva essere confermato per altri due anni soltanto il presidente Stephan Gut. La decisione dell'assemblea è stata inequivocabile ed è stato rieletto all'unanimità con un grande applauso.

L'aumento del numero degli affiliati ha comportato l'elezione di tre nuovi membri supplenti in veste di delegati. Fortunatamente, Fredy Oertel SBB, Alexander Gort SOB e Lukas Urech Thurbo si sono resi disponibili.

Qui di seguito i membri freschi di pensione che hanno ricevuto un riconoscimento per la loro pluriennale fedeltà al sindacato: Guido Brumann, Viktor Bürgler, Urs Dähler, Jürg Eggenberger, Bruno Flütsch, Roger Egger, Josef Gisler, Beat Rüeger, Erwin Widmer e Heidi Wobmann. Un ringraziamento particolare è andato a Erwin Widmer, che fino alla fine è stato anche responsabile del deposito a Sargans. Ringraziamo tutti i pensionati per la loro fedeltà al VSLF e auguriamo loro tanta salute e tante soddisfazioni in questa nuova fase della loro vita.

Marcel Hämmerli, presidente Cargo, ha riferito in merito alle questioni ancora aperte, in particolar modo i problemi senza fine con la strutturazione dei turni. La pianificazione è estremamente creativa soprattutto nella definizione delle pause e dei cambi di turno...

Michael Burri, il nostro presidente Thurbo, ha parlato dei difficili colloqui e negoziati per il nuovo sistema salariale. Un allineamento al nuovo sistema delle FFS è molto improbabile. Michi purtroppo lascerà la

presidenza a seguito del suo passaggio alle FFS. Fino a quando non si troverà un successore, Michi continuerà a sostenere il comitato attivamente. Il nostro giovane membro Lukas Urech prossimamente andrà a rinforzare il team dirigenziale, grazie mille. Michael Hefti, presidente della SOB, ha valutato molto positivamente la gestione della sua ITF nell'affrontare la grande sfida a partire dal nuovo orario. La gestione dell'importante estensione delle prestazioni a seguito del rilevamento dei servizi RE tra Zurigo e Coira, rappresenta una sfida enorme per la pianificazione delle risorse. Anche i rappresentanti VSLF della SOB vorrebbero il sistema salariale delle FFS, ma al momento questo non sembra realistico. Nei prossimi anni sarà interessante vedere come e se il nuovo sistema salariale delle FFS influirà sulle fluttuazioni dei macchinisti in futuro. Noi, come sindacato, speriamo che le altre ITF seguano l'esempio. Questo dovrebbe essere anche nel loro interesse se non vogliono perdere la "giovane guardia" a favore delle FFS!

Il sottoscritto ha illustrato brevemente le pietre miliari della cooperazione tra SOB e FFS. Qui vorrei sottolineare che entrambe le parti si sono purtroppo lasciate sfuggire l'opportunità di trovare nuove soluzioni e di implementare la cooperazione anche nei settori operativi. Attualmente si spendono molti soldi per risolvere il problema delle risorse umane (mancanza di depositi), ciò che per finire non rende il prodotto ferroviario più economico.

Felix Traber ha riferito in merito al progetto ZWALP (seconda formazione del





personale di locomotiva). Dal 2023, verranno formate nuovamente delle classi di macchinisti da impiegare su tutti i veicoli e tutte le tratte più importanti del deposito di formazione e degli eventuali depositi secondari. Questo permette di migliorare in modo significativo la flessibilità nella pianificazione, ma anche la pianificazione delle risorse e dei servizi e, non da ultimo, contribuisce a rendere il lavoro del personale di locomotiva più diversificato. Con una forza lavoro equilibrata (se mai succederà...), grazie al progetto Avanti anche il personale esistente potrà vantare le necessarie conoscenze delle tratte e dei veicoli. Grazie alle dettagliate relazioni degli oratori precedenti, non è rimasto molto tempo per Stephan Gut. Ha fatto una breve panoramica delle sfide che il VSLF dovrà affrontare nel 2021: le trattative salariali delle diverse ferrovie, i diversi sistemi salariali, lo stato e i possibili sviluppi di Cargo, come pure i punti controversi quotidiani, come i termini di preavviso, Digit-by-digit, le competenze linguistiche, ecc.

Ha inoltre informato in merito ad un incontro di Railplus, un'associazione di ferrovie a scartamento metrico che sta cercando il suo futuro nell'automazione con l'ETCS e il GoA2.

Tutti questi temi rimarranno di attualità anche nel 2022.

La sete e la fame hanno reso impossibile il previsto dibattito e il presidente ha chiuso ufficialmente l'Assemblea Generale alle 17:25, sebbene le vivaci discussioni siano poi proseguite anche durante l'aperitivo.

Abbiamo quindi potuto accogliere puntualmente i nostri illustri ospiti in occasione dell'aperitivo. Anita Kessler della direzione di Zurigo ci ha onorato della sua presenza. Da parte della pianificazione giornaliera e mensile, sono intervenute Claudia Rüthemann-Schätzle di Zurigo e la sua omologa di Winterthur, Géraldine Mäusli. Da parte della SOB, abbiamo avuto il piacere di accogliere il responsabile dei trasporti Daniel Garcia e il responsabile del personale di locomotiva Dieter Ugolini. E, last but not least, abbiamo avuto il piacere di dare il benvenuto a Claudio Pelletieri, responsabile ZFR delle FFS. Grazie alla presenza di così tante personalità di spicco, le conversazioni interessanti non sono di certo mancate...! Non c'è bisogno di dire che il tempo supplementare che è stato chiesto al ristorante Haldenbach è stato sfruttato pienamente. Per concludere, desidero ringraziare ancora una volta i padroni di casa, Zeynep e Bico Erdogan, e il loro team per la loro cordialissima ospitalità. Per la sezione della Svizzera orientale ➡

Giubileo della sezione Hauenstein-Bözberg

Roman Gyssler

Sabato 27 gennaio 1996, alle ore 10, è stata fondata l'allora sezione "Hauenstein". Nel corso degli anni, la sezione si è sviluppata molto bene e, dai circa 30 membri iniziali, è passata agli oltre 140 membri attuali delle sedi di Olten, Aarau e Brugg.

Abbiamo festeggiato il 25° anniversario della sezione, che nel frattempo è stata ribattezzata "Hauenstein-Bözberg", con due eventi riservati ai nostri membri: il 20 agosto a Olten presso la sede di FFS Historic e, il 3 settembre, presso la Bahnpark Brugg. I presenti si sono potuti spostare liberamente nei depositi e hanno potuto ammirare i tanti veicoli storici esposti. La sezione ha deliziato gli ospiti con del buon cibo alla griglia e delle ottime insalate. Per dessert, sono stati offerti degli ottimi dolci sotto forma di torte e cupcake.

Siamo stati oltremodo contenti della grande partecipazione e desideriamo ringraziare tutti i membri per la loro fedeltà. Non vediamo l'ora che arrivi il prossimo giubileo nel 2046! ➡



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

Bernhard Schreiber

Sektion Luzern-Gotthard

*1949
† 30.06.21

Fritz Füllemann

Sektion Ostschweiz

*1930
† 15.07.21

Markus Meister

Sektion Bern

*1944
† 17.08.21

Simon Freiburghaus

Section Romandie

*1995
† 13.10.21

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

Assemblea Generale VSLF 1966 a Lugano

