



+Loco**FOLIO**

2022/2 RIVISTA DEL SINDACATO SVIZZERO PER MACCHINISTI E ASPIRANTI VSLF

Offerta esclusiva di Protezione giuridica per i soci del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

Trovarsi coinvolti all'improvviso in una causa legale avviene più frequentemente di quanto si pensi.

Già solo i costi di tribunali e periti superano velocemente il valore in causa e gli onorari di avvocati (all'ora in media CHF 300.-) danno adito a preoccupazione, a meno che si è difesi, grazie a una assicurazione di protezione giuridica! I tempi cambiano e noi con loro. Per restare sempre al passo coi tempi completa la protezione giuridica privata e circolazione privaLex® con la protezione giuridica Multi Risk,

quale offre una serie di interessanti coperture aggiuntive come Cyber Risk, incasso dei crediti, protezione giuridica per i committenti di opere, diritto scolastico, protezione giuridica in caso di decesso, diritto della protezione di minori e di adulti. Con CAP potete contare sull'esperienza di specialisti pronti ad assistervi in modo rapido ed efficiente.

CAP ASSUME INOLTRE I SEGUENTI COSTI:

- onorari di avvocati
- indennità di processo
- spese giudiziarie e d'inchiesta
- cauzioni penali
- spese peritali
- spese di mediazione
- spese di viaggio per udienze
- spese di traduzioni

ISCRIZIONE PROTEZIONE GIURIDICA PRIVATA E CIRCOLAZIONE privaLex®

Assicurazione per la singola persona

<input type="checkbox"/> Locatario	CHF 184.70 invece di 369.50/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 165.50/anno	VANTAGGI ✓ Premi convenienti: fino a 50% di sconto speciale ✓ Somma assicurata fino a CHF 750 000.- per sinistro ✓ Copertura valida in tutto il mondo
<input type="checkbox"/> Proprietari di un immobile che serve da propria abitazione presso l'indirizzo di residenza*	CHF 222.50 invece di 416.80/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 203.30/anno	

Assicurazione di più persone

<input type="checkbox"/> Locatario	CHF 220.60 invece di 441.20/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 196.50/anno
<input type="checkbox"/> Proprietari di un immobile che serve da propria abitazione presso l'indirizzo di residenza*	CHF 258.40 invece di 488.50/anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 234.30/anno

* È proprietario di ulteriori immobili (p.e. casa vacanze, seconda casa, proprietà che non serve da propria abitazione)? Si prega quindi di contattare direttamente la CAP Protezione giuridica (telefono: 058 358 09 00, underwriting@cap.ch) in modo da poterle fare un'offerta appropriata.

Durata del contratto: 1 anno, con rinnovo tacito annuale, salvo disdetta tre mesi prima della scadenza.
Pagamento: annuale anticipato

0000719

Validità dal giorno _____ (almeno un giorno dopo la ricezione da parte di CAP) Tessera n. _____
Cognome/nome _____ Data di nascita _____
Strada/n. _____ NPA/città _____
Telefono/cellulare _____ E-mail _____

Sono socio del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e ho letto le Condizioni generali (CG) privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, le Condizioni generali Protezione giuridica immobili nonché le corrispondenti Informative per il cliente su www.cap.ch.

Fanno fede le CG privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, Edizione 09.2022, così come le CG Protezione giuridica immobili, Edizione 09.2021. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria del VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF. I dati dei clienti vengono trattati con il massimo riserbo. L'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali avviene nel rispetto della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. stesura di un preventivo o di una polizza o invio di documentazione) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati dei clienti nell'ambito di iniziative di ottimizzazione di prodotti e per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto a essere informato e, in presenza di determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici.

Luogo/data _____ Firma _____

Inviare a: CAP Protezione giuridica, casella postale, 8010 Zurigo **Contatto:** tel. 058 358 09 00, underwriting@cap.ch

4	Editorial	41	ETCS BL3 Rheineck
7	La voce del presidente	41	Costi ERTMS
8	Swissgrid: i «Pacemakers»	42	Trans-Europe-Express
12	Orario di lavoro	43	C'è modo e modo di dire le cose
14	Lavoro e vita privata	44	Visita dei colleghi macchinisti cechi
16	FFS, pianificazione e Romandia	46	Zollikofen
18	Tempi di guida e produttività	47	Sicurezza
20	ZWALP e AVANTI	48	Guasto alla cabina di comando 4.0
22	Misure di risparmio	49	Interoperabilità limitata
22	Efficienza soffiata	50	Il biglietto risparmio
23	I 175 anni delle ferrovie svizzere	51	FERROVIA 2050
25	Piena occupazione garantita dallo stato	52	Lettere alla redazione
28	Visita alla centrale idroelettrica di Amsteg	53	Attenzione alla trappola in uscita
31	Misure per il risparmio di energia elettrica	53	Più numeri di identificazione dei macchinisti
32	Ferrovita	54	Binari di servizio troppo corti
33	Stato del binario 80 a Baden	56	Elettrotecnica per cervelloni
34	Quotidianità ferroviaria ad Arth-Goldau	59	Il macchinista non sa mai tutto
35	Le luci si spengono nel deposito merci di Goldau	61	Appello a tutti i graffitari
37	Treno spola Cargo	62	Buchrain
38	Firmato il nuovo CCL di FFS Cargo International	63	Rischio di incidenti
39	BLS 2022	64	“Profumini” a Zurigo HB
40	Fabbisogno di macchinisti presso Thurbo	64	L'arresto d'emergenza
40	Ricreazione	65	Ordinare un badge alle FFS
		66	Felicitazioni per la nascita del figlio
		67	Il nuovo orario
		68	L'accesso al WC
		69	Cronaca delle mie vacanze
		72	Formazione
		72	Sezioni
		75	Cercasi collaboratori
		75	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 22/2: 4.12.2022 | Chiusura di redazione Loco Folio 23/1: 1.4.2023

Redazione LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com
Layout & Produzione: Stephan Gut artdirector@vslf.com
Traduzioni: (I) Anita Rutz (F) Matthieu Jotterand
Print: Feldnerdruck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See

Più energia, Scotty!

Sei pieno di energia e sei sotto pressione? Oppure hai delle tensioni? Magari delle resistenze che devi vincere nel tuo lavoro? O una potenza in ohm?

Penso che tu sappia quello che voglio dire... Questo numero ruota intorno all'energia che noi ferrovieri utilizziamo principalmente sotto forma di corrente elettrica. In realtà questo argomento era già previsto da tempo, ma da qualche mese è diventato di scottante attualità. Da dove viene la corrente elettrica, dove va e cosa succede quando ce n'è troppo poca? In definitiva, che cos'è la corrente elettrica? C'è molto da leggere al riguardo. Perché, in senso figurato, la competenza è anche una forma di energia. Un personale di locomotiva com-

petente e ben informato è alla base di uno svolgimento sicuro del lavoro e del successo delle trattative.

Ci sono state e ci sono tuttora tante trattative. Le varie crisi hanno lasciato il segno e ci vuole molta energia per difendere ciò per cui abbiamo faticosamente combattuto negli ultimi anni. Le ITF sono alla costante ricerca di nuove opportunità di risparmio. Un vento gelido sta soffiando soprattutto per le ferrovie cargo.

È gratificante vedere il grande impegno dimostrato non solo dai membri del comitato, ma anche dai nostri membri in generale. Questo si riflette anche nelle numero-

se lettere da parte dei nostri lettori, o nei contributi più ampi provenienti dall'esterno dell'équipe della redazione che siamo in grado di pubblicare in questo numero. Continuate così!

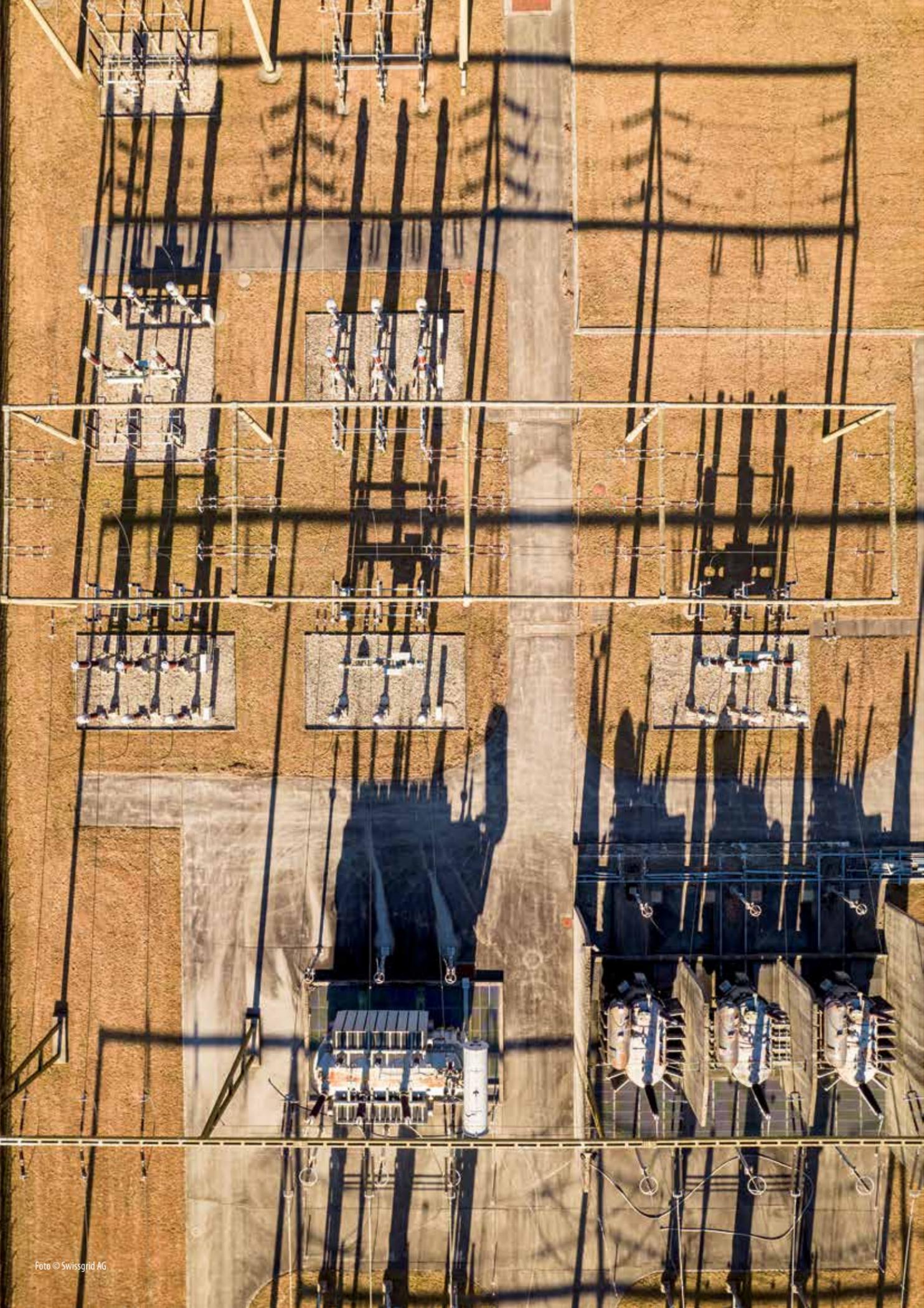
Ridere fa bene. Anche se non è sempre facile. Ecco perché anche questo aspetto non deve mai essere trascurato. Sia che si tratti di un viaggio nei meandri della cultura dei WC, di idee per migliorare i processi a cui i graffitari sono pregati di attenersi, dell'odissea legata a un badge o di una telenovela a proposito di un biglietto risparmio. Non importa se l'inverno che sta per arrivare sarà come tutti gli altri o passerà alla storia come l'inverno dei blackout, voi re-

state positivi e godetevi i momenti con le persone a cui volete bene. A proposito di persone: le persone sono al centro del prossimo numero.

Auguro a tutti voi un bel salottino caldo e accogliente, buon divertimento e qualche illuminazione durante la lettura!

Markus Leutwyler
Redattore del LocoFolio





La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente del VSLF

Care colleghe e care colleghi

Quello che abbiamo potuto notare già durante la pandemia da coronavirus si sta ripetendo di nuovo: gli esperti, questa volta in materia di energia, stanno spuntando come funghi. C'è grande fermento e si sentono tanti punti di vista diversi. Sembra che le task force delle ferrovie e delle varie divisioni abbiano adattato senza problemi il loro ambito di competenza alla situazione attuale, giustificando così la loro esistenza. Si è sempre più consapevoli che, nonostante la corrente di trazione delle linee di contatto, anche le ferrovie non possono funzionare senza l'energia elettrica della rete pubblica. Nonostante le centrali elettriche di proprietà della ferrovia e un livello di energia idroelettrica stimato intorno al 90%, le fatture dell'elettricità continuano però a lievitare in maniera significativa anche per le ferrovie. La complessità nell'approvvigionamento di energia è dovuta in particolare alla differenza tra il momento della produzione e quello del consumo.

La situazione è analoga anche per quanto riguarda l'impiego di personale per la guida di veicoli di trazione. Ci sono delle curve giornaliere, settimanali e mensili molto soggettive, con differenze a volte molto importanti tra domanda e offerta. Per comprendere tutto questo, sono necessarie delle conoscenze approfondite.

La stessa cosa vale per la differenziazione tra consumo energetico da un lato e consumo di corrente dall'altro. In Svizzera, ad esempio, i trasporti pubblici ogni anno consumano circa il 5% di energia elettrica, ma solo l'1,25% dell'energia nazionale. Siamo pertanto già molto, molto parsimoniosi. Questo grazie al basso coefficiente di attrito acciaio su acciaio e alla frenatura a recupero. Ma in quali ambiti il personale di locomotiva potrebbe contribuire ancora di più a risparmiare energia? In nessuno.

O almeno non in molti, perché noi stiamo ottimizzando il consumo di energia da ben 175 anni. In passato, risparmiare energia significava che il fuochista doveva spalare meno carbone. Queste vecchie conoscenze sono state tramandate

ai macchinisti di generazione in generazione. Negli ultimi decenni, i modelli di formazione orientati ai processi hanno distrutto questo know-how. Nel frattempo, l'aumento del consumo di materiali e di energia ha addirittura avuto un impatto finanziario negativo, al punto da costringere ad un ripensamento dei vecchi modelli. Con uno stile di guida a basso consumo energetico e con l'ausilio delle ulteriori informazioni operative di V-Pro, il personale di locomotiva contribuisce a risparmiare una bel po' di denaro. E ben presto sarà ancora molto di più il denaro che noi macchinisti potremo risparmiare grazie alla nostra professionalità.

Il fatto di risparmiare probabilmente diventerà una tendenza sempre più diffusa, e non solo a causa dei prezzi dell'energia. C'è stato un sensibile aumento dei prezzi e i tassi di interesse stanno iniziando a salire. Se questa tendenza continuerà, le cose possono rapidamente diventare spiacevoli. In fase di trattative salariali è senz'altro possibile ottenere un adeguamento del costo della vita, ma ci sono altre cose che vengono lasciate indietro. Dal momento che le ferrovie pare abbiano esaurito i fondi e che sarebbe opportuno risparmiare seriamente, automaticamente inizia la lotta per la sopravvivenza. Sotto questo aspetto, ritengo che la situazione del personale di locomotiva sia critica per via dell'elevato numero di dipendenti e della bassa gerarchia. Che si spinga sempre verso il basso è sempre stato così. In particolare quando in alto le cose si fanno difficili.

È il momento di guardarsi le spalle. Quanto accaduto durante le trattative di quest'anno presso FFS Cargo e FFS Cargo International lo mostra chiaramente. Nella lista dei desideri di Natale di molte ferrovie, al momento ci sono anche diversi posti di lavoro che dovremmo coprire gratuitamente con la nostra auto e nel nostro tempo libero. Il costante aumento dei costi per l'uso della macchina privata è ovviamente a nostro carico. Ulteriori inasprimenti in materia di regolamentazioni sulla durata del lavoro sono attualmente

allo studio o in fase di attuazione. I modelli di turnazione non possono più essere garantiti, ciò che comporta una grave ingerenza per il work-life balance di tutti noi. Allo stesso tempo, anche i turni di servizio vengono pianificati in modo da essere sempre più monotoni e meno differenziati, senza però alcun valore aggiunto per le ferrovie. Infine, si continua a sprecare denaro per dei sistemi come l'ETCS o l'ATO che, come in un cortocircuito, non hanno alcun effetto positivo a lungo termine, se non il propagarsi di un breve arco elettrico.

Una conseguenza di tutto ciò è che la fluttuazione del personale di locomotiva è destinata ad aumentare. Questo lo vediamo dall'aumento delle lettere di recesso dal VSLF. Non per insoddisfazione nei confronti del nostro sindacato, ma perché i colleghi decidono di lasciare la ferrovia. Le conseguenze sono evidenti e in molte aree i salari iniziano ad aumentare e le condizioni di lavoro a migliorare. Con i previsti sistemi informatici e le soluzioni medievali come le autopianificazioni, non si appicca il fuoco ma si soffocano solo le ultime braci.

Chi apre la porta a questi inasprimenti si trova purtroppo da entrambi i lati del tavolo dei negoziati. E così, tra le porte aperte, soffia un vento freddo per casa. Non si cercano più dei buoni compromessi e il partenariato sociale svizzero è sempre più sollecitato. L'esternalizzazione sul libero mercato non deve necessariamente andare a scapito del personale di locomotiva, ma crea più perdenti che vincitori da entrambe le parti. Le nostre richieste giustificate e al passo con i tempi non sono pertanto dei desideri, ma delle soluzioni.

Le nostre soluzioni devono superare molte resistenze e questo richiede molta energia. La nostra fonte di energia è la vostra fiducia e la vostra collaborazione nei confronti del VSLF. Questa è una fonte di energia estremamente importante e indispensabile. E con tutti i nostri giovani membri, è anche una fonte inesauribile. Grazie tante a tutti voi. Auguro a tutti voi buon proseguimento del viaggio, finché ci sarà ancora energia, e tanta positività.

Il vostro presidente
Hubert Giger

«Pacemakers»

In Europa centrale ci sono due «pacemakers», una sorta di guardiani della frequenza di rete: Amprion, uno dei quattro gestori di sistemi di trasmissione in Germania, e la società di rete svizzera Swissgrid. Markus Leutwyler / Foti: © Swissgrid AG



Quando la maestra chiede da dove viene l'elettricità, Hansli risponde: "Dallo zoo!". "Cosa te lo fa pensare?", vuole sapere la maestra, e Hansli risponde: "Quando ieri improvvisamente eravamo seduti al buio, il mio papà ha detto: Adesso le scimmie hanno staccato di nuovo la corrente!"

La corrente non proviene sicuramente dallo zoo, ma dalla presa elettrica, questo è chiaro. Non c'è bisogno di saperne molto di più per utilizzarla. Tuttavia, non è per nulla scontato che sia così. L'energia elettrica ha una particolarità, in qualsiasi momento deve essere prodotta esattamente nella quantità che viene consumata in un determinato momento.

Quello che accade nel caso vi sia uno squilibrio lo possiamo ricostruire attraverso un esperimento concettuale. Immaginatevi una piccola turbina che viene alimentata da un flusso costante d'acqua. È collegata a un generatore di corrente (dinamo) e in questo momento gira al minimo. Adesso accendiamo una delle vecchie lampadine. Che cosa succede? La velocità di rotazio-

ne rallenta e dopo poco si stabilizza su un nuovo valore più basso. Se adesso accendiamo una seconda lampadina, la velocità diminuisce di nuovo. Per tornare al regime originale, a questo punto si potrebbe aumentare il getto d'acqua.

Una singola centrale elettrica isolata potrebbe sicuramente funzionare così. Tuttavia, in una rete interconnessa, come nel caso della nostra rete elettrica domestica, ci sarebbe un grosso problema. La rete elettrica generale lavora in corrente alternata. Più generatori possono essere interconnessi solo se sono sincronizzati tra loro. Questo significa che, oltre al numero di giri, deve essere adattata anche la posizione delle fasi. È pertanto evidente che la frequenza di rete è un aspetto fondamentale. Deve essere stabile e situarsi quanto più possibile intorno ai 50 Hertz (Hz). Una rete reagisce in modo del tutto analogo alla nostra piccola centrale elettrica sperimentale. Se viene prelevata una quantità di elettricità superiore al valore nominale su cui sono impostate le centrali elettriche, la frequenza di rete si abbassa. Viceversa,

quando c'è un'eccedenza di elettricità, aumenta.

Swissgrid gestisce una sala comandi ridondante sia ad Aarau che a Prilly. Durante la visita del 29 settembre 2022, è stato possibile osservare i processi nella sala comandi attraverso una spessa lastra di vetro.

La sala comandi è molto simile a quella di una centrale operativa della ferrovia. Le diverse postazioni di lavoro, con degli schermi disposti a semicerchio, sono orientate in modo da permettere a ogni collaboratore di avere una piena visuale sui giganteschi monitor a parete, dove vengono visualizzate molte cose: All'estrema sinistra c'è un loop del radar meteorologico. Come per la ferrovia, le condizioni meteorologiche rivestono un ruolo centrale nella trasmissione di energia elettrica. "Se notiamo un guasto ad una linea e vediamo che proprio in quel punto sta per arrivare un temporale, questa potrebbe essere una spiegazione. La procedura è quindi completamente diversa rispetto a quando

questo si verifica da un momento all'altro", spiega Urs Ziegler ai visitatori interessati. Al centro della sala comandi c'è un grande schermo che mostra i parametri di rete attuali in Svizzera. Viene pertanto visualizzato sia lo stato operativo delle sottostazioni che lo stato delle linee di trasmissione a 220 o 380 kV. Al centro c'è una cartina della Svizzera che mostra i flussi di energia da e verso i paesi limitrofi. Questa cartina può essere visualizzata con un leggero ritardo anche su <https://www.swissgrid.ch/de/home/operation/grid-data/current-data.html#import-export>. Al momento della visita, intorno alle 20:30 si stavano esportando circa 4 gigawatt (GW), principalmente in Francia.

Nella parte superiore c'è una barra di stato dove entrano i messaggi quando si verifica un guasto. È l'equivalente dell'ALEA per le ferrovie.

Per le linee di trasmissione e i dispositivi di commutazione si applica la regola di sicurezza n-1, il che significa che tutti gli impianti continuano a funzionare nella gamma di potenza specificata anche se un elemento si guasta. Il sistema calcola di continuo quale sarebbe il carico sugli altri elementi in caso di guasto di uno di loro e visualizza il valore in percentuale. E non solo per lo stato attuale, ma anche per i valori previsti tra 1, 2, 3 e 4 ore. La cartina che mostra i fiumi è verde, ed è assolutamente tutto ok. Occasionalmente si colora di giallo o anche di rosso. Il colore fornisce un'indicazione del carico sull'elemento che è maggiormente sollecitato a causa del guasto di un altro elemento. Il valore deve situarsi al massimo al 100%. Se è più alto, sono necessari degli interventi. Ogni postazione di lavoro svolge un compito specifico. La pianificazione della gestione della rete avviene per diversi orizzonti temporali.

All'estrema destra c'è uno schermo che visualizza la situazione all'estero. I paesi in grigio sono equilibrati. Gli altri colori indicano una penuria o un'eccedenza nel bilancio.

Per mantenere stabile la frequenza di rete, Swissgrid ha a disposizione diverse opzioni. La regolazione avviene in più stadi e il fattore determinante è la velocità di funzionamento. Da un lato, ci sono le centrali elettriche che sono collegate direttamente al regolatore di rete. In Europa centrale sono disponibili 3 GW di energia di regolazione, che reagiscono immediatamente a una variazione di frequenza. In Svizzera sono inoltre disponibili circa 800 MW (circa ¼). Una parte viene attivata direttamente tramite il regolatore di rete. Vengono utilizzati quando si verifi-



ca una leggera variazione di frequenza e per contrastare l'eventuale calo o aumento della frequenza. Il risultante scambio di energia non conosce confini nazionali. Ha un impatto su tutta la rete. In caso di scostamenti maggiori, è compito dei gestori della rete di trasmissione ripristinare l'equilibrio il più rapidamente possibile, in modo da poter liberare nuovamente le riserve di bilanciamento. Dall'altra parte della scala ci sono, per esempio, le centrali nucleari che producono in modo continuo, ma possono essere regolate solo in misura limitata. Forniscono "energia di banda". Le nuove energie rinnovabili (eolica e solare) pongono alcune sfide ai gestori di rete, dal momento che non producono in modo continuo, in quanto reagiscono in base alla presenza o meno del sole o del vento, spiega il relatore Urs Ziegler.



Ulteriori strumenti di regolazione sono le utenze che possono essere attivate, per esempio le pompe delle centrali ad accumulazione. In casi estremi, si potrebbero "buttare fuori" anche carichi maggiori, per esempio per i consumatori come le acciaierie. Finora gli strumenti sono sempre stati sufficienti a mantenere la frequenza di rete entro i limiti definiti.

Questo inverno, tuttavia, la situazione potrebbe diventare particolarmente critica. "Gli ingredienti per una penuria di elettricità sono sotto gli occhi di tutti", spiega Stephanie Bos durante la sua presentazione, e cioè un'estate calda e secca, e di conseguenza dei bacini idrici che non sono pieni come negli anni precedenti, le centrali nucleari francesi in fase di revisione, le mancate forniture di gas, l'imprevedibilità della guerra russa contro l'Ucraina. Il periodo più critico non sarà probabilmente all'inizio dell'inverno, ma piuttosto verso marzo o aprile, quando il consumo di elettricità è ancora elevato ma i bacini sono già vuoti", aggiunge Bos durante un colloquio faccia a faccia.

Durante l'aperitivo, ho avuto modo di discutere con un impiegato di banca. L'infrastruttura della banca è ben attrezzata contro eventuali interruzioni di corrente. Nel seminterrato dell'edificio principale ci sono dei potenti generatori di corrente e gasolio a sufficienza. A preoccuparlo sono invece le reti di comunicazione. In caso di interruzione di corrente, le reti della Swisscom si interromperebbero già dopo qualche ora. Nessun bancomat erogherebbe più denaro e nessun registratore di cassa accetterebbe una carta di credito, sempre poi che si possa "telefonare a casa"...

L'elettricità non è solo un prodotto tecnico, ma ha anche una grande valenza econo-

mica. Qui l'aspetto tecnico e quello economico non di rado si ostacolano a vicenda. Per la redditività delle centrali elettriche richiesta dai politici, è importante poter vendere l'elettricità quando raggiunge un buon prezzo. Lo dimostra chiaramente l'esportazione in Francia menzionata all'inizio. I flussi di energia sarebbero probabilmente diversi se si trattasse di aspetti puramente tecnici. L'UE ha escluso la Svizzera dall'accordo sul commercio di elettricità in quanto è subordinato al fallimento dell'accordo quadro. Non vuole infatti che possiamo beneficiare economicamente del mercato interno europeo se non ne facciamo parte.

Allo stesso tempo, però, la Svizzera è estremamente importante per le reti elettriche europee. Il 10% (!) di tutta l'elettricità dell'Europa centrale passa attraverso la

Svizzera. L'Italia, almeno per il momento, dipende ancora molto da queste capacità di rete e in parte anche dall'elettricità prodotta in Svizzera. In estate, siamo uno dei principali produttori di energia elettrica e anche una "batteria" in Europa con le nostre centrali di pompaggio. In inverno, invece, importiamo il 40% dell'elettricità. "La Svizzera ha una funzione importante grazie alla sua posizione centrale nella rete europea. La cooperazione a livello operativo è pertanto equa e basata sul partenariato", spiega Urs Ziegler nella sua relazione. Tuttavia, le opportunità che, dal punto di vista dell'UE, comportano vantaggi puramente economici per la Svizzera, sono bloccate. Fare una distinzione tra processi tecnici ed economici non è sempre facile. "La mancanza di un accordo sull'elettricità rende il lavoro dei nostri collaboratori molto difficile", aggiunge.



Il problema della fornitura di energia elettrica a 50Hz riguarda le nostre ferrovie molto più di quanto si possa pensare a prima vista. Sebbene l'energia per la trazione sia in gran parte prodotta dalle stesse FFS, anche l'alimentazione elettrica delle linee ferroviarie conosce il problema della mancanza di corrente in inverno. Anche noi sperimentiamo ripetutamente la vulnerabilità del nostro esercizio. Un ingranaggio si incastra con l'altro e solo quando tutti girano il treno viaggia come da programma. Anche se i segnali continuano a funzionare nonostante un'interruzione di corrente, se, contrariamente alle aspettative, i mezzi di comunicazione continuano a funzionare o se i computer con un software per la guida hanno un'alimentazione indipendente, è sufficiente una porta di accesso che non si può aprire e l'Intercity rimane in stazione perché il personale di locomotiva non può raggiungere il treno.

La situazione attuale dimostra chiaramente che negli ultimi anni la politica ha dato troppo poco peso al potenziamento della fornitura di energia elettrica. "I concetti dell'OSTRAL (Organizzazione per l'approvvigionamento elettrico in situazioni straordinarie) risalgono agli anni '70. All'epoca non c'erano né telefoni cellulari né internet", dice il mio interlocutore della banca, che proviene dal settore informatico. "Le interruzioni di corrente a intermittenza porterebbero a situazioni fuori controllo, soprattutto per l'IT. Nel peggiore dei casi, questo potrebbe portare a gravi disordini e va evitato a tutti i costi".

Molti progetti per linee elettriche o altri progetti importanti per la stabilità della rete non decollano perché le opposizioni (peraltro giustificate) vengono trattate troppo lentamente. Il progetto di ampliamento della linea tra Chamoson e Chippis è bloccato da oltre un terzo di secolo da più di 1000 opposizioni. I progetti di centrali elettriche non servono a nulla se l'elettricità generata poi non può essere immessa nella rete. L'energia solare ed eolica può contribuire in modo significativo alla fornitura di elettricità, ma attualmente mancano ancora le strutture di stoccaggio.

L'elettricità proviene dalla presa di corrente. Presto sapremo se continuerà a essere così anche in futuro. ➤



Orario di lavoro

Continue difficoltà e crescente disparità di trattamento negli orari di lavoro del personale di locomotiva.

Hubert Giger, presidente del VSLF & Christof Graf, comitato VSLF BLS

La sfida per il personale di locomotiva non è (solo) quella di aggiornare di continuo le vaste conoscenze per non perdere la licenza di guida, di rimanere aggiornati sulle ultime tecnologie e sulla digitalizzazione, di mantenere una salute di ferro, ma anche di organizzare il tempo libero e la vita sociale in funzione del lavoro.

Il mantenimento di un livello di conoscenze aggiornato avviene generalmente nel proprio tempo libero, una conoscenza approfondita della tecnologia e della digitalizzazione è data per scontata e il datore di lavoro non si ritiene responsabile della salute dei propri collaboratori.

Anche il costante aumento della pressione per una sempre maggiore flessibilizzazione degli orari di lavoro è praticamente ormai una consuetudine.

Le cause principali sono dovute alla forte pressione al risparmio, dato che le ferrovie stanno diventando sempre più costose. La pressione per un'efficiente pianificazione dei turni si è inoltre accentuata a causa di una politica del personale sbagliata. Questo viene intensificato anche dai servizi con turni serali, notturni e mattutini sempre più estremi. L'aumento delle richieste e delle restrizioni mediche per dei turni puramente mattutini o serali conferma questa tendenza e spinge i datori di lavoro a prendere dei provvedimenti. Thurbo, ad esempio, sta valutando di prevedere una rotazione dei turni fissa solo in cambio di una flessibilità ancora maggiore e la disponibilità a lavorare in più sedi, ma senza un indennizzo dei tempi di spostamento. Questo spiega l'impotenza e l'approccio rischioso dei datori di lavoro in questa situazione.

La situazione è aggravata dagli effetti del lavoro a tempo parziale e dall'aumento delle attività professionali oltre a quella del macchinista. Per queste attività, sono richiesti dei turni mattutini e serali meno estremi per garantire delle transizioni ad orari d'ufficio o giorni liberi entro limiti accettabili. Questi posti non sono però disponibili nel numero richiesto, per cui i macchinisti a tempo pieno sempre più spesso si ritrovano a dover coprire dei turni estremi.

I costi esorbitanti per i taxi hanno aumentato la pressione sul personale di locomotiva affinché copra più depositi. FFS Cargo International voleva introdurlo nel CCL,

FFS Cargo ora lo prescrive per il Ticino, Thurbo lo vorrebbe imporre in cambio di nuovi modelli di turnazione e FFS V sta cercando di introdurlo per i macchinisti appena formati.

La vettura privata, di cui i macchinisti hanno solitamente bisogno per recarsi al lavoro, dovrebbe diventare un'auto di servizio da usare per il datore di lavoro. Nella migliore delle ipotesi, con un'indennità chilometrica limitata e un compenso per i tempi di spostamento ridotto al minimo. L'aumento del prezzo della benzina, come pure il rischio sempre maggiore di restare intrappolati nel traffico, finiscono per gravare ulteriormente sul personale.

La BLS ha tre punti di servizio presso la sede di Basilea e due presso la sede di Thun/Spiez. Tuttavia, questo è stato concordato con i rappresentanti del personale e i candidati devono esserne consapevoli e accettare questo dato di fatto.

Negli ultimi anni, i servizi sono generalmente diventati sempre più lunghi e sempre più estremi. Per i turni di notte, inizialmente erano state introdotte le maggiorazioni di tempo per poter configurare dei turni più brevi, garantire un miglior equilibrio sul piano della salute e raggiungere comunque il saldo orario. Adesso però ci sono sempre più turni di notte con una durata di dieci o più ore. Anche i tempi effettivi di guida all'interno dei turni sono aumentati. Sta diventando sempre più problematico trovare il tempo per



andare in bagno o bere un caffè. Una stazione chiusa o un'area dei binari non sono di certo paragonabili a un ristorante per il personale al pianterreno.

Le transizioni, cioè il tempo che intercorre tra la fine e l'inizio del lavoro, già nella pianificazione mensile possono avere una durata di 12 ore o, in determinate condizioni, anche meno.

Soprattutto dopo dei pesanti turni di notte o in caso di ritardi con i servizi cargo, questo causa dei problemi che spesso si tratta di correggere con una buona preparazione giornaliera. Delle transizioni così brevi rappresentano una sfida per la pianificazione. La nostra sfida è quella di conciliare la vita privata con la famiglia, gli amici e gli hobby e, allo stesso tempo, di riuscire a dormire a sufficienza e trovare un certo equilibrio.

Nel trasporto merci, la fine della giornata lavorativa spesso viene allungata anche di due ore senza nemmeno informare il macchinista. A causa delle importanti fluttuazioni tra i responsabili della pianificazione, anche le regole non scritte e consolidate, le abitudini e i convenevoli si stanno sempre più perdendo. Dal momento che i treni sono particolarmente soggetti a ritardi, soprattutto nel traffico in transito, può capitare di dover lottare più volte alla settimana per poter finire il lavoro in orario. In realtà, la fine dell'orario di lavoro è definita anche per i servizi cargo.

Nel trasporto passeggeri, questo si riflette anche nell'assegnazione di lavoro durante le pause. La pianificazione scoordinata e a breve termine delle prestazioni all'interno dei turni rende impossibile assumere dei pasti regolari, proprio quei pasti che vengono così fortemente raccomandati dalla medicina ferroviaria.

Va da sé che il fatto di dover insistere e giustificare di continuo la fine prevista di un servizio è pesante sul piano psicologico. Le continue telefonate con le richieste della pianificazione di norma significano che se si dice di «no», il treno non parte. Il fatto che questa bella qualità della lealtà venga sollecitata sempre più spesso, di solito genera il messaggio: «Manca il macchinista» o, ufficialmente, «Cambiamento a breve termine nell'impiego del personale». E purtroppo i responsabili della pianificazione fanno molto bene quali colleghi non hanno il coraggio o la capacità di dire di «no». Per semplificarci le cose, sono sempre questi che vengono contattati per

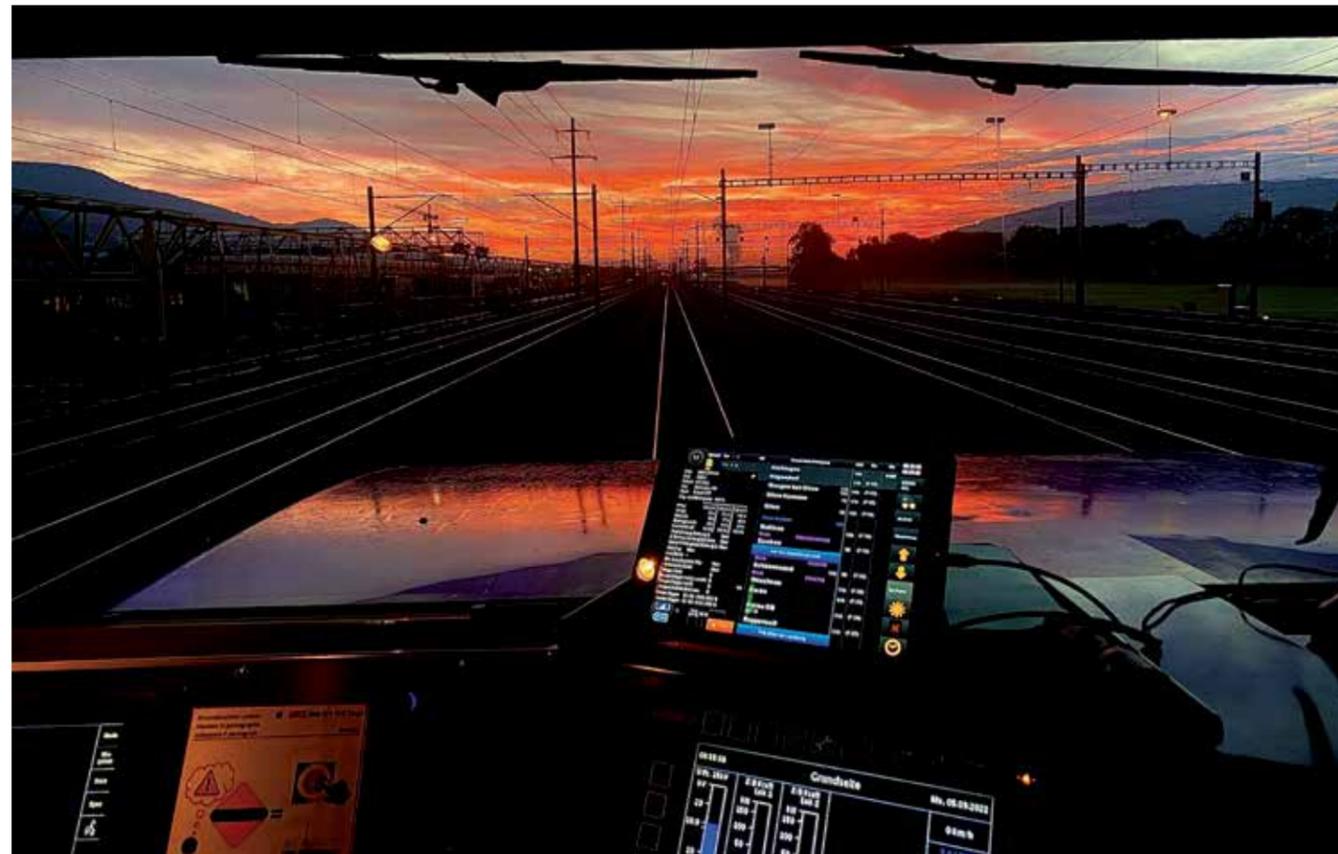


Foto: Oliver Altortfer

primi. In generale, questi colleghi si riconoscono per i loro conteggi delle ore di lavoro stracolmi.

Nel frattempo, però, le differenze generazionali si stanno facendo sentire. Le generazioni più anziane tendevano a pianificare la propria vita privata in funzione del piano di servizio, mentre le generazioni più giovani danno maggiore priorità alla propria vita privata, ciò che è del tutto giustificato e in linea con i tempi. Il work-life balance avrà pertanto un ruolo sempre più importante in futuro. Le ferrovie non sono assolutamente pronte per questo.

Perché non funzionerà?

Tutti i provvedimenti, combinati o meno a coercizioni o leggere pressioni, ma anche le regole prescritte, renderanno la professione sempre meno attraente e vanificheranno tutte le misure positive. Questo innesca un circolo vizioso che aumenterà i costi e inciderà sulla stabilità e sulla qualità. La tensione tra la pianificazione e il personale di locomotiva è in costante aumento, in quanto si trovano all'ultimo posto della catena di comando e sono schiacciati tra incudine e martello per via della mancanza di risorse e della pressione non negoziabile legata all'orario. Nella Svizzera occidentale, la situazione si è aggravata a tal punto che non è più possibile trovare una soluzione nemmeno con l'aiuto del CEO delle FFS.

Al giorno d'oggi è normale che molti responsabili cambino funzione dopo qualche anno ed è ormai una prassi consolidata. A causa delle grandi masse, dell'inerzia del sistema e delle costanti fluttuazioni, le reazioni ai cambiamenti si fanno sentire solo dopo alcuni anni in seno alla ferrovia. Ed è proprio per questo che nessuno se ne preoccupa.

Adesso i dipendenti stanno iniziando a chiedere sempre più posti di lavoro part-time. Vogliono dei nuovi modelli di turnazione e le richieste di giorni di riposo e orari di lavoro non sono più dei semplici desideri. Il tempo libero e la pianificazione familiare sono diventati una priorità assoluta. Non solo per i più giovani, ma in generale.

Con l'organizzazione autonoma dell'orario di lavoro, l'home office e, in generale, il lavoro in team (virtuali), si è cercato di tener conto di questa esigenza. Non è così per il personale che lavora in base ai piani di servizio. Non ci sono né denaro né agevolazioni, ma solo gli effetti negativi citati prima. A "motivarci" ancora di più c'è poi il fatto che noi macchinisti veniamo considerati troppo cari. Con solo il 52% di produttività...

La fluttuazione del personale aumenta in maniera inesorabile e la fuga verso la pensione è dilagante. Questo sarà solo l'inizio. Se la pressione sul personale operativo non si allenterà e si continuerà ad agire in

modo incompetente, ognuno di noi può immaginarsi come sarà il futuro. Non dimentichiamo che il mercato del lavoro è diventato un mercato dei lavoratori. Anche se con ritardo, questo vale anche per il personale di locomotiva.

Auto-pianificazione

È stato riesumato anche un progetto di auto-pianificazione nell'ambito del Fondo digitale delle FFS. Forse potrebbe funzionare se venissero soddisfatte molte condizioni di base, ma sono ben lungi dall'esserlo. L'auto-pianificazione al momento è uno strumento per trasferire la responsabilità della pianificazione del lavoro sul personale, con lo spiacevole effetto che poi sono loro stessi responsabili se non funziona. E le richieste di orari di lavoro non devono più essere elaborate e controllate, perché "desiderare" è legittimo. I nostri input sul nuovo progetto sono riportati in un articolo a parte in questo numero.

Che soluzioni ci sono?

Una buona azienda investe sui lavoratori in loco e non su vari reparti che non sono necessari per l'esercizio e che da anni stanno dimostrando di non essere di alcuna utilità.

Se si vuole migliorare economicamente la capacità lavorativa e le possibilità di una pianificazione più flessibile e individuale dell'orario di lavoro, è necessario investi-

In merito all'articolo «Lavoro e vita privata»

Proposta del VSLF per la riunione di comitato del Fondo per la digitalizzazione FFS. Riunione di comitato del Fondo per la digitalizzazione FFS SA del 25.08.2022. Comitato VSLF

Riflessioni del VSLF sulla mozione «Futuro della pianificazione dei turni e dei servizi».

“Futuro della pianificazione dei turni e dei servizi: nuovi approcci dal punto di vista della flessibilizzazione e dell'auto-organizzazione”.

- Le FFS sono consapevoli delle sempre maggiori discrepanze tra il bisogno fondamentale di autonomia e un equilibrio tra vita privata e professionale dei "collaboratori d'ufficio" da un lato, e dei "collaboratori esterni", ossia i collaboratori che fanno i turni, dall'altro.
- In parte, ha già luogo un'auto-organizzazione nella pianificazione dei turni, con discreto successo e un carico supplementare per le distribuzioni.
- Il problema dell'incompatibilità tra vita privata e vita professionale non è risolto, bensì semplicemente redistribuito. Questo può inoltre essere garantito solo se non ci sono troppe richieste per una specifica data. Da non trascurare inoltre la pianificabilità a lungo termine dei giorni lavorativi/non lavorativi.
- In altre aziende, le condizioni sono diverse da più punti di vista (tutti i collaboratori possono essere impiegati in modo polivalente, non ci sono disposizioni a breve termine a causa di lavori di costruzione / impiego di veicoli, ecc.)
- I precedenti progetti pilota e le riflessioni al riguardo sono numerosi (vedi Caros DOP / APD presso Cargo).

- Questi progetti devono essere seguiti da esperti delle rispettive unità organizzative. Il coinvolgimento della CoPe e delle parti sociali è senz'altro vantaggioso.
- Un progetto basato su condizioni in parte molto diverse tra loro e che variano a seconda della sede, del numero di dipendenti, dei dipendenti part-time o con delle limitazioni e della categoria professionale, non ha prospettive di successo.

Le condizioni principali che prima devono/dovrebbero essere soddisfatte sono le seguenti:

- Ogni collaboratore può eseguire tutta la gamma di attività (progetto ZWALP / PL).
- Un determinato numero di dipendenti presso le sedi.
- Possibilità di garantire le distribuzioni in base alle richieste (requisito legale).
- I costi supplementari e i costi indiretti vanno dimostrati e confermati.

In altre parole, chi fa i servizi che nessuno vuole fare? Quanti perdenti produciamo a spese dei vincitori? Noi siamo convinti che con il supporto digitale e un riguardo per le esigenze del personale sia assolutamente possibile rendere l'esercizio più produttivo e migliorare l'equilibrio tra lavoro e vita privata di tutti coloro che lavorano a turni. Questo presuppone anche del personale ben addestrato e competente.

Non crediamo però che, così come concepito, questo progetto sia l'approccio giusto per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Sistemi attuali FFS Cargo :

DOP:

- Funziona, ma configura solo i turni.
- Lunghe pause e pertanto turni poco piacevoli.

APD (gestione automatizzata del personale)

- Delle ITF, in funzione da 3 anni, circa 260 macchinisti.
- Il sistema funziona.
- Vantaggio: assegnazione dei corsi e delle ferie.
- Svantaggio: lacune negli orari. Sostituisce il personale della pianificazione solo in misura limitata.
- In definitiva, più dispendio di tempo che responsabili delle distribuzioni bravi e professionali.

Protocollo CoPe FFS Cargo del 4 maggio 2022: Servizi con pause lunghe

Con Pro Time, Caros (DOP) pianifica dei servizi sempre più lunghi con pause che a volte arrivano fino a tre ore. Soprattutto i servizi durante la giornata. Il dipendente è lontano da casa più a lungo e deve sobbarcarsi dei turni di lavoro che possono durare fino a 11 ore. Durante la stagione calda, un carico supplementare.

APD

Ci arrivano dei feedback che confermano che l'APD assegna sempre gli stessi servizi, sia in termini di tempo che di contenuti.

Allegati:

Documenti relativi al progetto di auto-pianificazione del personale di locomotiva FFS V 2006-2009

- 020605_Umfrage_Selbsteinteilung_LP.pdf
- 060928_Selbsteinteilung.pdf
- 061206_Selbsteinteilung_Org.pdf
- 070731_123_Projekt_Selbsteinteilung_SBB_P.pdf
- 080824_168_Stellung_Selbsteinteilung_SBB_P.pdf
- 080826_eingabe_vslf_transfair.pdf
- 090206_Besprechungsnotiz_SBB_ZF.pdf

Tutti gli allegati possono essere richiesti al VSLF.

re. Questo vale anche per il personale di locomotiva affinché ritrovi il piacere e la soddisfazione nel proprio lavoro. Abbiamo ripetutamente spiegato quali sarebbero le ricette giuste che ormai dovrebbero essere note a tutti.

Ogni sede deve disporre di un organico quanto più ampio possibile e tutti devono essere in grado di svolgere qualsiasi tipo di attività, ossia avere le competenze necessarie. In questo modo, le prestazioni di molte ITF potrebbero essere unificate presso la stessa sede. Questo, ad esempio, sarebbe assolutamente fattibile per le sedi di Rorschach, San Gallo, Romanshorn, Sciaffusa e Winterthur tra le FFS e la sua affiliata Thurbo. Il deposito di Thurbo a Wil già oggi lavora con il Bombi delle FFS senza problemi.

Il fatto che chi è a capo delle ferrovie non voglia che il personale venga distribuito tra le varie ITF, probabilmente deriva dal fatto che si sentono realmente i capi delle rispettive ferrovie. Sono degli esecutori che hanno il compito di organizzare economicamente il trasporto, che è in gran misura sovvenzionato, nell'interesse della collettività.

Il fatto, ad esempio, che i macchinisti FFS guidino i treni SOB Traverso da Zurigo a Berna, che i macchinisti Thurbo guidino i treni FFS Bombardier fino a Coira e che i macchinisti RegionAlps guidino i treni RER a Losanna dimostra in modo esem-

plare di come questo sia già una realtà. Funziona già tutti i giorni, senza problemi. Quando nell'area di Buchs SG, Sargans e Coira, dove le sedi distano 25 km l'una dall'altra, i macchinisti di FFS Cargo, FFS e SOB, spesso su treni Thurbo, possono farsi un cenno di saluto durante le corse di servizio e in taxi, allora si tratta semplicemente di uno spreco di fondi pubblici.

Il grande, e pertanto «costoso», organico del «personale di locomotiva» evidentemente genera continuamente così tanti problemi da far calare il lavoro di diversi reparti, HR e formazione. Fedeli al motto: non risolvere un problema, ma gestiscilo. Se il problema fosse risolto, non ci sarebbe più lavoro. Questo, insieme alla mancanza di comprensione del problema, continuerà probabilmente a essere la causa di questa situazione fallimentare.

È sempre più evidente che le ferrovie non possono più permettersi di penalizzare parte del personale. Allo stesso modo, le parti sociali, le associazioni e i sindacati non possono più permettersi di accettare questi inasprimenti. La pressione sta aumentando, e noi lo vediamo tutti i giorni.

Estratto da articoli recenti:

“Dal 5 settembre le FFS pubblicizzano la maggior parte dei posti di lavoro a partire da un grado di occupazione del 60%. Gli attuali collaboratori delle FFS hanno a disposizione molte possibilità per conciliare in modo ottimale lavoro e vita privata. Questo si riferisce a soluzioni a

tempo parziale e non a richieste relative al sistema di turnazione”.

(Allo stesso tempo, le ferrovie non accettano un grado di occupazione del 40% per i macchinisti, sebbene i colleghi interni con due contratti di lavoro che lavorano in cabina a volte abbiano dei gradi di occupazione decisamente più bassi).

“Negli ultimi mesi siamo confrontati con un forte aumento di richieste, sia da parte dei collaboratori più giovani che di quelli più anziani, che chiedono sempre più spesso di poter lavorare in una determinata categoria di turni. A seguito dell'aumento delle richieste, era chiaro che non possiamo continuare ad attenerci agli accordi attuali, altrimenti la copertura di tutti i servizi dei singoli depositi non potrebbe più essere garantita”.

“Ecco le nuove idee per risparmiare in futuro:

- *Diversificazione nella sequenza dei turni, non del turno stesso.*
- *Ridurre i cambi di macchinista.*
- *Ridurre i cambi di veicolo.*
- *Più pause presso il deposito di base.*

Si tratta sempre delle stesse idee che, come l'esperienza ha dimostrato, servono a poco e fanno solo arrabbiare il personale di locomotiva. La CoPe ZF si aspetta dalla pianificazione una certa lungimiranza e un approccio innovativo nella creazione dei turni. ZWALP e AVANTI dovrebbero essere già parte integrante della pianificazione; le competenze non vanno ridotte, bensì accresciute”.



LocoFolio 21/2



Foto: Stefan Gall

FFS, pianificazione e Romandia

Le FFS sono attualmente confrontate con diversi problemi a livello nazionale, che la stampa riporta sempre con grande piacere, visto che sembra arrogarsi il diritto di denigrare - a volte a ragione, a volte meno - le ex regie federali e altri enti statali e parastatali. *Marc Engelberger, comitato VSLF*



Foto: Georg Trüb

È interessante notare che negli ultimi tempi i problemi riportati dalla stampa, sebbene siano una realtà ovunque in Svizzera, sembrano colpire maggiormente la Svizzera romanda.

Sul piano della puntualità, ad esempio, i treni sono molto meno puntuali nella parte occidentale che nella Svizzera centrale o orientale, e l'azienda non sembra essere in grado di trovare delle soluzioni soddisfacenti a breve termine per porre rimedio a questo problema. Inoltre, le soluzioni previste a medio termine sono inaccettabili per la maggior parte delle parti interessate delle FFS - clienti, decisori politici e committenti - dal momento che un allungamento dei tempi di percorrenza in nome di un incremento statistico, e quindi fittizio, della puntualità non può essere LA soluzione.

Anche la soddisfazione del personale, l'identificazione e il senso di appartenenza all'azienda e ai suoi obiettivi sembrano scemare da questa parte della Sarine, almeno per quanto riguarda il personale di locomotiva. Questa realtà può avere delle conseguenze nefaste e pesanti in certi posti di servizio, come per esempio a Ginevra, dove l'insoddisfazione e il malessere di alcuni colleghi è tale da far esplodere il tasso di assenze per malattia (sia di breve che di lunga durata), mettendo a rischio in certi giorni la produzione delle prestazioni

che le FFS devono fornire ai propri committenti.

Se questa situazione dovesse estendersi anche ad altre regioni, tutto il sistema potrebbe arrivare al limite, con conseguenze importanti perché sarebbero globali e non solo regionali. Una buona cultura aziendale e la fedeltà dei dipendenti di solito si perdono una volta sola, e questo a maggior ragione in ambito ferroviario, dove tutto il sistema ha bisogno di persone impegnate e motivate affinché possa funzionare giorno dopo giorno.

Da queste poche righe, è facile intuire che l'ambiente non è proprio dei migliori e che ci sono molti punti di tensione sia all'interno che all'esterno dell'azienda. In particolare, permangono i problemi nella pianificazione dei turni del personale di locomotiva, la cui qualità lascia sempre ancora a desiderare, con ripercussioni dirette e reali sulla vita quotidiana professionale e personale di questi collaboratori. Questi problemi, che il VSLF ha già denunciato più volte in passato, non sembrano poter essere risolti così facilmente come l'apparato gerarchico continua a promettere sulla carta e nelle sue dichiarazioni.

A questo proposito, è interessante notare che i diversi superiori gerarchici all'interno dell'unità «Produzione viaggiatori» sembrano essere stati formati al solo fine

di fare del micro-management ai loro livelli per risolvere alcuni problemi prettamente locali e iperspecifici, senza che qualcuno abbia una visione globale per mettere in discussione i processi e gli enti problematici a livello sistemico e, quindi, più ampia.

Prendiamo, per esempio, il problema della pianificazione. Il personale di locomotiva segnala regolarmente al VSLF degli esempi molto concreti di turni di servizio in cui non vengono rispettati i regolamenti interni (CCL, BAR) e/o esterni (LDL/OLDL). A volte i turni di servizio sono illegali e/o sbagliati perché sono stati commessi degli errori da parte del personale addetto alla pianificazione, cosa che non dovrebbe accadere, ma errare humanum est. In altri casi, gli addetti alla pianificazione fanno delle modifiche manuali e volontarie affinché i turni sembrino corretti e possano essere pubblicati senza che i sistemi automatici di rilevamento delle irregolarità si accorgano che c'è un problema. È risaputo infatti che i tempi di preparazione, di ricovero, di smistamento e/o di marcia possono essere compressi per poter essere ufficializzati senza che nessuno si accorga del sotterfugio. Questo ha un impatto diretto sulla puntualità e sulla qualità, dal momento che non è possibile ridurre i tempi fissi minimi senza che al personale di base venga a mancare il tempo necessario per svolgere correttamente i propri compiti.

Tutti questi problemi vengono pertanto segnalati dal VSLF ai capi del personale di locomotiva e ad altri responsabili della pianificazione, che a loro volta comunicano al VSLF che questi errori sono sicuramente spiacevoli ma che non si ripeteranno più, in quanto sono previste delle formazioni interne in tal senso. Nonostante ciò, la situazione non migliora e il VSLF si rivolge spesso a persone più altolocate dell'unità «Produzione ferroviaria», che riconoscono i problemi anche a livello individuale, ma non sembrano voler ammettere che esiste un problema strutturale e sistemico che permetta di spiegare perché continuano a verificarsi.

È inoltre raro che il reparto delle risorse umane, dove alcuni reclami arrivano anche attraverso i canali ufficiali, sia di grande aiuto per il personale di base. Infatti, le problematiche relative al lavoro del personale di locomotiva sono spesso troppo complesse e/o specifiche per essere realmente comprese in maniera adeguata da questo servizio.

Come ultima risorsa, il VSLF si è infine rivolto all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), l'autorità di vigilanza in materia, sottoponendo diversi esempi concreti ed espliciti di errori inaccettabili commessi dai servizi di pianificazione delle FFS. L'UFT ha riconosciuto gli errori e li ha trovati anomali, ma in accordo con le FFS e dato che i vari responsabili regionali contattati dall'UFT «hanno dato prova di buona volontà, trasparenza e una seria volontà di migliorare le cose», l'autorità di vigilanza ha ritenuto che un intervento non fosse necessario.

Questo non può non sorprendere da parte di un'autorità il cui compito è normalmente quello di vigilare sulla corretta applicazione delle ordinanze e delle leggi da parte delle aziende di trasporto e al loro interno. Uno degli elementi che magari possono spiegare questa mancanza di volontà di mettere in discussione i fondamenti stessi e il funzionamento in generale dei reparti di pianificazione del personale di locomotiva all'interno delle FFS, è da ricercare ad un livello individuale e gerarchico. Dopo tutto, cos'hanno in comune quasi tutti coloro che oggi avrebbero voce in capitolo a livello regionale? Negli ultimi anni, sono passati tutti attraverso i reparti di pianificazione del personale di locomotiva e ne sono stati responsabili a diversi livelli gerarchici, il che significa che essi stessi non hanno avuto la volontà e/o la forza necessaria per porvi rimedio in passato.

Questo è sorprendente, dato che qui stiamo parlando di un'azienda in cui le strutture gerarchiche sono definite in modo chiaro e preciso e che dispone di alcuni tra

i più moderni strumenti di gestione che ci sono. Nonostante ciò, una parte del personale non riesce ancora a trovare la serenità necessaria per svolgere il proprio lavoro quotidiano a causa di problemi organizzativi e amministrativi che hanno poco a che fare con la funzione per cui sono stati assunti inizialmente, ossia guidare i treni. Questo stato di cose è semplicemente deplorevole e il personale interessato, che ne subisce le conseguenze, si sta spazientendo perché non vede la fine del tunnel.

Per concludere con una nota più ottimistica e speranzosa, non ci resta che incrociare le dita e sperare che la salvezza del personale venga dall'esterno. Infatti, più i malfunzionamenti interni delle FFS saranno evidenti (stazione di Losanna, treni a lunga percor-

renza Bombardier, puntualità, pianificazione del personale, ecc.) e cominceranno a manifestarsi anche all'esterno dell'azienda a causa dell'impatto che hanno e avranno sulla clientela, più le autorità politiche e i committenti cominceranno a interrogarsi sul buon andamento della stessa. Questa rimessa in discussione generale potrebbe, se dovesse esserci e attraverso un effetto a cascata, mettere in luce alcuni problemi specifici, come quello della pianificazione citato prima. Quei problemi specifici che, nel loro insieme, hanno contribuito a creare la situazione in cui si trova oggi l'azienda. È pertanto essenziale risolverli affinché ciò che è sempre stato il punto di forza delle ferrovie svizzere, ossia la semplicità delle sue prestazioni, non vada perso per sempre.



Tempi di guida e produttività; una comunicazione mal riuscita

Nonostante la registrazione di ogni singolo minuto di lavoro, da anni i tempi di guida sembrano essere aumentati solo marginalmente.

Raoul Fassbind, comitato del VSLF & Hubert Giger, presidente del VSLF

In occasione del comunicato video «Vincent Ducrot aktuell» trasmesso in digitale a tutto il gruppo FFS nel settembre 2022, Vincent Ducrot ha menzionato come possibile misura di risparmio l'aumento della produttività del personale di locomotiva dall'attuale 52% ad un eventuale 55-56%. Questo messaggio è stato volutamente comunicato a tutti i dipendenti delle FFS: Il personale di locomotiva lavora in modo produttivo solo per metà del tempo, il salario per le restanti ore di lavoro viene loro regalato.

Questo è sorprendente, dal momento che ogni singolo minuto del personale di locomotiva viene pianificato e assegnato dall'azienda, non dal dipendente. Cosa sta sbagliando l'azienda?

Le cifre relative alla produttività vengono periodicamente ritoccate ogni qualvolta dei nuovi superiori o quadri di base devono confrontarsi con i potenziali di risparmio per raggiungere gli obiettivi del rispettivo reparto. Anche la razionalizzazione del personale di locomotiva attraverso dei treni a guida autonoma e l'automatizzazione delle manovre probabilmente richiederà ancora molti decenni, sebbene i responsabili lo promettono già da anni. Affermando che il personale di locomotiva è improduttivo, e pertanto troppo costoso, vengono legittimate delle importanti misure di risparmio per aumentare la pressione sugli orari di lavoro e sulla flessibilità. A quanto pare, da anni ma senza successo, perché?

In questo calcolo, viene conteggiato come produttivo solo il tempo di guida, ossia la guida effettiva in base all'orario dei passeggeri. I tempi improduttivi per il personale di locomotiva comprendono: i tempi di spostamento verso i veicoli, la messa in servizio e fuori servizio, il cambio dei veicoli, i tempi di inversione, le corse di manovra, il controllo della qualità e della sicurezza, l'attesa dell'autorizzazione al movimento per la corsa dei treni e di manovra e il tempo di attesa per il treno successivo.

Questo significa allora che gli addetti alla preparazione dei treni B100/A40 e gli specialisti in diagnostica che controllano, accendono, spengono o spostano i treni tutto il giorno e tutta la notte sono improduttivi al 100%?

Per garantire la stabilità dell'esercizio ferroviario, noi della base lavoriamo sempre fianco a fianco. La produttività non aumenta necessariamente solo perché una parte del lavoro viene assegnata a un gruppo professionale con una classe salariale più bassa. È fondamentale che i lavori vengano assegnati in modo che tutti i collaboratori siano impiegati in modo ottimale. Ed è proprio qui che falliscono tutti gli sforzi di ottimizzazione, perché manca ancora una pianificazione integrale.

Con una dispendiosa pianificazione ombrata, già nel 2011 le FFS hanno cercato di aumentare il tempo di guida dal 49% al 55% in 5 anni. Oggi, stando a quanto afferma Ducrot, siamo al 52%. E, questo, nonostante tutta una serie di compiti aggiuntivi del personale di locomotiva che, secondo le FFS, rientrerebbero nelle attività improduttive, tra cui la formazione linguistica e i relativi esami, le vaste competenze informatiche acquisite da autodidatta, l'aumento dello studio individuale delle prescrizioni e la ricerca delle informazioni necessarie, tutte attività che spesso devono essere svolte nel proprio tempo libero. Occuparsi di questioni relative alle risorse umane qui può perfino pregiudicare la produttività di altri reparti.

Già nel 2011 è stato riconosciuto che il fattore decisivo non è il tempo di guida, bensì la distribuzione ottimale di tutte le attività che sono necessarie per un esercizio funzionante.

Fatta eccezione per una percentuale necessaria a garantire la qualità (mantenimento di riserve) e le maggiorazioni di tempo previste dalla legge, circa il 35% del lavoro del personale di locomotiva consiste in compiti accessori. Questi compiti sono in costante aumento, nonostante l'incremento del traffico pendolare, l'intensificazione dell'orario cadenzato e i veicoli di ultima generazione dotati di sofisticate apparecchiature digitali.

Ai tempi avevamo concordato di definire questi compiti "produttività-2" e di calcolarli come tempo di guida, in quanto è fuori discussione che questi lavori debbano essere fatti. Il potenziale maggiore risiede in una pianificazione ottimale dei servizi, ma certe attività semplicemente non possono essere ottimizzate:

Tempi di attesa e di inversione

Questo dispendio di tempo del macchinista varia a dipendenza dell'orario e viene integrato nel calcolo dei costi, analogamente ai veicoli che non viaggiano ma consumano comunque elettricità. Inoltre, con i tempi di inversione sempre più stretti nelle ore di punta, si deve far capo anche ad un secondo macchinista, ciò che risulta antieconomico.

Messa in servizio e fuori servizio

Nonostante le promesse altisonanti dell'industria a proposito dei treni a guida autonoma, al momento non è possibile automatizzare nemmeno l'approntamento dei veicoli fermi; anzi, è proprio il contrario, questi lavori richiedono sempre più tempo e di conseguenza sono più costosi. Con dei valori record negativi (percentuale dei tempi di guida del personale di locomotiva), i veicoli «moderni» come il FV-Dosto contribuiscono a questa perdita di produttività.

Controllo della qualità e della sicurezza

L'essere umano è sempre ancora più efficiente di migliaia di sensori elettronici. Il costo delle soluzioni digitali sarebbe molte più elevato e non garantirebbe neanche lontanamente la stessa qualità.

Lavori di smistamento

Queste attività sono spesso necessarie per un'efficiente pianificazione dei turni e per rispettare le condizioni quadro legali, come i tempi medi di lavoro, ciò che oggi viene gestito nel miglior modo possibile per tutto il sistema.

Tuttavia, molti dei problemi odierni sono autoindotti e non sono necessari. Non siamo disposti ad accettare che proprio coloro che hanno contribuito a causare questi problemi mettano in discussione la nostra produttività. Le perdite dovute al loro operato sono ben note: SOPRE non è ancora in grado di pianificare i servizi in modo ottimale e la strategia di formazione poco lungimirante degli ultimi anni ha portato a una perdita di conoscenze delle tratte e dei veicoli, ciò che impedisce in modo significativo una distribuzione produttiva del personale.

Se le FFS vogliono continuare a fornire dei servizi poco redditizi per dei treni supplementari e per altre ITF, l'improduttività generata non deve essere imputata al per-

sonale di locomotiva. Anche il fatto che una divisione generi degli importanti costi supplementari e delle perdite di produttività nel nostro reparto a causa degli immani lavori di costruzione, non è un problema legato al personale di locomotiva. Un altro fattore determinato dalla direzione aziendale è la ripartizione delle concessioni tra diverse ITF, ciò che ha portato ad una disgregazione delle catene di servizi che un tempo erano produttive. Le ferrovie trasferiscono quindi sempre più spesso il loro personale mediante corse di servizio o in taxi, anche se sul posto ci sarebbero dei loro colleghi.

Saremmo più che disposti ad aumentare la nostra produttività (tempi di guida); anche presso FFS Cargo il personale di locomotiva si lamenta da tempo dei servizi «improduttivi». Ma per raggiungere questo obiettivo, bisogna evitare di ripetere gli errori del passato. Le soluzioni sempre uguali, ma che hanno chiaramente dimostrato di non funzionare, già da anni sono un elemento essenziale del problema.

Tre anni fa ci è stato presentato il progetto «GALP» (nuovo sviluppo della formazione), un nuovo orientamento per la formazione del personale di locomotiva con un focus sull'«informazione dei clienti». Si era infatti sicuri che l'automazione dei treni sarebbe stata implementata a partire dal 2022 e che le sfide tecniche sarebbero state solo un prodotto secondario.

Dopo una forte resistenza da parte del personale di locomotiva è poi stato sviluppato il progetto ZWALP, che poneva l'accento su una formazione completa in materia di linee e veicoli, al fine di consentire la massima produttività in ambito operativo; in altre parole, un rapporto costi/benefici ottimale per le esigenze operative con un

personale di locomotiva da impiegare nel modo più flessibile possibile dopo la formazione.

Il progetto ZWALP nel frattempo è a buon punto, ma evidentemente i superiori non ne comprendono l'essenza. Ogni reparto cerca di sfruttare ZWALP per ottimizzare i propri costi, senza tenere conto del prodotto globale.

Nella pianificazione annuale vale nuovamente la massima della «distribuzione naturale delle prestazioni». Questo era già stato esaminato nel 2011 e poi scartato di nuovo, perché i risultati erano devastanti. Il presunto aumento di produttività nelle sedi più piccole (depositi esterni) aveva portato a una perdita di produttività nei punti nodali (depositi centrali). I turni erano inoltre monotoni e c'era poca diversificazione per via delle tratte e dei veicoli che erano sempre gli stessi. Questo talvolta comportava delle lunghe pause presso il proprio deposito e dei turni di lavoro molto lunghi o molto brevi; l'orario di lavoro medio spesso però non veniva raggiunto. In alcune sedi, non era possibile formare dei turni senza avvalersi della catena di servizi di altri depositi e il problema delle prestazioni mancanti dopo le ore di punta si era ulteriormente aggravato.

Nel complesso, è emerso che la pianificazione annuale con una «distribuzione naturale delle prestazioni» porta a una perdita di produttività. Anche la flessibilità delle FFS è stata notevolmente ridotta e la crescente mancanza di conoscenze pare abbia comportato un notevole aumento dei costi operativi. L'operatività in caso di interruzioni e cambiamenti dovuti a lavori di costruzione è inoltre difficile se non addirittura impossibile.

All'epoca, ZF aveva riconosciuto il problema e la «distribuzione naturale delle prestazioni» era stata insabbiata. Il riemergere di queste vecchie ricette che non funzionano – e, questo, nonostante ZWALP – non lascia presagire nulla di buono.

È però evidente che la pressione dei responsabili dei vari reparti per il raggiungimento di obiettivi e aspettative a breve termine prevale sulla creazione di un valore aggiunto a lungo termine per le FFS. La pianificazione e l'area operativa nel frattempo sono state separate e, con esse, anche le responsabilità.

Siamo sicuri che si sia perfettamente consapevoli di tutto ciò. È tanto più sorprendente che l'attenzione nell'affrontare i problemi si concentri ancora sulla loro gestione, anziché su un'analisi integrale delle cause, in parte autogenerate. La citata comunicazione non permette di giungere ad altre conclusioni e ha scatenato un forte malumore tra il personale di locomotiva che, con leale impegno, da anni cerca di compensare le carenze della direzione aziendale, che è in gran parte responsabile di questa improduttività. ➔

*Hubert Giger (1969)
Macchinista con
attestato professionale
federale
FFS Traffico viaggiatori,
deposito di Zurigo
Presidente del VSLF
dal 2006*

*Hubert lavora per circa
il 70% come macchinista.
Vive ad Altstetten.*



Un apparato dirigenziale così grande e così poco innovativo

L'organico del personale è equilibrato, questo almeno è quanto asseriscono i nostri superiori, a meno che non si lavori nel deposito «sbagliato». I RE per gli RTV sono ancora all'ordine del giorno, nonostante i conteggi delle ore di lavoro stracolmi. *Christoph Jud, co-presidente sezione Ostschweiz*

Gli annunci di lavoro (interni) nei depositi di Rapperswil, Ziegelbrücke e Coira hanno raccolto un buon numero di candidature. Almeno 13 macchinisti di Ziegelbrücke hanno fatto domanda per lavorare in altri depositi, la maggior parte dei quali a Rapperswil. Secondo il responsabile del personale della Svizzera orientale, questo era già noto da tempo.

Allora è lecito chiedersi, perché i corsi di formazione non sono ancora partiti? Evidentemente, anche qui i processi devono essere armonizzati meglio... È solo peccato che questo comporterà di nuovo molti spostamenti temporanei dei macchinisti e genererà dei costi aggiuntivi. Si è perfino rinunciato alle candidature spontanee da parte dei macchinisti SOB, che avrebbero potuto essere riqualificati e sarebbero stati operativi in tempi brevi. Ma, per l'appunto, si trattava di un bando «interno», le cui procedure a quanto pare non consentono margini di manovra. Eppure dovremmo risparmiare...

In questo modo torniamo indietro di una decina di anni e dal nuovo orario potremo fornire dei servizi di locomotiva ottimizzati con i tempi massimi consentiti dai BAR. In questo contesto, una precedente pianificazione ombra aveva dimostrato che i risparmi possibili sono solo margina-

li. (Grazie alle numerose ristrutturazioni dell'ultima decina di anni, praticamente non è rimasto nessuno dei responsabili che ricoprivano le precedenti posizioni dirigenziali...!). Per contro, cala di nuovo la soddisfazione del personale di locomotiva e ci si chiede come mai i sondaggi di ZFR vadano sempre così male.

Nei depositi esterni, la diversificazione del lavoro continua inoltre a essere molto limitata, nonostante ZWALP e AVANTI che in realtà perseguivano proprio l'obiettivo opposto. Si ha l'impressione che ancora una volta si punti su depositi puramente S-Bahn. I rappresentanti della commissione per la pianificazione del lavoro APK escono dalle riunioni frustrati perché non ricevono alcun supporto da parte dei diretti superiori. Grazie alla corsa sfrenata al risparmio, non si mette in discussione più niente, lo si approva e basta. Mi chiedo: possiamo ancora permetterci un apparato dirigenziale così grande e così poco innovativo? Se si volesse davvero risparmiare, anche qui si dovrebbero compiere degli sforzi! Da anni sembra però che si stia facendo proprio il contrario.

Qui ad «est», quindi, c'è ben poco di nuovo, in compenso c'è tanto lavoro. Noi non molliamo e ci battiamo per dei depositi periferici più attraenti.

Pianificazione ombra

*Stephan Gut,
Co-Presidente sezione Ostschweiz*

Nell'ambito del programma «Sviluppo DT», nel 2011 è stato istituito il gruppo di progetto «Produttività» con il compito di sviluppare delle misure per raggiungere il 55% di tempo di guida effettivo entro il 2016. Come motivo per la necessità di questo aumento, all'epoca era stato citato l'accordo congiunto tra le FFS e la Confederazione che definiva, tra l'altro, che «le FFS [...] aumentino la produttività nell'esercizio e nella manutenzione degli impianti infrastrutturali [...]». Tra gli altri temi prioritari, era stata in particolare discussa intensamente e anche criticata la questione della «distribuzione naturale delle prestazioni». Non è stato dimostrato l'effetto di questa distribuzione delle prestazioni sui tempi di guida del personale di locomotiva. Pertanto, nel luglio 2011, il comitato direttivo ha deciso di dare il via ad una «pianificazione ombra».

Lo scopo della pianificazione ombra era di dimostrare se il necessario aumento della produttività - basato sulla pianificazione di quel periodo dell'orario e indipendentemente dai futuri sviluppi favorevoli - poteva essere raggiunto con una distribuzione ottimizzata delle prestazioni («quanto

più attraente possibile, produttiva nella misura necessaria»). In una prima fase, si volevano inoltre evidenziare gli effetti di una distribuzione naturale delle prestazioni a livello svizzero.

I risultati erano stati clamorosi. Il presunto aumento di produttività nelle sedi più piccole (depositi esterni) aveva provocato una perdita di produttività nei punti nodali (depositi centrali). I turni inoltre erano monotoni e c'era poca diversificazione per via delle tratte e dei veicoli che erano sempre gli stessi. Questo talvolta comportava delle lunghe pause presso il proprio deposito e dei turni di lavoro molto lunghi o molto brevi; l'orario di lavoro medio spesso però non veniva raggiunto. In alcune sedi, non era possibile formare dei turni senza avvalersi della catena di servizi di altri depositi e il problema delle prestazioni mancanti dopo le ore di punta si era ulteriormente aggravato.

Nel complesso, è emerso che la pianificazione annuale con una «distribuzione naturale delle prestazioni» portava a una perdita di produttività. Anche la flessibilità delle FFS era stata notevolmente ridotta e la crescente mancanza di conoscenze pare abbia comportato un notevole aumento dei costi operativi.

All'epoca, ZF aveva riconosciuto il problema e la «distribuzione naturale delle prestazioni» era stata insabbiata.

Oggi, a distanza di ben 10 anni, - i reparti sono stati riorganizzati e la pianificazione annuale è stata esternalizzata da ZF - la priorità massima nella pianificazione ora si chiama «distribuzione naturale delle prestazioni». La pianificazione dei singoli depositi viene fatta nella maniera più incompetente e monotona possibile, e ci si ripromette un aumento delle prestazioni al 52% di tempo effettivo di guida. Questo ovviamente non funzionerà nemmeno oggi, ma dal momento che la pianificazione annuale ora è esternalizzata, non c'è bisogno di preoccuparsi se i costi complessivi aumentano e la stabilità diminuisce, in quanto questi cali di produttività si verificano nell'area operativa e sono pertanto di competenza di un altro reparto (ZFR). ZFR sta cercando di rimediare a questi problemi; con il progetto AVANTI si spera di recuperare la flessibilità mancante, offrendo ad alcuni macchinisti l'opportunità di coprire gratuitamente degli altri depositi per acquisire o mantenere il proprio know-how.

È sorprendente come si possano prendere misure illogiche e non strutturate che poi avranno un impatto enorme sulla produttività. La mentalità a silos dei singoli reparti genera solo un patchwork inutile e costoso. Già nel 2011 abbiamo richiamato l'attenzio-

ne di ZF sul fatto che la produttività del 49% all'epoca si riferiva solo ai tempi di guida, ma non comprendeva la messa in servizio e fuori servizio, le manovre, i tempi di inversione, i tempi di spostamento, le corse di servizio, il cambio dei veicoli, ecc. Abbiamo suggerito di rinunciare a queste prestazioni secondarie, così avremmo potuto raggiungere una produttività di quasi il 90%. Queste attività devono quindi essere integrate nel calcolo; difficilmente le FFS impiegano dei collaboratori (B100, manovratori, ZBS, ecc.) con una produttività dello 0%. E già allora avevamo richiamato

l'attenzione sull'attuazione di misure con benefici reali:

- I depositi attraenti assicurano un alto livello di soddisfazione e pertanto un'elevata flessibilità del personale di locomotiva. Se si vuole o si sa come farlo, questo è possibile anche senza costi aggiuntivi.
- Pianificazione integrale con le filiali/società terze -> aumento della produttività
- Ampliamento delle conoscenze delle tratte e dei veicoli -> flessibilità del personale (molte competenze possono essere trasmesse già durante la formazione -> ZWALP).

VSLF No. 738, 29 ottobre 2022 RF

Opportunità mancate con il programma Avanti presso FFS Traffico viaggiatori

Come già annunciato dal responsabile della ZFR, a partire da dicembre 2023 presso FFS Traffico viaggiatori ci sarà la possibilità di ampliare il proprio rayon di tratte e veicoli decidendo volontariamente di lavorare presso un altro deposito. Con molta probabilità, con questo approccio ci si prefigge anche di cercare di ridurre l'elevato costo per i taxi.

Di principio, in questa opzione non vediamo un grande valore aggiunto rispetto all'attuale regolamentazione sui tempi supplementari di spostamento o al lavoro con due contratti di lavoro. Non vediamo però nemmeno un grande potenziale di conflitto, dato che si applicheranno le consuete modalità.

Dal nostro punto di vista, è deplorabile che l'approccio di AVANTI sia sempre ancora molto minimalista e che si perda l'opportunità di formare il personale di locomotiva in modo armonizzato e completo per i rayon dei depositi vicini. Così facendo, non sarà possibile garantire un'ulteriore flessibilità del personale di locomotiva nei confronti dell'azienda. E, questo, nonostante i continui e crescenti problemi legati ai cambiamenti a breve termine nella distribuzione dei veicoli, ai diversi adeguamenti dovuti alla presenza di cantieri e alla costante richiesta di maggiore flessibilità ed efficienza economica.

La pianificazione ombra avviata dal VSLF presso FFS Traffico viaggiatori nel 2011, ha dimostrato che il personale di locomotiva di tante ferrovie dovrebbe essere pianificato in modo uniforme e armonioso in tutta la Svizzera, sulla base di argomentazioni e specifiche logiche, come la vicinanza geografica. Si

è potuto dimostrare che un aumento effettivo della produttività sarebbe possibile se il personale venisse pianificato in modo simbiotico, riducendo così i tempi di inattività. Le attività apparentemente improduttive come i tempi di preparazione, i tempi di spostamento, le manovre o le prove dei freni, sono assolutamente necessarie per poter svolgere dei lavori più produttivi, come le corse in treno con i passeggeri e, pertanto, anche queste devono essere riconosciute come tempi produttivi.

Dal rilevamento del 2011, nel 2021 la produttività è però aumentata solo dal 50% a un presunto 52% e, questo, nonostante un aumento significativo delle attività amministrative da svolgere.

In questo contesto, bisogna notare che il personale di locomotiva non può gestire autonomamente la propria giornata lavorativa. Dall'inizio alla fine del turno, ogni singolo minuto è assegnato a un'attività pianificata in precedenza. C'è da chiedersi come mai la pianificazione non riesca a gestire il personale di locomotiva in modo più efficiente.

Proponiamo una pianificazione integrale del personale di locomotiva che si estenda possibilmente a tutte le ITF. Ciò che verrebbe meno sono le corse di servizio e in taxi, i turni improduttivi per completare i lavori rimanenti o i cambi forzati di sede dopo aver completato la formazione. La pianificazione della produzione e la gestione degli imprevisti diventerebbero più stabili ed efficienti e si migliorerebbe la capacità di reazione alle chiusure delle tratte e alla presenza di cantieri. Per il personale di locomotiva, il risultato sarebbe una maggiore disponibilità e flessibilità, di cui l'azienda avrebbe tanto bisogno.



Eggwil 1999. Foto: Markus Leutwyler

Misure di risparmio

Comitato VSLF

Grazie al pacchetto di stabilizzazione e ai programmi di risparmio, le FFS torneranno a essere nuovamente redditizie e potranno risanare i loro debiti.

La Confederazione e le FFS hanno rielaborato il pacchetto di stabilizzazione per un finanziamento sostenibile delle FFS. Le pressioni al risparmio esercitate sulle FFS restano alte.

Le FFS vogliono risparmiare cercando di evitare o di ridurre i costi. Per quanto riguarda gli investimenti, si tratta di verificare se sono realmente necessari o se possono essere posticipati. L'obiettivo sarebbe quello di mantenere l'offerta nella sua interezza e di non scendere a compromessi che possano influire negativamente sulla nostra clientela. Allo stesso tempo, le FFS perseguono un aumento dell'efficienza e della produttività. Tra le altre cose, vogliono raggiungere questo obiettivo grazie a programmi di digitalizzazione come S4/SBB, Pianificazione integrata della produzione (IPP) o Traffic Management System (TMS).

I diversi programmi di digitalizzazione, come SOPRE, finora non hanno generato alcun aumento della produttività, al contrario. Pertanto, anche i futuri programmi di digitalizzazione dovranno essere analizzati in modo critico. Le promesse sono grandi, la realtà complessa.

Ricordiamo che nel 2019 la BLS ha interrotto l'introduzione di un nuovo sistema di pianificazione delle risorse. Citazione dal comunicato stampa della BLS: «Per l'affidabilità dell'esercizio ferroviario, è indispensabile un buon software per la pianificazione dei treni e del personale. Soprattutto in caso di perturbazioni, si deve poter reagire in modo rapido e flessibile per evitare che i passeggeri ne risentano. In particolare, nella risoluzione di problemi a breve termine, durante la fase sperimentale degli scorsi mesi il software selezionato si è rivelato troppo lento rispetto al sistema attuale.»

Gli attuali sviluppi dei programmi futuri lasciano presagire che anche questi non soddisferanno i requisiti richiesti e che per gestire l'esercizio ferroviario sarà necessario del personale aggiuntivo. Esattamente come è successo per SOPRE. Se le misure di risparmio si concentreranno solo su delle soluzioni IT, l'obiettivo difficilmente potrà essere raggiunto. ➔

Efficienza soffiata

Per la politica mondiale, il 2022 è stato un anno alquanto «movimentato».

Raoul Fassbind, presidente della sezione Lucerna-Gottardo

Per la politica mondiale, il 2022 è stato un anno alquanto «movimentato». Non appena la pandemia da coronavirus si è un po' placata, a preoccuparci improvvisamente sono dei nuovi conflitti, come i problemi nelle catene di distribuzione o la guerra in Europa con le previste difficoltà nell'approvvigionamento di carburante, elettricità o generi alimentari.

La situazione è però molto diversa nella regione della Svizzera centrale e nei depositi della sezione VSLF Lucerna-Gottardo. Probabilmente ci troviamo di fronte all'anno più tranquillo e senza avvenimenti di rilievo da molto tempo a questa parte. E questo può senz'altro essere visto come qualcosa di positivo e non come la calma prima della tempesta. Fatta eccezione per la chiusura della sede Cargo a Goldau.

Grazie ad un'implementazione armoniosa e complementare del programma AVANTI nei depositi della Svizzera centrale e al conseguente ampliamento del settore dei veicoli e delle tratte, i servizi hanno potuto essere strutturati in maniera più diversificata e attraente. Questo ha un effetto positivo anche sulla flessibilità e sulla produttività del personale di locomotiva, e permette di compensare meglio le lacune nella pianificazione e di coprire più facilmente i turni aperti. Si tratta sicuramente di una situazione win-win sia per il personale di locomotiva che per l'azienda. Questa però era una cosa assolutamente necessaria dopo la generosa distribuzione delle prestazioni ferroviarie ad altre ITF e il conseguente smantellamento delle catene di servizi che un tempo erano produttive. Ed è proprio qui che risiede il maggior potenziale inutilizzato per mantenere alta la produttività e l'attrattiva del personale di locomotiva. Ritengo che una maggiore cooperazione tra le ferrovie e un ragionevole scambio di prestazioni ferroviarie meritino assolutamente di essere sostenuti.

Purtroppo la direzione di FFS Traffico viaggiatori è riluttante a riconoscere questo potenziale. Al di fuori della Svizzera centrale, le cosiddette aree operative, che si basano sul nuovo modello di formazione ZWALP, hanno lo scopo di diversificare l'attività del personale di locomotiva. Si tratta purtroppo di un sistema piuttosto rigido e non sempre logico. Inoltre, questa pianificazione si differenzia molto poco dall'attuale regolamentazione sui tragitti

supplementari ed è facoltativa. È pertanto possibile continuare a collaborare presso altre sedi solo se prima ci si impegna a lavorare nelle aree operative o nei depositi esterni, e solo allora si apre la prospettiva di una rete di veicoli e di linee più ampia. Spesso però questo non è possibile proprio a causa della perdita di servizi ferroviari; i depositi vicini hanno spesso una situazione molto simile per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro. Per contro, non è ancora chiaro se in futuro sarà ancora possibile collaborare con gli altri depositi.

La situazione è invece diametralmente opposta per quanto concerne l'aumento dell'efficienza annunciato dalla pianificazione, con la richiesta di restare più a lungo sullo stesso treno e di fare più pause presso il deposito di base. È sorprendente il fatto che si ripropongano sempre le stesse idee per mascherare o attenuare queste derive aziendali. Anche questa volta la cosa è destinata a naufragare, e questo perché noi siamo vincolati all'orario e ogni tanto dobbiamo fare delle pause. Anche il CEO ha reso noto che il personale di locomotiva ha dei tempi «improduttivi» pari al 48%. Se questo problema fosse davvero così grave, io, in qualità di capo dell'azienda, licenzierei immediatamente metà del personale di locomotiva e farei in modo che tutti gli altri si occupino solo di attività produttive. Poi però non ci sarebbero più le manovre di smistamento, non si controllerebbero e non si preparerebbero più i treni, niente più prove dei freni e i locali pausa verrebbero dislocati sui treni, ... sebbene anche le pause siano improduttive. Tutte queste attività vengono infatti considerate come tempo «improduttivo». Questa politica interna evidenzia ancora una volta in maniera molto chiara come la gestione aziendale lavori in maniera sconsiderata, sprovveduta e superficiale in questo settore chiave.

Che questi sviluppi discontinui e non coordinati all'interno delle FFS preoccupino il personale e vi sia più che mai bisogno di un sindacato competente e preparato, è confermato anche dal costante e forte aumento dei nostri membri. Mi spiace però per questa tendenza a lasciare il VSLF dopo il pensionamento. Probabilmente l'avversione nei confronti del datore di lavoro è così forte da voler tagliare ogni legame con l'azienda. Personalmente trovo che sia un peccato, ma lo posso capire. ➔

I 175 anni delle ferrovie svizzere

Nell'ambito delle celebrazioni per il 175° anniversario delle ferrovie, Renato Fasciati, direttore della RhB, ha tenuto un interessante discorso che ci ha gentilmente autorizzato a pubblicare. Tante grazie! Il VSLF si congratula con la RhB per aver battuto il record mondiale per il treno passeggeri più lungo il 29.10.2022. Discorso del presidente dell'UTP, Renato Fasciati, direttore della Ferrovia retica SA



Renato Fasciati

Allegra, gentile signora Consigliera federale, stimati rappresentanti della politica e delle autorità federali, cantonali e comunali, stimati rappresentanti del settore dei trasporti pubblici, dell'industria e delle associazioni partner, stimati rappresentanti dei media, cari ospiti. È con grande piacere che possiamo festeggiare insieme a voi il 175° anniversario delle Ferrovie svizzere. Gentile signora Consigliera federale, è inoltre motivo di orgoglio per l'UTP e per il settore dei trasporti pubblici che lei ci onori della sua presenza e del suo interessamento. È bello poter guardare al passato e al futuro dei trasporti pubblici insieme a lei!

Oggi ricordiamo la messa in esercizio del primo collegamento ferroviario in Svizzera da Baden a Zurigo. Abbiamo appena potuto vivere da vicino la linea ferroviaria e la replica del primo treno. Il motivo della celebrazione odierna, tuttavia, non è tanto la prima corsa, quanto piuttosto ciò che è stato creato negli ultimi 175 anni da questo inizio tardivo della ferrovia in Svizzera. Oserai dire, l'evoluzione di uno che è partito tardi in un modello di perfezione nel trasporto pubblico su rotaia.

La ferrovia ha dato un contributo significativo allo sviluppo economico, sociale e turistico del nostro Paese. Ed è per questo che oggi festeggiamo la ferrovia. La storia di successo dei trasporti pubblici in Svizzera si distingue da decenni dalla stretta collaborazione di tutto il settore e dall'elevata qualità di un'offerta capillare che

comprende anche autobus, tram e navi. Vorrei pertanto analizzare brevemente i fattori di successo di questo straordinario sviluppo e cercare di trarne degli insegnamenti per gli organi decisionali odierni. Ho esaminato le principali pietre miliari di questa evoluzione - non solo della ferrovia, ma di tutto il trasporto pubblico in Svizzera - e ho riflettuto su quali sono i fattori chiave di questo sviluppo di successo. Senza pretendere di essere esaustivo, ho individuato tre fattori decisivi: 1° innovazione, 2° cooperazione, 3° finanziamento.

Innovazione

Cominciamo con l'innovazione, delle idee innovative che sono state sperimentate e infine implementate con successo per affrontare le sfide che di volta in volta si presentano.

Oltre alla rete capillare in tutta la Svizzera, importanti traguardi pionieristici per l'infrastruttura riguardano in particolare la conquista delle Alpi, si pensi alle gallerie del San Gottardo, del Lötschberg e del Sempione, ma anche le innumerevoli ferrovie alpine e di montagna che hanno permesso di dare impulso al turismo. Ma anche gli snodi del trasporto pubblico, il collegamento ferroviario degli aeroporti nazionali o, naturalmente, la NFTA, che ha definitivamente conquistato le Alpi con la Galleria di base del Lötschberg, la Galleria del San Gottardo e la Galleria del Monte Ceneri.

Nell'ambito della produzione e del materiale rotabile, vanno citati l'orario cadenzato, il sistema nodale, l'impiego di treni ad assetto variabile e la navettizzazione. C'è poi lo sviluppo del moderno trasporto regionale, che ha fatto il suo grande esordio con la linea lacustre della MThB, la ferrovia metropolitana di Zugo e la S-Bahn di Zurigo. Particolarmente degna di nota è soprattutto l'elettrificazione, attuata in tempi brevissimi a causa della carenza di carbone durante la Prima guerra mondiale. Dobbiamo essere orgogliosi che all'epoca si sia deciso di correre questo rischio e



Simonetta Sommaruga nella cabina del Ce 6/8 III 14305

non ci si sia affidati solo a tecniche consolidate. Questo ha permesso anche all'industria svizzera di raggiungere una posizione di primo piano, con tutta una serie di innovazioni nell'ambito della costruzione dei veicoli, dei sistemi di sicurezza e della costruzione dei binari.

In ambito tariffario, oltre al trasporto diretto (un viaggio, un biglietto), vorrei menzionare in particolare l'abbonamento generale e l'abbonamento a metà prezzo, come pure i sistemi integrati, lo Swisspass e i nuovi sistemi di distribuzione come Fairtiq o Easyride. Tutte misure pensate per rendere il trasporto pubblico ancora più attraente e semplice per i nostri passeggeri. Da non dimenticare inoltre tutta una serie di innovazioni nel trasporto merci. Il trasporto a carri completi con le stazioni di manovra, che ha consentito il traffico merci su rotaia anche su brevissime distanze, l'introduzione delle palette, l'autostrada viaggiante, ma soprattutto il traffico combinato, che ha unito efficacemente le varie modalità di trasporto.

Cooperazione

Se c'è un aspetto in particolare che caratterizza il trasporto pubblico svizzero è la cooperazione. Il trasporto diretto è letteralmente sinonimo di stretta collaborazione e coordinamento di tutte le aziende di trasporto. Ma anche il coordinamento degli orari dell'intero sistema di trasporto pubblico di treni, autobus, tram, navi e ferrovie di montagna. La collaborazione tra committenti e imprese di trasporto nel

processo di ordinazione è fondamentale, così come l'orgoglio, la passione e il grande impegno dei collaboratori attivi nel trasporto pubblico affinché possa continuare ad operare in modo sicuro, puntuale, affidabile e rispettoso dell'ambiente. Infine, molto importante è anche la cooperazione transfrontaliera tra imprese ferroviarie, un aspetto che sicuramente può essere rafforzato ulteriormente.

Finanziamento

Una cosa che caratterizza la Svizzera sono senza dubbio le risorse che i cittadini e la politica mettono a disposizione dei trasporti pubblici. Negli ultimi anni e decenni, questo ha reso possibile una massiccia espansione dei servizi, ad esempio con Bahn 2000, i servizi a cadenza oraria, semioraria e al quarto d'ora, come pure con i sistemi S-Bahn transfrontalieri. Uno dei nostri maggiori punti di forza, tuttavia, è il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (BIF/FTP) che consente un finanziamento affidabile e a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria, ciò che tutte le ferrovie all'estero ci invidiano.

Ebbene, il risultato di decenni di lavoro è uno dei migliori sistemi di trasporto pubblico al mondo, un'immagine decisamente alta del trasporto pubblico per tutte le fasce della popolazione e un imbattibile ancoraggio del trasporto pubblico nella società. I trasporti pubblici sono uno dei principali fattori di richiamo e di differenziazione della Svizzera, con il risultato che gli svizzeri detengono il record di utilizzo dei trasporti pubblici.

Imparare per il presente e per il futuro

Allora va tutto bene? Ovviamente no! Se c'è una cosa che questa evoluzione ha dimostrato è proprio che il trasporto pubblico si deve costantemente ridefinire e adattare a esigenze e sviluppi in continuo cambiamento. Diamo per esempio un'occhiata agli Stati Uniti e alla Germania e vediamo cosa è successo ai loro sistemi ferroviari, un tempo all'avanguardia. Ci sono sempre nuove sfide e il trasporto pubblico deve continuare a essere parte della soluzione a queste sfide. Parola chiave: sviluppo ambientale e modal split. Sono convinto che innovazione, cooperazione e volontà di investire ci possano aiutare molto anche in futuro.

Ma come possiamo mantenere queste condizioni quadro e questi fattori di successo? Per l'innovazione è importante creare degli incentivi, che ci apriamo a nuove soluzioni, che a volte accettiamo anche un errore se non è rilevante per la sicurezza. I parametri non devono essere definiti in modo talmente ampio da far sì che vince chi resta fermo. Credo che, proprio perché siamo un servizio pubblico, anche in futuro dovremo continuare a promuovere delle iniziative imprenditoriali e non relegare le aziende allo status di beneficiarie di sussidi. In conclusione, ci vuole coraggio da parte di tutti gli organi decisionali delle aziende e della politica!

In termini di cooperazione, dobbiamo portare avanti e rafforzare le strutture già collaudate. Una stretta collaborazione nel settore attraverso l'associazione è importante, ma anche attraverso strutture e



attività comuni come Alliance Swiss Pass, Login, RailAway, STS o STC. Determinante è inoltre un'ottima collaborazione tra committenti e aziende di trasporto, come pure con le parti sociali, ma anche l'intesa tra l'autorità di vigilanza e le aziende.

Per quanto riguarda il finanziamento, il nostro obiettivo è quello di mantenere il livello di copertura dei costi il più alto possibile in modo da poter contribuire noi stessi il più possibile. Abbiamo inoltre bisogno del sostegno politico e dei fondi necessari! Solo una Svizzera prospera può permettersi un simile sistema di trasporti. Il trasporto pubblico contribuisce infatti allo sviluppo dell'economia. Con un buon rapporto qualità-prezzo, i trasporti pubblici continueranno a godere anche in futuro di una buona immagine e di un considerevole sostegno pubblico.

Un ulteriore sviluppo richiede importanti investimenti in hardware, ma anche in software, ossia processi, offerte o sistemi tariffari. Spetta a tutti noi mostrare dove questi investimenti dovrebbero essere utilizzati nel modo più sensato ed efficace. Ma anche trovare le idee e il coraggio di attuarli. Affinché i nostri trasporti pubblici continuino ad essere un importante pilastro per lo sviluppo, il posizionamento e la coesione del nostro Paese anche in futuro! Approfitto di questa occasione per esprimere tutto il nostro rispetto a coloro che ci hanno preceduto, ma soprattutto per ringraziare tutti voi per il vostro attuale impegno e sostegno a favore del trasporto pubblico. In particolare i nostri sponsor ABB, Siemens e Furrer & Frey, il cui sostegno ha reso possibile l'organizzazione di questo giubileo.

Auguro a tutti voi un indimenticabile giubileo, tante soddisfazioni e tanto successo nell'esercizio e nell'ulteriore sviluppo dei nostri trasporti pubblici, affinché questa nostra perla si trasformi in un modello in continua evoluzione, seppur modesto, ma affidabile e apprezzato da tutti!

Viva la ferrovia, viva la Svizzera! ➔

Foti:

La Consigliera federale Simonetta Sommaruga e altri ospiti hanno viaggiato su un treno storico da Baden a Zurigo per commemorare i 175 anni delle ferrovie svizzere. Nel suo intervento ha sottolineato la grande importanza della ferrovia per la coesione del nostro Paese.

1) Jürgen Rakow (l) e Olaf Schäringer con Simonetta Sommaruga sulla loc C 5/6 "Elefante"
2) Stefan Landenberger e Simonetta Sommaruga alla stazione centrale di Zurigo

3) Stefan Landenberger, Jonas Hostettler e Hubert Giger sulla Spanische Brötliabahn D 1/3 n. 1. Tutti e tre fanno parte del VSLF, ma solo due possono guidare delle locomotive a vapore.

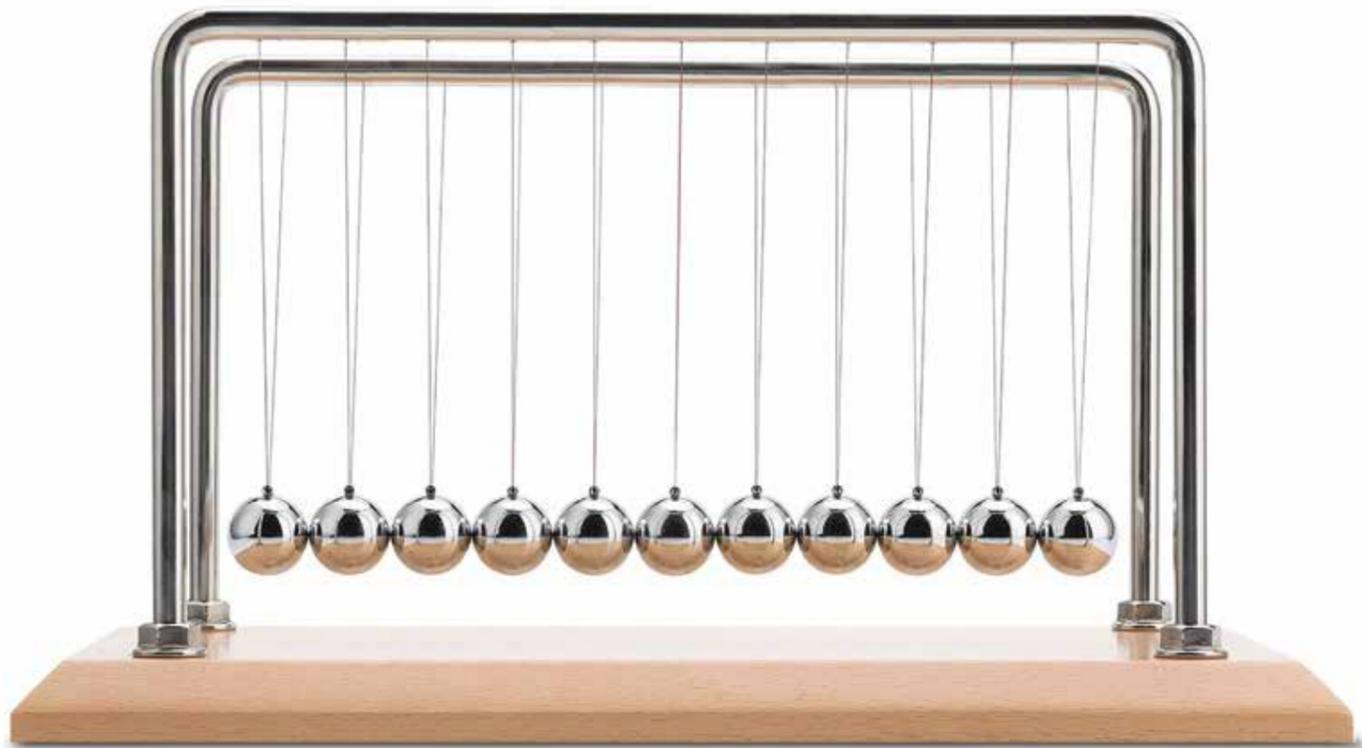


Il 9 agosto 2022 si celebra l'anniversario dei 175 anni delle ferrovie svizzere

Piena occupazione garantita dallo stato

A proposito delle possibilità di generare il proprio carico di lavoro all'interno di un'azienda statale.

Raoul Fassbind, comitato FFS V



Alla fine di luglio, al personale di locomotiva di FFS V del circondario 3 (est) è stata data la possibilità di esprimere le proprie idee sulla piattaforma informativa «ZFR aktuell» in Intranet a proposito dello sviluppo di uno strumento per semplificare e sintetizzare le prescrizioni. Quella che a prima vista può sembrare un'offerta disinteressata a collaborare alla creazione di uno strumento di lavoro, ad un'analisi più attenta si rivela essere un semplice metodo per creare posti di lavoro da parte di un reparto di sviluppo aziendale di FFS PP-BP-ZFR a corto di idee e di prospettive.

Non c'è dubbio che nella cooperazione con le ferrovie straniere vi sia ancora un potenziale di ottimizzazione. Ma finché la Svizzera e i suoi standard per una rete ferroviaria di alta qualità differiscono diametralmente dalle realtà dei paesi limitrofi, questo resterà un sogno nel cassetto. Inoltre, la cooperazione estera e le aspettative nei confronti della Svizzera sono cresciute soprattutto a livello finanziario, per farsi sovvenzionare facilmente le linee ferroviarie nei corridoi di confine. Un terreno poco fertile pertanto per un

gruppo di coordinamento creato ad hoc, che ha il compito di esaminare le proposte del personale di locomotiva per identificare il potenziale e la fattibilità di soluzioni future, concrete, sostenibili e attuabili. Anche l'invito a trattare maggiormente i temi giusti e importanti relativi allo sviluppo e a discuterne attivamente, dovrebbe avere un effetto motivante. Sorprende il fatto che questi temi non possano essere affrontati



dallo stesso reparto Sviluppo aziendale, sebbene al suo interno vi siano anche numerosi ex macchinisti e altri che sono ancora attivi. La percezione delle esigenze di chi svolge delle funzioni chiave a quanto pare si perde facilmente.

In generale, è sorprendente l'impegno che un'azienda dedica all'ulteriore sviluppo dei propri campi di attività nonostante un atteggiamento quasi monopolistico. Condizionati dalle pressioni politiche per la corsa al risparmio, vengono spese cifre esorbitanti per sviluppare da un lato delle nuove aree di attività, e dall'altro, per ottimizzare delle attività che in sostanza sono sempre uguali e per farle sembrare più digitali. Nel complesso, è però evidente che la maggior parte dei progetti di transizione digitale tende ad essere troppo complessa per arrivare a delle soluzioni semplici e non è assolutamente in grado di gestire delle situazioni operative complesse. Per contro, per la manutenzione e lo sviluppo possono essere gestite molto bene.

Ha dell'ironico il fatto che ci siano sempre sufficienti risorse finanziarie

per l'introduzione e l'ulteriore sviluppo di diversi progetti, il cui presunto obiettivo è quello di ridurre i costi e aumentare l'efficienza. Ci si chiede perché, nonostante la delicata situazione attuale, le FFS possano ancora permettersi questo lusso. Nelle posizioni privilegiate sembra essersi fatto strada un meccanismo autonomo, che ha come scopo principale quello di perseguire i propri fini e non può essere toccato. E si continua impertentiti su questa strada, sebbene le difficoltà finanziarie e l'obiettivo di indebitamento della Confederazione, peraltro difficilmente raggiungibile, richiederebbero un cambio di strategia. Anche la direzione del gruppo sembra esserne consapevole, ma preferisce scegliere la via più facile.

Anche i grandi progetti di dubbia utilità, come l'ulteriore introduzione di un sistema di sicurezza dei treni, che probabilmente non ha futuro nella forma prevista inizialmente ma che continua a causare costi immensi, vengono portati avanti senza problemi. Un'eventuale opposizione alle direttive della politica europea sarebbe troppo complessa. In linea di massima, la ferrovia viene gestita allo stesso modo da ben 175 anni, il potenziale per un suo ulteriore sviluppo e per la sua ottimizzazione è relativamente limitato, ma proprio per questo lo si continua a promuovere un po' ovunque. La sua attuazione, tuttavia, assume solitamente la forma di una riconversione e di un adeguamento di processi o regolamenti rudimentali senza alcun valore aggiunto per l'esercizio ferroviario o per le compagnie ferroviarie.

Questo si riflette anche nell'enorme volume di prescrizioni pubblicate e modificate, che sono aumentate in modo esponenziale da quando la pubblicazione digitale è diventata possibile. Nei suoi studi e nelle sue attività di ricerca, il gruppo Sicurezza delle FFS ha individuato un rischio per la sicurezza, in quanto il tempo necessario per leggere, interiorizzare, applicare e assimilare questa enorme mole di documenti non viene sufficientemente indennizzato. Del resto, a causa delle restrittive direttive in materia di durata del lavoro e della carenza di personale, difficilmente questo sarebbe fattibile entro limiti ragionevoli. Eppure, non si registrano cancellazioni di treni dovute alla mancanza di preparazione. Dal momento poi che la disponibilità a fare qualche sforzo supplementare per prepararsi durante il proprio tempo libero non è presente ovunque, si può ritenere che il personale di locomotiva non si presenti al lavoro con un livello di informazione uniforme, se non addirittura carente. Gli sforzi per arginare questa marea purtroppo sono come voler

lottare contro i mulini a vento. Negli ultimi due anni è stata introdotta solamente una sintesi dei contenuti modificati, ma non è stata ancora applicata in modo coerente. Spesso si rimanda agli elenchi delle modifiche all'interno dei documenti, che a loro volta contengono solo il numero dell'articolo che è stato modificato, necessitando così di un lavoro supplementare di ricerca. La conseguenza è che le modifiche non possono più essere assimilate correttamente, ciò che contribuisce a creare delle situazioni poco sicure. Sorpren-

Le FFS tagliano posti di lavoro nella divisione aziendale

(NZZ, lunedì 24 ottobre 2022)

L'obiettivo è di rendere più efficienti le strutture della divisione Innovazione, Ricerca e Incubazione nel settore Sviluppo aziendale. Tra le altre cose, questo reparto si occupa di individuare le tendenze globali, pianificare possibili startup e sviluppare scenari per l'offerta attuale e futura delle FFS. A seguito della ristrutturazione, ora 15 dei 100 dipendenti rischiano di perdere il loro posto di lavoro.

Il sindacato SEV parla di «tagli irresponsabili nello Sviluppo aziendale». Tutte le persone interessate riceveranno il sostegno dal Centro del mercato del lavoro delle FFS e dei loro dirigenti nella ricerca di un lavoro interno o esterno all'azienda.

La NZZ scrive al riguardo: "In questa divisione, che comprende anche lo Sviluppo aziendale, le FFS avevano creato numerosi nuovi posti di lavoro sotto la direzione di Meyer. Alcune voci critiche parlavano di un vero e proprio mostro che si era venuto a creare nella sede centrale di Wankdorf, a Berna. Secondo le Ferrovie Federali, questa riduzione dei posti di lavoro non è però legata alle misure di risparmio".

Questo settore dello Sviluppo aziendale, con 100 posti di lavoro, pare generi dei costi ricorrenti di almeno 15 milioni di franchi svizzeri all'anno. L'attuale situazione finanziaria delle FFS probabilmente continuerà ad alimentare le discussioni su quali settori siano necessari e quali auspicabili per un buon funzionamento della ferrovia.

dentemente, grazie alla pratica costante e alla familiarità con il lavoro raramente sorgono dei problemi, a dimostrazione del fatto che gran parte di queste modifiche non sarebbe comunque necessaria.

Come soluzione, personalmente vedo una compensazione supplementare sotto forma di tempo libero, da concedere sotto forma di tempo forfettario o di credito, ma anche come straordinari se queste attività superano un determinato livello. I maggiori costi finanziari che ne derivano dovranno poi essere a carico del reparto interessato, ciò che comporterà un ostacolo maggiore nella pubblicazione delle stesse. È probabile che in questo modo diminuisca il bisogno costante di produrre sempre nuovi documenti e regolamenti e porterà il reparto per lo sviluppo aziendale e i gruppi di lavoro ad assegnare nuovamente al personale viaggiante quelle che sono le sue attività originarie, garantendo così il necessario tempo libero supplementare. Presumibilmente, però, l'attrattiva della professione di macchinista ne risentirebbe troppo per via della mancanza di ulteriori opportunità di sviluppo.

L'incapacità di affrontare seriamente questi problemi è probabilmente dovuta alla mancanza di responsabilità e competenza dei diretti superiori e alla resistenza dei dipendenti che hanno un lavoro comodo. Le soluzioni rigide e di vasta portata, anche se costruttive, sono destinate a fallire; le condizioni di mancata sicurezza e le perdite nella produttività e nella gestione dei costi sono destinate a peggiorare. Attualmente, lo sviluppo aziendale di tutto il Gruppo FFS con il suo ridimensionamento magari può avere un effetto catalizzatore.

«La rovina può avere tre cause: le donne, le scommesse o i consigli degli esperti». Georges Pompidou

Anche il personale di locomotiva che è attivo nel comitato del VSLF viene esonerato dai turni di guida. Questo riguarda, per esempio, le riunioni di comitato e le sedute informative, il classico lavoro sindacale, le giornate di formazione e di formazione continua, ma anche la partecipazione ai lavori che vengono criticati in questo stesso articolo. Cerchiamo di limitare quanto più possibile questi impegni, ma spesso dobbiamo intervenire per limitare i danni con il nostro know-how; d'altra parte, per l'azienda è più facile introdurre dei cambiamenti se può dimostrare che le parti sociali hanno dato la loro approvazione. Ma, in linea di massima, quando non siamo impegnati con il sindacato, siamo sempre alla guida di una locomotiva. ➔

Visita alla centrale idroelettrica di Amsteg

È venerdì, il 30.9.2022, e sta piovendo ininterrottamente già da diversi giorni. "Per l'operatore di una centrale elettrica questo è bel tempo", dice Karl Epp ridendo. È il direttore della centrale idroelettrica di Amsteg. L'estate è stata particolarmente asciutta e con le piogge di fine settembre la tanto attesa acqua è finalmente arrivata. Markus Leutwyler

Il livello dell'acqua nella cascata della Reuss adesso è di nuovo nella media (stato al 29.9.2022). Siamo seduti in una bella sala riunioni, direttamente sotto il tetto dell'antico edificio di interesse storico. Alle pareti mobili sono appesi i progetti di tutta la cascata della Reuss.

La cascata della Reuss

Le tre centrali idroelettriche della cascata della Reuss sono collegate in serie e producono sia elettricità per uso domestico (50 Hz) che corrente di trazione (16,7 Hz). Insieme producono un massimo di 400 megawatt, di cui 250 (MW) di corrente di trazione. Nel corso dell'anno, le ferrovie svizzere a scartamento normale attingono in media circa il 40% dell'elettricità complessiva da queste centrali. Nella parte più alta c'è la centrale di Göschenen, che viene gestita in partenariato da FFS e CKW. Segue poi la centrale di Wassen che rappresenta un livello intermedio. Nel fondo valle di Amsteg si trova la seconda centrale elettrica ferroviaria più grande della Sviz-

zera. È stata messa in funzione nel 1922 e all'epoca serviva principalmente per l'approvvigionamento della ferrovia del San Gottardo. Da qualche anno la centrale è nuovamente al 100% di proprietà delle FFS. Nella centrale di Amsteg vengono utilizzate tre turbine Pelton, ciascuna con un rendimento massimo di 40 MW, che possono essere regolate con grande precisione, per un totale quindi di 120 MW. Nessuna delle centrali della cascata della Reuss è stata concepita come impianto di pompaggio. L'acqua viene raccolta dai fiumi della zona e trasportata nelle condotte ad alta pressione. La scorsa estate, che è stata particolarmente asciutta, la portata idrica è stata meno abbondante del solito e gli impianti non hanno potuto funzionare a pieno regime. Solo il bacino artificiale di Göschenen aveva dei livelli d'acqua relativamente alti a seguito del forte scioglimento dei ghiacciai. Livelli bassi dell'acqua si verificano solitamente in autunno e in inverno. La cosa importante è mantenere sempre i deflussi residuali prescritti. Per gli operatori, questa è una cosa ovvia. "Oltre alla tutela dell'ambiente, è anche una questione dell'aspetto del paesaggio circostante", spiega Epp. "La produzione di una centrale idroelettrica è determinata dall'altezza di caduta e dalla portata", spiega Filippo Tomasini, direttore dell'impianto e rappresentante della comunità di proprietari. Nel caso della

cascata della Reuss, il dislivello totale di 1274 m è distribuito su tre livelli. Una portata volumetrica fino a 50 m³/s è di tutto rispetto.

A titolo di confronto, la centrale idroelettrica più performante della Svizzera è a Bieudron. Capacità: 1260 MW, altezza di caduta 1883 m, portata: 75 m³/s. "È fondamentale distribuire la produzione delle centrali idroelettriche in tutto il Paese e non concentrarla in un unico posto", spiega Tomasini. L'energia deve essere portata ai consumatori attraverso le linee elettriche a 132 kV di proprietà della ferrovia. Da un lato questo comporta delle perdite, dall'altro anche le capacità sono limitate. Questo è anche il motivo per cui non sarebbe di grande utilità potenziare l'impianto di Amsteg per raggiungere una produzione ancora più elevata. La priorità dei progetti futuri concerne lo stoccaggio dell'acqua.

Stato attuale della corrente di trazione

Il consumo di energia elettrica da parte della ferrovia segue uno schema ritmico. Prima della mezz'ora e prima dell'ora intera, il consumo di elettricità diminuisce notevolmente. Dopo la mezz'ora, quando i treni partono dalle principali stazioni nodali, aumenta in modo significativo. Queste variazioni sono visibili molto chiaramente sugli indicatori di potenza di tutte e tre le turbine.

Ciascuna delle tre turbine Pelton può essere controllata tramite sei valvole che consentono di regolare la potenza in modo rapido e preciso da 0 a 40 megawatt. Questo però non avviene manualmente, bensì viene controllato a distanza dal centro di controllo tramite il regolatore di rete di Zollikofen. Per questo motivo, la sala comandi della centrale di Amsteg è solitamente deserta e gli schermi sono in stand-by. La centrale regola tutta la cascata della Reuss in modo che i flussi d'acqua vengano utilizzati in modo ottimale. Il lago artificiale di Göschenalp va toccato il meno possibile. Viene sfruttato soprattutto nelle ore di punta del traffico. Il computer di Zollikofen è collegato al sistema di controllo dei treni e può quindi fornire le massime prestazioni in anticipo. Questo comprende anche i treni extra, come quelli impiegati per i grandi eventi. "Il nostro obiettivo è chiaramente quello di coprire i picchi in maniera autonoma. In ogni caso, l'acquisto di elettricità è l'opzione più costosa", spiega Epp. "In estate, quando la neve e i ghiacciai si sciolgono, spesso abbiamo troppa acqua. Cerchiamo quindi di funzionare sempre a pieno regime. Viceversa, in inverno è spesso secco e anche le FFS devono acquistare elettricità aggiuntiva". Nell'ambito dell'attuale discussione sull'approvvigionamento energetico, si è valutata la possibilità di innalzare le dighe. Anche la diga di Göschenalp avrebbe questo potenziale; un innalzamento potrebbe contribuire all'approvvigionamento elettrico invernale.

La centrale idroelettrica di Amsteg

Chiunque passi per Amsteg noterà immediatamente il grande edificio della centrale idroelettrica che, tuttavia, non viene più utilizzato per la produzione di energia elettrica. Sia il capannone che le turbine al suo interno, sono ormai degli edifici protetti. Entrando nell'edificio, ci imbattiamo in diverse reclute che stanno facendo delle esercitazioni di primo soccorso. "L'esercito affitta spesso questi grandi spazi", spiega Epp. Nell'edificio ci sono le sei gigantesche turbine dei tempi passati. Sono disposte orizzontalmente, come le ruote di un carro. Si può ancora percepire l'orgoglio con cui questo impianto è stato costruito. La nuova centrale si trova in una grande caverna del massiccio urano, direttamente dietro il vecchio edificio. Lo raggiungiamo attraverso un cunicolo. Ad una biforcazione c'è la cappelletta di Santa Barbara. Mi fermo un attimo e le esprimo la mia riconoscenza per proteggere sempre il personale e i visitatori. Anche il nuovo edificio è grande, ma la tecnologia è molto meno imponente. Delle tre turbine, risp. generatori, sono visibili solo le teste. Ogni unità ha un nome femminile. "Marie-Therese" è il primo nome che mi



salta agli occhi. I loro nomi derivano da quelli delle mogli di alcuni dipendenti. Un display rosso accanto a ciascuna turbina indica la prestazione attuale. Osserviamo i display per alcuni minuti e anche qui le variazioni sono chiaramente visibili. Scendiamo al piano di sotto e Karl Epp apre la porta che dà ad un generatore. In questo impianto, le macchine sono disposte in verticale e i generatori sono subito sotto. Un rumore assordante e un calore incredibile si abbattono su di noi. Sebbene i generatori siano altamente efficienti, i loro componenti elettrici producono calore di scarto e, con una potenza in uscita fino a 40 MW, la perdita di calore non è indifferente.

Acqua e energia elettrica

La porta successiva conduce ad una caverna a volta a due piani. Qui arrivano le condotte di pressione che escono dalla roccia e vengono gestite tramite valvole a

sfera. Le dimensioni sono enormi. I dadi con cui sono avvitati i tubi hanno quasi le dimensioni di una mano. I tubi hanno un diametro così grande che una persona può facilmente starci dentro. In questo locale fa freddo. Freddo e caldo, acqua e energia elettrica: questa combinazione è la chiave del successo. Ma non bisogna mai perdere il dovuto rispetto. "Preferisco combattere un incendio piuttosto che dell'acqua fuori controllo", spiega Epp. Quando l'acqua sfugge al controllo, non c'è più modo di fermarla. Nel caso di un bacino idrico, l'acqua può essere chiusa e rimane nel lago. Ad Amsteg, invece, l'acqua proviene dai fiumi della Maderanertal. "Quando quaggiù spegniamo le turbine, l'acqua si cerca un'altra via di risalita negli affluenti. Questo bisogna tenerlo sempre ben presente!". C'è sempre tanto lavoro quando arriva acqua sporca dopo un temporale. Non è raro che si verificano degli intasamenti o delle ostruzioni. Si tratta quindi di risolvere il



problema quanto prima. Quest'anno c'è stata tanta acqua proveniente dai ghiacciai. "La miscela di sabbia di quarzo e acqua è come carta smerigliata per le ruote delle turbine", afferma Epp.

Saliamo di nuovo di sopra e poco dopo usciamo all'aria fresca. Sta ancora pioven-do. "Un tempo da energia elettrica", penso tra me e me. Nell'accogliente sala pause beviamo un caffè insieme e ci mettiamo a filosofeggiare su cosa potrebbe succedere. Il rischio di una carenza di energia elettrica non lascia indifferente nemmeno le FFS. Se ci fosse davvero una carenza di elettricità, anche la corrente di trazione ne sarebbe interessata. Se si arriverà a questo non dipende solo dagli sforzi di risparmio energetico, ma soprattutto dalla meteo, che, come ben sappiamo, non si può né influenzare né prevedere. ➔

Corrente di trazione FFS e altre reti a scartamento normale:

Tensione: 132 kV, monofase
Frequenza: 16,7 Hz
Consumo annuo: circa 2000 GWh (1 gigawattora = 1 milione di kilowattora)
Provenienza: 90% da energia idroelettrica, 10% da energia nucleare

Il 75% della corrente di trazione proviene da centrali elettriche proprie:

Cascata della Reuss (da Göschenen ad Amsteg): 250 MW di corrente di trazione, potenza a pieno regime, produzione annua pari a circa 800 GWh

Etzelwerk (Altendorf SZ): 135 MW di potenza massima, produzione annua pari a 260 GWh

Vernayaz (VS): 107 MW, 240 GWh

Châtelard (VS): 102 MW, 160 GWh

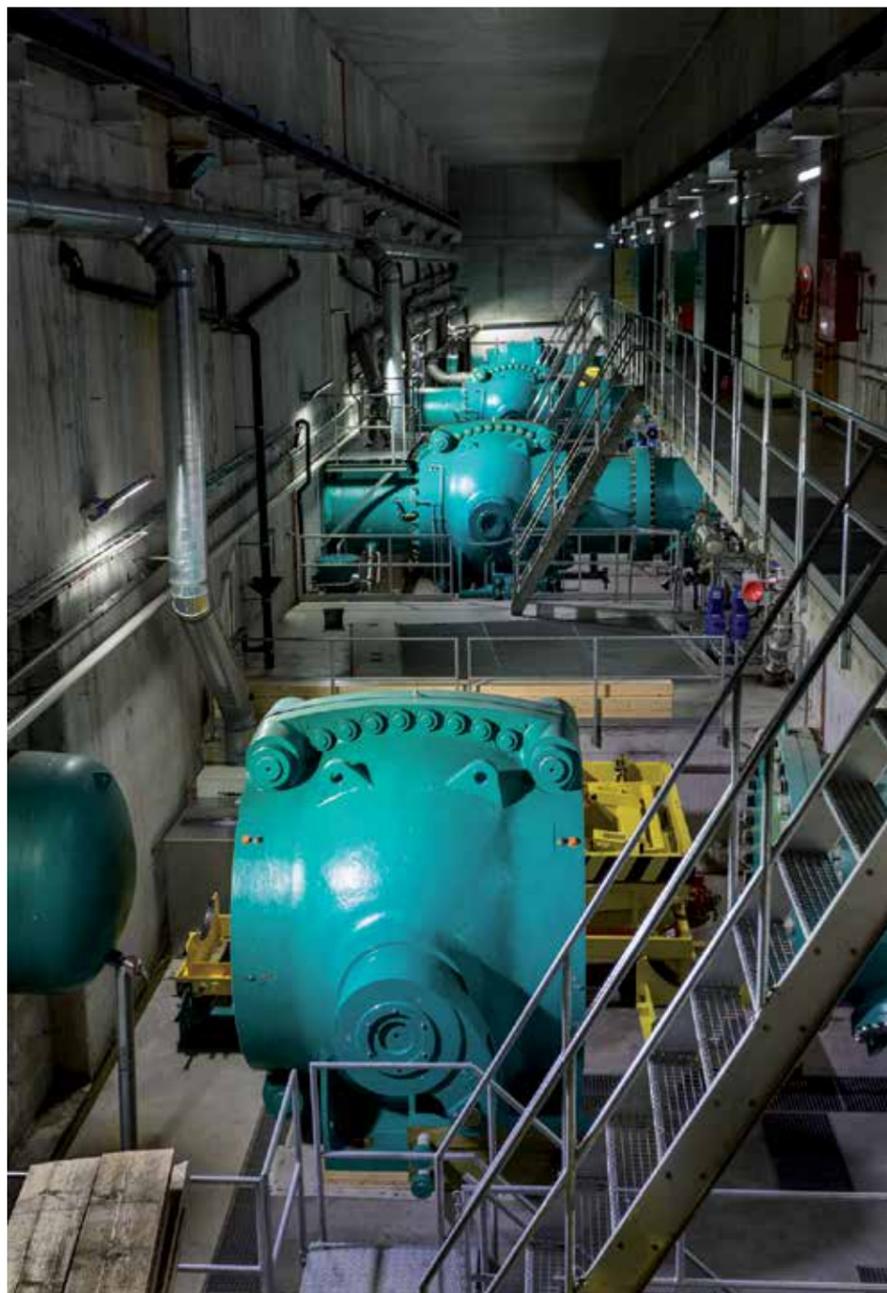
Ritom (TI): 44 MW, 155 GWh

Rupperswil-Auenstein (AG): 42 MW, 215 GWh

Massaboden (VS): 8 MW, 40 GWh

Nant de Drance (VS): le FFS detengono una partecipazione del 36% su questa centrale che è in funzione da luglio 2022. Potenza massima: 900 MW. Produzione annua prevista: 2500 GWh

La prestazione massima e la produzione annua sono dei parametri relativamente indipendenti gli uni dagli altri. La centrale idroelettrica ad acqua fluente di Rupperswil-Auenstein, ad esempio, ha una prestazione massima relativamente bassa, ma in un anno produce comunque più energia elettrica rispetto alla centrale di Châtelard. La produzione annua dipende dal tipo di utilizzo.



Karl Epp e Filippo Tomasini

Misure per il risparmio di energia elettrica presso le ferrovie

VSLF No. 729, 16 settembre 2022 HG

Si teme che l'energia, e in particolare l'elettricità, possa scarseggiare in Svizzera e in Europa il prossimo inverno e più a lungo termine. Il 31 agosto 2022, il Consiglio federale ha lanciato una campagna di risparmio per consentire alla Svizzera di rafforzare rapidamente l'approvvigionamento energetico nel prossimo inverno.

In Svizzera, le ferrovie (comprese le ferrovie di montagna, gli impianti di risalita, i tram e i filobus) utilizzano circa il 5% del consumo totale di elettricità, ciò che corrisponde all'1,25% dell'energia totale consumata a livello nazionale.

Con questa piccola quantità di energia, la ferrovia fornisce circa il 20% del trasporto passeggeri e circa il 36% del trasporto merci in Svizzera. Un'efficienza energetica davvero eccellente.

Attuate in larga misura le proposte di risparmio energetico del VSLF

In un comunicato stampa del 09.09.2022, l'UTP ha proposto delle misure per ridurre il rischio di una possibile carenza di energia elettrica. Tra i punti chiave, la riduzione della temperatura nel vano passeggeri, il risparmio nell'illuminazione e negli edifici, la partecipazione alla campagna di risparmio energetico e l'adesione all'«Alleanza risparmio energetico».

Nella newsletter no. 729 del 16.09. il VSLF ha presentato delle ulteriori proposte. I punti chiave sono:

- Utilizzare V-Pro in modo capillare e adottare uno stile di guida lungimirante e ecocompatibile.
- Velocità ridotta nelle tre gallerie di base (Gottardo, Lötschberg e Ceneri).
- Abbassare la temperatura oppure chiudere le carrozze negli orari marginali.

Il 20.10. le FFS hanno comunicato le misure definitive. Oltre al pacchetto proposto dall'UTP, è stata accolta la proposta di ridurre la velocità per la circolazione nelle gallerie di base. È gratificante che le proposte pubblicate nella nostra newsletter abbiano trovato la giusta attenzione.

La maggior parte della corrente di trazione viene utilizzata per la circolazione, ma non bisogna sottovalutare anche il consumo per il comfort nei treni (aria condizionata/riscaldamento).

Possibili misure di risparmio Informazioni sulla guida economica dei treni

Partendo dal presupposto di continuare a far circolare tutti i treni e di voler rispettare i tempi di percorrenza, è tuttavia possibile risparmiare grandi quantità di energia grazie ad uno stile di guida lungimirante, tenendo conto del profilo della linea con le sue pendenze e i suoi dislivelli, come pure con informazioni precise sui tempi di percorrenza.

Il sistema informativo V-Pro sviluppato dai macchinisti, che indica al conducente del treno i tempi di percorrenza esatti e le relative velocità medie nei piani di servizio, è un valido aiuto per adottare uno stile di guida economico. Questo sistema aiuta anche a evitare conflitti e pertanto a prevenire ulteriori frenate del treno. Questo dovrebbe essere attivato il prima possibile per tutte le ferrovie e per tutte le linee del personale della locomotiva.

Bisogna recuperare il tempo perso nella formazione sulla guida economica, che per anni è stata trascurata, e la questione deve essere nuovamente presa in considerazione nella formazione dei macchinisti.

Velocità ridotte sui percorsi in galleria ad alta velocità

Le corse dei treni ad alta velocità a 200 o 230 km/h attraverso le gallerie di base del Gottardo, del Lötschberg e del Ceneri richiedono enormi quantità di energia. Oltre alla naturale resistenza dell'aria, si tratta di superare anche l'ulteriore resistenza presente nelle strette canne dei tunnel. Una riduzione da 200 km/h a 160 km/h significa un buon 30% di consumo energetico in meno, con solo un leggero aumento dei tempi di percorrenza. Nella galleria di base del Gottardo, questo comporterebbe 4 minuti in più, che corrispondono alle regolari riserve di tempo per garantire la puntualità.

Nella NZZ am Sonntag del 25 maggio 2019, i politici sia di sinistra che di destra, ma anche il VSLF, avevano già sollecitato questa riduzione della velocità. Non solo per risparmiare molta energia, ma anche per avere delle linee aggiuntive per il traffico

merci. In merito allo spreco di energia, all'epoca l'ufficio stampa dell'UFT aveva spiegato che «il 90% proviene da energie rinnovabili, soprattutto idroelettriche».

Riscaldamento nelle carrozze

Da non trascurare è inoltre il consumo di energia per il riscaldamento e l'aria condizionata delle carrozze. A seconda del treno e del suo utilizzo, questo rappresenta circa il 15-20% del consumo di energia.

È quindi necessario prendere in considerazione la chiusura di intere carrozze e lo spegnimento del riscaldamento nelle ore di minor affluenza e di notte, soprattutto in inverno (sempre che con il nuovo materiale rotabile questo sia ancora tecnicamente possibile). La frequenza dei passeggeri negli orari di minor affluenza è molto bassa.

Politica simbolica

I gesti simbolici non saranno di grande aiuto in termini reali, ma possono avere un effetto tranquillizzante. La domanda è se la politica simbolica non sia in parte responsabile della situazione attuale. ➔



VSLF - comprende anche la manutenzione dei veicoli presso FFS Cargo. (RED)

FFS Deutschland GmbH

Direttore generale

A partire dal 1° ottobre 2022, Gregor Frei sarà il nuovo direttore generale della SBB Deutschland GmbH. SBB Deutschland GmbH è una società interamente controllata dalle FFS. In passato, Gregor era un macchinista presso le FFS di Basilea. Ci congratuliamo con Gregor e gli auguriamo buon lavoro. (COM)

60%

Una ricerca dimostra che il lavoro part-time è un'opportunità: Le FFS mettono i propri posti a concorso a partire dal 60%
Comunicato stampa, 05.09.2022

Il lavoro a tempo parziale conviene: non solo ai dipendenti, ma anche ai datori di lavoro. È quanto emerge da uno studio dell'Università di Zurigo commissionato dalle FFS. Ecco perché le FFS intendono promuovere il lavoro a tempo parziale a tutti i livelli.

Nuovi modelli di vita, famiglia e lavoro si fanno sempre più strada. Come dimostra lo studio condotto dall'Università di Zurigo per conto delle FFS, sia le donne che gli uomini vorrebbero una suddivisione più egualitaria tra lavoro retribuito e familiare. Inoltre, l'equilibrio tra vita professionale e privata sta diventando sempre più importante per le nuove generazioni.

Per rispondere a queste mutate esigenze, le FFS adottano misure concrete. Oltre ad ampliare le attuali offerte compatibili con la famiglia e il tempo libero, come i modelli di tempi di lavoro flessibili o le opportunità di reinserimento e di cambio di carriera, da settembre 2022 le FFS mettono a concorso la maggior parte delle posizioni con un grado di occupazione a partire dal 60%. (COM)

Femmes de nuit

Nuovi parcheggi nella stazione di manovra di Denges VD. (COM)



Dottikon



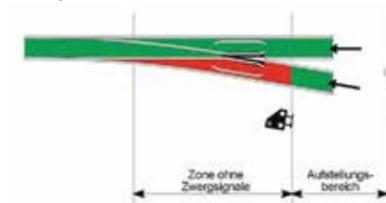
Infra non lavora correttamente

Il segnale nano a destra nell'immagine non si applica solo al tratto di binario da destra, ma anche a quello al centro dell'immagine. Secondo le prescrizioni sulla circolazione, il segnale nano si trova in un'area in cui non dovrebbe trovarsi.

Si tratta di una situazione estremamente pericolosa, in quanto in caso di inosservanza del segnale nano, una collisione frontale con un treno che viaggia a 60 km/h è possibile in qualsiasi momento.

Ovviamente la situazione è già stata segnalata.

Safety first = mi è indifferente. (GT)



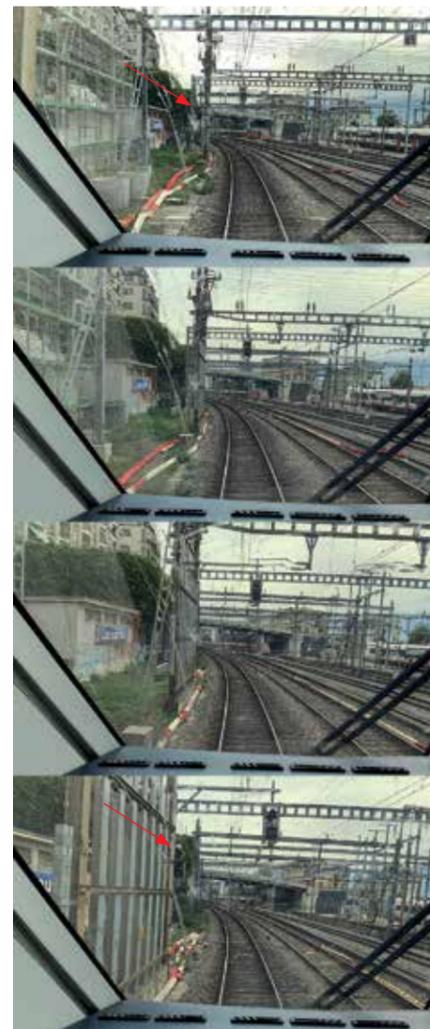
Rettifica della newsletter

Per rinnovare il parco veicoli, dal 2024 FFS Cargo noleggerà 35 moderne locomotive Vectron. Il VSLF ne ha dato notizia nelle Info estate del 18.07.2022. FFS Cargo G-PN precisa che il contratto di locazione - contrariamente a quanto comunicato dal

Visibilità dei segnali



Nella Svizzera romanda si è cercato di riprodurre fedelmente la visibilità dei segnali della stazione di Losanna su una ferrovia da giardino. È venuta bene! Nell'originale, l'albero corrisponde a un palo di commutazione della catenaria. (HG)



Stato del binario 80 a Baden

Nel maggio 2022, un RABe 514 (DTZ) della S-Bahn di Zurigo è finito contro un blocco di arresto sul binario 80 a Baden. Il comitato della sezione Hauenstein-Bözberg

Secondo quanto affermato, la velocità era troppo bassa per una collisione. Negli ultimi anni si sono verificate ripetute collisioni contro questo paraurti. Il 20 maggio 2015, l'urto è stato così forte che il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) ha avviato un'indagine che si è conclusa il 17 dicembre con un "Rapporto di sintesi", secondo cui le cause della collisione erano le seguenti:

- La presunta pressione del tempo
- La mancanza di conoscenze locali
- La scarsa adesione (binari bagnati e ricoperti di erba alta)

Rapporto del SISI

Dopo la collisione di quest'anno, le FFS hanno reagito con la pubblicazione "Imparare dagli eventi". Ecco le presunte cause:

- Test dei freni mancante o insufficiente
- Nessuna riduzione della velocità davanti al segnale nano disposto su "guidare con prudenza"
- Scarsa consapevolezza della situazione sul binario 80: binario tronco, poco servito, condizioni del binario, presenza di erba alta, ecc.
- Guida a velocità troppo elevata (nota: v_{max} = 30 km/h non è stata superata)

Nella sua valutazione, l'analista di eventi delle FFS ha concluso che il danno al paraurti non poteva essere stato causato unicamente da questa collisione. Il sospetto è pertanto che in passato si siano verificate una o più collisioni o contatti che non sono stati segnalati. Il macchinista ora viene accusato di aver provocato un danno all'infrastruttura di CHF 16'000.- e al veicolo di CHF 2'000.-.

Le immagini seguenti mostrano lo stato attuale del binario 80 a Baden:

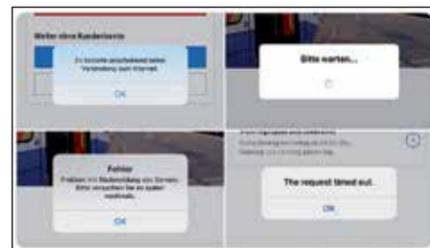
Con una simile infrastruttura si possono fare tutti i "rapporti di sintesi" o pubblicazioni per "imparare dagli eventi" che si vuole, ma il problema rimane. Raccomandiamo pertanto a tutti i macchinisti di guidare sempre con molta attenzione quando percorrono questo o altri binari poco utilizzati, indipendentemente dal piano di marcia o dall'orario, e ci appelliamo alle FFS affinché finalmente facciano tutto il possibile per far sì che i binari siano mantenuti in buono stato. Se notate uno slittamento su questo binario, vi preghiamo di fare immediatamente una notifica ESQ, e se possibile, di segnalare il problema anche a noi in modo da poterlo riferire in occasione delle nostre riunioni. ➡



Breve resoconto della quotidianità ferroviaria ad Arth-Goldau

Uno spaccato assolutamente imparziale dell'esercizio ferroviario in un piovoso venerdì pomeriggio di ottobre.

Raoul Fassbind, capo deposito Goldau V



Passando per caso dalla stazione di Arth-Goldau, non durante il lavoro o un viaggio in treno, alle 16:35 circa del 14 ottobre ho notato diverse cose sulla situazione ferroviaria che mi hanno lasciato in stazione senza parole per quasi un quarto d'ora. Il tutto è iniziato con un lungo e pesante treno merci internazionale, trainato da un'unica locomotiva Siemens Vectron. A causa di un segnale di arresto prima della stazione, il treno ha perso tutto il suo slancio ed è dovuto ripartire faticosamente in salita. Il treno ha percorso lentamente il binario 5 della stazione a una velocità di 10-20 km/h e per attraversarla ha impiegato circa dieci minuti. In questi dieci minuti, l'orario di partenza di una S-Bahn previsto per le 16:39 non ha potuto essere rispettato, ma i minuti di ritardo non sono stati visualizzati sul display della banchina. Il display ha invece segnalato l'arrivo di un EC straordinario in direzione di Bellinzona con partenza alle 16:51. Il normale EC per Milano con partenza alle 16:49 è stato riprogrammato sul binario 6. Quando il treno merci ha attraversato la stazione verso le 16:45, l'IR proveniente da Zurigo stava arrivando sul binario adiacente, con molti passeggeri diretti in Ticino. Alcuni si sono subito messi a correre verso il binario 6, in quanto probabilmente avevano delle destinazioni più a sud di Lugano. Altri invece volevano salire come d'abitudine sulla S-Bahn che era appena arrivata sul binario 5 e che era segnalata come IC supplementare in direzione sud.

Per via dei numerosi passeggeri che salivano e scendevano, la partenza è stata posticipata alle 16:48. Quelli che erano scesi si sono diretti verso l'EC sul binario 6, in quanto era evidente che non c'era alcun IC supplementare. Il treno, infatti, era in attesa davanti alla stazione da oltre dieci minuti in quanto non c'erano più binari liberi. Normalmente questo IC viaggia ininterrottamente da Lugano a Zurigo HB; data la mancanza di materiale rotabile adatto alla galleria di base del Gottardo, la corsa ha dovuto essere interrotta ad Arth-Goldau e i passeggeri sono stati pregati di scendere e prendere un treno sostitutivo. Alle 16:50, quando questo treno è potuto finalmente entrare in stazione, è partito quello sostitutivo; non alle 16:45 come previsto, ma solo quando i passeggeri lo potevano ancora vedere e salutare mentre partiva.

La stessa cosa è successa anche ai passeggeri che avevano la coincidenza in direzione di Lucerna; il Voralpenexpress è partito puntualmente alle 16:49 dal binario 8; i sette minuti necessari per cambiare treno, altrimenti più che sufficienti, anche qui non sono bastati. Con un ritardo di circa cinque minuti, l'EC diretto a Milano è poi partito stracarico di passeggeri. Dopo che il treno ha lasciato Arth-Goldau, il segnale di uscita indicava che anche il treno supplementare IC stava per partire, anche se era arrivato solo pochi istanti prima. Il personale del treno ha immediatamente preparato il treno quasi vuoto per la par-

tenza, ma il macchinista era ancora sul marciapiede e si è dovuto procurare l'accesso al treno tramite lo sportello di servizio. Prima che il macchinista fosse pronto a partire, sono passati altri quattro minuti; intanto il treno è rimasto fermo con le porte chiuse, nonostante i diversi passeggeri spaesati che volevano salire a bordo. E fino al momento in cui l'IC supplementare ha potuto lasciare la stazione, anche l'IR proveniente dalla linea del Gottardo era ancora in attesa in stazione.

Poi la situazione si è nuovamente tranquillizzata, almeno per me. Mi sono anche reso conto che in tutto quel tempo non si è sentito un solo annuncio all'altoparlante con le eventuali coincidenze o altre informazioni, che dai display sono spariti di nuovo tutti i treni programmati una volta raggiunto il regolare orario di partenza e quindi non erano più visibili da nessuna parte, oltre al fatto che quel pomeriggio purtroppo non c'erano nemmeno dei sorveglianti in servizio. Ho seri dubbi però che avrebbero potuto gestire correttamente i clienti con quel caos.

Mentre stavo uscendo dalla stazione il mio sguardo è poi caduto sul display delle partenze: «guasto informatico».

Chiedendomi se un guasto informatico si potesse verificare anche sui treni ATO e quali sarebbero state le conseguenze, ho preso la via di casa, ignaro del fatto che il giorno dopo un altro guasto informatico avrebbe reso impossibile la vendita dei biglietti. Ma è legittimo far pagare dei soldi con una simile offerta?

Un «attacco hacker» rende impossibile l'emissione di biglietti gratuiti

Il 22 ottobre, la Zurigo Assicurazioni ha festeggiato il suo 150° anniversario con biglietti gratuiti all'interno dell'area ZVV. Questi sono stati venduti da un lato tramite la pagina web della ZVV, e dall'altro c'erano dei codici promozionali per la pagina web delle FFS. Per poter usufruire gratuitamente dei trasporti pubblici, era comunque necessario un biglietto. Secondo quanto affermato dalla stessa, la ZVV è stata vittima di un attacco hacker e pertanto si può escludere una possibile anomalia della home page a seguito di un numero eccessivo di richieste. Di conseguenza, non è stato possibile vendere i biglietti tramite la ZVV e i codici promozionali per il sito delle FFS sono stati riconosciuti come non validi. Nonostante l'offerta gratuita, è stato pertanto necessario acquistare un normale biglietto.

Se la richiesta politica per dei trasporti pubblici gratuiti dovesse essere attuata in Svizzera, si dovrebbe essere assolutamente consapevoli degli ostacoli tecnici da superare.

Le luci si spengono nel deposito merci di Goldau

Le mie ultime parole come membro del comitato.

Guido Schmidiger, capo deposito Goldau Cargo



Arth Goldau, 30.5.2009. Foto: Georg Trüb

Con l'introduzione dell'impiego transfrontaliero delle locomotive e della nascente NEAT, era stato sviluppato un nuovo concetto di produzione che prevedeva il cambio di personale a Offenburg, Goldau e Bellinzona. Con cambio di trazione a Goldau e Bellinzona. Le cose andavano bene. Per compensare il pesante carico legato ai turni di notte, nelle rotazioni erano stati integrati dei servizi regionali della SOB, i treni interregionali fino a Locarno e dei turni per la S-Bahn. Il lavoro era molto variato e stimolante. Una prima battuta d'arresto era arrivata con la crisi dell'euro nel 2008. Fino ad allora, avevamo praticamente raggiunto una parità salariale con i colleghi tedeschi e non importava se uno svizzero viaggiasse in territorio tedesco. Purtroppo questo concetto di produzione è stato successivamente abbandonato. Un po' prematuramente, a mio avviso, perché i treni sempre pieni e molto frequenti avevano contribuito a sgravare la stazione di smistamento di Muttenz.

Al fine di evitare una perdita totale delle competenze acquisite a caro prezzo con le corse da e per la Germania, si era riusciti a convincere la direzione a mantenerle. Ci era stata concessa un'estensione del raggio d'azione fino a Mannheim e da quel momento facevamo anche i turni di notte. Che non si trattasse di un passo azzardato, era stato confermato nel tempo. Non era raro che, nello stesso momento, tre macchinisti di Goldau che pernottavano a Mannheim si potessero rimpinzare a base di stinchi di maiale a buon mercato, perché ancora una volta avevamo contribuito a salvare la situazione quando in Germania c'era una

grande carenza di personale. Si era addirittura fatto venire dei costosi svizzeri per coprire i loro servizi. Anche gli ingaggi settimanali erano ormai diventati una prassi corrente e per finire avevamo perfino rilevato i servizi di DB Cargo.

Noi c'eravamo sempre, ovunque ce ne fosse bisogno, e con grande fedeltà e lealtà abbiamo sempre aiutato a dare continuità all'esercizio. Soprattutto quando, nel 2017, a seguito di un piccolo contrattempo la Rheintalbahn è sprofondata in uno scavo vicino a Raststatt. Eravamo quindi noi ad avere le capacità, le competenze e la flessibilità necessarie per gestire il traffico via Singen.

Adesso però stiamo per finire su un binario morto. La fermata dei treni merci a Goldau non sarebbe infatti più possibile. Rispettivamente, FFS Infra non la vuole più. Perché l'area dei binari, una volta concepita per il traffico merci, pare che adesso sia necessaria per stazionare a basso costo i treni passeggeri inutilizzati. Come a Mülligen, Däniken, Olten RB e alla RBL, queste aree ora vengono riconvertite. La politica si sta orientando sempre più verso delle cadenze più ravvicinate e un maggiore trasporto di passeggeri. Sebbene anche nel trasporto merci si stia perseguendo una politica di delocalizzazione, le ferrovie cargo stanno perdendo sempre più clienti e sempre più binari di raccordo non vengono più serviti. Il volume dei trasporti sta però aumentando. Ho il forte sospetto che questo sia legato a una gestione aziendale allo sbando.

In questo senso, buon inverno. Ho finito.

Con Allianz un mondo di vantaggi!



Sfruttate questa opportunità: **come membri del VSLF, potete beneficiare di condizioni di favore** su determinati prodotti assicurativi. Un'offerta esclusiva per voi e i vostri cari.

Mobilità	Abitazione e tempo libero	Altre offerte
<ul style="list-style-type: none"> • Assicurazione auto • Assicurazione moto • Assicurazione veicoli d'epoca 	<ul style="list-style-type: none"> • Assicurazione mobilia domestica • Assicurazione di responsabilità civile privata • Assicurazione oggetti di valore • Assicurazione stabili 	<ul style="list-style-type: none"> • Assicurazione privata contro gli infortuni

Contattateci subito!

Desiderate maggiori informazioni sui vantaggi a voi riservati?

Saremo lieti di fornirvi una consulenza gratuita e presentarvi un'offerta concreta.



Allianz Suisse
Agevolazioni per aziende e associazioni
Casella postale | 8010 Zurigo
T +41 58 358 50 50 | agevolazioni@allianz.ch

Oppure contattate l'agenzia generale più vicina
allianz.ch



Treno spola Cargo

FFS Cargo e la Posta Svizzera testano un innovativo treno spola.
Équipe tecnica del VSLF

Comunicati stampa

FFS Cargo e la Posta Svizzera hanno unito le forze per realizzare un prototipo di treno spola con una composizione di nuovo tipo.

Il principio è al contempo semplice e innovativo: per il progetto pilota sono state impiegate 2 locomotive Eem 923 a doppia alimentazione, una in testa e l'altra in coda al treno, e nel mezzo 6 carri merci in grado di accogliere 12 container facilmente intercambiabili. Ciò permette di comporre un treno merci in modo analogo a un treno viaggiatori. Il treno è inoltre equipaggiato con l'accoppiamento automatico e la prova automatica dei freni, che rappresentano il futuro del traffico merci svizzero su rotaia. Al capolinea non è quindi più necessario cambiare locomotiva e la doppia alimentazione permette alle composizioni di entrare direttamente nei terminal dei centri pacchi. Le operazioni di manovra non sono più necessarie e i processi sono più veloci ed efficienti.

Qual è esattamente l'aspetto innovativo di questo treno spola Cargo?

Gli Eem923 sono privi di accoppiamento automatico, quindi tra i 6 carri ne sono dotati solo i rispettivi cinque raccordi. Poiché il treno resta sempre collegato come treno spola, il valore aggiunto dell'accoppiamento automatico è pari a zero. I treni per il trasporto di ghiaia a volte restano collegati per mesi, e qui l'agganciamento a vite si è dimostrato estremamente economico e funzionale.

Secondo alcune indiscrezioni, la DB non è più interessata all'accoppiamento automatico. A ragione! Siamo del parere che avrebbe senso solo se il treno spola fosse completamente collegato elettronicamente. Quindi verrebbero integrati anche la prova automatica dei freni e anche la segnalazione di fine treno, analogamente a un treno navetta nel traffico passeggeri. Un importante argomento a favore dell'accoppiamento era il fattore sicurezza sul lavoro che, evidentemente, non è più una priorità.

Questo innovativo treno probabilmente sarà sempre gestito da due macchinisti, in quanto non esiste un controllo multiplo tra piccole locomotive.

Il fatto che per accedere all'area priva di catenaria la locomotiva non debba essere riagganciata nelle stazioni di carico è dovuto all'equipaggiamento della locomotiva. La BLS dispone di locomotive "last mile", come la BR 187, dal 2014. Il risparmio di tempo durante la prova dei freni è da relativizzare.

FFS Cargo ha in servizio regolare un treno spola Cargo con la Marti Infra AG già dal 2009. Anche RailCare ha avuto per molto tempo un simile treno spola per il trasporto Cargo. Un problema era rappresentato dalla vettura di comando, in quanto il macchinista non aveva vie di fuga.

Resta da vedere quanto sarà conveniente utilizzare due piccole locomotive per sei piccoli vagoni merci. Solo un nuovo tipo di navetta Cargo sarebbe un investimento che potrebbe valere la pena. È interessante notare che perfino la DB sta rinunciando nuovamente ai classici treni navetta anche nel traffico passeggeri, in quanto in caso di problemi tutto il treno deve necessariamente essere messo fuori servizio, ciò che con la trazione con singole carrozze è molto più semplice ed economico, in quanto possono essere messe fuori servizio singolarmente.



Firmato il nuovo CCL di FFS Cargo International

Con il nuovo CCL di FFS Cargo International, dal 1° gennaio 2023 entreranno in vigore dei cambiamenti importanti che metteranno a dura prova il personale che lavora in modo irregolare, in particolare il personale di locomotiva. *Hubert Giger & Roberto Jäggi*



Il bilancio

Le già gravose direttive sulla durata del lavoro verranno nuovamente inasprite. La pressione fisica e mentale a cui è esposto il personale di locomotiva è destinata ad aumentare. Sebbene alcune delle regolamentazioni più gravose siano facoltative, resta da vedere quanto libero arbitrio si potrà avere quando alle 4 del mattino ci si ritrova da qualche parte all'estero senza che poi ci sia un treno per tornare indietro.

Il VSLF è stato l'unico ad opporsi sin dall'inizio a questi inasprimenti, dal momento che c'è chi ci guadagna a spese di altri, ciò che non è giustificabile. Le nuove direttive sulla durata del lavoro rappresentano un passo indietro per le condizioni di lavoro del personale di locomotiva e accentuano ulteriormente la società a due velocità all'interno dell'azienda.

Le trattative sono state difficili e le pretese e l'offerta dell'azienda hanno reso praticamente impossibile giungere ad un accordo. Il nostro obiettivo era una distribuzione equa ed equilibrata dei salari e un miglioramento delle condizioni di lavoro. Abbiamo lavorato duramente in questo senso fino alla fine.

Con la disdetta del vecchio CCL da parte della direzione, che non ha mancato di creare un certo disorientamento, si è infine aperta la strada all'introduzione del nuovo CCL senza il VSLF, lasciandoci così fuori dai giochi. La successiva procedura di arbitrato da noi richiesta non ha portato nessun cambiamento, in quanto le dinamiche di potere erano rimaste le stesse.

Osserviamo con grande preoccupazione gli sviluppi presso FFS CI. L'azienda si sottrae sempre più alla propria responsabilità sociale nei confronti del personale che lavora in modo irregolare, facendo notare che altrove le condizioni sono ancora peggiori. Sempre più macchinisti sono costretti a rinunciare al proprio lavoro per motivi di salute a causa delle condizioni

di lavoro estreme. Altri si licenziano per l'impossibilità di pianificare il proprio tempo libero a causa dell'assegnazione a breve termine dei turni di lavoro. Da notare che i reclutamenti, le fluttuazioni e la salute comportano sempre dei costi elevati che gravano sui risultati dell'azienda. Dal punto di vista imprenditoriale, aumenta la pressione per creare delle condizioni quadro al passo con i tempi per i propri dipendenti, in modo da poter garantire successo e stabilità anche in futuro. Oppure si esternalizza tutto a fornitori di servizi che non sono convenienti.

L'aspetto interessante del risultato è che le due parti che rappresentano il personale di locomotiva arrivano a conclusioni diverse in merito al nuovo CCL. Le continue garanzie di modelli di orario di lavoro più umani per un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata, per l'aumento della percentuale delle donne e la tutela della salute servono a poco se, allo stesso tempo, il CCL offre sempre meno protezione. Ciò che si chiede per i conducenti di autobus dovrebbe essere possibile anche per noi macchinisti.

Il VSLF è stato accusato di vedere tutto negativo. Vorremmo tanto che fosse così. In tutti i casi, le allusioni alla possibilità di andarsene se non si è soddisfatti non sono quelle che finora abbiamo sentito da un datore di lavoro in Svizzera.

In qualità di partner contrattuale, vogliamo far sì che FFS Cargo International si assuma le proprie responsabilità sociali e ambientali. Noi siamo per un partenariato sociale aperto, orientato alla soluzione e alla ricerca del dialogo. Stiamo a vedere come si svilupperà il partenariato sociale, anche tra i rappresentanti del personale, e come verrà percepito il nuovo CCL. La pressione economica sulle aziende viene costantemente relativizzata dalla pressione del mercato del lavoro. ➔

Sicurezza

E-mail al personale con la quale non possiamo che essere d'accordo.

Gentili collaboratrici e stimati collaboratori della regione xx,

Il 06.07.2022 abbiamo dovuto apprendere nel modo più doloroso ciò che può accadere nel servizio di manovra. Uno dei nostri collaboratori ha infatti perso la vita in un tragico incidente sul lavoro. Questo fatto ci ha colpito tutti e ci ha mostrato con tutta la sua durezza quale esito doloroso e tragico può avere una singola irregolarità.

Abbiamo discusso con voi di questo evento all'interno dei team e abbiamo sottolineato quanto sia di vitale importanza che tutte le attività nell'area dei binari vengano svolte in modo concentrato e ben ponderato. Solo il caso determina la gravità delle conseguenze.

Da questo tragico evento di circa 45 giorni fa, nel nostro settore purtroppo si sono verificate molte irregolarità.

- 3 segnali nani superati
- 3 corse in settori a terra
- 5 deragliamenti
- 2 collisioni di manovra (1 con feriti)
- 1 carro rovinato
- 2 deragliamenti su uno scambio

In totale, si tratta di 16 eventi in 45 giorni. Questo è estremamente preoccupante e deve farci riflettere. Tutti gli eventi ovviamente vengono elaborati, analizzati e vengono costantemente attuate delle misure di miglioramento. Ci rendiamo tutti perfettamente conto che nessuno provoca un evento di proposito. Le cause di ogni evento sono diverse, ma hanno una cosa in comune:

Al momento di eseguire il lavoro, magari per un attimo non abbiamo prestato la dovuta attenzione, o non ci siamo presi il tempo di soffermarci e analizzare la situazione prima di intraprendere un'attività.

È estremamente importante che ci ricordiamo dei principi Du Pont e dell'iniziativa sulla sicurezza e che li applichiamo nel nostro lavoro quotidiano:

I seguenti principi sono inoltre fondamentali per noi:

- Rispettare le prescrizioni
 - Non correre rischi inutili
 - La sicurezza prima della puntualità
- Se ci aiutiamo a vicenda a interiorizzare questi principi e a svolgere il nostro lavoro in modo mirato e concentrato, potremo migliorare tutti insieme. Ogni giorno, passo dopo passo.

Conto su di voi!

Cordiali saluti

BLS 2022

Christof Graf, comitato VSLF-BLS

Il 2022 è stato un anno piuttosto tranquillo per la BLS. Come per tutte le altre imprese, il primo trimestre è stato caratterizzato dal coronavirus. Ci sono state alcune cancellazioni dovute ad assenze per malattia e a fine gennaio l'orario ha addirittura dovuto essere ridotto per alcuni giorni. Nonostante la situazione difficile, l'orario normale ha poi però potuto essere nuovamente ripristinato.

In generale, la situazione del personale di locomotiva è leggermente migliorata nel 2022. Si è inoltre rinunciato al bonus aggiuntivo di 100.- CHF per i giorni lavorativi supplementari.

La formazione dei macchinisti prosegue a pieno ritmo. Sono state formate delle classi sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci, come pure per il trasporto misto passeggeri/merci.

Dopo molti anni, nel 2022 è stata riproposta una giornata di istruzione. Una per il

trasporto passeggeri e due giorni per Cargo e il trasporto misto V/M. Speriamo che continuerà così anche in futuro.

I numerosi cantieri hanno sicuramente rappresentato una grossa sfida. Ci sono stati diversi cantieri importanti che hanno provocato l'interruzione delle tratte o la chiusura delle linee. Questo è stato spesso motivo di servizi molto monotoni, che con qualche sforzo in più avrebbero sicuramente potuto essere evitati.

Grazie alla regolare consegna di nuovi RABe 528 Mika, sempre più materiale rotabile vecchio può essere dismesso e demolito. Le EW III sono state messe fuori servizio alla fine del 2021, ma anche le RBDe 565/566 vengono via via rottamate.

Anche nel trasporto merci sono stati introdotti dei nuovi servizi. Tuttavia, soprattutto in Germania, con i suoi numerosi cantieri, chiusure di linee e deviazioni la

Rheintalbahn ha rappresentato una grande sfida. Soprattutto nel momento di entrare in Germania si sono verificati dei ritardi molto lunghi, che hanno costretto molti treni a fermarsi da qualche parte lungo il percorso, poiché non era più possibile proseguire verso sud.

Di conseguenza, nonostante la situazione tesa dei macchinisti, alcuni colleghi sono rimasti bloccati per diversi giorni e non hanno potuto proseguire la loro corsa. ➔

Christof Graf è co-presidente della sezione BLS. È un elettricista qualificato e da 19 anni lavora come macchinista alla BLS presso il deposito di Basilea.



Danke für euren Einsatz

Wir danken dem ganzen Lokpersonal für die grossartige Arbeit im Führerstand.

bls.ch/loktopersonal

Fabbisogno di macchinisti presso Thurbo

Questo autunno la situazione del personale di locomotiva di alcune ferrovie è leggermente migliorata. *Lukas Urech, responsabile VSLF Thurbo & Hubert Giger, presidente del VSLF*

Tutti gli sforzi compiuti, per esempio una maggiore formazione del personale di locomotiva, sono stati tuttavia vanificati dall'aumento dei congedi per malattia a breve e lungo termine.

Questa estate Thurbo ha registrato una sensibile carenza di personale. In un video al personale, si è spiegato dove risiedono i problemi e come avviene la pianificazione. Come ovunque, l'obiettivo è quello di garantire un organico equilibrato. Tuttavia, questa affermazione è in contraddizione con la carenza di lavoratori qualificati che da decenni si registra praticamente in tutte le ferrovie.

Le incognite nella pianificazione, come i cambiamenti da parte dei committenti, le prestazioni extra dovute ai cantieri, gli eventi e il traffico supplementare, come pure le fluttuazioni del personale, compresi i licenziamenti, non sono una novità. A tutto ciò si aggiunge l'aumento delle assenze dovute a malattie, infortuni sul lavoro e infortuni non professionali. Questi fattori sono aumentati in maniera significativa anche presso Thurbo.

In concreto, Thurbo registra un surplus di personale calcolato in 9,3 FTE, pari a un buon 2% dei circa 450 macchinisti. Nonostante ciò, in certi giorni pare si siano dovuti cercare circa 30 macchinisti! Si tratta del 10% dei turni di Thurbo che devono necessariamente essere coperti.

Come accennato, un problema di tutte le ferrovie sono le assenze a breve e lungo termine, che dal 2018 in alcuni casi sono raddoppiate. È probabile che parte di queste assenze siano direttamente legate al coronavirus. Come soluzione, viene per esempio intensificato il management delle assenze e si rinviano i corsi di formazione. Si fa pertanto ricorso ai vecchi metodi. A medio termine, Thurbo intende valutare le opzioni delle categorie di turni e la pianificazione di servizi "più sani" e "meno pesanti". Le soluzioni chieste da tempo, come spesso accade, purtroppo sono destinate a fallire a causa delle dimensioni dei depositi e della pratica.

Conclusioni

I problemi sollevati sono gli stessi per tutte le imprese ferroviarie. La soluzione sarebbero dei depositi più grandi con più personale da poter impiegare anche in

modo polivalente, ciò che esisteva già 20 anni fa. Questo permetteva al personale di locomotiva di essere molto produttivo, con il vantaggio di poter adeguare i turni di lavoro a seconda delle proprie esigenze. Se, come auspicato, il personale potrà fare i primi o gli ultimi turni, la pressione sulla salute diminuirà in maniera significativa, ciò che prima o poi si rifletterà sul numero dei giorni di malattia. Un'altra soluzione è altrimenti quella di cambiare mestiere per sfuggire al carico di lavoro.

Se le ferrovie mettessero insieme il rispettivo personale di locomotiva, ad esempio FFS e Thurbo a Winterthur, FFS Traffico viaggiatori, FFS Cargo e FFS Cargo International a Basilea, la produttività e il rischio imprenditoriale di assenze e prestazioni supplementari potrebbero essere nettamente attenuati.

Una cooperazione tra FFS / FFS Cargo e SOB nell'area di Buchs SG, Sargans e Coira, attualmente sarebbe urgentemente necessaria. Con tutti i vantaggi citati precedentemente, meno costi per i taxi e meno perdita di produttività.

Evidentemente questo non viene ritenuto necessario. A quanto pare, ci si può permettere il lusso di splittare le imprese, di creare diversi apparati amministrativi e di gestire i problemi con un organico ridotto al minimo, ma senza voler raggiungere una soluzione duratura. Tutto l'onere rimane a carico del personale e deve essere compensato con ancora più flessibilità e un carico di lavoro supplementare. Il personale di locomotiva contribuisce volontariamente e sotto la propria responsabilità, fornendo giorni di lavoro supplementari e rinunciando anche ai giorni lavorativi in caso di eccedenza di personale. Questa disponibilità va apprezzata e non data per scontata.

Thurbo: Uniforme

È deplorabile che Thurbo persista nel proprio proposito di far indossare un'uniforme ai nuovi dipendenti. Soprattutto per un'azienda con una buona immagine, dove circa il 90% dei macchinisti indossa volontariamente gli indumenti Thurbo, questo modo di agire è poco comprensibile e sicuramente non al passo con i tempi. Magari in futuro sarà possibile, analogamente agli attuali dipendenti, fare a meno dell'inferme. Ci sono problemi ben più gravi. ➔

Ricreazione

Hubert Giger, presidente del VSLF



Chi lavora durante i normali orari di lavoro, e cioè con un Laptop e una grande autonomia in termini di tempo, non solo ha tutti i vantaggi di poter svolgere il proprio lavoro quando e dove vuole, ma nemmeno affatica il corpo e la mente. Ci si può assicurare "un riposo ottimale durante la notte nell'importante fascia oraria compresa tra le ore 24 e le 5".

Particolarmente interessante per il personale a turni è la parola "assicurarsi". Significa che si dovrebbe chiedere al datore di lavoro di smettere di lavorare dalle 24 alle 5? Oppure si tratta di un appello per comunicare al datore di lavoro che non si è più disposti a strapazzare il proprio corpo e la propria mente?

In ogni caso, la legge sulla durata del lavoro (LDL) e l'ordinanza sulla durata del lavoro (OLDL) qui non aiutano, dal momento che la tutela della salute non viene mai menzionata.

Ciò è in linea con il fatto che Thurbo intende annunciare tutte le categorie di turni (possibilmente primi e ultimi turni) per il personale di locomotiva. Questo ha un impatto enorme sulla vita privata di molti colleghi.

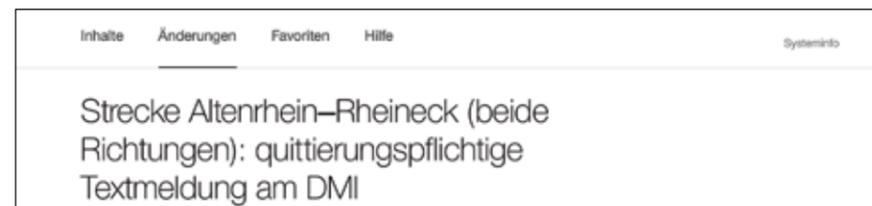
I crescenti problemi di pianificazione, i termini di preavviso, i cambiamenti costanti e l'aumento delle situazioni estreme stanno esacerbando sempre più il problema. Solo con le dichiarazioni di volontà dell'Europa le cose non possono migliorare.

La crescente richiesta di orari di lavoro più flessibili, con una maggiore autonomia di tempo rispetto alle categorie di turni più rigidi che non tengono conto dei desideri e delle esigenze di salute, indica un divario sempre più ampio all'interno delle aziende. Va da sé che questo è inaccettabile. ➔



Rheineck

Nuova falla nella sicurezza con l'ETCS Baseline 3
Équipe tecnica del VSLF



Comunicato al personale di locomotiva:

Linea Altenrhein - Rheineck (in entrambe le direzioni): messaggio di testo con obbligo di quietanza al DMI.

Publicato da: I-NAT-SAZ-SMT-SBW

Descrizione:

Sulla linea Altenrhein - Rheineck (in entrambe le direzioni) sono presenti delle balise che trasmettono un messaggio di testo che deve essere quietanzato (selezione pantografo DB / selezione pantografo FFS). Tutti i veicoli BL3 ricevono questo messaggio.

Se il messaggio di testo non viene quietanzato, si sovrappone l'avviso successivo e non viene effettuata alcuna frenata di emergenza. Il comportamento del sistema è rilevante per la sicurezza e il quietanzamento del messaggio di testo del pantografo è pertanto obbligatorio.

Valido dal 27.08.2022
Distribuito il 26.08.2022

Questo comunicato evidenzia un nuovo problema di sicurezza legato all'ETCS. Se un messaggio di testo non viene debitamente quietanzato, il sistema di sicurezza non funziona. Questo porta allo stesso stato di cose che ha provocato l'incidente di Zollikofen il 2 giugno 2022.

A quanto pare questo errore del sistema è stato trovato per puro caso, dal momento che è stato pubblicato solo il 26.08. ed è diventato valido già un giorno dopo la comunicazione al personale di locomotiva. Questa notifica è tuttavia già attiva da dicembre 2021.

Poiché la sicurezza di un punto critico non può più essere garantita con il «moderno» sistema di protezione dei treni ETCS BL3, sorge la domanda su quali altre lacune critiche per la sicurezza si potranno presentare con questo sistema e dove.

Si può affermare che con ogni nuovo veicolo aggiuntivo ETCS aumenta il rischio che si verifichino delle situazioni critiche. Con il potenziamento dell'ETCS BL3, le ferrovie si discostano pericolosamente da quello che un tempo era un sistema estremamente sicuro e ridondante. ➔



Rheineck. Fonte: Wikipedia

Costi ERTMS

Fonte: www.lok-report.de/

Nel frattempo è sotto gli occhi di tutti: i costi per l'equipaggiamento ETCS stanno aumentando anche per i veicoli. Investimenti che dovranno essere sostenuti di continuo anche in futuro.

In Svizzera, la maggior parte dei veicoli è dotata di ZUB e non ancora di ETCS. A differenza delle locomotive, per le unità motrici e i treni navetta sono necessari due equipaggiamenti.

Non ci pronunciamo sul fatto che l'AERRL richieda generalmente delle sovvenzioni dall'UE.

Martedì, 20 settembre 2022

AERRL*: Resoconto su un'introduzione sostenibile e sicura dell'ERTMS a supporto della competitività

[...]

Prima di fissare una scadenza per l'introduzione di un nuovo ETCS BL, si dovrebbero chiarire delle questioni importanti riguardanti la trasparenza, i prezzi per il potenziamento dell'ERTMS, le risorse di bilancio dell'UE per sovvenzionare i retrofit e gli upgrade, le condizioni quadro per il finanziamento dell'UE, la stabilità della tecnologia e la capacità dell'industria.

L'Associazione dei locatori europei di materiale rotabile ferroviario AERRL ha messo in evidenza quattro questioni chiave nel processo di revisione in corso delle STI CCS e ha avanzato delle proposte importanti per risolvere tali questioni.

[...]

Il primo problema concerne la mancanza di visibilità del piano di implementazione e di approntamento dell'ERTMS relativo alle tratte, che è essenziale per prendere delle decisioni di investimento a lungo termine e per una pianificazione dettagliata. Non esiste una piattaforma digitale europea in cui siano pubblicate le caratteristiche e la pianificazione dell'installazione del sistema ERTMS sui corridoi della rete centrale europea.

[...]

Il secondo problema riguarda l'aumento dei costi dell'ERTMS. Contrariamente alle previsioni che ipotizzavano una diminuzione dei costi unitari nel corso del tempo, una nuova Baseline non farà che peggiorare la situazione. Le sovvenzioni insufficienti e l'aumento dei costi rendo-

no gli investimenti per i complessi interventi di adeguamento e di aggiornamento dell'ETCS di bordo sempre meno redditizi per i veicoli esistenti, ciò che è particolarmente problematico per gli impianti ammodernati. Se i costi per gli adeguamenti e gli ammodernamenti continueranno a essere sostenuti principalmente dai proprietari delle locomotive, senza un supporto sostanziale da parte dell'UE, i nuovi operatori di mercato potrebbero non avere più accesso a locomotive dotate di ETCS BL compatibili con l'infrastruttura.

Il terzo problema è legato ai cambiamenti tecnologici troppo frequenti nelle normative europee. L'introduzione di una nuova Baseline dopo due modifiche importanti nell'arco di 15 anni aumenterebbe significativamente il rischio di obsolescenza del materiale rotabile moderno. L'AERRL è inoltre molto preoccupata che per la pianificazione della revisione e dell'implementazione delle STI non si tenga conto della capacità industriale di produrre e fornire gli ETCS BL3 e BL4 per tempo.

* Associazione dei locatori europei di materiale rotabile ferroviario

** STI Specifiche tecniche per l'interoperabilità

Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ)
20.9.2022

Come vantaggio dell'ETCS, l'articolo cita che con l'ETCS e l'ATO sarebbe possibile un aumento della capacità e dell'efficienza del 10-20%. Allo stesso tempo, grazie alla modernizzazione e alla digitalizzazione del controllo dei treni il livello di sicurezza aumenterebbe di ben 15 volte.

Dalle esperienze nella pratica emerge un quadro diametralmente opposto. Per saperne di più, consultate: <https://www.vslf.com/info/etcs>

La digitalizzazione delle ferrovie costa cara
Secondo uno studio, l'installazione dell'ETCS in Germania ammonta a 13 miliardi di euro

[...] La riluttanza potrebbe anche avere a che fare con il fatto che l'ETCS è relativamente costoso. Gli esperti stimano i costi in decine di miliardi: per la Repubblica Federale Tedesca, l'adeguamento costerebbe fino a 13 miliardi di euro. Di questi, otto miliardi saranno investiti per i treni. [...]

Trans-Europ-Express

Équipe tecnica del VSLF



Kraftwerk:

Trans Europa Express è il sesto album registrato in studio dalla band elettronica tedesca Kraftwerk. È stato pubblicato nel 1977 in una versione in lingua tedesca e una in inglese con il titolo Trans-Europe Express. L'album è uno dei più grandi capolavori di tutti i tempi.

Testo:

Trans Europa Express

Appuntamento sugli Champs-Élysées

Partiamo da Parigi al mattino con il T.E.E.

Trans Europa Express

A Vienna sediamo a un caffè aperto fino a tardi

C'è un treno diretto, T.E.E.

Trans Europa Express

Arriviamo a Düsseldorf City

E incontriamo Iggy Pop e David Bowie

Trans Europa Express



Foto: Bar nel vagone ristorante del RAE TEE II

Nell'ultimo LocoFolio abbiamo parlato in modo esaustivo dei problemi della transizione dinamica e in movimento. Per un ulteriore adeguamento dei treni Astoro (Alstom ETR 610) pare che si debbano investire 26 milioni di franchi per la corsa senza fermata fino a Chiasso. I soldi comunque ci sono, anche se ancora non si padroneggia la tecnologia europea che da 40 anni promette un'interoperabilità.

Treni transfrontalieri il 26 ottobre 2022:

20:33 Mittwoch 26. Okt.	
Zürich HB, 20:53	
Ankünfte	
20:26	Paris Gare de Lyon - Basel SBB
+61	9219
20:27	München Hbf - Winterthur
+34	98
20:27	Milano Centrale - Zug
+47	322
20:50	Luzern - Zug
+2	2638
20:51	Chur - Zürich Oerlikon
+1	3282
20:51	Langnau-Gattikon - Zürich Sebnau
-1	12622
20:51	Zug - Zürich Hardbrücke
+2	18579
20:52	Basel SBB - Lenzburg
	2285
20:53	Pfäferswil SZ - Zürich Wiedikon
	18878
20:53	Schaffhausen - Zürich Hardbrücke
+1	18979
20:54	Bern - Baden
-1	2182

Trans-Europ-Express

Dietro il BAR con le bevande alcoliche, ogni armadietto era destinato ai singoli paesi. Al confine, l'armadietto del paese di provenienza veniva chiuso e si apriva quello per il nuovo paese. Per motivi tecnico-fiscali. Il cambio avveniva per mezzo di una chiave.

C'è modo e modo di dire le cose

Come già spesso durante l'estate 2022, quel sabato di metà luglio il tempo si presentava al meglio.

Daniel Wachter, vicepresidente della Sezione Lucerna-Gottardo e macchinista FFS V a Zurigo

Numerosi escursionisti armati di zaini, scarponi da trekking e/o costumi da bagno sono saliti a bordo dell'IC 5 514, che in quella splendida giornata li avrebbe dovuti portare nella Regione dei Tre Laghi o in Romandia.

Ma il viaggio ha avuto una prima battuta d'arresto quando l'ICN è rimasto fermo sulla linea ETCS Level 2 tra Rothrist e Wanzwil a causa di una frenata d'emergenza. Il messaggio di errore sul DMI indicava Balise non rilevata. Attenendosi al processo, il macchinista ha consultato i fogli di istruzioni in cui sono riportati i passi esatti da seguire in un simile caso. Tutto quello che si richiedeva era unicamente un avviso al controllore del traffico ferroviario, ciò che è stato fatto immediatamente. L'itinerario era stato stabilito e pertanto il viaggio verso la Svizzera occidentale poteva proseguire.

Almeno fino all'altezza di Inkwil, tra Wanzwil e Soletta. Il messaggio DMI e la frenata d'emergenza si sono infatti ripetuti. Innervosito dal fatto che l'informazione dell'help desk non fosse menzionata nei fogli di istruzioni, il macchinista ha informato nuovamente il controllore del traffico ferroviario; la risposta è stata che l'itinerario era rimasto invariato e che poteva proseguire la sua corsa. Dal momento che il lavoro basato sui processi faceva parte della vita quotidiana delle FFS e pertanto bisognava utilizzare le check list, il macchinista ha deciso di non informare più l'help desk, tanto più che già da tempo avrebbe dovuto essere a conoscenza delle balise non rilevate tramite lo strumento ALEA.

A Derendingen si è poi ripetuta la stessa cosa. Il macchinista si è apprestato a compilare i formulari d'ordini, ma al posto dei documenti necessari nel cassetto la sua mano non ha trovato altro che il vuoto più totale. E così l'assistente clienti ha dovuto fare una breve camminata fino alla cabina di guida posteriore per consegnare al macchinista i formulari. Se non altro, nella cabina di guida posteriore erano ancora disponibili.

Ma tutta quell'agitazione era stata inutile, perché per finire l'itinerario era ancora stabilito. Senza ulteriori problemi, il treno ha finalmente raggiunto Soletta con un ritardo di circa sette minuti.

La questione è risolta, si potrebbe pensare. Ma solo pochi giorni più tardi, nella casella postale di porta elettronica del macchi-

P 2008824
ETCS-Merkblätter (MB) Fahrdienst «L2»

SBB CFF FFS

10 L2 MB I, Bremsung wegen Wegmessfehler
Bremsung wegen Wegmessfehler (Balisenfenster verpasst) oder Balisenstörung

Ereignis: Bremsung des Fahrzeuges bis zum Stillstand. Zusätzlich Textmeldung mit Hinweis auf die Ursache (z.B. Balisenfenster verpasst, Streckenseitige Störung)

Ablauf

- Nach dem Stillstand löst die Systembremse automatisch
- «CAB-Fahrerlaubnis» vorhanden?
= ja → weiter mit Punkt 3.)
= nein → weiter mit Punkt 4.)
- Weiterfahrt gemäss «CAB-Fahrerlaubnis» auf dem DMI
- Kontaktaufnahme mit dem Fdl
- Weiter nach Kapitel 4 "L2 MB C, Vorbeifahrt an ETCS Halt- oder Standortsignalen", § 7

nista si è scatenato un vero e proprio uragano, la cui origine era da ricercare nelle zone di bassa pressione intorno all'unità PP-SQA. Con delle belle parole, ben formulate e assolutamente costruttive (si noti l'ironia!), il macchinista è stato accusato di scarsa conoscenza e consapevolezza della sicurezza, come pure di omissioni, con riferimento a un documento sui problemi di odometria le cui pagine in certi punti erano in netta contraddizione l'uno con l'altro e con le check list. Anche le informazioni dell'help desk, che il macchinista si era lasciato sfuggire e che a quanto pare erano di vitale importanza, anche in questo documento naturalmente non erano menzionate da nessuna parte. E questo solo perché, fedeli alla filosofia aziendale, ci si era attenuti ai fogli di istruzioni. La composizione ICN in questione non avrebbe potuto circolare su tratte ETCS Level 2 a causa dei problemi di odometria, ma non c'era nessuna indicazione nel TIP2 che dovrebbe ancora rappresentare l'unico strumento di informazione per il personale di locomotiva.

Sebbene un'analisi critica nei confronti del collaboratore sia più che giustificata, anche le modalità con cui ci si esprime hanno una certa rilevanza. Invece di dire "cos'è

successo?", di recente ci si sente sempre più spesso dire "tu hai...". Ma questa reazione evidentemente si fonda su un retroscena molto più inquietante: la sicurezza è sempre garantita con l'ETCS Level 2? L'esistenza di questo documento odometrico si basa su due casi di autorizzazione al movimento sbagliata a Flüelen e Villeneuve. Si teme forse che questi due episodi non rimangano dei casi isolati? Per finire, c'era un pericolo per il personale e per i passeggeri?

Daniel Wachter lavora come macchinista dal 2016 e attualmente è attivo presso FFS Traffico viaggiatori a Zurigo. Dopo la maturità, per un breve periodo ha studiato ingegneria civile al Politecnico di Zurigo, ma il mondo libero gli si addiceva di più. Dani è responsabile della divisione formazione del VSLF, si occupa di visite alle classi ed è vicepresidente della sezione Lucerna-Gottardo. Oltre ai suoi hobby, come i viaggi e la fotografia, è anche autore di romanzi e attualmente sta lavorando al suo sesto libro.





con Marcel Briner



David Votroubek e Rudolf Barvik



con Ruedi Gfeller



con Marcel Briner

con Martin Stucki

Visita dei colleghi macchinisti cechi

Domande a David Votroubek, membro della presidenza del sindacato dei macchinisti della Repubblica Ceca FRCS.
Hubert Giger, presidente del VSLF

Il sindacato ceco dei macchinisti FS ČR Federace strojvedcu Ceske republiky ci ha chiesto di poter fare una corsa in cabina di guida in Svizzera. La corsa ha principalmente lo scopo di fornire delle informazioni sul sistema ETCS Level 1 e Level 2 e sulla sua attuazione in Svizzera. Abbiamo organizzato un percorso di due giorni per i nostri colleghi.

David Votroubek è membro della presidenza del FSCR e rappresenta i colleghi di CD-Cargo. Rudolf Barvik è un macchinista nel traffico transfrontaliero dalla Cechia verso la Germania e parla molto bene il tedesco. I colleghi David e Rudolf hanno effettuato le seguenti corse in cabina:

Corsa del 23 agosto 2022:

Corsa sull'Intercity 873 / 886 da Zurigo a Lugano e ritorno con 2 GIRUNO RABe 501 attraverso le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri. Corsa con l'ETCS Level 1 Baseline 3 e l'ETCS Level 2. Il macchinista era Martin Stucki, del deposito FFS V di Zurigo, mentre l'accompagnatore era Ruedi Gfeller, del deposito FFS V di Basilea.

Corsa del 24 agosto 2022:

Stazione di manovra Limmattal RBL - Süd-bahn - Rotkreuz - Altdorf e ritorno. Corsa con la Re 484 016 di Bombardier. Treni: RBL 62323 Schw 62354 Rk 29471 Gsk 62440 Rk 62465 Al 62370 RBL. Ad Altdorf manovra di smistamento e attivazione dell'ETCS L2.

Il macchinista era il coach per la formazione del personale di locomotiva ed esperto di esami UFT Marcel Briner, del deposito FFS C RBL, mentre l'accompagnatore era Flurin Gelb, gestione delle competenze e abilitazione KMB della produzione Minerva FFS Cargo.

Desideriamo ringraziare tutte le persone coinvolte, in particolare di FFS Cargo, per la cordiale e proattiva collaborazione che ha reso possibile queste corse.

Domande a David Votroubek, membro della presidenza del sindacato dei macchinisti della Repubblica Ceca FRCS:

Come valuta il sistema ETCS?

Nella Repubblica Ceca, finora è stato installato solo l'ETCS L2; per il futuro si stanno prendendo in considerazione anche altri Level, ma si è più orientati verso il Level 1 e verso un livello di sorveglianza ancora più basso del L1, ossia un sistema che purtroppo non è ancora stato sviluppato e adottato in Europa. Il sistema Limited Supervision.

Con questo livello, si dovrà monitorare unicamente il superamento del segnale di fermata tramite pacchetti variabili, "balise", senza sistema di comunicazione GSM-R o ERMETS.

Lo sviluppo sta andando nella giusta direzione?

Se si considera che nella Repubblica Ceca non esistono altri sistemi di sicurezza e che costruire un nuovo sistema è molto dispendioso e implica l'utilizzo dei fondi europei, l'ETCS è l'unico sistema possibile, in quanto è anche l'unico a essere interoperabile.

Il sistema è valido?

Nella Repubblica Ceca, il sistema ETCS non è presente da nessuna parte nell'esercizio normale. Per il momento, tutti i tratti di binario operativi (per un totale di circa 500 km) sono in fase di test e alcuni treni vi circolano monitorati tramite questo sistema. Questi test finora non hanno evidenziato problemi di fondo o irrisolvibili.

È user-friendly?

Il sistema ETCS in sé è molto intuitivo. I problemi maggiori sorgono quando lo si

installa nelle locomotive più vecchie (retrofitting) in quanto l'hardware e il software dell'ETCS provengono da molti produttori diversi e l'ERA (l'Agenzia ferroviaria europea) non è in grado di garantire una standardizzazione completa delle specifiche tecniche.

Questo comporta delle significative differenze nella gestione dell'ETCS da parte delle singole locomotive, con conseguenti notevoli disagi per gli utenti, e richiede degli importanti adeguamenti delle normative per l'utilizzo di questi dispositivi.

Questo, a sua volta, porta a una complessità eccessiva.



Il sistema è globale?

Purtroppo no, in quanto il sistema non monitora in nessun modo le operazioni di manovra. È inoltre estremamente negativo il fatto che l'ETCS non configuri la dotazione standardizzata dell'infrastruttura (sistemi di segnalamento, segnali, ecc.), motivo per cui ne risulta tutta una serie di peculiarità nazionali che hanno un impatto decisamente negativo sulle caratteristiche generali del sistema, sulla sua facilità d'utilizzo, sulle possibilità di interoperabilità e sulla semplificazione della procedura di omologazione delle locomotive.

Si è inoltre ben lungi dall'aver delle regolamentazioni standardizzate per l'ETCS, ciò che genera delle singole realtà nazionali che sono molto diverse tra loro e spesso hanno una logica operativa completamente differente. Questo rappresenta un grosso rischio operativo per l'interoperabilità, soprattutto per i macchinisti che devono avere una conoscenza dell'ETCS in base ai diversi gestori dell'infrastruttura.

Presso la stazione di Zollikofen BE, il 2 giugno 2022 si è verificata una collisione a una velocità di circa 70 km/h tra un treno loc della BLS Cargo AG composto da unità multiple, e la coda di un treno merci in partenza formato in gran parte da veicoli speciali destinati al lavoro sui binari. .
VSLF No. 723, 15 luglio 2022 HG



Si è ben presto saputo che il treno loc stava circolando con il sistema di controllo del treno disattivato. Questo spiegherebbe il perché il macchinista abbia superato i segnali disposti su avvertimento/arresto ad alta velocità e non abbia reagito. Fortunatamente, il macchinista ha riportato solo lievi ferite.

Conflitti nelle prescrizioni

Nelle PCT, la disposizione di base dell'UFT sui dispositivi dei sistemi di controllo dei treni disattivati è illogica, si presta a diverse interpretazioni e viene ripresa in modo differente dalle prescrizioni delle varie ferrovie. Presso FFS Traffico viaggiatori, per esempio, un treno con un dispositivo di sicurezza difettoso può circolare solo da Zurigo HB fino ad Altstetten, in quanto è ad Altstetten che c'è la sede del deposito. Un treno FFS Cargo International può invece viaggiare da Basilea a Domodossola, in quanto tra queste due località non ci sono depositi. La regola originaria delle 12 ore non sembra avere senso dal punto di vista della sicurezza; se la si prendesse sul serio, al massimo si potrebbe giustificare una corsa fino al centro di manutenzione.

Il fatto che ogni azienda di trasporto ferroviario definisca le proprie disposizioni esecutive interne porta a prescrizioni e procedure diverse, anche se tutte operano sulla stessa rete ferroviaria. L'attuale precisazione delle prescrizioni da parte di PP-QSA lo dimostra chiaramente. Il fatto che il personale di locomotiva non venga nemmeno informato di questo cambio di

paradigma, sebbene questa informazione sia di enorme importanza per il personale esecutivo che deve assumersi la piena responsabilità, si inserisce in questo quadro. Questa mancanza di coordinamento alimenta il sospetto che dietro questa incoerenza ci sia un'intenzione e non una svista. In effetti, questa prescrizione contorta, che può essere interpretata in più sensi, può essere spacciata all'esterno come una misura di sicurezza, mentre all'interno l'attenzione si concentra sugli interessi dell'esercizio, ossia sul fatto di prevenire la cancellazione dei treni per mancanza di personale e di veicoli di riserva. Se il macchinista cede alle pressioni e poi si verifica un incidente, la prescrizione automaticamente viene di nuovo interpretata in modo rigoroso e la responsabilità automaticamente viene scaricata sul macchinista.

Problemi di coordinamento

Per l'obiettivo di un esercizio ferroviario sicuro è controproducente il fatto che molti attori diversi attivi nei dipartimenti, nelle ferrovie e nei reparti di sicurezza e qualità si occupino degli stessi problemi, tuttavia senza competenze e direttive chiare. A differenza della semplificazione che porta a una maggiore sicurezza, questo aumenta la complessità delle direttive, la mancanza di un concetto e, non da ultimo, i costi.

Il fatto che in Svizzera, anche per dei dispositivi importanti come i sistemi di controllo della marcia dei treni sui veicoli, si consentano diverse disposizioni di attuazione che corrispondono più o meno alle

esigenze delle società che gestiscono la rete, non porta all'obiettivo di sicurezza che tutti vogliono raggiungere. Queste diverse regole e modalità di procedere, tuttavia, sono possibili quando le prescrizioni di base dell'autorità di vigilanza forniscono solo delle condizioni quadro approssimative.

E nonostante tutti gli organi responsabili e i relativi settori, oggi è ancora possibile – se non addirittura sempre più probabile – che una locomotiva del 2016, dotata dei più recenti moduli di sicurezza ETCS, sia autorizzata a circolare nel complesso e sorvegliatissimo nodo ferroviario di Berna senza alcun controllo dei treni e con un solo macchinista.

Questo non rispecchia la nostra concezione di sicurezza dell'anno 2022, come abbiamo già criticato nella nostra lettera alle FFS nel 2015.

Il 1° settembre 2022, la BLS SA Traffico viaggiatori ha adeguato le prescrizioni operative con effetto dal 15 settembre. Tra l'altro, le corse con il sistema di protezione dei treni o con lo ZuB disattivato senza un secondo macchinista vengono limitate a 40 km/h e sono consentite solo fino al successivo deposito del personale di locomotiva o fino all'officina. BLS Cargo ha seguito l'esempio poco dopo.

Dopo 4 mesi, da parte delle FFS non è ancora stata emanata alcuna prescrizione restrittiva. Il personale di locomotiva non è stato assolutamente informato in merito all'incidente o reso attento ai pericoli derivanti dalla manipolazione dei sistemi di controllo dei treni.

Le statistiche e i valori concernenti gli obiettivi di vari rilevamenti in materia di sicurezza effettuati presso molte ferrovie, indicano che i requisiti non sono stati soddisfatti. Questo porta alla conclusione che ci sono delle carenze in materia di sicurezza e che tendenzialmente si raggiungono dei valori più negativi. *Équipe tecnica del VSLF*

In diversi casi, come nell'incidente avvenuto a Zollikofen all'inizio di giugno 2022 quando due locomotive si sono schiantate contro un treno merci fermo, è solo una questione di fortuna se non si sono segnalati danni più gravi o la perdita di vite umane. Tuttavia, molti altri incidenti hanno provocato dei feriti gravi e, purtroppo, anche la morte di diversi colleghi. Queste sono cose che fanno male e lasciano il segno.

I due incidenti che si sono verificati l'uno dopo l'altro durante i lavori di ristrutturazione della stazione di Liestal ci hanno spaventato non poco. Da un lato, i binari sono stati spostati durante la notte, ciò che ha portato a una nuova configurazione dei segnali nei posti abituali e ad una validità degli stessi poco chiara.

Dall'altro lato, all'interno di questo cantiere è stato revocato un tratto di rallentamento, sebbene fosse ancora necessario. Questo aveva lo scopo di proteggere i passeggeri sullo stretto marciapiede ausiliario. Le segnalazioni preoccupate del personale di locomotiva, che chiedeva se durante la ristrutturazione fosse effettivamente consentito attraversare la stazione a 120 km/h

invece che a 80 km/h, hanno portato all'emissione di ordini collettivi per la riduzione della velocità solo qualche ora più tardi. Abbiamo criticato il fatto che Infrastruttura non è più in grado di segnalare correttamente le ristrutturazioni al personale viaggiante delle ITF, di informarlo in modo adeguato e pertanto di garantire la sicurezza. Il 28 settembre 2022 abbiamo avuto modo di discuterne con Heidrun Buttler, responsabile del settore Sicurezza e qualità della produzione delle FFS, e con Elmar Burgener, responsabile di Infrastruttura, orario e esercizio. È stato possibile solo parzialmente illustrare il punto di vista del personale viaggiante. La comunicazione tra il personale di locomotiva e i responsabili della circolazione dei treni ora dovrà essere analizzata in maniera più approfondita. I processi rigidi e i concetti chiave predefiniti non risolvono le complesse problematiche nella quotidianità ferroviaria. Con le nostre osservazioni, contiamo di rendere possibili dei nuovi approcci per trovare di nuovo delle soluzioni condivise e un linguaggio comune tra le divisioni. Questo è essenziale per la sicurezza.

A seguito dei quattro incidenti mortali sul lavoro avvenuti quest'anno, Vincent Ducrot, CEO delle FFS, ha realizzato un video speciale per il personale. Nel video, lancia il seguente appello: «Se notate che c'è una situazione di pericolo o ci sono dei problemi con i nostri impianti, segnalateli». Ed è esattamente quello che il VSLF fa di continuo in qualità di rappresentante del personale di locomotiva e del personale in generale. Nel video, Heidrun Buttler dice: «Vi preghiamo di segnalare tutti gli incidenti, gli incidenti sfiorati, le anomalie e le irregolarità». Per quanto riguarda i problemi nel sistema di segnalazione e nella cultura aziendale delle ferrovie, vogliate consultare le edizioni del LocoFolio degli ultimi anni, in particolare il numero 1/2021. L'attuale mentalità dell'auto-occupazione con il rifiuto di assumersi qualsiasi responsabilità, come pure il precario sistema di segnalazione sono però destinati ad aggravare ulteriormente questi problemi. Nel video del CEO Vincent Ducrot, è intervenuto anche Claudio Pelletieri, responsabile di Condotta dei treni e manovra delle FFS. Lo si vede con addosso l'abbigliamento protettivo completo e l'elmetto.



Foto: Hubert Giger

Guasto alla cabina di comando 4.0

Nel 2013, una giuria di cinque membri guidata da Radio SRF3, tra centinaia di proposte ha scelto il termine «guasto alla cabina di comando centrale» come parola dell'anno. *Raoul Fassbind*



Lucerna. Foto: Markus Leutwyler

Il motivo era probabilmente il fatto che la popolazione svizzera si doveva confrontare di frequente con simili situazioni. Fortunatamente, il 2013 è stato anche l'ultimo anno in cui gli utenti della ferrovia si sono dovuti confrontare con questi malfunzionamenti. Gli ingegnosi responsabili del reparto marketing e comunicazione hanno dato una connotazione diversa a questa parola e hanno introdotto dei termini come «danni ai binari», «guasto tecnico

all'impianto ferroviario», «persone nell'area dei binari» e altri. Abbiamo seri dubbi che questa misura abbia permesso all'esercizio di diventare più stabile. Ma di certo non va più bene come parola dell'anno. Dal 2013, molte vecchie cabine di comando sono state ristrutturate e trasformate in moderni impianti elettronici e digitalizzati, con l'introduzione parziale dell'ETCS L2. Questo doveva consentire all'esercizio di diventare ancora più affidabile, efficiente ed economico. Se generalmente questo è così in condizioni di esercizio normali, in caso di perturbazioni presenta però delle enormi limitazioni per via della mancanza di alternative e dell'impossibilità di gestire il tutto. Poiché gli effetti sull'esercizio ferroviario non possono più essere valutati dai centri di controllo remoto, viene automaticamente sospesa l'operatività nei punti che non possono essere facilmente aggirati. Questo provoca ritardi di diverse ore e l'utilizzo di servizi sostitutivi, sempre se disponibili.

Il controllo del sistema è fondamentale per l'affidabilità dell'esercizio ferroviario. Delle soluzioni semplici e valide potrebbero permettere di raggiungere questo obiettivo. Le continue perturbazioni, di cui spesso non si conosce nemmeno la causa, lasciano

però presagire una stabilità sempre minore. E ogni update del software può potenzialmente portare a una paralisi dell'esercizio ferroviario.

20.10.2022 SDA

Traffico ferroviario sospeso in Ticino: il problema non è ancora chiaro

Il traffico ferroviario in Ticino è momentaneamente sospeso, hanno annunciato le FFS su Twitter. Il motivo di questa perturbazione di vaste proporzioni non è ancora chiaro, ha dichiarato Patrick Walser, portavoce di FFS Sud, all'agenzia stampa Keystone-SDA.

«Blick»

20.10.2022

**Perturbazione di vaste proporzioni
Traffico ferroviario in Ticino temporaneamente paralizzato**

Giovedì pomeriggio il traffico ferroviario in Ticino è rimasto paralizzato. Il motivo sembra essere un guasto tecnico.

Tutto fermo in Ticino: Dopo un blocco totale di un'ora, i treni sull'asse nord-sud possono tornare a circolare normalmente. Il guasto di giovedì pomeriggio è dovuto a un guasto alla cabina di comando centrale in Ticino tra Bodio e Chiasso.

Il motivo del malfunzionamento della cabina di comando è oggetto di indagini, ha dichiarato Patrick Walser, portavoce delle FFS, all'agenzia stampa Keystone-SDA. I viaggiatori hanno dovuto fare i conti con ritardi di diverse ore e cancellazioni di treni.

Da Bodio nei pressi di Biasca, in direzione sud, tutto il traffico ferroviario è rimasto paralizzato per circa un'ora. Tra Arth-Goldau e Bellinzona/Lugano/Chiasso i treni non hanno potuto circolare. Anche il traffico ferroviario regionale in Ticino era paralizzato. La linea panoramica del Gottardo era attiva fino a Bodio.

Dalle 15:00 i treni hanno ripreso a circolare sull'asse nord-sud. L'ufficio stampa delle FFS non è stato in grado di dire se il blocco totale in Ticino è il primo di questo genere. (SDA)

«Zofinger Tagblatt»

Guasto tecnico alle FFS: tutti i treni per il Ticino cancellati

28.06.2022

L'interruzione della linea tra Flüelen e Biasca è avvenuta nelle prime ore del mattino. Secondo l'app delle FFS, sono interessate sia la galleria di base del San Gottardo che la vecchia linea panoramica. Al momento i treni circolano solo sulle tratte Lucerna/Zurigo-Arth-Goldau fino a Flüelen e Milano-Bellinzona fino a Biasca.

Le FFS sconsigliano di recarsi in Ticino. Sono previsti dei «forti ritardi». I viaggiatori diretti in Italia devono passare via Berna-Lötschberg-Briga. Tra Flüelen e Biasca sono in servizio degli autobus sostitutivi. Il personale delle FFS è inoltre presente nelle stazioni della regione per informare i viaggiatori. (abi)

Tagesschau.de

Dopo la panne al software: treni fermi nei Paesi Bassi

03.04.2022

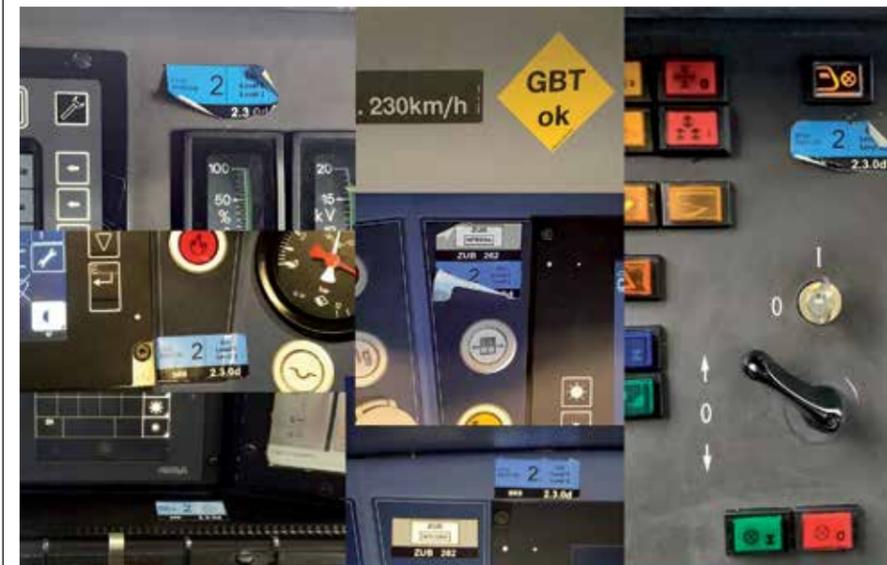
Una panne al software ha paralizzato gran parte del traffico ferroviario nei Paesi Bassi. Secondo l'operatore ferroviario, al momento non è possibile prevedere quando il problema potrà essere risolto. Non ci sono indicazioni di un attacco hacker.

Il traffico ferroviario sulla rete ferroviaria nazionale dei Paesi Bassi è rimasto paralizzato a causa di un problema tecnico. L'operatore ferroviario NS ha comunicato che i treni resteranno fermi fino alle 17:00 mentre si sta facendo tutto il possibile per risolvere il problema.

I treni regionali gestiti da altri operatori hanno continuato a circolare. Erik Kroeze, portavoce delle ferrovie NS, ha dichiarato che il problema è dovuto a un sistema software di pianificazione. Non ci sono indicazioni che sia stato causato da un attacco informatico. ➔

Interoperabilità limitata

Équipe tecnica del VSLF



Dicitura su un RABe 526 della SOB. Nella griglia di immatricolazione, ogni nuova linea ad alta velocità in Svizzera è riportata separatamente:

- Galleria di base del Lötschberg GbL
- Nuova linea NBS
- Galleria di base del San Gottardo GbG
- Galleria di base del Ceneri GbC

Ogni nuova linea ha chiaramente delle specifiche diverse e differenti tra loro, per cui la possibilità di percorrere una determinata tratta deve essere indicata sul veicolo. In base ai percorsi indicati, questo veicolo non può quindi circolare sulla linea adattata Soletta-Wanzwil. Non è però chiaro se questo sia riassunto sotto la voce NBS e se ulteriori tratte ETCS L2 separate, che a loro volta differiscono da quelle indicate, richiedano anch'esse un'indicazione. Tutte le altre tratte sono presumibilmente raggruppate sotto la sigla CH. Il fatto che il dispositivo di sicurezza sia approvato per il rispettivo percorso è se-

gnalato da autoadesivi nella cabina di guida, sempre che non siano presenti. Spesso non coincidono con le informazioni riportate all'esterno del treno.

Gli adesivi con le informazioni sull'omologazione di un dispositivo di sicurezza vengono applicati a proprio piacimento e in teoria dovrebbero restare incollati fino al successivo aggiornamento del software. Di norma, però, sono vittima dell'uso costante ben prima del tempo previsto.

Occasionalmente sono presenti anche adesivi con la scritta "GbG ok", ma la loro validità non è definibile e probabilmente non è nemmeno importante.

Il fatto che il Traverso abbia due distributori di bevande e snack per treno non è però riportato nella griglia, ma è riconoscibile dai simboli presenti sulla porta di accesso. Questo standard per il trasporto a lunga distanza quindi esiste ancora. ➔



Dopo la maturità, Raoul Fassbind ha completato la sua formazione come macchinista V. Attualmente lavora presso il deposito delle FFS a Goldau. Fa parte del comitato del VSLF come rappresentante

di FFS Traffico viaggiatori ed è presidente della sezione Lucerna-Gottardo. In qualità di delegato, rappresenta inoltre gli interessi del suo deposito. Raoul scrive regolarmente per il LocoFolio, concentrandosi sulle questioni politiche e strategiche e sugli aspetti tecnici.

Il biglietto risparmio

Una telenovela in tre atti. Questa storia comincia dove parte ogni buona telenovela: sul treno.

Markus Leutwyler

È una fresca e piovosa giornata di novembre. Dei brandelli di nuvole sono sospesi tra gli alberi e delle piccole gocce si agitano sui finestrini dell'interregionale di una compagnia ferroviaria che sembra sia la più importante del paese e che si contende ogni linea che non ne faccia già parte. Il treno, che è quasi color oro, viaggia in mezzo al nulla attraverso il Mittelland. Sfinito dal mio turno, mi dirigo verso una cittadina nel bel mezzo del nulla. Finora è tutto molto noioso.

1° atto

Qualcosa disturba il mio letargo. Una controllora («controllore» sarebbe troppo banale) sbuca fuori dalle profondità del vano passeggeri e controlla meticolosamente tutti i biglietti. Una fila più avanti è seduta una signora molto elegante che mostra sul display una specie di formicaio (alias codice QR). La controllora fa la scansione, ma i lineamenti del suo viso si irrigidiscono.

«Lei è seduta sul treno sbagliato!», comunica con una voce dura della Germania del nord. «Mi scusi?», chiede la passeggera, «ma...» - «Questo è il treno numero alfa-gamma-iperspazio-2-3-ortoquadrante B (almeno così mi è sembrato). Il suo biglietto non è valido qui. Lei ha un biglietto risparmio. Lei deve prendere il treno giusto» - «Ma guardi un po' qui! Ho fatto il biglietto nell'app in base a questo orario. Guardi, è esattamente questo treno con questo orario di partenza» - «È il treno sbagliato!». - «Ma come faccio a vederlo?» - «Dal numero del treno alfa-gamma-iperspazio-2-3-ortoquadrante B. Il treno è sbagliato» - «Come cliente, dove posso vedere il numero del treno?» - «Chieda allo sportello» - «Come posso evitare che l'app mi venda un biglietto con il numero del treno sbagliato?» - «Non conosco l'app delle FFS» - «Vengo dall'estero e di certo non volevo fare qualcosa di sbagliato» - «È comunque sbagliato! Sbagliato, sbagliato, sbagliato, sbagliato!».

La passeggera è disperata, la bigliettaia è impassibile. «Adesso glielo faccio breve», dice la severa tutrice dell'ordine, «può fare qui il biglietto giusto. Voglio essere accomodante. Oppure ci sarà una multa. Lei infatti è sul treno sbagliato...» - «D'accordo, allora faccio il biglietto», dice

frettolosamente la cliente. Costa poco meno di 20 franchi. La signora è frustrata e chiede il nome della controllora. Lei glielo dice e poi le viene una buona idea. Chiama la capotreno e, dopo una breve spiegazione, se ne va. La capotreno è una persona esperta e tranquilla con un bellissimo dialetto glarone. Senza fare commenti sulla collega, che da un punto di vista tecnico aveva sicuramente lavorato correttamente, prende in mano il caso e studia tutta la faccenda. Qui l'app ha fatto davvero un bel casino. Il biglietto, o meglio i numeri del treno riportati sullo stesso, non corrispondono affatto all'orario indicato per quella stessa ora. Fotografa lo schermo. «Devo chiarire la cosa», dice gentilmente, e scompare.

2° atto

Non riesco più a trattenermi. Dopo questa scena, il mio cuore di ferroviere mi fa male e faccio coming out. Non siamo contenti di ogni cliente pagante? Non abbiamo forse perso clienti a causa dell'home office o delle macchine? Il biglietto ce l'aveva! Il nostro è un settore di servizi, non di demolizioni!

La cliente deve andare in Lussemburgo, ci si può arrivare anche con l'aereo... Dico alla signora che ho trovato l'episodio estremamente umiliante. La mia opinione personale è che non ho alcuna comprensione per questo tipo di pignolerie. E che ho ancora meno comprensione quando tutto viene digitalizzato male e alla fine sono i clienti a farne le spese. La passeggera è riconoscente per la solidarietà.

3° atto

Arriva di nuovo la capotreno. Allunga alla cliente una banconota da venti e spiega: «Ho chiamato il mio capo. Qui qualcosa è davvero andato storto. La prego di scusarci per l'errore!». Poi le dà anche un gettone per il caffè e ne ricevo uno anch'io. La viaggiatrice è decisamente sollevata. Teme però che possa succedere di nuovo. A questo punto mi viene in mente la funzione «EasyRide». Mio padre (>80) ne è un grande fan. La funzione calcola sempre la tariffa più conveniente. La capotreno è d'accordo con me. «Non deve però dimenticarsi di fare il login!». Il cellulare dovrebbe inoltre essere sempre carico e non essere in modalità risparmio energetico o aereo.

Ci salutiamo come se avessimo fatto insieme un'avventura nella giungla tra insidie, coccodrilli assetati di sangue e serpenti velenosi. Ha smesso di piovere e un raggio di sole si fa largo tra le nuvole (in realtà non era proprio così, ma suona meglio in termini di drammaturgia).

L'importo effettivo del contenzioso (la differenza tra il biglietto risparmio e quello normale) era di soli 4 franchi. Le nostre compagnie ferroviarie hanno dei budget pubblicitari a sei o addirittura sette cifre. Mi chiedo se una parte di questa cifra non potrebbe essere utilizzata per questi gesti di buona volontà. ➔

Piccolo aneddoto

Hubert Giger, presidente del VSLF

Alle 13:30 di un venerdì qualsiasi, nella mia funzione di presidente del VSLF e di partner sociale ho telefonato alla divisione «diritto» per avere informazioni su una domanda generica. Non ho ricevuto né informazioni, né consigli o suggerimenti. Mi è stato riferito che, in linea di principio, non sono previste informazioni o consigli sulle procedure legali. Ok, questo è nel pieno diritto del mio interlocutore.

Ma quello che non solo mi ha disturbato, ma mi ha quasi scioccato, è quando mi è stato risposto che «era venerdì». Sì, era venerdì ed erano le 13:30. Il fatto che di venerdì pomeriggio non si preveda più di lavorare sembra essere una cosa alquanto radicata. Anche solo rispondere a una telefonata può minacciare la calma prima del fine settimana.

Questo si chiama anche sottile arroganza.

In futuro cercherò di non disturbare più nessuno con una telefonata il venerdì pomeriggio.

«FERROVIA 2050»

Il Consiglio federale intende potenziare ulteriormente la ferrovia a lungo termine. Bern, 22.06.2022. Berna, 22.06.2022 - Il Consiglio federale intende dare un nuovo orientamento alla sua strategia a lungo termine per l'ampliamento della ferrovia. Comitato VSLF

Con le future fasi di ampliamento, l'offerta ferroviaria dovrà essere ulteriormente migliorata soprattutto sulle brevi e medie distanze, ad esempio aumentando l'offerta S-Bahn negli agglomerati urbani. Inoltre, propone un adeguamento delle fasi di ampliamento già previste, tra cui il completamento della galleria di base del Lötschberg affinché sia interamente dotata di due binari. Le proposte sono state messe in consultazione.

La Svizzera migliora costantemente la propria rete ferroviaria. A tal fine, il Consiglio federale propone al Parlamento apposite fasi di ampliamento e crediti d'impegno. Attualmente la Confederazione sta realizzando diversi programmi per decine di miliardi di franchi che consentiranno di migliorare ulteriormente l'offerta nel traffico viaggiatori e merci, ad esempio grazie all'impiego di treni più lunghi e a due piani, collegamenti più frequenti e riduzioni puntuali dei tempi di viaggio. Il progetto è stato sottoposto a consultazione.

Procedura di consultazione relativa al rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifiche ai decreti federali, e sulla Prospettiva FERROVIA 2050.

Presa di posizione del VSLF sui singoli punti in consultazione:

2) *Prospettiva FERROVIA 2050*

b) *Siete d'accordo con la visione e gli obiettivi della Prospettiva FERROVIA 2050?*

Risposta:

Al punto «2.2.5 Orientamento strategico per l'ulteriore sviluppo della ferrovia» «Infrastruttura ed esercizio» si afferma che le possibilità di automatizzazione e digitalizzazione andranno sfruttate in modo coerente, al fine di aumentare la stabilità dell'esercizio e ottimizzare costantemente i processi operativi.

Riteniamo che un'automazione sia sensata solo fino a un livello che possa ancora essere gestito. Lo stesso vale per la digitalizzazione.

Le soluzioni di automazione e digitalizzazione adottate finora hanno raggiunto solo in parte i loro obiettivi. Gli effetti negativi sui costi, sulla gestione dei processi, sull'esercizio e, infine, sui nostri clienti, sono già evidenti in più punti.

Gli aspetti problematici sono i seguenti:

- Risparmi minimi o nulli.
- Gestione e applicazione inadeguate a causa della pratica insufficiente nella quotidianità da parte del personale.
- Maggiore rischio di guasti dovuti a influenze esterne (hacking), effetti su tutta la rete dovuti ad avarie, aumento dei guasti a causa delle necessarie prescrizioni di sicurezza e quindi maggiore complessità.
- Continui investimenti dovuti a hardware e software innovativi con una durata sempre più breve.
- Aumento dei costi per il controllo del sistema, soprattutto attraverso diverse interfacce.

Al punto «2.2.5 Orientamento strategico per l'ulteriore sviluppo della ferrovia» «Nuove tecnologie e automatizzazione» si afferma che per una maggiore automatizzazione nel traffico viaggiatori, le tecnologie da promuovere sono soprattutto i sistemi di assistenza alla guida.

Questo viene messo seriamente in discussione. I sistemi di guida assistita sono già disponibili e altri sistemi sono difficilmente giustificabili dal punto di vista economico in relazione al prezzo, tanto più che non ci si può attendere un effettivo alleggerimento per il personale viaggiante.

Gli accoppiamenti automatici nel traffico merci possono avere senso per singoli settori dei trasporti. Dato l'elevato numero di treni merci, non portano grandi benefici

rispetto ai costi, dal momento che gli accoppiamenti vengono fatti raramente.

Con l'accoppiamento automatico, i carichi merce elettronici/digitali devono essere separati gli uni dagli altri, dato che i sistemi possono essere utilizzati anche autonomamente. I carichi merce digitali con sistemi di controllo automatico dei freni possono generare risparmi. A ciò si contrappongono però i costi per il controllo ottico/tecnico dei treni, la manutenzione totale degli ulteriori dispositivi sui veicoli, comprese le necessarie corse di manovra e i tempi di inattività.

I costi delle imprese ferroviarie devono essere tenuti sotto controllo, soprattutto nel caso del trasporto merci, dal momento che la concorrenza diretta è grande e i margini di manovra sono ridotti. Tutte le nuove tecnologie spesso generano dei costi indiretti molto elevati e rischiano di far perdere la polivalenza dei veicoli. Un ritorno alle opzioni originarie spesso non è più possibile. È importante notare che le tecnologie sono spesso interdipendenti e un profitto economico può essere ottenuto solo con l'introduzione di tutti i sistemi. Solo che poi si sommano anche i rischi e i costi indiretti.

e) Avete eventuali osservazioni sulla Prospettiva FERROVIA 2050?

Risposta:

La cosa importante è garantire la stabilità, la semplicità e l'universalità della ferrovia, sia per l'infrastruttura che per le imprese di trasporto ferroviario ITF. ➔



Zurigo. Foto: Georg Trüb



LETTERE ALLA REDAZIONE

Giornalista ferroviario

Caro team del LocoFolio, Dal 2011 mi definisco un giornalista ferroviario e nel frattempo ho contribuito almeno alla pubblicazione di oltre 500 articoli. E credo di saperne un bel po' di ferrovia. Ma è solo da ieri che sono venuto a conoscenza dell'esistenza della vostra rivista LocoFolio! È pazzesco! Devo dire che gli articoli pubblicati sul LocoFolio sono molto più fondati di quanto non lo siano, ad esempio, quelli di una "rivista specializzata" svizzera che si considera autorevole. Grazie tante!

Cordiali saluti
Jürg D. Lüthard

Complimenti

Salve a tutto il team del LocoFolio! Per cominciare, tutti i miei complimenti e ringraziamenti a voi e alla vostra squadra. Anche tutti gli altri colleghi del comitato stanno facendo un ottimo lavoro, anche se sfibrante. Questo non ha nulla a che vedere con il mio desiderio di rinunciare al "LocoFolio" in futuro. Già durante il mio periodo di attività mi sono arrabbiato tantissimo per via della conduzione delle FFS, e ancora oggi nel "LocoFolio" spesso mi ritrovo a leggere che non si è ottenuto praticamente niente o che se per una volta si è raggiunto un piccolo miglioramento, automaticamente da qualche altra parte è subito seguito da un qualche inasprimento. A settembre compirò 70 anni e nel frattempo sono così lontano dalla vita quotidiana dei macchinisti che non capisco nemmeno più certi problemi che devono affrontare. Ad esempio, il Level 1, i problemi dell'ETCS con le sue quasi 10 versioni diverse, ecc. Dal mio punto di vista, non è più ammissibile quello che si pretende dagli utenti (personale di locomotiva). In poche parole, non voglio più leggere nulla a proposito dei "vertici" estrema-

mente difficili con cui avete a che fare e dei sistemi mal concepiti con cui vi ritrovate a dover lavorare. Sono cose che mi fanno ancora arrabbiare!!!, anche dopo tanti anni che sono di pensione. In futuro, vi prego di risparmiarvi la stampa del "mio LocoFolio" perché se mai dovessi avere nuovamente voglia di informazioni, potrò sempre consultare la vostra homepage. Auguro a tutti voi tante soddisfazioni nel vostro lavoro, nervi saldi e tanta salute.

Cordiali saluti
Walti Herzog

Molto interessante

Buongiorno, Di recente ho ricevuto a casa l'ultimo numero del LocoFolio, che ho letto con attenzione e che ho trovato davvero molto interessante. Vi ringrazio per questa rivista, che fornisce un'infinità di informazioni di ogni tipo che fanno luce su alcuni aspetti della nostra professione.

Macchinista della sezione romanda ➔

Esistono gli universi paralleli?

Per molto tempo non ho creduto che esistessero degli universi paralleli. Ci sono varie teorie al riguardo, ma per me la più credibile è la «bubble universe theory», secondo cui l'universo è come una bolla di sapone, da cui si possono separare, ricongiungere e persino scoppiare degli altri universi. Come sono arrivato a questa conclusione? È molto semplice: esistono sicuramente due bolle. La prima bolla è un po' più grande e iridescente ed è rivestita da una superficie dorata e luminosa. Chiamiamola MASTER BUBBLE.

La seconda bolla è un po' più opaca, ma ruota e si schiaccia di continuo e cerca disperatamente di evitare di scoppiare. Chiamiamola SLAVE BUBBLE. Io vivo nella "slave bubble" e guardo con un po' di invidia alla "master bubble". Ah, come sarebbe bello se anch'io potessi avere un po' di work-life balance! O se gli abitanti della master bubble aprissero un canale di comunicazione per ascoltare le nostre idee e i nostri suggerimenti, cercando di capirli e di tenerne conto nelle loro decisioni.

Perché, con il passare del tempo, la master bubble si è allontanata sempre più dalla slave bubble e si è circondata di uno strato protettivo in grado di assorbire energia. Per tutto il resto, invece, è impermeabile. La mia motivazione, e quella di molti altri slaves, a lavorare ad un riavvicinamento delle bolle sta scemando rapidamente. Perché dovremmo affannarci tanto? Dopo tutto, non torna indietro niente. Anzi. Ci sempre viene prosciugata sempre più energia e non ci torna indietro nulla.

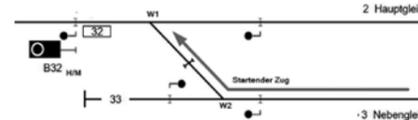
Esempi: La carenza di personale è stata annunciata già anni fa da parte di diverse persone e sindacati. Contromisura: ... Quando il mio programma di lavoro veniva creato da un slave analogico, avevo ancora un buon work-life balance e la sensazione di poter svolgere il mio lavoro in modo molto efficiente. Oggi, purtroppo, per Cargo i tempi di percorrenza da A a B si sono quasi automaticamente allungati di almeno il 100%. Anche le velocità, nonostante tutti gli sforzi per portare il materiale rotabile ad almeno 100 km/h, si scontrano con la realtà e la velocità media massima è solo di 60 km/h. Le locomotive ad accoppiamento automatico hanno tutte più di 50 anni e i vagoni non possono essere utilizzati sulla rampa di lancio. Quindi si tratta di smistare ancora i singoli carri come una trentina di anni fa. Nel corso degli anni, gli orari di lavoro sono inoltre diventati sempre più incompatibili con la vita di famiglia e gli hobby. I turni lunghi, che iniziano alle 11 del mat-

tino e si protraggono fino a tarda sera, impediscono qualsiasi forma di vita sociale, senza che al mattino si possa fare qualcosa per compensare questi ritmi di lavoro. Questa novità, con tre moduli aggiuntivi e per lo stesso salario, adesso la dobbiamo interpretare come uno scherzo? Non ho ancora perso del tutto la speranza che nel prossimo futuro ci sia un altro Master Plan» e che ci si possa di nuovo concentrare tutti su un unico obiettivo: una gigantesca "bolla" a vantaggio della ferrovia. Riconoscere il problema è più importante che conoscere la soluzione, poiché l'esatta rappresentazione del problema porta alla soluzione. (Albert Einstein, fisico)

Daniel Bertschi
macchinista FFS Cargo, Olten

Attenzione

Équipe tecnica del VSLF



Attenzione alla trappola in uscita
Quando si esce da una stazione, il segnale indica la velocità di uscita (controllo esterno) o segnala Imm. 1 (controllo interno / RADN). Nei nuovi impianti, si rinuncia sempre più spesso alla segnalazione della velocità e, nonostante una deviazione a monte, si segnala Imm. 1. Nell'esempio di un'uscita dal binario 3 con la testa del treno davanti al segnale B32, questo indica M (Marche / Imm. 1). Questo nonostante la coda del treno debba ancora superare gli scambi W2 e W1. A causa delle misure di risparmio, quando si parte dal binario 3 il segnale può indicare solo Fermata e M, ma non Imm. 2. Si confida nel fatto che il macchinista se ne ricordi. Dal momento che di solito simili uscite non si verificano spesso, diminuisce il rischio calcolato per una messa in pericolo. L'UFT controlla tutti gli impianti. Se il treno occupa il W1, conformemente a PR0074 / RTE25056 M §8.1 il segnale B32 può indicare Imm. M e in base al RADN il macchinista può accelerare alla velocità massima al segnale B32 direttamente dietro lo scambio 1, anche se W1 e W2 sono concepiti per una velocità di 40 km/h e il treno arriva fino al binario secondario (3). ➔

Più numeri di identificazione dei macchinisti

Tutto quello che si può complicare, si può star certi che le ferrovie lo fanno. Almeno non è ancora richiesto il pass A38. Mail di FFS Cargo



Cosa significa «semplice»? Semplicità f. 'essenzialità, senza complicazioni, facilità' (inizio XVIII secolo). Abbiamo fatto tutto il possibile per rendervi le cose complicate quanto più semplici possibile. Di cosa si tratta? In base alle direttive dell'Ufficio federale delle ferrovie (EBA), le imprese di trasporto ferroviario tedesche (ITF) devono assegnare a ogni conducente di veicoli motore un numero personale di identificazione (No. ID). Al fine di garantire che questo numero possa essere ricondotto a una chiara identità della rispettiva ITF, purtroppo non possiamo trasferire il nostro numero personale alle imprese di SBB Cargo Deutschland e DB Cargo DE. Di conseguenza, è stato definito un numero di identificazione anche per noi.

Traffico transfrontaliero:
In teoria, il macchinista dovrebbe cambiare il No. ID nel momento in cui cambia ITF. Tuttavia, questo a volte avviene durante la corsa e pertanto rappresenta un rischio per la sicurezza. Per questo motivo, abbiamo adottato le seguenti regole semplificate:
- Se si viaggia con un treno della DB Cargo AG con una BR 185, inseriamo il No. ID di DB Cargo DE per tutte le operazioni di frontiera da/per Basilea RB.

- Se si viaggia con un treno trainato da una locomotiva di FFS Cargo SA solo nella zona di confine, manteniamo il nostro vecchio numero personale FFS.

Particolarità per la formazione completa DB:

- Se si viaggia con un treno di SBB Cargo Deutschland più a nord di Weil (ad es. Mannheim), da/per Basilea RB si deve inserire il no. ID di SBB Cargo Deutschland.

Nuovo No. ID:
- I macchinisti con formazione nel traffico di confine ora hanno anche un No. ID di DB Cargo DE.
- I macchinisti con formazione completa DB hanno un No. ID di DB Cargo DE e SBB Cargo Deutschland.

Abbiamo creato per voi un foglietto informativo in formato carta di credito con i numeri personali che sono stati assegnati e sul retro abbiamo riportato i principali numeri di telefono per il traffico di confine. Nei prossimi giorni lo potrete trovare nel vostro armadietto.

Quando siete attivi in Germania, vi preghiamo di inserire sin da subito il No. ID corrispondente sulle locomotive.

Cordiali saluti ➔

Binari di servizio troppo corti

Già nel 2015, in occasione di un incontro con la direzione della Divisione Sicurezza e Qualità delle FFS, il VSLF aveva sollevato il problema che le aree di ricovero dei treni hanno dei binari molto corti. *Équipe tecnica del VSLF*



24.8.2022 a Zurigo. Foto: Hubert Giger

Dei treni di 100 metri di lunghezza devono, per esempio, essere stazionati su binari lunghi 102 metri. Il fatto di doversi avvicinare troppo a un fermacarri o di dover stazionare il treno all'esterno del profilo di spazio libero dei binari comporta fra l'altro il rischio di una collisione. Aumenta anche il rischio di casi di superamento di segnale, dal momento che i segnali non sono più visibili dalla cabina di guida. Nonostante il nostro intervento, FFS Infra continua a fare il seguente semplice calcolo: lunghezza del treno + 1 m davanti + 1 m dietro = lunghezza del binario tra il segnale di manovra e il fermacarri. C'è da dire che questo è ancora gestibile. Nel frattempo, ci sono anche delle aree di stazionamento dove la lunghezza dei binari è inferiore alla lunghezza del treno. Si tratta tuttavia solo di situazioni eccezionali o di errori di pianificazione.

È evidente che questo problema non viene affrontato con la dovuta serietà, né da parte di Infrastruttura né delle ITF. Anche il fatto che non vengano inoltrate delle notifiche non fa che dimostrare che non portano a niente. È sorprendente che la ferrovia tolleri questo stato di cose nonostante tutti i loro responsabili della sicurezza. Citiamo come esempio l'area di ricovero dei treni Bombi vicino al centro per lo smistamento di Zurigo, dove un treno di 200,2 metri teoricamente avrebbe posto tra i segnali nani, ma a causa dell'ampio angolo morto davanti alla cabina, si dovrebbe avanzare alla cieca con uno scarto di pochi centimetri. Durante i rinforzi autunnali, ci sono poi i treni straordinari RE Aarau - Arth-Goldau che sono gestiti da due unità Flirt. Nonostante i binari abbiano una lunghezza di 145 m, i treni lunghi 148 m non vengono orientati verso altri binari.

Di conseguenza, i veicoli vengono stazionati in modo tale da sporgere oltre il segnale nano (vietato!) e pertanto è impossibile vederlo. In caso di partenza errata,



la circolazione dei treni automaticamente è a rischio. Abbiamo affrontato nuovamente la questione durante l'incontro con la direzione della Divisione Sicurezza e Produzione delle FFS (ex QSA).

Confronto tecnico con le parti sociali - breve nota del 5 novembre 2015, Divisione Sicurezza e Qualità FFS K-SQ-BES:
Richiesta del VSLF: Prescrizioni contraddittorie nelle raccomandazioni al personale di locomotiva: stazionare i treni in prossimità del fermacarri in modo da vedere il segnale nano. Esempio di stazionamento nel caso di Baden (binario 102 m, treno = 100 m).

Notifica relativa al binario P62 a Zurigo HB dell'11 febbraio 2016:
Binario troppo corto per il ricovero dei treni con una lunghezza di 100 m (DPZ, DTZ). Il treno deve essere stazionato troppo vicino al fermacarri (50 cm), ma il segnale nano sull'altro lato è solo circa 80 cm davanti al treno. Impossibile da vedere dalla cabina. Secondo le raccomandazioni di sicurezza, questo è pericoloso e non dovrebbe succedere.

PCM relativo al binario P62 a Zurigo HB del 21 maggio 2016:
Situazione di partenza, problema: Il fermacarri sul binario P62 a Zurigo HB è a poco più di 100 m. Con un DPZ, che spesso deve essere stazionato lì, bisogna avvicinarsi quanto più possibile al fermacarri in modo che la parte posteriore trovi spazio. Dietro, il segnale nano è però appena sotto il veicolo, ciò che impedisce al macchinista di vederlo.
Soluzione proposta: Spostare il fermacarri di circa 2 m verso ovest. Dovrebbe essere

possibile. In questo modo sarebbe possibile attenersi alle prescrizioni di QSA. (Nell'estate del 2022, il fermacarri è stato spostato di circa 3 m).

Rapporto preliminare del SISI sull'evento del 7 luglio 2022
Evento: Incidente sul lavoro durante la manovra
Il capomanovra è rimasto ferito gravemente. Durante la corsa di manovra eseguita indirettamente, la testa del treno si è scontrata con una composizione di carri merci che fuoriusciva dal profilo di spazio libero.

PCT Movimenti di manovra R 300.4
2.8.3 Ricovero all'esterno del profilo di spazio libero
I veicoli vanno sistemati in modo tale che nessuna delle loro parti fuoriesca dalle linee limite date dal segno di sicurezza o dal segnale basso.

QSA P
Consapevolezza della situazione - e come è andata persa...
02.06.2015
... Avevo semplicemente delle conoscenze troppo limitate della stazione di quel posto. A ciò si aggiunge il fatto che il treno era stato stazionato molto vicino al segnale nano. Dalla cabina non riuscivo assolutamente a vedere il segnale nano e, dal momento che non avevo sistemato io stesso il treno, non ero consapevole che si trovava proprio davanti al segnale nano. Ma non è tutto. C'è stato anche un disguido dovuto alla designazione del binario. ...

VSLF: Non si capisce come mai in un rapporto di QSA si parta dal principio che un macchinista abbia delle conoscenze troppo limitate della stazione, sebbene secondo le

2.2 Gleislängen für Rangierfahrten

Gleis	Zwischen (ZS)	Anfangssignal (ZS)	Länge in Meter
1	1B	1A	333
2	2B	2A	307
3	3B	3A	338
4	4B	4A	260
5	5B	5A	302
11	(A17)	11A	409
12	(A17)	12A	404
85	85B	Händchen	50
70	Freibook	70A	140
71	71B	71A	80
72	72B	72A	89
74	74B	74A	141
80	80B	Freibook	260
81	81B	81A	60
84	84B	Freibook	102
81	81B	G720	167
82	82B	G620	187

Vorbereitung
Der Vorbericht enthält eine kurze und prägnante Charakterisierung über den Vorgang des folgenden Unfalls sowie Angaben zur Unfallursache und zum Unfallgeschehen. Die Sachverständigen-Berichte unterbreitungen werden eine Vertiefung.

Unfall
Adressat: Herr Hänggen
Ort: Gossau (SO), 7. Juli 2022, ca. 08:30 Uhr
Mitarbeiter: 20220701
Ereignis: Entweichen

Schaden
Personen: Der Rangierführer wurde schwer verletzt
Verkehrsmittel: kein
Infrastruktur: kein

Kurzbeschreibung
Bei der Fahrt gefahren Rangierführer kollidierte die Spitze der Rangiermaschine mit einer auf einem Gleis nicht positionierten Güterzugkomposition.

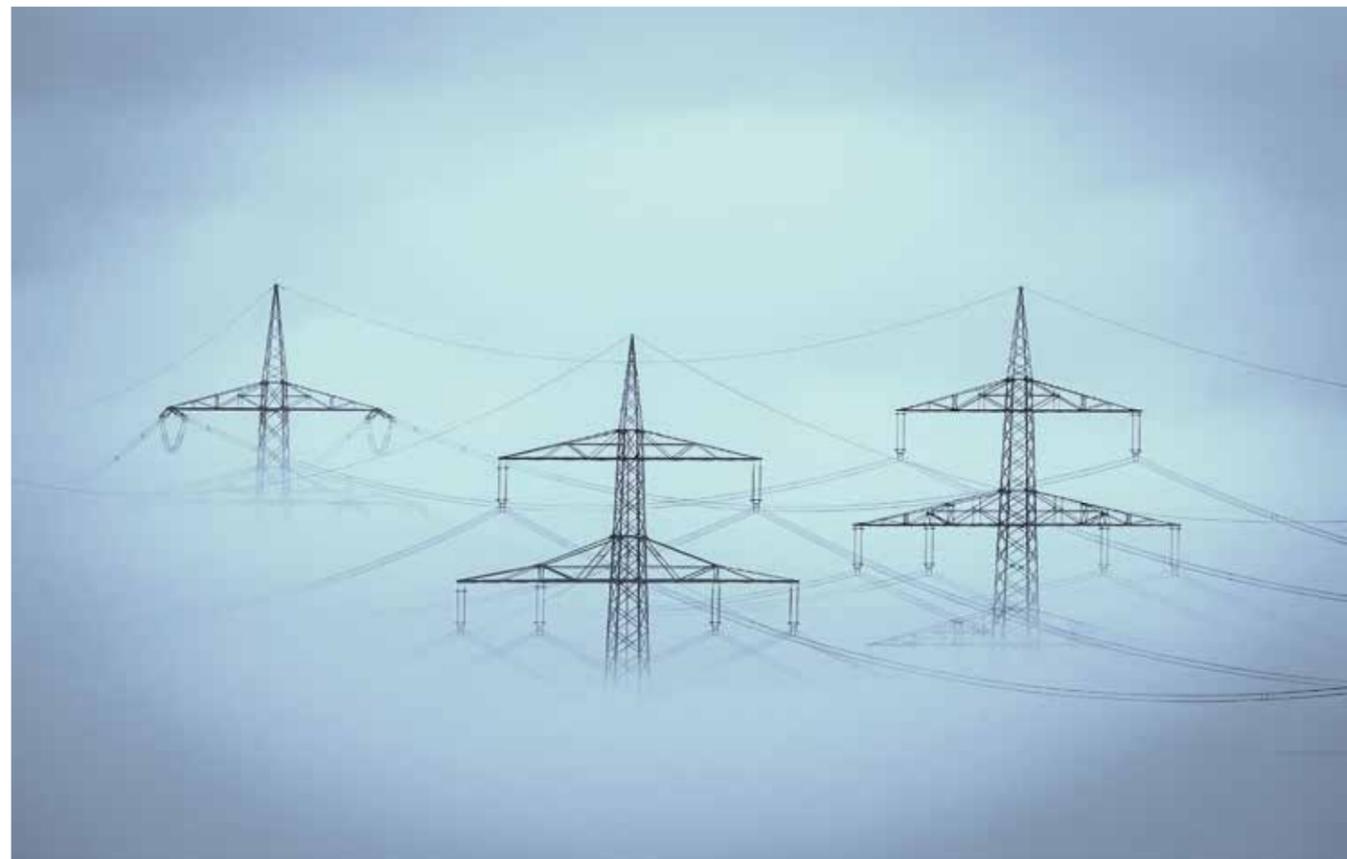
Item: 12 August 2022

direttive dell'UFT la si debba conoscere bene. Il ricovero dei treni sopra il segnale nano evidentemente è noto a QSA. Sono infatti responsabili della qualità e della sicurezza dell'esercizio.



Flirt a Goldau. Foto: Raoul Fassbind

L'elettrotecnica non è cosa da tutti. Capita quindi spesso che gli uffici stampa rilascino delle dichiarazioni che, per gli esperti, risultano totalmente sbagliate. Dissipiamo un po' di dubbi! Markus Leutwyler



L'elettrotecnica è una parte della fisica orientata alla pratica, secondo cui ogni corpo, inclusi noi stessi, consiste di materia.

La materia è costituita principalmente da due componenti, ciascuno con proprietà opposte, la cosiddetta carica. Un componente è definito positivo, l'altro negativo. Nella materia, il nucleo dell'atomo ha una carica positiva, mentre il guscio degli elettroni ha una carica negativa. Come tutti sappiamo, le particelle della materia con carica uguale si respingono, quelle con carica differente si attraggono.

Il più delle volte, entrambi i tipi sono mischiati tra loro, per cui dall'esterno non si vede che in una piccola particella di materia ci sono due componenti opposti. Se la particella ha un eccesso di elettroni, ha una carica negativa. Se ce ne sono troppo pochi, ha una carica positiva.

Esistono anche delle particelle di materia che non sono né positive né negative, ossia sono neutre (i neutroni nel nucleo dell'atomo). Tuttavia, esse svolgono un ruolo quasi esclusivamente nella fisica nucleare.

A proposito, l'entità della carica si misura in coulomb. Un coulomb corrisponde a circa sei trilioni (6.240.000.000.000) di elettroni.

Termine: Carica elettrica

Simbolo della formula: Q

Unità di misura: Coulomb (C) o ampere per secondo (As). Le due cose sono identiche. Quando molte parti o una quantità continua di qualcosa si spostano insieme in una direzione, si parla di corrente. La parola corrente ha molti significati. Una corrente di spettatori è il numero di persone che si sposta (affluisce) nell'area di un open air. I metri cubi d'acqua che scorrono sotto l'arcata di un ponte diventano una corrente. Il ventilatore crea una corrente d'aria. Se le particelle in movimento sono cariche elettricamente, si parla di corrente elettrica, perché la carica si propaga. Quando si parla di «corrente» senza una denominazione più precisa, di solito si intende quella elettrica. Cuciniamo con l'elettricità, il teenager suona la chitarra elettrica, i nonni fanno una gita con la bici elettrica.

Quindi quando parliamo di corrente e dal contesto non è chiaro di cosa si tratti, allora si dovrebbe parlare di corrente elettrica. Quando si vuole specificare che l'apparecchio, la macchina o il veicolo prendono energia sotto forma di elettricità, la parola corretta è «elettrico».

Termine: Intensità di corrente

Significato: Indica quanti coulomb di carica elettrica al secondo attraversano un conduttore in un determinato punto. Al posto di coulomb, oggi si usa As (ampere per secondo), che è la stessa cosa. Ampere per secondo = ampere. «A» indica pertanto l'intensità di corrente.

Simbolo della formula: I

Unità di misura: Ampere (A)

Se parliamo di corrente, deve essere associata alla parola «scorrere». «Una corrente scorre». Quando questo avviene attraverso il corpo, la cosa diventa sgradevole. Già 50 milliamper (mA) sono molto pericolosi. Spesso si prende l'esempio in cui la corrente elettrica viene paragonata all'acqua corrente. In questo esempio, la corrente corri-

sponde al flusso d'acqua, cioè alla quantità per tempo.

A proposito: ogni corrente genera un campo magnetico (legge di Ampere).

Termine: Tensione (elettrica)

Significato: La tensione fornisce informazioni sulla forza con cui le cariche vengono «spinte attraverso la conduttività», ovvero la forza che viene esercitata su una particella carica. O tradotto in termini fisici: una tensione è in grado di spostare delle cariche elettriche.

Simbolo della formula: U

Unità di misura: Volt (V)

Se prendiamo l'esempio di un tubo dell'acqua, la tensione corrisponde alla differenza di pressione che può mettere in movimento l'acqua. Una tensione è «presente» o «inserita», o qualcosa è sotto tensione. La tensione non scorre! La tensione delle linee di contatto delle ferrovie svizzere a scartamento normale è di 15.000 V = 15 kilovolt = 15 kV (vedi sotto prefissi).

Termine: Resistenza (elettrica)

Significato: Resistenza che ostacola la corrente.

Simbolo della formula: R

Unità di misura: Ohm (Ω)

Quanto maggiore è la resistenza e tanto maggiore deve essere la tensione per generare una determinata corrente. Nell'esempio dell'acqua, la resistenza da un lato può essere immaginata come la resistenza di attrito del tubo, ma anche come un ulteriore restringimento che rende più difficile il passaggio dell'acqua.

La legge di Ohm:

Le tre proprietà, tensione, corrente e resistenza, sono interdipendenti. La legge di Ohm si applica a carichi come i fili di riscaldamento o le resistenze di linea. Se due

dei tre valori sono noti, il terzo può essere calcolato.

$U=R \cdot I$ oppure $R = U/I$ oppure $I=U/R$

Esempio:

Voglio illuminare una casa su un plastico con un diodo luminoso (LED). Il LED può funzionare con un massimo di 10 mA. Ho a disposizione una tensione di 12 V. I LED hanno la proprietà di rilasciare sempre più o meno la stessa tensione nel range operativo consentito, quasi indipendentemente dalla corrente. La caduta di tensione attraverso un LED è compresa tra 1,6 e 3,5 V, a seconda del colore. Per il calcolo riportato qui sotto, partiamo da 2 volt.

Quello di cui adesso ho bisogno è una resistenza che faccia sì che la corrente non sia superiore a 10 mA. 2 volt cadono attraverso il LED e quindi restano ancora 10V.

Il valore della resistenza viene quindi calcolato come segue:

$R = U/I = 10V / 0.01A = 1000 \Omega = 1k\Omega$

Io pertanto salderei una resistenza addizionale di 1 kilohm davanti al LED per alimentarlo con la corrente corretta.

Termini: Energia e lavoro

Lavoro ed energia hanno la stessa dimensione e la stessa unità di misura. Ma c'è una differenza di significato. Per i nostri scopi, la definizione più appropriata è «l'energia è la capacità di un sistema di fornire un lavoro».

Il termine «energia» viene utilizzato per descrivere uno stato. Per esempio, possiamo dire quanta energia rilascia un litro di gasolio quando brucia (sono circa 10 kWh).



Energia e lavoro

Il lavoro, invece, descrive una procedura o un processo. Il lavoro che una locomotiva di manovra compie per spingere 22 vagoni da 40 t ciascuno su per una rampa di 4 metri è di circa 10 kWh.

Lord Rumford, che aveva studiato la conversione del lavoro in calore (mentre perforava i tubi dei cannoni!), probabilmente pensava al lavoro come a qualcosa che puzzava di sudore.

Simbolo della formula dell'energia: E

Simbolo della formula del lavoro: W

Unità di misura dell'energia e del lavoro: Joule (J):

Il joule è l'unità di misura dell'energia e del lavoro definita nel Sistema internazionale di unità di misura (SI) A seconda del campo in esame, per l'energia si utilizzano altre unità, ma con i fattori corretti tutte possono essere convertite tra loro. Ad esempio, un watt-secondo (Ws) equivale a un joule. Ma molto più spesso si usa il termine chilowattora (NON «chilowatt all'ora», anche se suona simile a «chilometri all'ora»!).

Un chilowattora (kWh) corrisponde a 1000 watt in un'ora, ossia $1000W \cdot 3600s = 3.600.000 J$, rispettivamente 3,6 MJ.

Nella scienza dell'alimentazione è largamente utilizzata la chilocaloria (kcal) (1kcal = 4,18 kJ), nella fisica nucleare l'elettronvolt (1 eV = 1,6022-10-19 J).

Ci sono molte forme di energia, come l'energia potenziale (energia potenziale) dell'acqua che ristagna in un bacino idrico. Quando viene poi trasportata verso il basso attraverso le condotte forzate, fuoriesce dagli ugelli a grande velocità e acquisisce energia a causa del proprio movimento (energia cinetica). Qui mette in moto una

Alcuni esempi di consumo di energia elettrica:

Consumo (kWh)

1 ricerca su Google	0,0003
Preparare 1 caffè	0,02
Lasciare la luce accesa per 24h (lampadina LED da 7W)	0,17
1 pizza	1 (Valore nutr. 1 kWh (=860 kcal))
1 lavaggio e asciugatura del bucato	2
Spostamento di lavoro in treno, mediamente occupato (20 km)	1
Spostamento di lavoro con l'auto elettrica (20 km)	3
Spostamento di lavoro con l'auto (20 km)	16
FV Dosto (200 m, tutto occupato) accelerazione da 0 a 80 km/h	37
FV Dosto (200 m, tutto occupato) accelerazione da 80 a 160 km/h	111
FV Dosto (200 m, tutto occupato) accelerazione da 160 a 200 km/h	83
FV Dosto (200 m, tutto occupato), frenata rapida da 160 km/h	148
Consumo medio di elettricità di una famiglia di 2 persone all'anno	2000-3500
Consumo annuo di energia elettrica delle FFS (2021)	2.275.000.000 (=2275 GWh)

turbina, che a sua volta aziona un generatore che produce energia elettrica. Attraverso le linee di trasmissione e di contatto viene poi trasportata fino al treno, dove i motori di trazione generano una rotazione sulle ruote che, per finire, mette nuovamente in moto il treno. In assenza dell'ADL, dopo un avvertimento il macchinista è costretto a far fuoriuscire molta aria, ciò che poi converte tutta l'energia cinetica così faticosamente accumulata in energia termica sui dischi dei freni...

Termine: Potenza

Significato: La potenza indica quanto lavoro viene fornito in una determinata unità di tempo.

Simbolo della formula: P

Unità di misura: Watt (W)

Come per l'energia, per la potenza esistono altre unità di misura che vengono comunemente utilizzate in specifici settori, ad esempio i cavalli vapore (CV). 1 CV = circa 735 watt.

Molte formule determinano la potenza. Particolarmente importante per un macchinista di locomotiva è la potenza elettrica.

Si calcola come segue:

Potenza P = corrente I * tensione U.

$P=U \cdot I$

Esempio:

Stai guidando un BoBo. La corrente del tuo motore di trazione è di 2000 A. La tensione al motore è di 500 V (non la si può vedere da nessuna parte, ma è più o meno corretta). Qual è la potenza di un singolo motore?

$P=U \cdot I = 500V \cdot 2000 A = 1'000'000 W = 1000 kW = 1 MW$

Prefissi

In molte cifre troviamo prefissi come mili, kilo, giga, ecc., che rappresentano un fattore per il quale il numero deve essere moltiplicato.

I prefissi più comuni sono:

T	Tera	1 000 000 000 000	Bilione
G	Giga	1 000 000 000	Miliardo
M	Mega	1 000 000	Milione
k	Kilo	1 000	Mille
h	Hecto	100	Cento
da	Deca	10	Dieci
d	Deci	0,1	Decimo
c	Centi	0,01	Centesimo
m	Milli	0,001	Millesimo
μ	Micro	0,000 001	Milionesimo
n	Nano	0,000 000 001	Miliardesimo

La potenza complessiva della tua locomotiva con i suoi quattro motori è quindi di 4000 kW, che è quasi la potenza massima (4700 kW).



Potenza e energia: da non confondere!

La differenza tra lavoro oppure energia e potenza è l'elemento tempo. La mia locomotiva produce lo stesso lavoro indipendentemente dal fatto che io trovi un'onda verde o sia dovuto salire pian piano su per una montagna a v_{max} 40 km/h con corsa a vista. La potenza media è invece diversa. Quanto più breve è il tempo e tanto più elevata sarà la potenza.

Vale però anche il contrario. Solo con il fattore tempo una potenza diventa lavoro, rispettivamente un consumo di energia. Il CONSUMO di energia si misura in chilowattORA (kWh), non in chilowatt (kW)! Un router WLAN che assorbe solo 20 watt di potenza consuma comunque 175 kWh all'anno:

$20 W \cdot 8760h = 175200 Wh = 175 kWh$.

Una moderna asciugatrice consuma circa 1 kWh di elettricità per ogni ciclo di asciugatura. Se si mette un carico di biancheria nell'asciugatrice ogni due giorni, si consuma la stessa quantità di energia di una costante connessione Wi-Fi.

La potenza indicata sulla targhetta non dice quindi praticamente nulla sul consumo di energia. Solo la potenza insieme al tempo medio di funzionamento all'anno permettono di trarre delle conclusioni sul consumo annuo di elettricità.

I politici, in particolare, sembrano non aver capito questa correlazione. Non si spiega altrimenti la limitazione di potenza di un aspirapolvere. A meno che i politici non siano maniaci della pulizia e li porta a passare l'aspirapolvere per ore e ore.

Dal 2008, Markus Leutwyler lavora part-time come macchinista, prima alle FFS e da quasi due anni presso la BLS. Laureato in scienze naturali all'ETH, gestisce una società nel settore audiovisivo. Dal 2016 è redattore del LocoFolio. Markus è padre di due bambini in età scolare.



Il macchinista non sa mai tutto, l'algoritmo lo sa meglio di lui

Intervista a Nicolas Frank Böhmer, consulente aziendale per i processi di sviluppo e di cambiamento, l'orientamento al mercato e la ricerca. Lavora principalmente per le PMI. Markus Leutwyler

Nicolas Böhmer è cresciuto a Winterthur e attualmente vive in Germania. Ha una vasta comunità di followers su LinkedIn e, tra le altre cose, spesso tocca dei temi legati alla mobilità con delle analisi approfondite. Nicolas Böhmer ha recentemente postato un video che non vuole essere un attacco alle ferrovie perché, dice, «la ferrovia si attacca da sola». Vuole più matematica e digitalizzazione in ambito ferroviario. (Si riferisce principalmente alla DB, ma molte cose si possono applicare anche alle ferrovie svizzere).

LocoFolio: Dove vedi un potenziale di miglioramento in ambito ferroviario in termini di digitalizzazione?

Nicolas: Un tema importante è una manutenzione lungimirante con la digitalizzazione. Si potrebbe, per esempio, intervenire e rivalutare la sensoristica delle porte. Magari la porta non si apre completamente o molto più lentamente, ciò che sarebbe indice di un imminente malfunzionamento. Mi sembra importante che siano possibili anche degli interventi a distanza, e cioè non solo un monologo tra la porta e l'officina, ma anche viceversa. Per esempio, se la porta si blocca nell'ultimo 5% del percorso, potrebbe essere temporaneamente programmata per aprirsi solo fino ad un 90%. Questo la renderebbe nuovamente disponibile, aumenterebbe l'affidabilità, l'esercizio potrebbe essere mantenuto e la manutenzione potrebbe aver luogo secondo programma o almeno essere posticipata ad un momento più opportuno.

Nel video chiedi una maggiore focalizzazione sul cliente, più collaboratori, più matematica, una migliore gestione dei dati. Che cosa intendi esattamente?

Nella matematica vedo anche la sensoristica. La sensoristica è essenziale, ma i dati devono essere gestiti in modo intelligente. Il modo di pensare è spesso ancora molto analogico, ossia non basato sul software. Di conseguenza, le persone non hanno nemmeno idea di come la digitalizzazione potrebbe contribuire a risolvere i problemi.

La digitalizzazione deve essere valutata in base all'effetto. La prima domanda è: «Cosa voglio raggiungere? Quale risultato voglio ottenere?». Questo può produrre dei miglioramenti nell'esercizio, nell'amministrazione, nei prodotti e nei servizi. Qui la sfida maggiore è il pensiero sistemico, che



Nicolas Böhmer

vede il software, l'hardware e le esigenze dei clienti come un insieme più ampio. Un esempio: quando acquisto un'auto, è anche una questione di marca, di prestigio. Con le ferrovie è diverso. La ferrovia è ferrovia, indipendentemente dal fatto che si tratti

Qual è il problema reale da risolvere e come si possono utilizzare gli strumenti digitali?

di FFS, DB o FS: si tratta di un'esigenza di mobilità. L'insieme più ampio qui è l'Europa. La maggiore sfida attuale è il ticketing. Voglio inserire A e B, e basta. In realtà, in questi casi di solito appare: «Non può essere calcolato, la destinazione è all'estero». La domanda successiva è «come posso raggiungere la mia destinazione finale, non solo fino alla stazione principale?» Voglio informazioni anche sull'autobus. Dobbiamo pensare in termini di mobilità integrale. Il fatto di possedere un'auto è destinato a diminuire in futuro.

Un esempio è Stoccarda, dove c'erano degli autobus a richiesta che si potevano chiamare una volta raggiunto il capolinea per essere accompagnati fino a casa. Ma questo comportava dei costi elevati e, per quanto ne so, questa alternativa non viene più portata avanti. I veicoli a guida autonoma a propulsione elettrica potrebbero contribuire a ridurre questi costi.

Per una mobilità globale, sarebbe necessario un sistema di ticketing paneuropeo. A questo proposito, vorrei tessere le lodi dell'abbonamento generale svizzero, che riunisce sotto lo stesso tetto ferrovia, autobus, battelli, tram, funivie, ecc. È un traguardo davvero impressionante.

Quello che vorresti è una UTP a livello europeo?

Esatto. Il modo di pensare svizzero qui è molto utile. La mentalità gestionale svizzera è molto diversa da quella tedesca. I modelli gestionali svizzeri sono prevalentemente partecipativi. Si vuole raggiungere un obiettivo come squadra, con una condivisione delle responsabilità. Si ha un obiettivo comune, che funge da motivazione verso il basso. In Germania invece è più una questione di comando, controllo e punizione, ciò che è molto penalizzante perché non si fa quasi nulla oltre il minimo indispensabile. Questo è un grosso ostacolo per riunire tutte le attività sotto un unico tetto.

Nell'era Meyer c'erano molte idee riguardo la mobilità integrata, ma non è rimasto molto. Come mai non ha avuto successo?

Bisognava parlare di meno e fare di più! Con tutto rispetto per le visioni, ritengo non sia necessario riportare tutto all'esterno. Si viene giudicati per quello che si dice e qui si può solo perdere. Il cammino verso la meta è tortuoso. Si cade, si sbatte il naso, ci si rialza e si va avanti.

L'importanza del senso di sicurezza e del benessere è del tutto sottovalutata. La maggior parte dei ferrovieri sono uomini, pensano come uomini. Ma alcune tipologie di clienti hanno esigenze diverse. Viaggiare in treno con una carrozzina è difficoltoso. Questo tra l'altro vale anche per le persone con disabilità motorie e per gli ipovedenti. Soprattutto l'ultima parte del tragitto diventa un grosso problema. Come arrivo a casa? Un'altra domanda è come fare con i bambini. Sul treno e nelle stazioni ci sono fasciatoi per il cambio dei pannolini? Le tipologie di clienti come i genitori, le donne o le persone con disabilità vengono solitamente trascurate. Spesso mancano anche le informazioni sulle opzioni disponibili, ed è qui che entra nuovamente in gioco la digitalizzazione. Con una gestione intelligente dei dati, questo potrebbe essere notevolmente migliorato.

Ma, ripeto: la digitalizzazione non è mai fine a se stessa. Qual è il problema reale da risolvere e come si possono utilizzare gli strumenti digitali? La digitalizzazione deve andare di pari passo con altre misure. Con il digitale, ci sono molte possibilità. Con degli strumenti intelligenti, le possibilità esistenti potrebbero essere rese visibili a ogni gruppo target.

Quali vantaggi vedi nell'automatizzazione dell'esercizio ferroviario?

Considero l'automatizzazione dell'esercizio ferroviario necessario per garantire la qualità e l'omogeneità. Un esempio: stavamo viaggiando con un ICE quando il display ha segnalato un ritardo di 41 minuti. Il macchinista si è annunciato dicendo che poteva ancora recuperare un po' di ritardo. Ma questo può essere fatale! Questo tempo era stato calcolato da un sistema in base ai dati disponibili. Se il macchinista cambia qualcosa di propria iniziativa, getta nel caos l'intero sistema. Il macchinista non sa mai tutto, l'algoritmo lo sa meglio di lui. Anche il macchinista potrebbe essere in grado di farlo, ma non è affidabile. Se l'algoritmo ritiene che in quel momento è necessario il 107%, il treno viaggia in modo un po' più brusco. In questo modo recupera il ritardo, ma senza entrare in conflitto con gli altri treni. La conoscenza del percorso può essere trasmessa semplicemente con un aggiornamento. In questo modo si elimina il problema dei macchinisti che non sono stati adeguatamente istruiti.

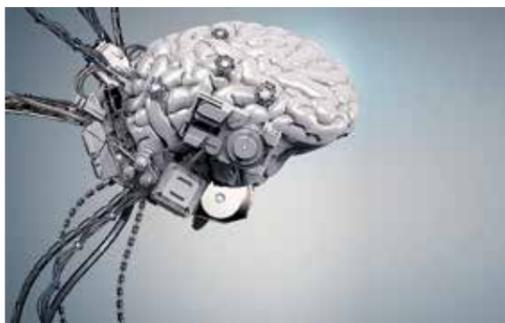
Sono convinto che con la guida autonoma si possa fare molto. Ma, per farlo, bisogna pensare molto più in avanti di quanto non si faccia oggi. Quando parto da San Gallo, devo sapere già cosa succede a Ginevra. Se un binario danneggiato rallenta l'esercizio prima di Ginevra, posso rallentare un po' a San Gallo per rientrare nei parametri. È anche importante sapere dove si trovano i passeggeri. Con una gestione adeguata, è possibile distribuire meglio anche il flusso delle persone, ad esempio ritardando l'arrivo di alcuni treni. Se i dati e i relativi sensori sono disponibili, tutto questo può essere calcolato.

Questi compiti vengono svolti dall'ADL (guida adattiva).

Si tratta del vpro?

Il vpro è uno sviluppo e una riprogettazione parallela all'ADL, pensato più per i casi normali e meno per i casi eccezionali. Entrambi i sistemi danno delle tempistiche che ci aiutano a circolare senza conflitti. Tuttavia, un treno non è un'auto. In un treno, i coefficienti di at-

trito tra la ruota e la rotaia variano talvolta in modo considerevole nel corso della stessa corsa. I fattori meteorologici hanno un impatto molto importante. Il 107% che suggerisci, di principio non è possibile. La potenza del motore è limitata, la velocità della linea è definita e anche il coefficiente di attrito ruota/rotaia ci limita. Se le condizioni meteo non sono assolutamente asciutte, cerchiamo costantemente di scoprire cosa è possibile fare. A tutt'oggi, non esiste un treno che svolga perfettamente questo compito dal punto di vista tecnico. Credo però che sarebbe un'applicazione perfetta per la digitalizzazione. Indipendentemente dal treno che guido, come macchinista sono comunque sempre migliore. Ma i compiti del macchinista non si limitano alla guida. Noi siamo dei multisensori. Osservo le persone e segnalo le anomalie, segnalo una catenaria danneggiata tre binari alla mia sinistra, registro le irregolarità del binario, so distinguere se una pecora



è dietro o davanti al recinto. Dubito che tutti questi rari casi speciali possano essere rilevati dal software.

Capisco perfettamente quello che vuoi dire. Questa è la grande sfida. Ma è esattamente quello che fa una Tesla in modalità autopilota. I sensori e gli algoritmi sono disponibili. Tesla, però, è una classe a sé stante. Tutta la tecnologia era installata già nel primo veicolo. I veicoli raccolgono costantemente i dati e ogni vettura ha una propria IA su uno specifico supercomputer. Durante la notte, vengono caricati i dati già elaborati. Questa quantità concentrata di dati consente di valutare molte cose molto rapidamente. Questo vale anche per l'osservazione delle persone. Le espressioni facciali delle persone non vengono ancora rilevate, ma anche su questo ci si sta lavorando. Microsoft Azure dispone di sistemi che analizzano i volti in mezzo alla folla (per esempio negli stadi di calcio) e notano se c'è un potenziale di aggressività. Una persona che si suicida sui binari potrebbe pertanto essere riconosciuta alla

stregua di una catenaria difettosa o di un animale morto sui binari.

C'è però un motivo se questo non avviene così rapidamente. La programmazione degli algoritmi e l'adozione delle relative misure sono estremamente dispendiose. Il

Sono convinto che con la guida autonoma si possa fare molto. Ma, per farlo, bisogna pensare molto più in avanti di quanto non si faccia oggi.

lavoro più importante è la catalogazione. Una pecora davanti o dietro il recinto deve quindi essere catalogata. Il traffico stradale è certamente molto più complesso di quello ferroviario. Ma, nel caso della ferrovia, a complicare le cose ci sono le grandi masse con velocità elevate, che sono molto più difficili da definire.

La domanda è se nel settore ferroviario ci siano aziende con il livello di competenza di Tesla e che siano in grado di sviluppare qualcosa di simile. Tenuto conto del numero ridotto di componenti rispetto alle auto, il singolo sistema sarebbe decisamente molto costoso.

Come si comporterebbe un simile sistema in caso di errori, per esempio se i tratti di rallentamento sono segnalati in modo sbagliato?

Anche in questo campo ci sono delle soluzioni in grado di gestire i cosiddetti "edge cases" (casi limite). Ma, nel complesso, si tratta di un compito molto arduo anche per le case automobilistiche. Sarebbe però fattibile. In definitiva, è una questione di fattibilità finanziaria. Tesla aveva una visione chiara dell'auto a guida autonoma ed è andata fino in fondo. Elon Musk, da grande visionario, ha svolto un ruolo decisivo. Sarà difficile trovare qualcuno così in ambito ferroviario. Tutto sommato, la Svizzera sarebbe il paese ideale per fare una cosa del genere, in quanto gli svizzeri sono particolarmente aperti alle innovazioni. Per quanto riguarda l'intelligenza artificiale, nei prossimi cinque anni succederanno così tante cose che probabilmente sorrideremo ripensando alla nostra conversazione di oggi.

Grazie per i tuoi interessanti commenti! ➔



Nicolas Böhrner
YouTube

Appello a tutti i graffitari

Si prega di sprayare al massimo due carrozze per treno, tutto ciò che va oltre sollecita troppo i nostri processi!

Raoul Fassbind, comitato FFS V

Vorrei iniziare con un piccolo aneddoto. Una domenica mattina, il mio turno prevedeva la messa in servizio di un Regio Dosto RABe 511. Quello che mi è subito saltato agli occhi era la colorazione del veicolo, che era diversa dal solito blu, grigio, rosso e bianco. Era impossibile non notarlo, tanto più che erano state pitturate tutte e quattro le carrozze intermedie del treno. Questo per quanto riguarda l'aspetto piacevole dell'aneddoto; ma ora passiamo alla sequenza cronologica che evidenzia gli ulteriori interventi per la valutazione del danno:

- 6:17 : Tramite il link Briefing tool, il macchinista segnala via app Repair&Clean il ritrovamento di graffiti su quattro carrozze intermedie e invia una serie di foto. Però con una sola notifica e con l'annotazione che sono state imbrattate tutte e quattro le carrozze intermedie. (In base all'esperienza e alla gravità, l'allestimento di una notifica può richiedere circa tre minuti. La segnalazione telefonica dei danni di norma non è più prevista. Per un RABe 511 a sei elementi di 150 m di lunghezza, per tutta la messa in servizio con prova dei freni, ispezione dei dispositivi di sicurezza, giro di ispezione, ecc., sono previsti 21 minuti.) Con una seconda notifica separata, il macchinista segnala inoltre l'esaurimento delle scorte di sabbia su una carrozza finale.
- 6:45 : L'helpdesk per il materiale rotabile risponde via e-mail che è stata segnalata la presenza di graffiti su una carrozza intermedia e su una carrozza finale e chiede se è tutto corretto, altrimenti si prega di dare chiarimenti.
- 7:23 : Feedback via e-mail del macchinista all'helpdesk che tutte le carrozze intermedie sono interessate dai graffiti. Sulla carrozza finale mancava però la sabbia.
- 7:31 : Chiamata dell'helpdesk al macchinista, che però durante la corsa non risponde al telefono.
- 7:38 : Ennesima e-mail dell'helpdesk al macchinista in cui si comunica che sono urgentemente necessarie delle foto delle carrozze e dei graffiti, altrimenti non è possibile stimare l'esatta entità dei danni e non si possono garantire delle prove video. Informa inoltre che è stata definitivamente aperta la notifica di graffiti su una carrozza intermedia e su una carrozza finale.



- 8:22 : Il macchinista contatta telefonicamente l'helpdesk per chiarire la questione e spiega cosa dovrebbe contenere una notifica corretta. Ecco il feedback che è arrivato:
 - Ogni veicolo e ogni caso di danno necessita di una notifica separata, con una foto specifica del danno e la scansione del numero della carrozza.
 - Il personale addetto alla manutenzione esegue solo gli interventi che sono stati segnalati correttamente e per i quali è stato trasmesso un ordine. Non è consentito riparare i danni o rimuovere le imbrattature da soli. In caso contrario, non si potrebbe assegnare il caso al centro di costo interessato.
 - Il personale dell'helpdesk e della manutenzione non è inoltre autorizzato ad allestire dei rapporti aggiuntivi separati sulla base di notifiche incomplete o imprecise. La nota «sono interessate tutte le carrozze intermedie» doveva essere ignorata.

Per riassumere, solo per l'allestimento delle notifiche quella mattina il macchinista sarebbe stato occupato per circa 10-15 minuti. Aveva quindi la possibilità di scegliere se ritardare il treno o accelerare la messa

in servizio, trascurando così le attività legate alla sicurezza.

Il processo pragmatico di segnalazione e rilevamento dei danni, con la possibilità di chiarire i fatti in poche parole, è stato rimpiazzato da un processo digitale via smartphone. Tuttavia, il processo evidentemente funziona solo per la segnalazione di singoli danni. La voluta automazione degli ulteriori passaggi genera inoltre incomprensioni ed errori, che nel caso in questione sono stati risolti solo attraverso una comunicazione classica, bilaterale e chiarificatrice.

Non si viene né istruiti sui processi nuovi e in continua evoluzione, né informati sui meccanismi e le logiche necessarie per il loro funzionamento. L'unica opzione è quindi quella di mantenere basso il numero dei casi di danno per ogni messa in servizio, e da qui il mio appello ai graffitari di sprayare al massimo una o due carrozze per treno. In alternativa, le azioni spray più grandi possono essere suddivise tra più treni, in modo che possano essere coinvolti più macchinisti al momento dell'allestimento della notifica. Sebbene ci sarebbe una soluzione più funzionale, penso che sia altamente improbabile che si decida di rinunciare ad un processo digitalizzato. ➔

Buchrain

A Buchrain la gente cammina tranquillamente sui binari e le FFS non fanno niente...

Daniel Wachter, vicepresidente della Sezione Lucerna-Gottardo e macchinista FFS V a Zurigo

La fermata della S-Bahn a Buchrain, situata tra Rotkreuz e Lucerna nel territorio del comune di Ebikon, dispone di un regolare cavalcavia e di un sottopassaggio. Ma, a quanto pare, soprattutto quando fa buio, i passeggeri provenienti da Lucerna e che vivono dalla parte di Ebikon trovano che le distanze siano troppo lunghe e preferiscono prendere la scorciatoia attraversando i due binari principali. Uno sport di massa che si può osservare più o meno tutti i giorni.

Tanto per cominciare, già qualche anno fa si è verificato un incidente, perché una volta all'ora, solo qualche istante dopo la partenza della S1 il direttissimo proveniente dal Ticino supera la fermata in direzione opposta. Ma, evidentemente, nonostante le ripetute segnalazioni ESQ e il ripetersi di simili episodi, anche l'incidente che si è verificato e ha coinvolto una persona non è motivo sufficiente per le FFS per adottare delle misure preventive. Le soluzioni suggerite, per esempio l'installazione di una recinzione, non sono state prese in considerazione e l'installazione di telecamere che è stata promessa a tutt'oggi non ha ancora avuto luogo. Anche la presenza della polizia cantonale o dei trasporti o di altri servizi di sicurezza è totalmente assente. Secondo le informazioni ufficiali, simili provvedimenti vengono presi solo quando c'è un certo numero di notifiche

ESQ. Come ben si sa, allestirne una è però difficile quando dalla cabina di guida a fatica si riesce a scorgere qualcuno che attraversa i binari dietro il treno, soprattutto di notte. Quindi si lavora in base al principio: non ci sono notifiche ESQ e pertanto non ci sono problemi. Un'omissione non indifferente, se si considerano le molte misure occupazionali che vengono attuate in tutta l'azienda...

Proprio queste notifiche ESQ, sempre che venissero allestite, dagli ormai ex superiori puntualmente ricevevano la risposta «la tratta è diritta, si dovrebbe poter vedere per tempo!», senza tener conto del buio nelle ore notturne, della fitta nebbia che spesso si deposita nel valle Rontal, del limite di velocità di 140 km/h su questo tratto di binario o, per l'appunto, della S1 ancora ferma in stazione che impedisce la visuale alle persone che scendono di fretta dietro al treno. Qui il senso delle notifiche ESQ può tranquillamente essere messo in discussione.

In caso di collisione, la colpa è del macchinista perché avrebbe dovuto rendersi conto della situazione, e non della persona che attraversa i binari, anche se quest'ultima ha commesso un'evidente infrazione?

Quando si parla di sicurezza, purtroppo molto raramente si reagisce preventivamente, ma solo dopo che è già successo

qualcosa. E allora è tardi, troppo tardi. Nel caso in questione, le misure probabilmente verranno adottate solo dopo che si sarà verificato un altro incidente. Forse. Dopo tutto, c'è una sola notifica ESQ...

Un incidente può avere delle conseguenze devastanti: sia per il diretto responsabile, che rischia di riportare delle lesioni gravi o mortali, sia per il macchinista, per il quale l'evento può avere conseguenze traumatiche, ma anche per i parenti e gli amici delle persone coinvolte.

Estratto dallo scambio di mail e della relativa presa di posizione del CLP:

Svolgimento dei fatti:

Due persone, che erano appena scese dalla S1, volevano prendere la scorciatoia per attraversare i binari dietro il treno. Non hanno però visto che mi stavo avvicinando con il treno XXX. Ho attivato il segnale di avvertimento che li ha spaventati e così sono saltati di lato. Allo stesso tempo, ho attivato una frenata di emergenza che però non sarebbe più stata sufficiente.

«Ciao Daniel, Grazie per la notifica ESQ sul caso in questione.

Se dovessi avere ancora bisogno di aiuto, non esitare a contattarmi. Saluti, CLP»

«Buongiorno a tutti, Grazie per l'offerta, ma i due uomini probabilmente si sono spaventati più di me, e dopo questo episodio ho potuto gestire anche i tre turni successivi senza problema. Sono però lo stesso un po' arrabbiato perché sono ben tre anni che attiro l'attenzione sul fatto che, al calare delle tenebre, dopo essere scesi dalla S1 in direzione di Zugo a Buchrain spesso i passeggeri attraversano entrambi i binari, perché probabilmente ritengono che la strada sia più corta che non attraverso la passerella o il sottopassaggio. Purtroppo, finora non è stato fatto NIEN-TE al riguardo. (...)

Qui non si tratta solo di proteggere il personale di locomotiva e certi "idioti", ma anche di tener conto del fatto che queste persone che attraversano i binari hanno una vita, dei genitori, dei fratelli, degli amici. Se si prendessero delle misure, si potrebbe evitare tanta sofferenza, per esempio installando una recinzione in mezzo ai due binari.

Cordiali saluti
Dani Wachter»

«Ciao Dani, Mi fa piacere sentire che non hai avuto problemi con i turni successivi. Su un punto non sono completamente d'accordo con te e vorrei illustrarti ciò che è già stato fatto al riguardo. C'è stato un periodo in cui abbiamo ricevuto molte notifiche ESQ a proposito dell'attraversamento dei binari. Abbiamo inoltrato queste segnalazioni al BAPO con la richiesta di scortare questi treni in borghese.

Dopo un mese, hanno beccato delle persone che attraversavano i binari e le hanno denunciate. La stessa situazione si è verificata anche a Brittnau e queste persone hanno potuto essere fermate. È anche vero però che di recente sono arrivate pochissime notifiche ESQ, per cui siamo partiti dal presupposto che la situazione fosse migliorata. Come puoi vedere, dipendiamo molto dalle notifiche ESQ da parte di tutti i macchinisti, perché solo così abbiamo qualcosa in mano per intervenire in modo mirato.

Varrebbe anche la pena, nel caso non sia già stato fatto, trasmettere un PCM. In questo modo, le persone competenti possono esaminare la situazione sul posto e cercare una soluzione. Ma, per l'appunto, per far questo sono necessarie delle notifiche che mostrino com'è realmente la situazione. Se hai domande, non esitare a contattarmi. Ti auguro un buon pomeriggio. Saluti, CLP»

Rischio di incidenti

Rischio di incidenti dovuti all'inclinazione delle banchine. *Équipe tecnica del VSLF*

Dopo il tragico incidente in cui è deceduto un bimbo, il VSLF ha scritto all'UFT, con copia alle infrastrutture di FFS, BLS e SOB, come pure al SISI, con la richiesta di non realizzare più delle banchine che pendono leggermente verso i binari.



Estratto della lettera di risposta dell'UFT al VSLF:

In totale, negli ultimi 17 anni si sono verificati quattro incidenti analoghi. Nonostante la tragicità di questi singoli episodi, questo tipo di incidente non rappresenta un punto critico tale da richiedere immediati adeguamenti strutturali preventivi dell'infrastruttura. Le sole misure strutturali non possono inoltre prevenire simili incidenti. Le carrozine non dovrebbero pertanto mai essere lasciate incustodite e andrebbero sempre bloccate in maniera adeguata. In merito alla vostra proposta di adeguamento delle banchine, i nostri specialisti del reparto sicurezza prendono posizione come segue.

Le banchine delle stazioni hanno una leggera pendenza in modo che l'acqua non si possa accumulare e gelare durante l'inverno. La pendenza massima consentita è del 2%. Questa situazione è paragonabile a quella dei marciapiedi, dove una pendenza del 2,5-3% verso la strada è la norma. In molte stazioni ferroviarie questa inclinazione è verso l'esterno, in direzione dei binari, in quanto ai tempi l'acqua veniva semplicemente drenata nell'area dei binari.

Per quanto riguarda le nuove costruzioni, invece, si è diffusa la tendenza a drenare i marciapiedi verso l'interno e ad inclinarli di conseguenza. Questo tuttavia comporta anche l'installazione di un canale di drenaggio e di canali di scarico. La maggior parte dei nuovi progetti di costruzione sottoposti all'approvazione dell'UFT prevedono un'inclinazione verso l'interno con un canale di drenaggio.

A causa della diversità delle situazioni, non è possibile stabilire una regola assoluta per pianificare l'inclinazione rispetto al binario. Con la revisione delle Disposizioni esecutive dell'ordinanza sulle ferrovie 2024, il caso eccezionale compreso tra il 2 e il 3% è limitato alle pendenze lontane dai binari.

[...] Questa inclinazione ha infatti lo scopo di evitare la formazione di ghiaccio sulle banchine. Le aziende di trasporto hanno inoltre il dovere di garantire un esercizio ferroviario regolare e sicuro. Questo comprende, tra l'altro, lo sgombero della neve dalle banchine e la prevenzione della formazione di ghiaccio. [...]

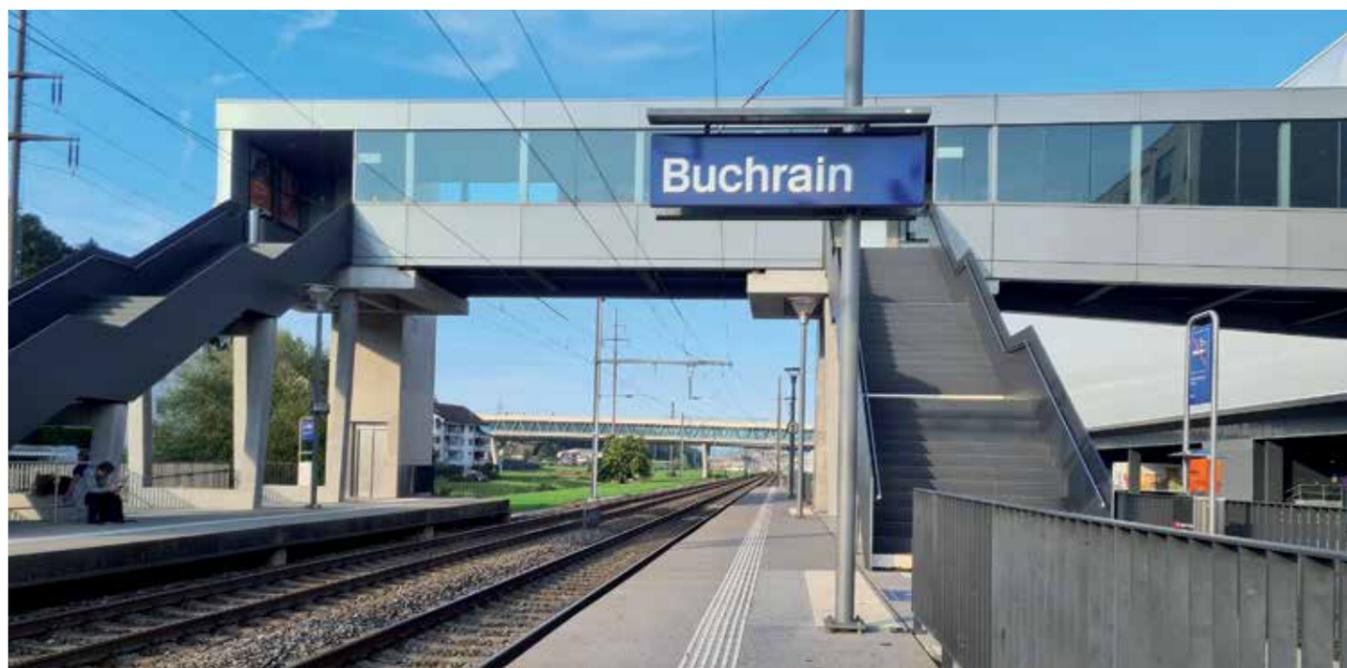
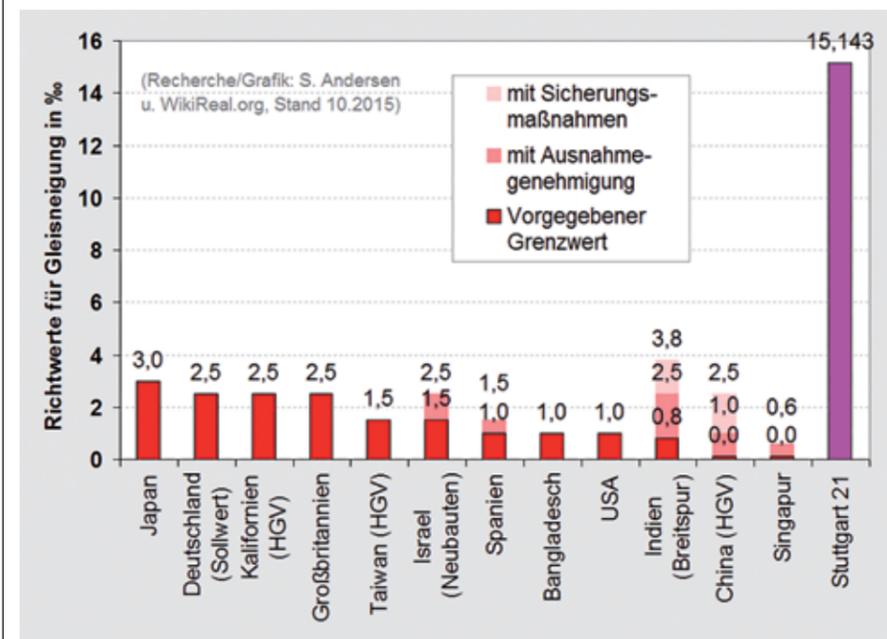


Foto: Daniel Wachter



“Profumini” a Zurigo HB

“Profumini” alla stazione ferroviaria Löwenstrasse a Zurigo HB.
Équipe tecnica del VSLF

Lo si è notato per la prima volta all'inizio dell'estate: un penetrante odore di urina e escrementi si è diffuso dalla stazione Löwenstrasse penetrando nei punti vendita della Shopville della stazione centrale di Zurigo. Inizialmente si è cercato di eliminare le impurità utilizzando delle idropultrici ad alta pressione e molta acqua. Ciò che però si è ottenuto sono stati dei guasti nelle isolazioni e negli apparati centrali dovuti all'acqua penetrata nelle parti elettriche. Sono stati poi affissi dei cartelli informativi, anche se l'affermazione «quanto prima possibile» è relativa. I Bombi FV Dosto scaricano le acque grigie dei servizi igienici solo al di sotto dei 40 km/h per evitare il turbini delle acque reflue e possibili danni da corrosione ai veicoli. Un adeguamento della programmazione non sarebbe così semplice, dal momento che pare che questa prescrizione sia radicata nel software. Di conseguenza, consigliamo di prevedere dei punti di rallentamento a 30 km/h prima delle stazioni in galleria, per esempio a Zurigo Altstetten, per scaricare le acque grigie.



Unangenehmer Geruch im Bahnhof Löwenstrasse.
Désagréables odeurs à la Gare Löwenstrasse.
Odore sgradevole presso la stazione Löwenstrasse.
Unpleasant smell at Löwenstrasse train station.

Zurück ist im Bahnhof Löwenstrasse (Gleise 31-34) ein unange-

Feedback da Reto Liechti

Caro Hubert,

Come annunciato, qui di seguito un feedback sui cattivi odori nella stazione Löwenstrasse di Zurigo. Come causa sono state identificate due possibili o probabili fonti. Da un lato, le acque reflue che defluiscono dai bagni dei bioreattori dei treni FV-Dosto. Quando entrano in stazione dalla direzione di Berna, questi treni si svuotano infatti in modo importante perché quando il serbatoio è pieno lo svuotamento automatico è stato programmato a velocità inferiori a 40 km/h, al fine di proteggere le casse dei carri dalla corrosione. Sono in progetto delle contromisure, come l'eliminazione dei batteri nei servizi igienici e la riprogrammazione dello scarico. Dall'altro lato, è stato trovato un liquido appiccicoso e maleodorante sotto un segnale nano nell'area della banchina, e i nostri colleghi di Infrastruttura stanno lavorando a pieno ritmo per analizzarlo/eliminarlo. Queste emissioni ovviamente sono aumentate in modo significativo a causa della grave siccità (assenza di diluizione/deflusso) e delle alte temperature.

Come contromisura a breve termine, FFS Immobiliare ha notevolmente aumentato i risciacqui regolari dei binari con l'acqua e sta valutando degli ulteriori interventi mediante un treno di spegnimento e di salvataggio. A intervalli regolari vengono inoltre spruzzati degli aerosol, che però sono efficaci solo per un breve periodo di tempo. Tutti questi accorgimenti stanno già attenuando l'odore, ma purtroppo non sono ancora sufficienti per eliminare completamente il problema. A partire dalla prossima settimana informeremo pertanto direttamente e in modo trasparente i passeggeri delle banchine interessate e ci scuseremo per l'inconveniente. Tutti i locatari all'interno del sottopassaggio sono già stati informati.

I diversi servizi stanno lavorando a pieno ritmo e contiamo di poter risolvere questa spiacevole vicenda quanto prima possibile e in modo definitivo, nell'interesse dei nostri clienti e di tutti i locatari.

Cordiali saluti
Reto Liechti
Responsabile Produzione ferroviaria ➔

L'arresto d'emergenza

Équipe tecnica del VSLF



App per l'arresto d'emergenza per il personale del treno

La Task Force P / SICURO! ha commissionato un'applicazione per lo smartphone GSM-R per l'arresto d'emergenza. Dal 1° luglio 2022, il personale del treno può trasmettere un messaggio acustico e visivo alla radio CAB in cabina premendo nove volte il tasto ON del dispositivo. Al macchinista verrà chiesto di fermarsi immediatamente. Questa app è il risultato del progetto SICURO a seguito del trascinarsi di un macchinista a Baden il 4 agosto 2019. Il personale di locomotiva è stato informato tramite un regolamento allegato a un messaggio nell'app prescrizioni.

SICURO! è un programma/progetto delle FFS ed è stato lanciato il 25 settembre 2019. Questa misura è stata presa dopo il tragico incidente mortale di un collega del personale del treno di Baden, che è rimasto incastrato con il braccio in una porta del treno ed è stato trascinato via.

Il progetto è stato commissionato e gestito da Andreas Meyer, Toni Häne e Jaques Boschung. Sono state coinvolte sia le parti sociali che la CoPe. Il VSLF ha rinunciato a partecipare al progetto, in quanto si sarebbe potuto fornire solo un contributo limitato alle due tematiche all'ordine del giorno per le parti sociali. Dal nostro punto di vista, le comunicazioni sono responsabilità dell'azienda.

Allo stesso tempo il VSLF, indipendentemente da SICURO!, ha sollecitato un dispositivo d'impedimento alla partenza con le porte aperte, ciò che nel frattempo è stato introdotto e che aumenta in modo significativo la sicurezza. ➔

Ordinare un badge alle FFS

Non c'è tre senza quattro: l'odissea per ordinare un badge alle FFS.

Daniel Wachter, vicepresidente della Sezione Lucerna-Gottardo e macchinista FFS V a Zurigo

Alle FFS, i badge nel frattempo pare siano diventati lo strumento più importante per portare a termine con successo la propria giornata lavorativa. Questa carta di identificazione elettronica rossa, in formato carta di credito, è perfino riportata nella dotazione minima del personale di locomotiva, e sempre meno porte possono essere aperte con la chiave, ma sempre più con il badge. È quindi estremamente spiacevole se il badge viene smarrito.

Un macchinista - che per motivi di semplicità chiameremo D. - ha avuto questo contrattempo nel maggio di quest'anno, proprio un venerdì 13, sempre che questo possa aver avuto una qualche influenza... Ed è qui che è iniziata un'odissea attraverso gli abissi della tecnologia dell'informazione delle imprese pubbliche che nemmeno Omero avrebbe saputo fare di meglio.

Grazie alla pagina informativa sul SharePoint, D. ha visto che bisognava fare immediatamente una segnalazione a FFS HR tramite la nuova panacea all'interno delle FFS, l'app SAP Fiori, ossia lo strumento che alleggerisce il lavoro dei superiori. Da lì è possibile impartire ordini a HR, tra cui la segnalazione della perdita di un badge e, allo stesso tempo, l'ordinazione di uno nuovo.

Fin qui tutto bene.

Qualche tempo dopo aver inoltrato la denuncia di smarrimento, è arrivata finalmente una lunghissima e-mail, la cui unica informazione degna di nota era che l'ordine era stato completato. Tuttavia, esaminando più da vicino l'app Fiori D. ha visto che, oltre ai tempi di consegna di dieci giorni per un nuovo badge, si diceva anche che sarebbe arrivata un'altra e-mail con un link dove bisognava caricare una foto. Questo era di estrema importanza e doveva essere fatto immediatamente. Molto interessante. L'utente non riceve alcuna informazione in merito all'ordine HR, né tramite notifica push né tramite e-mail.

Bene, D. ha quindi aspettato la mail. Per ore. Dopo aver contattato nuovamente HR, gli è arrivato un altro messaggio di posta elettronica in cui si comunicava che l'ordine era stato completato con successo.

Alle 2:15 del giorno successivo sono poi arrivate due mail: una con un link e un nome utente per il portale di upload, la seconda con una password. Cliccando sul link si accedeva a un portale della Posta che, in fatto di web design, probabilmente risaliva ancora ai tempi di Leonardo da Vinci. L'unica indicazione era che il file doveva essere in formato JPG e che doveva occupare meno di due megabyte di memoria.

Il selfie, scattato con delle profonde occhiaie, soddisfaceva questi requisiti, ma poi l'upload non è andato a buon fine. Con una X rossa, a D. è stato segnalato che le dimensioni della foto non andavano bene, senza però specificare quali fossero le dimensioni necessarie. Anche il secondo tentativo non ha pertanto avuto successo.

Nonostante l'ora tarda, D. ha avuto un lampo di genio: dall'App Store del suo cellulare ha scaricato un'applicazione che genera foto formato tessera che ha utilizzato per creare una nuova foto. Ed ecco che i requisiti per l'upload Diva sembravano essere soddisfatti.

Dopo altri dieci giorni, il badge è arrivato nell'armadietto di D. Finalmente!

Fine della storia?

Purtroppo no.

La gioia è stata di breve durata, perché una prova sul lettore di badge più vicino si è conclusa con un beep e una luce rossa: accesso negato. Beh, può succedere, ha pensato D. tra sé e sé e è andato alla porta successiva: stesso risultato.

Allora D. ha telefonato a FFS HR e così è venuto a sapere che facevano il ponte. Va bene, può anche succedere. Il lunedì dopo D. ha provato a chiamare di nuovo; questa volta è stato più fortunato e ha potuto esporre il suo problema, al che gli è stato risposto che avrebbe dovuto inviare una

mail all'ufficio interessato. E così ha fatto. Ha immediatamente ricevuto una risposta automatica che diceva che l'unità aziendale in questione era oberata di lavoro per mancanza di personale. Ma, con grande stupore generale, è stato contattato ancora il giorno stesso e gli è stato detto che era tutto a posto e che i dati del badge erano corretti. Cosa vuol dire? Che D. teneva il badge davanti al lettore in modo sbagliato?

No, perché durante la produzione era stato commesso un errore da far rizzare i capelli: lo stesso giorno sono stati ordinati due badge, uno per il macchinista D. e l'altro per un nuovo dipendente di FFS HR. Nel badge fisico del macchinista D. erano stati inseriti i dati elettronici di accesso del dipendente HR e viceversa. Un errore fatale da parte del produttore, anche per motivi di protezione dei dati. Fedeli ai processi standardizzati, le informazioni consistevano naturalmente solo in e-mail con tanti giri di parole che minimizzavano l'errore, senza scuse, che poi sono però arrivate per telefono quando D. si è puntualmente rivolto - non senza un certo sarcasmo - agli uffici competenti.

Ci sono volute ancora quattro settimane prima che il macchinista D. avesse di nuovo accesso illimitato a tutti i locali...

Si potrebbe pensare che fosse realmente così perché, ahimè!, alla telenovela si sono aggiunti dei nuovi episodi. A metà settembre, nella casella di posta elettronica di D. è arrivata una mail in cui si diceva che bisognava creare un nuovo badge a causa di problemi tecnici e autorizzazioni di accesso errate. Poco tempo dopo, chissà come, nell'armadietto di D. è arrivato un badge destinato a un controllore di biglietti. E così le autorizzazioni di accesso del nuovo badge numero due sono state bloccate e nell'armadietto è arrivato un terzo badge di accesso.

Ma pensate che la storia sia finita qui? Purtroppo allora resterete delusi, perché all'inizio di ottobre D. ha trovato il badge numero quattro nel suo armadietto, questa volta senza nessuna informazione di accompagnamento per posta o per e-mail.

To be continued... Se un giorno Netflix e simili dovessero essere a corto di idee per delle tragicommedie, un'idea ci sarebbe... ➔

Felicitazioni per la nascita del figlio

Come poche parole «gentili» da parte di un organo di controllo possono suscitare sentimenti contrastanti o come non ci si dovrebbe congratulare per la nascita di un bambino. *Raoul Fassbind, presidente della sezione Lucerna-Gottardo*

«Ciao Raoul, Ti è stata concessa un'assenza UV2021 (congedo paternità) a partire dal 02.09.2022, ma nel SAP non è ancora stato attivato nessun contingente UV2021. L'attivazione dei contingenti UV non avviene automaticamente; il dipendente deve compilare quanto prima il modulo online «Annuncio nascita» e inviare copia dell'atto di nascita a HR-SSC (hr.ssc@sbb.ch): Paternità / Nascita (sharepoint.com): Attualmente, i giorni UV vengono inseriti nel PSN come CT: «Collaboratore non presente» perché non è disponibile un contingente. Ti prego di compilare il modulo.

@ CLP: verificare con il macchinista se è stato fatto. Cordiali saluti, L'amministratore»

Meno di una settimana dopo la nascita di mio figlio, ho ricevuto la suddetta mail dal centro di controllo del personale di locomotiva «Qualità e gestione dati QDM» di Zurigo. Di per sé, si potrebbe anche pensare che qui qualcuno abbia fatto bene il proprio lavoro e che quindi non ci sarebbe alcun motivo di scrivere questo articolo. Se però si colloca la nascita di un figlio in un contesto caratterizzato da forti emozioni, grande gioia e profondi cambiamenti, queste parole appaiono estremamente fredde e prive di qualsiasi umanità.

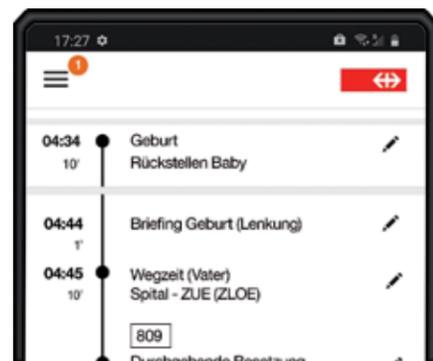
Per tutti coloro che sono coinvolti, una nascita è prima di tutto caratterizzata da forte stress, a volte si è contenti e felici, a volte tristi, a volte si è alle stelle, a volte ci cambia la visione del mondo; comunque sia, è un dato di fatto che è un evento che resta a lungo al centro dei pensieri delle persone interessate e difficilmente può essere pianificato con precisione. Un parto si può protrarre per diversi giorni e, se ci sono dei fratellini e delle sorelline da accudire, entrambi i genitori hanno il loro bel da fare. Questo è uno dei motivi per cui si è istituito il congedo paternità. Dopo qualche giorno, di solito si entra bene

nel nuovo ruolo e si può tornare alla vita di tutti i giorni. Le pratiche amministrative, a parte il congedo a breve termine perché «la moglie deve andare in ospedale», iniziano solo allora e più o meno si protraggo-



no per due settimane. Il tempo necessario per ricevere l'atto di nascita è direttamente correlato ai ritmi di lavoro dell'ospedale e delle autorità. In realtà, QDM questo lo dovrebbe sapere, le nascite infatti si verificano di frequente, anche tra il personale di locomotiva.

Pertanto, con questa convinzione, ho chiesto alla pianificazione il congedo paternità, che mi è stato prontamente concesso con tanto di felicitazioni. A tale proposito, gli addetti alle distribuzioni hanno piacere se ciò avviene il prima possibile e, magari, con un certo anticipo. Ho chiesto il congedo anche partendo dal presupposto



che, in un'azienda dove i conteggi delle ore di lavoro vengono spesso gestiti anche con diversi mesi di ritardo e senza alcun commento, delle rettifiche retroattive per il congedo paternità sarebbero state possibili anche dopo l'annuncio della nascita. È evidente che simili interventi sono solo d'interesse unilaterale, dal momento che nella mail si percepiva anche una velata accusa di imbroglio da parte mia. E così, dopo qualche giorno, mi sono permesso di scrivere la seguente mail di risposta:

«Caro amministratore, Grazie per il gentile interessamento, moglie e figlio stanno molto bene. Oggi

anch'io ho potuto riprendere il mio lavoro e a casa "i processi" funzionano bene.

I processi sembrano funzionare bene anche sul posto di lavoro, vengono costantemente applicati e monitorati. Tante grazie per il grande impegno! Vorrei pertanto dare anch'io il mio contributo a questa cultura e evidenziare una discrepanza nel processo di apertura di un contingente UV nel SAP.

Di norma, le nascite possono essere pianificate relativamente bene e talvolta comportano un periodo di diverse settimane, ma il diritto al congedo paternità diventa legalmente effettivo solo dopo che il neonato ha esalato il suo primo respiro. In un momento così sconvolgente e emozionante, a volte persino frenetico, si tratta anche di giustificare questo congedo nei confronti del datore di lavoro. Alle FFS, di norma è sufficiente una telefonata alla direzione e/o alla pianificazione e poi tutte le questioni amministrative possono essere evase retroattivamente. Già solo il fatto di ottenere l'atto di nascita è una cosa che va per le lunghe per via dell'iter burocratico che, per esempio, nel mio caso ha richiesto 10 giorni. Per evadere le

pratiche relative alla nascita di mio figlio in modo efficiente e risparmiare tempo, mi sono permesso di aspettare fino a quando ho ricevuto l'atto di nascita. Parto dal principio che nel frattempo siano state evase in modo soddisfacente.

Suggerisco pertanto, anche in considerazione del fatto che solitamente i congedi paternità difficilmente sono giustificati da pseudogvidanze, che in futuro QDM aspetti, senza fare commenti, che le nascite vengano annunciate e che i congedi vengano rettificati retroattivamente. Dal momento che questo lasso di tempo è un dato di fatto e raramente supera un periodo di due settimane, l'ottimizzazione di questo processo può avvenire a costo zero e compatibilmente con la situazione. Questo consentirebbe ai genitori di trascorrere dei momenti rilassanti e armoniosi per conoscere il loro bambino e a QDM, ma a te soprattutto, caro amministratore, magari di approfittare del tempo risparmiato per concentrarti su attività più utili.

Detto ciò, ti auguro un meraviglioso periodo dell'Avvento e un sereno Natale; ricor dati che c'è modo e modo di dire le cose!

Cordiali saluti, Raoul

@ CLP: Ti prego di verificare se ho realmente adempiuto correttamente l'obbligo di dimostrare la nascita di mio figlio. Grazie.»

Cosa allora si potrebbe fare meglio? In sostanza, QDM dovrebbe rendersi conto che, fatta eccezione per il congedo volontario, al momento della nascita di un figlio un dipendente ben difficilmente è interessato a tutto ciò che ha a che fare con il proprio datore di lavoro. Nonostante il forte senso del dovere, l'invio di una mail fredda e distaccata un giorno dopo la fruizione del primo congedo paternità non porta alcun valore aggiunto, anzi suscita solo rabbia, incomprensione e una sensazione di scarsa considerazione. Nel caso che fino ad allora non vi sia stato ancora alcun contatto da parte del dipendente, una simile mail la si può tranquillamente spedire anche due settimane più tardi. Magari anche con una formulazione più gentile. Ritengo tuttavia che sia preferibile avere una comunicazione diretta con i propri superiori di fiducia e non così anonima tramite il controlling. Anche il mio superiore diretto pare condividere questo punto di vista.

«Mi hai letto nel pensiero. Ho pensato anch'io la stessa cosa e ne ho già discusso internamente. La nascita è stata notificata correttamente. Cordiali saluti, CLP»

Il nuovo orario

Spostare il nuovo orario da dicembre all'estate.



22.10.2022

Ciao Hubi,

Mi rivolgo a te per una questione che, da quel che sento, disturba molti miei colleghi di lavoro.

Non riesco a spiegarmi l'assurda modalità con cui viene fatto il cambio dell'orario ufficiale. Durante quelle che probabilmente sono le feste più importanti per famiglie e amici, semplicemente noi non possiamo pianificare nulla. Già durante tutto l'anno ci dobbiamo adeguare costantemente alle esigenze legate al nostro lavoro.

Nell'attuale era digitale, è inconcepibile che non si possano pianificare nemmeno i giorni di riposo fino alla fine dell'anno. Lo stress e la frustrazione si fanno sentire sempre più e ogni anno, non appena viene resa nota la ripartizione dei servizi per l'anno successivo, per i responsabili della pianificazione puntualmente si scatena un putiferio.

Con degli sforzi relativi, non sarebbe possibile spostare il cambio dell'orario ad un'altra data? Forse non ne capisco abbastanza e mi sono perso qualche dettaglio. Sono convinto che tornerebbe utile a tutti se si spostasse il nuovo orario ad un'altra data.

Cordiali saluti e buona settimana Humberto

Comunicazione al VSLF e lettera del VSLF alle FFS.

Zurigo, 4 novembre 2022

Egregio signor Jordi, caro Markus, Negli ultimi tempi le richieste che riguardano una vecchia questione sono nuovamente aumentate. Tu, in qualità di nostro interlocutore presso le FFS, fai parte della

direzione del gruppo FFS e insieme a Seraina Lang ti occupi anche di dossier ferroviari internazionali. Ti chiediamo pertanto gentilmente, ma anche ti esortiamo, di sostenere la nostra causa.

Dal 2002, il cambio di orario delle ferrovie europee avviene sempre nella seconda domenica di dicembre. Per la pianificazione di molti collaboratori che lavorano a turni questo rappresenta un problema, dal momento che con una pianificazione annuale tardiva o assente, i turni di lavoro durante i giorni festivi non sono ancora noti o solo con un preavviso troppo breve. È possibile pianificare questi giorni importanti o presentare delle specifiche richieste solo dopo che sono già stati notificati dall'azienda. Anche la pianificazione non può elaborare o accordare le richieste presentate.

In considerazione dell'elevato numero di ferrovieri che ogni anno ne sono direttamente interessati e del fatto che non c'è alcun motivo valido per modificare l'orario così a ridosso del Natale, sarebbe consigliabile rimandarlo all'estate.

Fedeli al motto chi non ci prova ha già perso in partenza, ti chiediamo gentilmente di farti carico di questa nostra richiesta. Queste difficoltà relative alle ferie, tutti gli anni non riguardano solo i dipendenti del trasporto pubblico svizzero, ma anche tutti i ferrovieri in Europa.

Restiamo volentieri a tua disposizione per eventuali domande o chiarimenti.

Cordiali saluti
Hubert Giger, Presidente del VSLF
Raoul Fassbind, Comitato del VSLF

Allegato:
Lettera di un macchinista al VSLF

L'accesso al WC adesso è vicino al distributore automatico Selecta

La vescica sta per scoppiare, si tira fuori la monetina, ma purtroppo questo non dà l'esito sperato: il WC accetta solo carte di credito ...

Commento con un pizzico di ironia da Markus Leutwyler

Le FFS hanno iniziato a digitalizzare completamente le entrate dei WC. Il tintinnio delle monetine è un ricordo del passato e ora vi può accedere solo chi può pagare con una carta di credito. Questo ha provocato delle reazioni negative e le FFS hanno corretto il tiro. A Lucerna, quindi, c'è un distributore automatico Selecta direttamente all'ingresso del WC, dove prima si può pagare l'ingresso alla toilette e poi fi-

nalmente si può fare la pipì. Ma la cosa non si limiterà al distributore Selecta.

«Grazie alla discussione che è stata avviata, abbiamo capito che una visita al WC può essere associata a tantissime emozioni, di cui vogliamo tenere conto», spiega Bisela Schüssel, la portavoce delle FFS. A partire dall'1.4.2023, sarà possibile prenotare l'accesso al WC anche online su Ticketcorner.ch. Oltre al normale accesso,

sono disponibili anche delle riduzioni per le famiglie, compreso l'uso del fasciatoio. Per la loro sessione, i clienti commerciali possono prenotare il settore business con tavoletta dorata e porta notebook. «L'assoluto highlight sono i nostri biglietti VIP su carta originale Hakle, che comprendono un meet-and-greet con l'équipe delle pulizie. Nel prezzo è inclusa anche una visita all'area del backstage e un tour dei bagni dell'altro sesso», aggiunge Schüssel con entusiasmo. È in programma una collaborazione con l'HELSANA. I campioni fecali analizzati automaticamente sostituiscono il noioso checkup presso il medico di famiglia o un HMO center.

Se dipendesse dal reparto «Innovazione invece di locomozione» delle FFS, che sprizza creatività da tutti i pori, anche altre aree ferroviarie presto si trasformerebbero in parchi avventura. Già oggi le stazioni ferroviarie vengono ampiamente utilizzate come parchi giochi, e ora si vuole fare di necessità virtù. I distributori automatici di biglietti e l'app FFS in futuro potrebbero avere una funzione che permette di giocare «gratis o doppio». I parcheggi potranno essere prenotati e diventare delle accoglienti aree feste, con tanto di set di panchine e caquelon per la fondue. A chi non è mai capitato? La batteria del cellulare è scarica, non si può mostrare il biglietto e zack!, arriva la multa per «RogF» (viaggio senza titolo di trasporto valevole). La cosa peggiore è che il controllore ti fa fare una figuraccia davanti a tutti. Ci si può assicurare contro questo rischio con un sovrapprezzo di 5.- franchi per viaggio. Se il controllore vede che l'assicurazione RogF è attivata sullo Swisspass, si allontana con discrezione e riappare travestito da «Clown Gaggio». Beccarsi una multa si trasforma in un'esperienza rilassante, divertente e discreta!

«Molti clienti ritengono che delle corse in treno puntuali, pulite e convenienti, con tanto di Wi-Fi gratuito, siano il fattore chiave per un'esperienza di viaggio soddisfacente. Il think tank OOTL (Out-of-the-Litterbox) da noi incaricato, ha valutato oltre un migliaio di feedback dei nostri clienti e sulla base di ciò ha proposto delle soluzioni molto migliori. Chi vuole un'esperienza di viaggio soddisfacente quando può averne una fantastica?», spiega Schüssel con orgoglio. ➔

Cronaca delle mie vacanze

Il passo del Brennero è uno dei più importanti valichi ferroviari alpini. Con i suoi 1.371 metri sul livello del mare, il passo è decisamente più basso come valico aperto rispetto, ad esempio, al passo del San Gottardo, che si trova a 2.106 m s.l.m. Hubert Giger, macchinista Zurigo



Con una pendenza del 25‰ nel tratto settentrionale e del 22,5‰ in quello meridionale, la linea del Brennero è meno ripida delle vecchie linee del Gottardo e del Lötschberg. Sulla rampa sud, nel Sud Tirolo italiano, nel 1999, dopo 14 anni di lavori, circa 10 km di tratti a doppio binario sono stati sostituiti dal nuovo tunnel di Fleres (in tedesco Pflerschunnel), lungo 7,3 km, poco dopo il Brennero. I vecchi tunnel, le gallerie e la stazione di Schelleberg/Moncucco sono stati messi fuori servizio. Più a valle, tra Waidbruck/Ponte Gardena e Kardaun/Cardano, poco prima di Bozen/Bolzano, nel 1994/98 sono stati posati circa 19 km di binari nello Schlerntunnel/galleria dello Sciliar, lunga 13,3 km, e nel Kardauntunnel/galleria Cardano, lunga 3,8 km. Nelle nuove gallerie si può raggiungere una velocità di 180 km/h.

La maggior parte di queste linee ferroviarie dismesse sono state riconvertite in piste ciclabili e inserite nella "Radroute 1 Brenner-Salurn". E così durante le vacanze ho deciso di percorrere i 90 km in bicicletta insieme alla mia compagna. Con un dislivello di 1.160 m, la pendenza media è di circa il 13%. Si trattava quindi più di frenare che di pigiare sui pedali.

Partenza

Via Buchs SG e Innsbruck abbiamo pedalato fino a Brixen/Bressanone nel cuore del Sud Tirolo e ci siamo sistemati in un albergo vicino alla stazione. All'EC proveniente da Zurigo, il cambio di locomotiva a Buchs SG ha causato un ritardo di circa 6 minuti, dal momento che la medesima collega ha dovuto sganciare la locomotiva e riagganciare la nuova locomotiva all'altra estremità. Sulla linea dell'Arlberg, con una pendenza del 33‰, sono necessarie due locomotive Taurus. Una Re 6/6 ce la farebbe da sola...

Dopo Innsbruck proseguiamo con i treni regionali; dal Brennero, presso la SAD Nahverkehr AG (Südtiroler Automobildienst) e Trenitalia sono in servizio i Flirt della Stadler.

Dall'albergo purtroppo non si potevano praticamente vedere i treni in transito per via delle alte pareti antirumore, ma tra le 6 e le 10 del mattino i colleghi dei treni di passaggio suonavano regolarmente il clacson, il che aiutava ad alzarsi presto nonostante le vacanze. Dal Brennero, i treni EC sono trainati anche sotto i 3000 V= con una Taurus della ÖBB. Ho notato meno treni merci di quanto mi aspettassi. O forse è perché ho dormito bene!? Ho potuto ve-

dere il servizio di spinta solo sulla rampa nord.

Osservando le stazioni italiane, ho notato che tutti i segnali ferroviari a sinistra del senso di marcia (principio) sono dotati di una cornice rotonda, mentre tutti quelli a destra di una cornice quadrata e hanno una freccia. Una segnalazione chiara e inequivocabile che, a quanto pare, in Svizzera non è possibile. Perfino i segnali lasciati nella parte alta della pista ciclabile sulla vecchia linea ferroviaria mostrano chiaramente che sinistra = rotondo e destra = quadrato (foto... xxx).

Anche sui pali della catenaria tutte le sezioni di corrente sono contrassegnate da cartelli colorati. Anche in questo caso, un ulteriore sforzo per aumentare la sicurezza grazie a una chiara segnalazione.

Al momento di fare il check-in in hotel, si riceve una carta turistica che consente di accedere gratuitamente a tutti i trasporti pubblici regionali e alla maggior parte dei musei del Sud Tirolo. Davvero esemplare! Brixen/Bressanone è giustamente definita la capitale gastronomica dell'Alto Adige. La bellezza del paesaggio con vista sulle Dolomiti e i graziosi villaggi giustificano anche il livello dei prezzi.

1° giorno

Il primo giorno, dopo il viaggio con il treno regionale, siamo saliti in bici sul punto più alto del passo del Brennero. Le normali City-Bikes sono state regolate rapidamente e siamo subito partiti godendoci l'aria fresca di montagna. Dopo qualche chilometro in discesa, abbiamo svoltato sulla vecchia linea ferroviaria e ben presto abbiamo visto il primo tunnel ferroviario con relativa galleria e la prima bella casa cantoniera, che ormai sta lentamente cadendo in rovina. La vista a sud dall'edificio dell'ex stazione di Schellenberg/Moncucco, apparso poco dopo, era straordinaria. Purtroppo il vecchio tunnel elicoidale non era aperto, ma il percorso scendeva direttamente lungo il pendio. Anche più avanti, la pista ciclabile era sempre ben tracciata e immersa in uno splendido paesaggio, sempre nelle vicinanze della linea ferroviaria e attraverso i paesini.

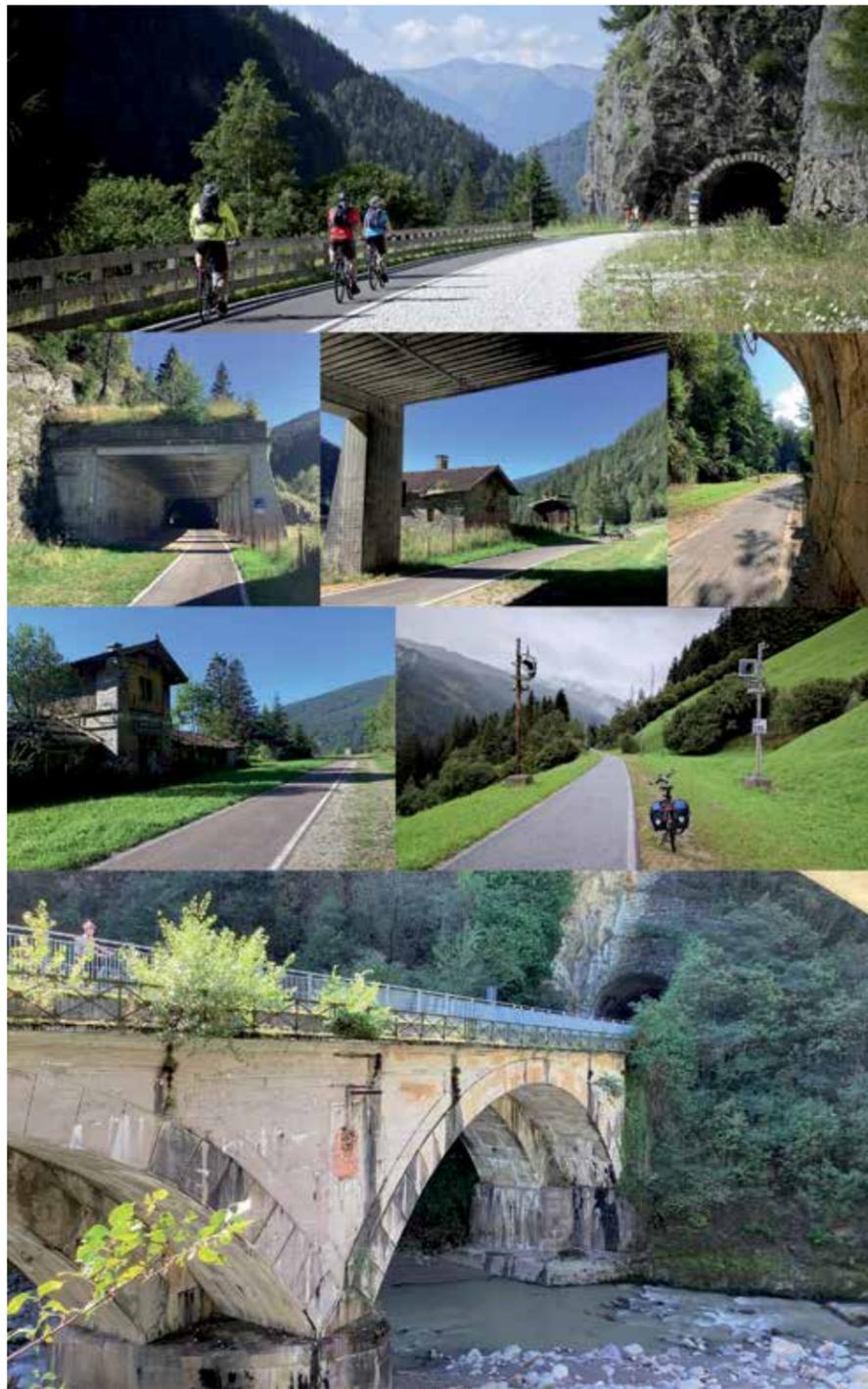
Sotto grandi alberi, ogni poche centinaia di metri ci sono delle panchine e ovunque si possono vedere crocifissi, croci votive, capitelli e cappelle. Anche le grandi masserie, che hanno tutte un nome (Pichlerhof, Gruberhof), spesso sono abbellite da crocifissi.

A Franzensfeste si può visitare la fortezza costruita nel 1833 sotto l'imperatore Ferdinando I e intitolata all'imperatore Francesco I d'Austria. Qui si dirama anche la linea che attraversa la Pustertal/Val Pusteria verso Bruneck/Brunico e Lienz.

Nel 1940 era stato completato il lago artificiale di Franzensfeste/Fortezza, che forniva l'energia elettrica per l'elettrificazione della linea del Brennero. Lo stesso anno, l'Italia era entrata in guerra al fianco della Germania. La linea del Brennero era l'arteria principale tra questi due Paesi noti come potenze dell'Asse. Anche questo asse fu ripetutamente bombardato durante la guerra. La distruzione della ferrovia del Brennero aveva raggiunto l'apice nel novembre 1944; il 21 marzo 1945, la stazione del Brennero venne colpita da una serie di bombe e completamente distrutta.

Da ciò si può anche dedurre che la ferrovia del Gottardo, come alternativa alla ferrovia del Brennero, fosse di importanza strategica per la Germania nazista e l'Italia fascista e che in caso di attacco la Svizzera probabilmente non l'avrebbe consegnata indenne.

Nella stazione di Franzensfeste/Fortezza non è rimasto molto della vecchia piattaforma girevole e dei vasti impianti per il trasporto merci. Ma un chilometro più in su superiamo il grande cantiere all'ingresso della galleria di base del Brennero. Tra 10 anni entreranno in funzione i due tubi a binario unico da Innsbruck a Franzensfeste. La galleria di base sarà lunga 55 km, quindi 2 km in meno rispetto alla galleria di base del San



Gottardo. Includendo la circonvallazione di Innsbruck, in totale saranno 64 km.

A sud di Franzensfeste/Fortezza fino a Waidbruck, oggi resta ancora da superare una pendenza del 22,5% che può essere aggirata solo con una nuova strada di accesso a sud, lunga 26 km e quasi completamente sotterranea. L'aggiudicazione dei lavori di costruzione ha avuto luogo solo nel 2021. Pertanto, fino alla sua realizzazione, la galleria di base del Brennero non sarà una ferrovia di pianura (!).

A Brixen/Bressanone abbiamo raggiunto l'obiettivo giornaliero e le biciclette hanno potuto riposare.

2° giorno

Il secondo giorno partiamo da Brixen/Bressanone e pedaliamo per gran parte del percorso sulla linea ferroviaria dismessa lungo il fiume Eisack/Isarco. L'ampia valle si restringe visibilmente e si trasforma in una vera e propria gola. La ferrovia scompare nella montagna e, a parte la pista ciclabile, una strada principale molto trafficata e l'autostrada costruita su piloni di cemento nel fianco della collina, non c'è posto per nient'altro.

La valle meridionale ricorda il Ticino e all'improvviso ti sembra quasi di vedere Winnetou. Un'area molto vasta vicino

al fiume era l'ex stazione ferroviaria di Atzwang/Campodazzo. Tra la strada principale e un parcheggio, oggi c'è solo l'edificio fatiscente della stazione. Con le porte e le finestre murate e il rumore costante giù nella valle, è un'immagine deprimente. Ci è dispiaciuto molto per la stazione.

La cittadina è situata un po' più a sud e vanta numerosi edifici di interesse storico, come l'imponente Gasthof zum schwarzen Adler del 1576. Purtroppo era il giorno di chiusura.

Continuiamo a pedalare lungo il tracciato ferroviario, superando un elegante ponte in pietra sul fiume ed entriamo direttamente in una galleria. All'altezza di un'indicazione Restaurant/Ristorante attraversiamo l'Eisack/l'Isarco su un vecchio ponte di legno e ci fermiamo per una breve sosta. I nostri tentativi, anche solo per educazione, di parlare italiano non sono necessari nemmeno qui in valle. Si viene accolti con un "Griass-eich" come nella Zillertal. A Bolzano un buon terzo degli abitanti parla ancora tedesco, mentre nei paesi sono molti di più.

Non abbiamo potuto non notare il costante rumore del traffico proveniente dalla strada e dall'autostrada, mentre nelle vecchie gallerie ferroviarie era tutto così silenzioso e tranquillo. Sull'autostrada, la colonna di camion che attraversano la valle da Innsbruck al Brennero fino a Bolzano è interminabile. Abbiamo seri dubbi che le nuove linee ferroviarie dall'Italia alla Germania, attraverso l'Austria, possano attenuare

Doppi nomi in Sud Tirolo

Per consolidare la sovranità italiana sul Sud Tirolo, già nel 1890 si era iniziato a tradurre in italiano i toponimi tedeschi e ladini.

Con l'entrata dell'Italia nella Prima guerra mondiale, nel 1916 era stata istituita una commissione preposta alla traduzione dei toponimi del "territorio da conquistare". In soli 40 giorni, questa commissione aveva tradotto circa 12.000 toponimi e nomi di località.

Nel 1923, quattro anni dopo l'annessione del Sud Tirolo, un regio decreto aveva imposto l'italianizzazione della toponomastica, che con decreto ministeriale di Benito Mussolini è poi entrata a far parte del dizionario ufficiale dell'Alto Adige.

(Fonte: Wikipedia)

l'inquinamento acustico e ambientale, a meno che le misure di regolamentazione non creino degli incentivi o obblighino a utilizzare la ferrovia. In Svizzera, noi abbiamo definito democraticamente a più riprese queste norme e investiamo anche molto denaro in tal senso. Ed è anche per via delle nostre rigide regole che parte del traffico merci su strada in Svizzera passa attraverso il Brennero, come del resto anche la maggior parte dei trasporti di animali. Bisogna anche dire che la Germania non ha alcuna fretta con le vie di accesso, e non solo in direzione della Svizzera.

Improvvisamente lasciamo quelle fresche gole, la valle si allarga e il calore del sud ci avvolge. Siamo arrivati a Bozen/Bolzano. Peccato, fine del tracciato della ferrovia, si sarebbe potuti andare avanti così ancora a lungo.

Tutta la città è dotata di ampie piste ciclabili bidirezionali con attraversamenti ciclabili separati. Il pericolo delle auto è quindi minore rispetto a quello dei numerosi ciclisti di tutte le età e di tutti i colori. La restituzione delle bici ha avuto luogo con la tipica semplicità italiana, senza complicazioni.

Durante il viaggio di ritorno con le FS, non abbiamo potuto non notare quanto siano lunghe le gallerie e quanto poco ci sia da scoprire quando si è lì dentro. Gli italiani passano comunque spesso tutto il viaggio in treno guardando il cellulare.

Sui treni c'era sempre tanto personale. Sui treni merci c'erano sempre due macchinisti sulla locomotiva, ma non sempre sui treni passeggeri. Abbiamo notato che il personale del treno e altri ferrovieri entravano e uscivano regolarmente dalla cabina di guida. Nessuno è mai venuto a controllare i nostri biglietti.

Dopo essere scesi a Brixen/Bressanone, dietro i binari ho visto due operai che con un carrello elevatore stavano caricando metri di rotaie e un vecchio fermacarri sul pianale di un camion. Mentre uno di loro sfrecciava veloce con il carrello elevatore, l'altro sistemava le rotaie già caricate. Questo non è buono per la schiena, oltre al fatto che se quando si gira il carrellista becca il collega con quelle lunghe rotaie, forse un ricovero in ospedale sarebbe inevitabile...

Viaggio di ritorno

Il viaggio di ritorno ha seguito lo stesso percorso. A causa del ritardo, tutti i passeggeri hanno dovuto attendere al Brennero il prossimo EC per Monaco e così ho potuto osservare un po' il traffico merci. Se il pantografo deve restare abbassato quando si arriva nel mezzo della stazione e la velocità viene mantenuta anche se la parte posteriore del treno è ancora in pendenza, non si tratta di un miracolo della fisica ma è solo grazie alla locomotiva di spinta.

Abbiamo visto molti uomini dallo sguardo serio e con zaini neri che si aggiravano da soli o in coppia nell'area della stazione. Durante il cosiddetto tempo improduttivo, i macchinisti erano al lavoro. I due colleghi che più tardi erano alla guida dell'EC dal Brennero in direzione nord, sullo zaino avevano il logo della DB. Chissà se devono andare fino a Monaco!

Il fatto che la locomotiva Taurus delle ÖBB possa passare direttamente dalla corrente continua italiana al sistema a 15 kV è una bella cosa. Ma se per un qualsiasi motivo la fermata alla stazione di frontiera dovesse durare 7 minuti, il risparmio di tempo sarebbe poi relativo. Il fatto che in un Euro-City ci siano solo posti in piedi in un mercoledì mattina, non sta comunque a indicare che il treno sia così buono che tutti vi vogliono viaggiare.

Dall'ultima carrozza se non altro è possibile osservare il percorso fino a Innsbruck. I numerosi tratti di rallentamento e i binari spostati denotano la presenza di molti treni e una scarsa manutenzione.

Di ritorno in Svizzera, mi sono reso conto di quanto fossero affascinati i viaggiatori stranieri mentre miravano il lago di Walenstadt e il lago di Zurigo. E, per me, una delle cose belle delle vacanze è anche poi tornare a casa.

www.suedtirolerland.it/
-> wipptal und eisacktal

Gallerie in Italia

In Italia ci sono molte gallerie ferroviarie. Dal momento però che molte di queste gallerie non detengono dei "valori record", sono poco conosciute. Metà della dorsale alpina è italiana e anche gli Appennini formano una vasta catena montuosa. La vecchia linea principale sugli Appennini da Milano/Bologna a Firenze/Roma, nel 1934 è stata quindi completata con una nuova linea di base. La galleria di base è lunga 18,4 km e nella parte centrale è dotata della stazione sotterranea di Precedenze che all'interno della montagna dispone di binari di sorpasso, ciascuno della lunghezza di 450 metri.

Nel 2009 è stata inaugurata la linea ad alta velocità Bologna-Firenze, lunga 78 km, che si sviluppa per circa 71,88 km in galleria. Le gallerie hanno rispettivamente una lunghezza di 10.841 / 3.855 / 9.243 / 10.450 / 3.558 / 15.285 / 717 / 654 / 18.713 metri. In queste gallerie si può circolare ad una velocità di 300 km/h. Un'impresa davvero magistrale.

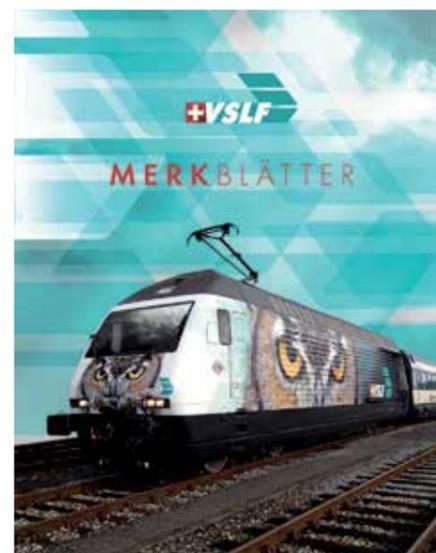
Daniel Wachter, responsabile Formazione VSLF e macchinista FFS V a Zurigo

Non si finisce mai di imparare: notizie dal fronte della formazione

Sul fronte del personale, Formazione VSLF deve annunciare il ritiro di Wolfgang Schneider come relatore. Dal 2020 Wolfgang ha condotto i nostri seminari insieme a Gaby Fischer. Ringrazio sentitamente Wolfgang per il suo impegno e il suo cameratismo e gli auguro ogni bene e una buona continuazione.

A partire dall'1.1.2023, Jörg Zurfluh sarà il nuovo relatore per la Svizzera tedesca. Jörg vive con la sua compagna e i loro due figli a Steinen SZ e lavora come macchinista FFS V presso la sede di Goldau. Jörg aveva già condotto dei corsi di formazione per il VSLF nel 2016 e tutto il team è particolarmente lieto di averlo di nuovo tra le nostre fila con la sua enorme esperienza e la sua grande cordialità. Colgo l'occasione per augurare a Jörg tanto divertimento e successo nella sua nuova funzione!

In un'epoca di frequenti adeguamenti delle prescrizioni e di ampliamenti delle regolamentazioni, Formazione VSLF desidera ampliare la propria offerta e creare un centro di competenza PCT. In questo contesto, i corsi di formazione e gli opuscoli PCT saranno riuniti sotto lo stesso tetto. Sarà data inoltre maggiore importanza anche alle prescrizioni BLS e, con Sandro Rodrigues, dal 1° gennaio 2023 Formazione VSLF potrà dare il benvenuto a un coordinatore per le prescrizioni BLS, che supporterà i relatori e il team dell'opuscolo PCT in materia di normative operative BLS e BLS Cargo. Auguro anche a Sandro tanto successo e tante soddisfazioni nel suo nuovo incarico! ➔



La sezione Lucerna-Gottardo nella cantina nella roccia e del formaggio

L'escursione di quest'anno della sezione VSLF Lucerna-Gottardo ci ha portato dapprima nei tortuosi corridoi della fortezza di Vitznau e poi nei corridoi del caseificio

sull'Alp Chäserenholz di Franz-Toni Kenel sotto al Rigi-Kulm. In quelle ore abbiamo avuto modo di imparare molte cose sul passato storico della Svizzera all'epoca dei rifugi fortificati, ma anche sulla produzione e la conservazione del formaggio di montagna.



Gita di sezione

Ecco cosa avevano deciso i partecipanti all'Assemblea generale di sezione dello scorso anno: La gita di sezione 2022 ci avrebbe portati a Laupen BE, dove avremmo potuto fare l'esperienza di andare su una bicicletta su rotaia. Fortunatamente, quest'anno la pianificazione non è stata complicata dalle misure contro il coronavirus.

Il 18 giugno 2022 finalmente è arrivato il momento: alle 10:50 ci siamo ritrovati alla stazione di Laupen, da dove abbiamo raggiunto a piedi il punto di partenza della bicicletta su rotaia. Le istruzioni sul regolamento sono state impartite rapidamente e così abbiamo potuto iniziare la nostra corsa. Divisi in sei bici, abbiamo raggiunto l'area di sosta poco prima di Gümmenen, dove ci attendeva un primo rinfresco e il nostro pranzo. Dopo le deliziose pizze, alcuni partecipanti si sono concessi un caffè o un gelato. Visto che la compagnia era buona, ci si è dimenticati un po' del tempo e così abbiamo perso di vista l'orario per il rientro.

Abbiamo iniziato il viaggio di ritorno a Laupen con un'ora di ritardo. Dal momento che nel frattempo il caldo era diventato opprimente, la delusione per l'annullamento della camminata verso Neueneegg non è stata poi così grande e così abbiamo percorso il tragitto in treno. Ci è poi stato servito un aperitivo nel ristorante Sternen a Neueneegg. Soprattutto le bibite fresche sono state particolarmente apprezzate. Questa bellissima gita di sezione in ottima compagnia si è infine conclusa.

Anche quest'anno tutti i costi hanno potuto essere assunti dalla sezione. Siamo stati molto contenti del grande interesse per questa iniziativa. Se hai una proposta particolare per una futura gita di sezione, non esitare a comunicarcelo.

Benjamin Müller, attuario



La sezione BLS è sicuramente una sezione speciale all'interno del VLSF. I nostri membri sono distribuiti tra Basilea e Bellinzona e tra Lucerna e Neuchâtel e, pertanto, in tutte e tre le regioni linguistiche. Con quasi 300 membri, la sezione BLS è la seconda in ordine di grandezza del VSLF.

Insieme a SEV e Transfair, il VSLF è uno dei tre partner sociali della BLS. In occasione delle cosiddette conferenze presidenziali del personale dei treni e di locomotiva, rappresentiamo gli interessi del personale di locomotiva presso la direzione della produzione ferroviaria della BLS, che corrisponde alla commissione del personale presso altre aziende. Il VSLF è anche presente ai colloqui mensili delle parti sociali presso HR. Nel comitato di sezione vi sono rappresentanti di quasi tutte le regioni della BLS, come pure del trasporto viaggiatori e merci. Del comitato fanno parte anche i membri della commissione tecnica e della commissione per i piani di servizio. Con Christof Graf, la BLS è rappresentata anche nel comitato centrale.

Oltre all'assemblea generale di sezione in novembre, in estate si tiene anche una un'assemblea generale dei membri con barbecue, con l'obiettivo di trascorrere dei bei momenti grigliando tutti insieme. Organizziamo inoltre delle escursioni per i nostri membri e vari eventi, come le serate di bowling.



Cercasi collaboratori

Il VSLF opera in un ambito in continua evoluzione, e negli ultimi anni è riuscito a raddoppiare il numero dei propri membri. Di conseguenza, anche i compiti sono aumentati e sono diventati più impegnativi. *Comitato del VSLF*

Siamo pertanto alla ricerca di colleghi macchinisti motivati che abbiano voglia di unirsi a noi e di sostenere l'importante lavoro del VSLF. Siamo un team dinamico e affiatato, dove non ci sono conflitti gerarchici o di competenze. Siamo uniti dall'obiettivo comune di conseguire dei miglioramenti per il personale di locomotiva attraverso una cooperazione professionale e senza complicazioni.

Le seguenti funzioni stanno per essere sostituite o sono vacanti:

Responsabile della sezione SOB (all'interno della sezione Svizzera orientale)
Gestione della sezione SOB con incontri con le parti sociali, trattative salariali e CCL con la SOB. Supporto e collaborazione con il comitato centrale.

Coordinatore della comunicazione KOKO per tutto il VSLF
Allestimento di informazioni per le newsletter, il LocoFolio e internet, come pure

contatti con la stampa. Approfondimenti e informazioni su tutte le attività del VSLF sono un prerequisito e sono assicurati.

Per il nuovo **team PCT/Formazione** stiamo cercando dei relatori per i corsi di formazione e un supporto per l'elaborazione della documentazione PCT per l'opuscolo PCT-VSLF, in collaborazione con i relatori e il responsabile della formazione.

Una seconda persona per la **Commissione di revisione della gestione** e di verifica dei conti CRGC. Dovrà garantire il corretto svolgimento delle riunioni di comitato e delle assemblee generali, come pure controllare e monitorare autonomamente tutti i processi e i flussi finanziari del VSLF. Per questa funzione è richiesta una totale autonomia. Questa funzione offre una visione approfondita di tutte le attività del VSLF. L'attuale partner della CRGC è Jürg Meier, macchinista di Winterthur.

Coordinatore per l'Assemblea gene-

rale. Collabora e sostiene la sezione nell'organizzazione dell'Assemblea generale del VSLF. Il coordinamento e la visione d'insieme sono parte integrante di questa attività, come pure l'attenzione per i dettagli. Gestisce inoltre i contatti con il marketing e gli annunci pubblicitari.

Il VSLF è attivo grazie a colleghi appassionati e motivati che contribuiscono a far crescere il nostro sindacato. Sia l'indennizzo finanziario che il tempo libero sotto forma di ferie sono stati definiti e sono garantiti. L'impegno all'interno di un'organizzazione senza scopo di lucro è inoltre particolarmente prezioso sia per lo sviluppo personale che professionale.

Per informazioni più dettagliate sui compiti di queste funzioni potete rivolgervi agli attuali detentori delle rispettive cariche, al comitato del VSLF o al presidente del VSLF. I dati di contatto sono disponibili sulla nostra homepage:

www.vslf.com

IN MEMORIAM



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

Hansruedi Blumer

Sezione Ticino

*1941

† 20.06.22

Hermann Aebi

Sektion Ostschweiz

*1930

† 5.7.22

Carlo Lodico

Sektion Basel

*1972

† 4.8.22

Nicolas Secco

Section Romandie

*1984

† 12.11.22

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



Châtelard-La Bâtiаз (VS)
Foto © Swissgrid AG