

4	Editoriale	60	News UFT maggio 2022
7	La voce del presidente	61	Priorità sbagliate nella politica dei trasporti
8	FFS Cargo - Profili professionali	62	Ferrovita
10	FFS CI - CCL Risultato delle trattative	64	Segnali - Lettere all'UFT
12	FFS CI - CCL viene firmato senza il VSLF	66	Manovra a Lausanna
14	Lavoro di Master sul reclutamento	67	Mini o microsegnali
15	FFS CI - Commenti sul CCL	68	100 anni di elettrificazione San Gottardo
16	64ª AG del VSLF a Mendrisio	72	La locomotiva più bella della Svizzera
24	Misure di risparmio FFS: Interazioni	73	I 175 anni delle ferrovie svizzere
26	Misure di risparmio FFS: Potenziale	74	Conoscenza delle linee à la Houdini
26	Misure di risparmio FFS: Feedback	74	Riscaldamento segnali
27	Traffico per eventi 2022	75	Ampliamento o smantellamento nella Valle del Reno
28	La ciccia se ne deve andare!	76	Blocco trazione Re 460 / Bt / ICN
29	Perché un VSLF?	77	Inversione dei treni a Gilly-Bursinel
30	A cosa servono i sindacati?	78	Flexa per il part-time
31	Tasselli del mosaico	78	Corsa in cabina con l'UFT
32	ETCS - L1 LS: un passo indietro	79	A volte si frena, a volte meno
40	ETCS - Programma	80	Effetti positivi
42	ETCS - Superamento delle frontiere I	81	Rotkreuz
44	ETCS - Superamento delle frontiere II	81	Presenza di spirito
45	ETCS - Non è una soluzione	82	Odore di bruciato nella cabina di un Flirt
46	ETCS - Una transizione interrotta	82	Chi la dura, la vince
47	ETCS - Caso di segnaletica I	83	Perdiamo la capacità di pensare con la propria testa?
48	ETCS - Caso di segnaletica II	84	Lettere alla redazione
48	ETCS - Nessun miglioramento	85	Esame periodico
49	ETCS - Chi si assume la responsabilità?	86	Sul binario di servizio
50	ETCS - BL3: Distanza di sicurezza 0	87	Le APP dell'orario
51	ETCS - BL3: Sviluppi	88	Esame federale professionale per macchinisti/e
52	ETCS - Deragliamento sul Brennero	90	L'esame per macchinisti
54	ETCS - Gruppo di progetto ERTMS	91	Distanze
54	ETCS - EU-Pacchetto ferroviario	91	Le informazioni sui monitor
55	ATO - Il parco giochi degli ingegneri	92	Effetti della politica di cooperazione tra ITF
56	ATO - Test BLS	94	Confronto ITF
56	ATO - Treni semiautomatici di Amburgo	96	Apnea
57	ATO - Alstom	96	Con il treno da Zurigo a Barcellona
58	L'intelligenza artificiale (IA)	99	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 22/1: 1.7.2022 | Chiusura di redazione Loco Folio 22/2: 1.10.2022

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



Abbiamo tanto da dire!

Questo numero del LocoFolio ha più di 100 pagine, ma non è un caso. Questi sono tempi turbolenti e abbiamo molte cose da dire.

Una crisi segue l'altra, come i vortici di bassa pressione con il vento da ovest. Il coronavirus a malapena ha finito di tenerci in ostaggio che già si scatenano delle turbolenze politico-militari nel nord-est dell'Europa. Abbiamo raggiunto delle temperature record già a giugno, l'inflazione è alle stelle e la scarsità di energia elettrica, acqua e cibo comincia a preoccupare. In ambito ferroviario, il denaro scorre ancora più lentamente di prima. In molti settori il nervosismo è palpabile, si prediligono le soluzioni rapide.

È faticoso quando durante i negoziati per il CCL un'associazione di categoria viene confrontata di continuo con questioni di dettaglio e contraddizioni. Per non metterne a rischio la chiusura, FFS Cargo International di punto in bianco ha escluso il VSLF dalla comunità di negoziazione. Ma è questa la soluzione più sostenibile? È molto improbabile.

Anche le FFS hanno annunciato delle misure di risparmio e, anche in questo caso, le cose devono essere fatte in fretta. Le promesse fatte sono or-

mai acqua passata e tornano di nuovo in auge i vecchi modelli. Il modo più semplice per risparmiare è partendo dal basso. Risparmiare finché non si ferma tutto.

Una richiesta della politica è che la digitalizzazione faccia finalmente dei passi avanti. Più automatizzazione, più capacità, meno costi per il personale ma, per favore, non costoso come adesso. Sempre più treni si snodano attraverso la Svizzera con l'ETCS Level 1 Limited Supervision. L'ETCS L1 LS non è altro che una soluzione raffazzonata, non si spiegano altrimenti le gravi carenze di sicurezza e l'ergonomia praticamente inutilizzabile. Le sensibili perdite di qualità vengono semplicemente definite come un nuovo standard. Quel che conta è andare avanti.

Anche la cosiddetta transizione, ossia il passaggio da un sistema all'altro al momento dell'attraversamento della frontiera, si sta rivelando del tutto inadeguata. Quello che più di 50 anni fa con il TEE funzionava senza problemi, con i treni odierni adesso provoca dei ritardi regolari.

Il tema dei segnali è ormai una gag ricorrente. Se non fosse così pericolo-

so, ci si potrebbe perfino ridere su. Segnali piccoli, segnali nascosti, segnali innevati, segnali posizionati a destra invece che a sinistra: l'importante è che da qualche parte sul piano ci sia disegnato un bell'albero di Natale colorato. Non si dà più per scontato che una luce fioca possa non adempiere alla sua funzione di segnale rilevante per la sicurezza.

Al contrario, i rapporti sulle attività dei «Dämpfler» sono piacevolmente tranquilli e nostalgici. I treni a vapore non tollerano i ritmi frenetici, alla ferrovia qui viene ancora concesso abbastanza tempo e spazio. Grazie ad immensi sacrifici, abbiamo preservato un pezzo di storia ferroviaria da cui ancora oggi possiamo imparare molto: pianificare, agire con lungimiranza, capire cosa si sta facendo, il lavoro di squadra, sperimentare le leggi della fisica.

Che la situazione si faccia calda o accesa, ti auguro di mantenere sempre il sangue freddo. La calma è la virtù dei forti. Prenditi del tempo per tutto ciò che ti è caro e importante! La ruota del criceto gira anche senza di te.

Cari saluti,
Markus



Foto: Stefan Gall

La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente del VSLF

Care colleghe e care colleghi

Dopo la pandemia di coronavirus, siamo finalmente tornati alla normalità. Ma, in qualche modo, non è ancora così. Oltre alla situazione legata a una guerra che ai nostri giorni per molti è inconcepibile, a meno di 2.000 km da noi, sono caduti anche altri valori fondamentali finora ritenuti intoccabili e la fiducia in essi.

Ci si rende conto, ad esempio, che i regolari black-out della rete di telefonia mobile e di Internet non provocano più reazioni particolari. Chi esattamente abbia ordinato delle dosi di vaccino per miliardi di franchi e quante ora debbano essere distrutte, in politica pare non dare più adito a grandi dibattiti. Il fatto che già il prossimo inverno ci potremmo trovare di fronte a una carenza di energia elettrica non sembra preoccupare nessuno. E anche da noi c'è una calma sorprendente quando i treni devono essere soppressi, le fermate semplicemente vengono cancellate da qualche parte o le linee vengono chiuse per mesi interi.

Sembra esserci una grande fiducia nel fatto che le cose andranno bene o che qualcuno prima o poi le risolverà. E intanto ci si affida a dei sistemi e dei processi che hanno ampiamente dimostrato di non mantenere ciò che promettono. Al momento, in seno alla ferrovia si fa semplicemente affidamento sull'ultima persona ancora presente, ovvero il macchinista. Che questa fiducia sia giustificata lo lascio dire agli altri, ma apprezzata e ben pagata di certo non lo è.

La tendenza del personale di locomotiva ad affrontare le cose con la stessa nonchalance è dovuta ai processi ingestibili e illogici, alle informazioni insufficienti e alla mancanza di tempo di lavoro. E alla motivazione sempre più in calo di riuscire, quale ultimo elemento esterno dell'impresa, a salvare ancora qualcosa. Tutti sono a conoscenza dei problemi, ma nessuno vuole assumersi la responsabilità o ammettere qualcosa. E così il cerchio si chiude. Un vero peccato.

Anche la conferma che alle FFS non sono previste misure di risparmio fa sì che la fiducia si trasformi in rassegnazione e in una resa interiore. Se guardiamo gli ultimi eventi, o meglio lo scandalo Swiss, le conseguenze si sarebbero dovute trarre ancora molto tempo fa. Quanto cattive devono essere le condizioni di lavoro, quanto provato dev'essere il personale e quanto bassa dev'essere l'immagine dell'azienda, perché i dipendenti decidano di non salire più a bordo degli aerei? E chi si assume la responsabilità? I consigli di amministrazione sono stati eletti per questo, i CEO sono stati assunti e pagati per questo ed è il compito centrale dei responsabili HR e di linea. Ma anche qui è calato il massimo silenzio. Evidentemente non interessa più nemmeno ai titolari delle aziende o ai loro azionisti.

Quando si tratterà di fare un bilancio finale, ossia si parlerà di denaro, allora probabilmente si smuoveranno molte cose. Alle ferrovie sono arrivati i mandati di risparmio del settore pubblico. Quelli delle FFS sono molto importanti, dal momento che il prodotto sta diventando sempre più costoso. Il fatto che le possibilità digitali e i sistemi di sicurezza europei rappresentino sempre più un problema, sta diventando evidente più rapidamente di quanto si potesse immaginare.

La pressione finanziaria, come spesso accade, viene trasferita fino a raggiungere il personale operativo. Si tratta di schemi ben noti. Ma più passa il tempo e meno potranno funzionare, perché senza la base i processi e i gruppi di progetto potranno sì essere portati avanti, ma non sarà più possibile produrre.

Si sta già profilando una nuova carenza di personale di locomotiva. Vedremo se la lealtà all'azienda e le promesse poco credibili basteranno a rafforzare la fiducia al punto da decidere di fornire di nuovo volontariamente delle ore extra. Al momento, Swiss non ci riesce. Maggiori informazioni in questo LocoFolio.

La fiducia che le associazioni, i sindacati e le organizzazioni che rappresentano il personale possano conseguire dei miglioramenti nelle condizioni di lavoro dei propri membri è una risorsa preziosa. Può essere guadagnata solo attraverso anni di costante impegno, accompagnato da onestà e una comunicazione aperta. E bisogna sapere da che parte si sta e verso chi si hanno degli obblighi.

Il fatto che il CCL di FFS Cargo International sia stato disdetto dal datore di lavoro, insieme alle organizzazioni sindacali, in seguito al rifiuto di un peggioramento delle condizioni di lavoro, solleva delle questioni di fondo. Qui molta fiducia è andata persa. In politica vale spesso la legge del più forte. Proprio come a 2.000 km a est da noi, con un finale ancora aperto.

Noi continuiamo a cercare di umanizzare i servizi più pesanti, soprattutto nel trasporto merci. La compatibilità tra lavoro e tempo libero è un argomento sempre più importante per i datori di lavoro se vogliono riuscire ad attirare e mantenere del personale qualificato. Da questo punto di vista, il settore dei trasporti pubblici non ha per niente delle buone carte. Con le misure di risparmio e i cosiddetti programmi di pianificazione «intelligenti», continuerà a mancare il suo obiettivo. Non si intravedono delle soluzioni concrete.

I vostri e i nostri obiettivi sono gli stessi e il nostro impegno è quello di raggiungerli. Anche nell'interesse dei nostri datori di lavoro. Il VSLF è indipendente e ha la forza e gli strumenti per farlo. Vi ringrazio per la vostra fiducia nel VSLF.

Buona continuazione a tutti.

Il vostro presidente
Hubert Giger

Profili professionali FFS Cargo

Nell'ottobre 2021, FFS Cargo ha annunciato che avrebbe adottato il sistema salariale dalle FFS. Il VSLF accoglie con favore l'adozione di questo sistema salariale che è stato negoziato congiuntamente con le FFS. Particolare attenzione è stata riservata alle nuove disposizioni per il personale di locomotiva, che si applicheranno anche per FFS Cargo. *Comitato del VSLF*

Adozione del sistema salariale delle FFS

Gli obiettivi dell'adozione del sistema salariale sono stati descritti come segue:

- Anche in futuro FFS Cargo vuole un sistema salariale in linea con i requisiti e le prestazioni, non discriminatorio, con salari conformi alle esigenze di mercato.
- L'ulteriore sviluppo del sistema salariale non è un programma di risparmio; nessuno ci deve perdere.
- Nessuna nuova garanzia.
- Il livello dei requisiti e il livello dei salari rimangono invariati.

Con l'adozione del nuovo sistema salariale delle FFS da parte di FFS Cargo, abbiamo sollecitato delle trattative alla comunità di negoziazione CN al fine di migliorare la situazione degli addetti alla manovra con licenza B100. Questa giustificata richiesta è inevasa da troppo tempo.

Trattative per il miglioramento dei B100

Le trattative si sono complicate quando sono state estese con l'obiettivo di creare nuovi profili professionali e un modello di carriera per tutto il personale viaggiante/di locomotiva di cat. B100 e B.

Secondo la descrizione delle mansioni e la valutazione della funzione, i macchinisti di categoria B non dovrebbero più rientrare nel livello di qualifica (LQ) H, bensì nel LQ G. Con l'acquis per gli attuali macchinisti e la possibilità di ottenere (di nuovo) il livello di qualifica H se completano la formazione per tre ulteriori requisiti «Controllo operativo del treno (BZU)», «Esaminatore carri completi (PWL)» e «Controllo remoto via radio (FF)». Partiamo dal presupposto che la maggior parte dei futuri macchinisti di categoria B non avrà bisogno di moduli aggiuntivi per svolgere il proprio lavoro e che pertanto rimarrebbe nel LQ G.

Queste nuove direttive per i macchinisti di cat. B non sono materia di contrattazione in quanto possono essere prescritte dall'azienda, ma sono state ugualmente associate al modello di carriera per i negoziati.

Ci siamo quindi trovati improvvisamente di fronte alla situazione in cui avremmo ottenuto giustamente qualcosa per i nostri macchinisti B100 e, allo stesso tempo, avremmo dovuto accettare una riduzione salariale del 9,5% per i macchinisti di cat. B. Il collegamento è evidente. Va detto che il rapporto tra la cat. B100 e la cat. B è di circa 1:2.

Dal momento che la riduzione salariale per la cat. B potrebbe aver luogo anche senza il nostro consenso e il VSLF di certo non respingerebbe dei miglioramenti negoziati per la cat. B100, con il modello di carriera dei profili professionali B100 avremmo automaticamente «contribuito» ad un significativo inasprimento della situazione dei macchinisti B. Bisogna riconoscere che la struttura delle trattative, con un collegamento tra tutti i settori e le opzioni non negoziabili, è stata studiata in modo intelligente. E il fatto che l'attenzione si sia concentrata sulla grande massa del personale di locomotiva non è nulla di nuovo.

Autonomia economica senza logica

Martin Geiger, comitato del VSLF

Da tempo la Confederazione chiede a FFS Cargo AG di essere autosufficiente. Dopo i grandi sforzi delle ferrovie, che hanno portato anche alla chiusura di diversi punti di servizio, a Berna si sta attualmente discutendo di possibili sovvenzioni per il traffico a carri completi (TCC). La pandemia di coronavirus e i cambiamenti climatici hanno riportato l'attenzione sul trasporto merci su rotaia. Non solo in Svizzera, ma in gran parte dell'Europa.

Allo stesso tempo, la Confederazione, in veste di proprietaria della Posta, trascura di richiamare le sue aziende alle proprie responsabilità. Nell'ambito della sua strategia di decentramento, la Posta sta pertanto costruendo dei nuovi edifici senza binari di raccordo per la movimentazione delle merci su rotaia. Attualmente sono in costruzione a Zizers nei Grigioni e vicino a Sion, nel Vallese. Presto si dovrebbe aggiungere anche un nuovo centro di distribuzione a Pratteln, nel canton Basilea campagna, e anche lì non sono previsti binari di raccordo.

Come si possa voler trasportare più merci su rotaia con così poca lungimiranza e allo stesso tempo pensare alle sovvenzioni, resta un mistero.

Tagli per i macchinisti di cat. B

Il VSLF è intervenuto ribadendo che anche se l'azienda può decidere autonomamente di ridurre i salari del PL di cat. B di quasi il 10%, a nostro avviso questa è una violazione dell'accordo sull'adozione del sistema salariale globale e, in linea di principio, è di esclusiva competenza di FFS Cargo.

Inoltre, l'interrogativo che si pone è perché solo i macchinisti di cat. B100 e B dovrebbero sottostare ad una valutazione della funzione, ma non tutte le altre funzioni di FFS Cargo. Tanto più che all'interno delle FFS un macchinista improvvisamente rientrerebbe nel livello H e un altro in G e, questo, nonostante lo stesso identico lavoro, gli stessi requisiti e gli stessi presupposti medici e psicologici. Ad aumentare ancora di più presso FFS Cargo sono soltanto i fattori di carico sulla salute a causa degli orari di lavoro sempre più estremi. Visto da fuori, il fatto che non venga garantito lo stesso salario per lo stesso lavoro rappresenta un problema anche nel contesto della parità salariale.

Se dalla valutazione della funzione da parte di HR risulta che il macchinista FFS non vale più il suo salario attuale, o i valori sono impostati in modo errato oppure certi fattori non sono stati riportati.

Anche nel caso degli ulteriori obiettivi salariali dei quadri intermedi di FFS e FFS Cargo, si pone la questione se ciò possa essere giustificato dal mercato del lavoro oppure dal carico di lavoro e dalle prestazioni aggiuntive (Fig. 1). Questo conferma anche che, a differenza dei valori target e delle funzioni direttive estremamente variabili, per il personale di locomotiva può essere valutato anche il minimo particolare.

Esito delle trattative

Le trattative hanno portato dei miglioramenti significativi per i collaboratori RCP con licenza B100 e i macchinisti B100:

- B100 Level 2: i collaboratori che hanno completato la formazione PWL ricevono un'indennità annua di CHF 1'500.

- B100 Level 3: con il superamento delle formazioni per le funzioni aggiuntive «Controllo operativo del treno (BZU)», «Esaminatore carri completi (PWL)» e «Controllo remoto via radio (FF)», e pertanto con una maggiore flessibilità operativa, in futuro si passa al LQ G (aumento salariale di almeno CHF 2.000 per il cambio di LQ).



Cargo a Giubiasco. Foto: Georg Trüb

- Questo comporta un passaggio al futuro modello Priora - finora Valida.

Dopo l'adozione del sistema salariale delle FFS, i miglioramenti negoziati per il personale RCP / B100 rappresentano una regolamentazione attesa da tempo e più che giustificata. Grazie al nostro intervento, il personale di cat. B potrà restare nel livello di qualifica H.

Con la firma dell'accordo, si confermerà inoltre che il personale di locomotiva di cat. B in futuro dovrà completare i corsi di formazione aggiuntivi mancanti «Controllo operativo del treno», «Esaminatore carri

completi» e «Controllo remoto via radio», come pure che dovrà comprovare le competenze linguistiche riportate nel potere direttivo e che per questo non viene corrisposto alcun indennizzo.

In qualità di parti sociali, non possiamo accettare che non si possano avanzare delle pretese per le prestazioni supplementari, tanto più che le stesse FFS nei loro obiettivi hanno definito un salario adeguato al lavoro fornito (Obiettivi FFS Cargo: un sistema salariale in linea con i requisiti e le prestazioni, non discriminatorio, con salari conformi alle esigenze di mercato).

Tre moduli a tutti gli effetti, che finora altri colleghi hanno applicato a tempo pieno e che ora sono stati adottati anche dal personale di locomotiva, possono sicuramente essere definiti come un aumento delle prestazioni. Anche perché FFS Cargo potrà risparmiare a lungo termine su questi collaboratori RCP.

Siamo stati l'unico partner a non aver accettato queste decisioni. Tanto più che le mozioni VSLF approvate dall'assemblea generale prevedono che le prestazioni supplementari, come le lingue, in futuro devono essere indennizzate. Alla nostra richiesta di informazioni ai colleghi della LPV, non abbiamo ricevuto alcun riscontro.

Se mettiamo questi «moduli gratuiti» dei macchinisti B sul piatto negativo della bilancia delle trattative, il successo non è più così grande, rispettivamente si tratta di una semplice redistribuzione. Non l'abbiamo potuto impedire, in quanto rientra nel potere direttivo dell'azienda e non era negoziabile. Ma siamo stati gli unici a non volerlo inserire nel protocollo delle delibere. Di conseguenza, non ci sentiamo vincolati da tale decisione in futuro.

Nella loro comunicazione sulle trattative, le FFS e la CN hanno confermato che le attività supplementari per consentire un impiego più versatile dei collaboratori, giustificano un inquadramento e una retribuzione più elevati. A tempo debito ritorneremo su questa affermazione corretta come giustificazione per le nostre rivendicazioni.



Innalzamento delle fasce salariali da LQ I nel nuovo sistema salariale di FFS e FFS Cargo. Esempio: ZFR FFS V.

FFS Cargo International - Risultato delle trattative

Presso FFS Cargo International è previsto un significativo peggioramento delle disposizioni sulla durata del lavoro che va unicamente a scapito del personale di locomotiva. *Comitato del VSLF*

Il fatto che le fasce salariali saranno innalzate circa del 5% logicamente viene visto come un successo, ma gli aspetti negativi dell'orario di lavoro riguarderanno solo il personale di locomotiva che rappresenta oltre il 50% dei dipendenti dell'azienda. Dal punto di vista di FFS Cargo International / SEV / Transfair / AQT, le seguenti disposizioni derivanti dalle trattative fallite sull'ulteriore sviluppo del CCL FFS Cargo International sono accettabili per il personale viaggiante:

In generale: Nuovo: Compatibilità tra lavoro e vita privata per FFS Cargo International.

VSLF: Le nuove disposizioni previste per l'orario di lavoro sono in contrasto con questo obiettivo.

Tempi di attesa: Più di 30 min. possono essere considerati come una pausa.

VSLF: Sebbene siano pagati per intero, non vengono più conteggiati nell'orario di lavoro. La fine del lavoro slitta di conseguenza e il turno può durare fino a 15 ore, dopodiché è possibile un turno di riposo di 8 ore. Secondo il contratto di lavoro 3.2, il dipendente è obbligato a fornire delle ore straordinarie. Poiché le pause sono più lunghe, non ci sono straordinari. Stiamo appurando se questo sia legalmente consentito. Questa regolamentazione significa che ogni ritardo, rispetto all'orario di lavoro,

implica un'aggiunta di ore di lavoro. La fine del lavoro è pertanto completamente subordinata al traffico e non può più essere pianificata.

I turni di notte distribuiti su 2 giornate ora devono terminare prima delle ore 07:00 invece delle 06:00.

VSLF: Nella ripartizione, risp. nella pianificazione annuale dei turni, questi possono essere estesi fino alle ore 08:00 previo coinvolgimento dei rappresentanti del personale. A partire dalle ore 06:00, viene concesso un supplemento di tempo del 100% sull'orario di lavoro. Il successivo turno di riposo deve avere una durata di almeno 12 ore.

Turni di lavoro: Nuovo: Nel quadro degli accordi con i rappresentanti del personale, possono essere assegnate meno di sei ore di lavoro.

VSLF: Viene limitato il diritto dei singoli dipendenti di pronunciarsi al riguardo.

Turno di riposo: Nella ripartizione, risp. nella pianificazione annuale dei turni, il turno di riposo può essere ridotto a 9 ore tra due giorni non lavorativi invece delle 12 ore previste finora, previo accordo dei rappresentanti del personale.

VSLF: Questo porta non solo a transizioni e periodi di recupero più brevi tra i turni di servizio, ma anche a meno periodi di riposo durante il fine settimana.

In caso di forza maggiore o di problemi operativi, il turno di riposo può essere ridotto a 8 ore con il consenso dei dipendenti interessati.

VSLF: Per problema operativo si intende quando una linea non è agibile. Questo si applicherebbe pertanto ai singoli ritardi.

Orario di lavoro annuale: L'orario di lavoro annuale aumenta di 25 ore fino al 31 dicembre 2028, rispettivamente l'orario medio di lavoro nella pianificazione annuale passa a 498 minuti fino al 31 dicembre 2028 invece di 492 minuti. Ora si applica il modello di orario di lavoro annuale.

VSLF: La ripartizione uniforme dell'orario di lavoro nel corso dell'anno non deve più essere presa in considerazione. Se l'orario di lavoro assegnato è inferiore a 2.075 ore, non verrà più portato a 2.050 ore in caso di responsabilità del personale.

I saldi orari al termine del periodo di riferimento vengono registrati in un conto di compensazione se superano le 41 ore. Questo credito può essere compensato di comune accordo nel corso del mese.

VSLF: La prassi attuale mostra che, contrariamente al CCL, il datore di lavoro non prevede dei giorni di compensazione a seguito dell'annullamento dei servizi o qualora l'orario di lavoro previsto non venga raggiunto a causa della modifica dei turni. Si può pertanto presumere che

l'orario di lavoro annuale non venga integrato. Le eventuali richieste non sono più rintracciabili alla fine del periodo di riferimento.

Luogo di lavoro: Nuovo: Il dipendente può essere trasferito in un'altra sede (luogo di servizio) per motivi organizzativi, di salute o economici.

Pause: In futuro, nella ripartizione e nella pianificazione annuale dei turni possono essere assegnate tre pause invece delle due attuali previo coinvolgimento dei rappresentanti del personale. Inoltre, con il consenso dei singoli dipendenti, esse possono essere ridotte a 30 minuti.

VSLF: Le indennità di pausa non vengono più conteggiate nella durata massima del lavoro. A seconda della durata, il "tempo di guida" effettivo in questo modo può essere aumentato fino a 36 minuti.

Ferie: In futuro, le ferie possono essere prese al massimo solo in tre parti per 5 settimane e al massimo in quattro parti per 6 o 7 settimane.

VSLF: In questo modo il periodo di riposo viene ridotto nella misura di 4 giorni all'anno. A causa della fine ritardata del lavoro prima delle ferie alle 4 del mattino, il periodo di riposo viene ulteriormente ridotto di 2 ore. La pianificazione delle ferie è resa ancora più difficile e viene ulteriormente limitata.

Mancato servizio: In caso di griglie orarie pianificate, al dipendente devono essere accreditati almeno 360 minuti per il mancato servizio se viene avvisato prima di lasciare il proprio domicilio.

VSLF: In linea di principio, il dipendente non può essere raggiunto dal datore di lavoro nel proprio tempo libero. Per "lasciare il proprio domicilio" si intende la propria abitazione.

Modifica del turno: In caso di modifica del servizio, il turno può essere prolungato per un totale di 60 minuti, invece degli attuali 30 minuti, senza il consenso e la comunicazione ai dipendenti fino alle ore 17.00 del giorno precedente. Sia l'inizio che la fine di ogni turno possono differire di 30 minuti.

VSLF: Questa regolamentazione rende ancora più difficile la promessa di compatibilità tra lavoro e vita privata.

Fasce salariali: I valori massimi delle fasce salariali di tutti i profili professionali vengono aumentati del 5%. Per quanto riguarda le unità di aumento salariale per i dipendenti in fase di avanzamento sotto il 128%, in futuro si terrà conto di 5 punti invece di 4 dalla distribuzione dell'aumento salariale individuale.

VSLF: Questo concerne tutti i dipendenti CCL, senza che debbano subire dei peggioramenti.



Frick. Foto: Georg Trüb

Prestazione una tantum: Per la prestazione una tantum, in futuro viene messo a disposizione annualmente lo 0,5% max. invece dello 0,2% della massa salariale. Questo non può superare il 5%, risp. 7% invece del precedente 3%, risp. 5% del valore di base.

VSLF: Il personale di locomotiva non riceve questa prestazione e non beneficia di questo miglioramento.

Ferie concesse

Congedo di paternità ora 15 giorni invece di 10. Congedo di maternità ora 18 settimane invece di 16.

Nuovo: Congedo per adozione 10 giorni.

Nuovo: Matrimonio dei propri figli 1 giorno.

VSLF: La differenza del congedo di paternità e maternità è davvero minima. Le lodi al riguardo non sono mancate. Il prezzo per un successo politico così limitato è notevole (è lecito chiedersi come si possano mettere al mondo e crescere insieme dei figli con simili orari di lavoro).

L'indennità giornaliera ora è di Fr. 20.- invece di 19.-.

Elenco delle rivendicazioni della CN che sono state respinte da FFS CI:

Regolamentazione "mora del datore di lavoro" in caso di annullamento di un servizio all'ultimo momento

Istanza: L'annullamento del servizio con un preavviso/anticipo inferiore a «3 giorni» viene considerato come mora e al dipendente viene accreditato un CT+ (498 min.).

Assegnazione delle pause in un turno di lavoro

Istanza: Se un turno ha una durata fino a 9 ore, per una pausa è prevista una detrazione massima di 30 minuti; nel caso di un turno superiore a 9 ore, per una pausa è prevista una detrazione massima di 45 minuti.

Adeguamento: Compensazione per lavoro extra/straordinario a breve termine

Istanza: Se, per motivi aziendali, viene superato l'orario di lavoro giornaliero pre-

scritto, scelto o concordato, si applicano le seguenti disposizioni sul lavoro straordinario:

- Fino a 15 minuti compresi, il lavoro straordinario conta come orario di lavoro.
- Se supera i 15 minuti, tutto il tempo supplementare conta come lavoro straordinario.

Limitazione del numero massimo consentito di turni del mattino

Istanza: Tra due giorni non lavorativi, al massimo possono essere assegnati 4 (in precedenza 5) turni del mattino con inizio tra le ore 0:00 e le 06:00.

Compensazione relativa al carico legato al lavoro notturno

Istanza: Introduzione di un conto di ferie supplementari per il lavoro notturno dalle ore 22:00 alle 04:00. Il supplemento dovrà essere del 20%.

Adeguamento del «lavoro notturno prima delle ferie»

Istanza: "Se l'ultimo giorno lavorativo prima delle ferie cade di venerdì, la fine del lavoro sarà fissata al più tardi alle ore 22:00, su richiesta del dipendente al più tardi alle ore 20:00".

Riduzione del periodo di avanzamento nella fascia salariale (progressione salariale)

Istanza: Riduzione da 20 anni a 10. Riferimento: Nelle trattative sul sistema salariale della FFS SA è stato definito un periodo di 10 anni che sostituisce la soluzione parziale: avanzamento salariale dinamico per "giovani booster".

Adeguamento dell'indennità domenicale

Istanza: Aumento da 15.- a (min.) 18.- CHF/ora.

Adeguamento del supplemento per il lavoro notturno

Istanza: Aumento del supplemento per il lavoro notturno da 8.- a 10.- CHF/ora.

Indennità giornaliera per i pasti
Istanza: Aumento da 19.- a 25.- CHF. ➔



FFS Cargo International a Claro. Foto: Georg Trüb

Il nuovo CCL FFS Cargo International viene firmato senza il VSLF

Dopo lunghe trattative per un ulteriore sviluppo del CCL, nel febbraio 2022 il VSLF ha respinto il risultato dei negoziati. Dal nostro punto di vista, in base al CCL le trattative sono quindi fallite. Il risultato è stato accettato da parte di FFS CI, SEV, transfair e AQTP. *Comitato del VSLF*

Il fatto che un nuovo CCL garantisca stabilità per i prossimi anni può essere giusto o sbagliato in quanto, come quello precedente, ha una durata illimitata. Nessuno aveva mai parlato di rescindere il CCL, anzi, tutte le parti hanno sempre ribadito che si sarebbe potuto benissimo andare avanti con quello attuale. Se ci si deve conquistare così la stabilità di un CCL, è lecito chiedersi a che prezzo.

Dopo diversi colloqui ai vertici, al VSLF è stata offerta l'opportunità di controfirmare ugualmente il CCL, in quanto le altre parti intendono firmarlo anche senza il VSLF. In mancanza di un'intesa reciproca, il VSLF ha rifiutato. Di conseguenza, l'11 aprile 2022 FFS Cargo International ha disdetto l'attuale CCL a tutte le parti. Questa misura ha aperto la strada alla firma del CCL da parte dei restanti partner, escluso il VSLF.

Trattative per un nuovo CCL

Dopo la disdetta del CCL, il VSLF ha chiesto di negoziare un nuovo contratto. Gli altri membri non erano entrati nel merito delle proposte del VSLF per l'allestimento di un'istanza congiunta all'interno della CN e, pertanto, non ha potuto essere presentata a FFS CI.

Le nuove trattative si sono tenute il 25 maggio 2022 a Olten. FFS CI, SEV, transfair e AQTP hanno elaborato un'istanza congiunta sulla base dei risultati dei precedenti negoziati.

In occasione di questa riunione, il VSLF ha chiesto che le nuove trattative vengano condotte sulla base del CCL FFS SA, Berna, e includano le disposizioni sull'orario di lavoro secondo le regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro BAR per il personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori.

Si potrebbe così garantire che FFS CI possa offrire delle condizioni di lavoro al passo coi tempi che rispecchiano Fonte in uso nel settore ferroviario. Questo aumenterebbe le sue opportunità sul mercato del lavoro e assicurerebbe al personale un migliore equilibrio tra lavoro e vita privata, nell'interesse della pianificazione del proprio tempo libero, soprattutto per i moderni modelli di famiglia. L'adozione delle regolamentazioni della FFS SA può inoltre evitare un dumping delle condizioni di impiego a scapito dei dipendenti.

FFS CI, SEV, transfair e AQTP hanno respinto la richiesta del VSLF, per cui anche

queste trattative sono fallite. Ci rincresce molto che, dopo la disdetta del CCL FFS CI, i nostri partner sindacali non abbiano colto questa opportunità per migliorare le condizioni di tutti i membri. Le quattro parti in questione hanno invece ribadito di voler sottoscrivere un nuovo CCL sulla base del protocollo di risoluzione da noi respinto. Anche in questo caso, il VSLF aveva solo la scelta se dare la propria approvazione o meno. Poiché riteniamo che l'esito delle trattative sia negativo per il personale e che la ripartizione degli oneri e degli indennizzi all'interno del quadro contrattuale non sia equilibrata, abbiamo deciso di non dare la nostra approvazione. Restiamo convinti che non si dovrebbero approvare dei peggioramenti se proprio non sono necessari. Le conseguenze le conosciamo molto bene dalla nostra realtà quotidiana.

È improbabile che le considerazioni avanzate dai nostri partner sindacali in merito ad una rinegoziazione delle regolamentazioni della durata del lavoro nel corso dei prossimi anni possano portare a qualcosa, in quanto dopo la firma del nuovo CCL difficilmente si potranno fornire ulteriori argomenti al riguardo.

Il fatto di sottoscrivere un CCL meno buono e allo stesso tempo di pensare a dei possibili miglioramenti nei prossimi anni, beninteso senza poter far leva su qualcosa di concreto, fa capire che coprire i propri errori strategici ha la priorità sulle condizioni di lavoro dei propri membri. Per quel che ci riguarda, queste continue trattative non hanno senso, perché in fondo un lavoro come macchinisti ce l'abbiamo e, come ben si sa, lavoro per noi ce n'è più che a sufficienza.

Procedura arbitrale secondo CCL

Le quattro parti in questione hanno respinto anche l'eventualità di una procedura arbitrale ai sensi del CCL. Non c'era la volontà di rispettare le regole concordate. Dopo delle trattative così lunghe e difficili, FFS CI, SEV, Transfair e AQTP evidentemente non erano più interessati a trovare un compromesso valido. Durante



I partner sindacali, che rappresentano anche il personale di locomotiva, hanno visto la decisione della base come un mandato per firmare il CCL nella sua forma attuale.

FFS CI ha confermato quanto segue: «Dopo aver consultato le associazioni del personale AQTP, SEV e transfair, l'11 aprile 2022 abbiamo disdetto l'attuale CCL, nel rispetto del termine di preavviso del contratto collettivo di sei mesi con effetto al 31 dicembre 2022». È decisamente insolito che un datore di lavoro disdica di propria iniziativa un CCL insieme ai rappresentanti del personale per poi firmarne uno nuovo allo scopo di scavalcare il «no» di un partner sociale. L'art. 9 del



colloqui sull'eventuale arbitrato è emersa la questione di chi avrebbe dovuto far parte della commissione di conciliazione dalla parte dei datori di lavoro e chi dalla parte dei lavoratori. Dopotutto, si sarebbe trattato di quattro partner contro uno, ma questo partner non sarebbe stato dalla parte del datore di lavoro.

Valutazione dei negoziati e del loro esito

Il VSLF si rammarica che dopo la disdetta del CCL non si sia approfittato delle nuove trattative per raggiungere una soluzione comune, in particolare da parte dei nostri colleghi della CN. Per FFS CI la situazione attuale è un completo successo, dal momento che in futuro potranno contare su importanti aumenti della produttività. Anche l'associazione dei quadri AQTP ha validi motivi per dare la propria approvazione, anche perché gli aspetti negativi non riguardano i suoi membri.

circa il 34% del personale di locomotiva di FFS CI).

In effetti, per tutte le parti sembra essere molto importante concludere quella che molti hanno definito «una tragedia senza precedenti». Questo nonostante tutte le parti abbiano confermato a priori che, in caso di fallimento delle trattative, potrebbero continuare benissimo anche con il vecchio CCL. Dopotutto, una parte sociale rappresentativa ha respinto il risultato adducendo dei giustificati motivi. Una eventuale firma dell'attuale CCL 2012 da parte del VSLF è possibile in qualsiasi momento al fine di evitare ulteriori danni all'azienda e ai dipendenti.

Riteniamo che sia nostro dovere tutelare e, se possibile, migliorare le condizioni di lavoro di tutti i dipendenti. In questo contesto, occorre tener conto anche degli interessi e delle opportunità dell'azienda: tra il 2019 e il 2021, FFS CI ha realizzato degli ottimi utili annui. Il fatto che le nuove regolamentazioni abbiano un effetto diametralmente opposto ai tanto declamati obiettivi della «conciliazione tra lavoro e vita privata» 1) e di «un'esigenza sindacale di fondo: l'equilibrio tra vita professionale e vita privata» 2), non sembra preoccupare nessuno. Dopotutto non li riguarda. La tutela della salute qui è completamente fuori discussione, oltre al fatto che queste regolamentazioni sono incompatibili anche con la sicurezza nel lavoro a turni irregolari.

CCL stabilisce che «se non viene raggiunto un accordo, si applica il presente CCL», motivo per cui le trattative sono fallite e la disdetta congiunta da parte del datore di lavoro e dei nostri partner sindacali è da considerarsi un vero e proprio aggiramento delle direttive del CCL.

Posizione della LPV

Dal momento che metà del personale di locomotiva con turni irregolari è soggetto al CCL, abbiamo chiesto anche ai colleghi dell'associazione del personale di locomotiva LPV cosa ne pensano dell'esito delle trattative e della prevista firma. Dopotutto, rappresenta di gran lunga la categoria di personale più numerosa.

La LPV ci ha comunicato di sostenere la decisione democratica di fondo, sottolineando di essere ben rappresentata da

un segretario sindacale del SEV, che fino a poco tempo fa era lui stesso un macchinista cargo.

Conseguenze

Se il personale di locomotiva continuerà a vedere il CCL - che è stato definito un «compromesso valido e accettabile» - come un successo, lo si capirà a partire dal 1° gennaio 2023. Rispettivamente, quando arriveranno i primi piani di lavoro con il nuovo orario ufficiale, si vedrà se FFS CI effettivamente applicherà le nuove regolamentazioni sulla durata di lavoro o se continuerà a comportarsi come un datore di lavoro attento agli aspetti sociali.

Va da sé che noi, in qualità di parte sociale e partner della comunità di negoziazione, non siamo particolarmente contenti quando prima e dopo l'incontro il datore di lavoro e i tre responsabili della CN sono già presenti nella stanza. È un fatto del tutto nuovo che una riunione preliminare e conclusiva si svolga senza il VSLF. Con la rappresentanza coerente dei nostri membri evidentemente noi rappresentiamo un'interferenza continua.

Se il comitato avesse però preferito passare un'estate tranquilla, l'unica opzione sarebbe stata la firma del nuovo CCL accompagnata da una buona comunicazione.

Il dado è tratto, le responsabilità sono chiare. Eravamo consapevoli che prima o poi questa situazione si sarebbe presentata. Per tutti coloro che erano coinvolti nella trattativa la tentazione di chiudere elegantemente l'affare era troppo grande.

In tutti i casi, con il nuovo CCL ci vediamo limitati nella nostra libertà sindacale, ma siamo ben consapevoli delle conseguenze. In tal senso, i feedback della base sono molto preziosi e ben accetti.

Discuteremo con calma su come procedere, le soluzioni si trovano sempre.

Il VSLF ha comunque la possibilità di approvare in qualsiasi momento l'esito dei negoziati.

Indipendentemente dalla decisione del VSLF, si osserva quanto segue:

- Un eventuale nuovo CCL a partire dal 01.01.2023 avrebbe validità per tutti i dipendenti, compresi i membri del VSLF e, questo, indipendentemente dal fatto che il VSLF lo sottoscriva o meno.
- La protezione giuridica professionale del VSLF è comunque pienamente garantita.
- Poiché ora evidentemente si concluderà un nuovo CCL senza il VSLF, ai nostri membri verrà ovviamente rimborsata la deduzione delle spese di esecuzione a partire dal 1° gennaio 2023, di cui ora beneficeranno il SEV, transfair e AQTP. ➔

1) Proposta FFS CI per il nuovo CCL

2) Editoriale SEV edizione no. 3

Lavoro di Master di una responsabile HR sul reclutamento dei macchinisti

La signora Laurence Spindler-Freudenreich è responsabile HR presso FFS Cargo International a Olten. Nel 2019 ha scritto una tesi magistrale presso la Scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale dal titolo: «Attirare e trattenere i macchinisti di locomotiva in tempi di carenza di personale qualificato, sull'esempio di FFS Cargo International». Markus Leutwyler, redattore LOFO & Hubert Giger, presidente del VSLF

Le nostre congratulazioni per il suo lavoro. Dalla sintesi della sua tesi abbiamo tratto alcuni spunti interessanti:

Come molti altri operatori, in particolare nel settore dei trasporti, anche FFS Cargo International (FFS CI) deve far fronte ad una carenza di personale qualificato. In un mercato altamente competitivo e con

L'azienda deve pertanto concentrare la propria strategia di Employer Branding sul miglioramento della propria offerta piuttosto che sulla comunicazione interna ed esterna del proprio marchio. Sulla base delle contraddizioni individuate e delle lacune di credibilità tra i valori ufficiali e i valori effettivi dichiarati, l'azienda deve

proprio marchio e presentarsi ai potenziali candidati come datore di lavoro adeguato e attraente.

*2) Nel nuovo CCL si afferma quanto segue: "FFS Cargo International promuove l'equilibrio tra lavoro e vita privata". Esaminando le nuove regolamentazioni sulla durata del lavoro del personale di locomotiva, emergono



Foto: Werner Sturzenegger

marginari molto bassi, diventa sempre più difficile reclutare personale di locomotiva, e anche trattenerlo a lungo termine. Per la crescita dell'azienda è fondamentale assumere del personale qualificato. Attualmente, la scarsità di risorse umane impedisce il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia e, di conseguenza, anche la crescita dei trasporti di FFS CI. Queste condizioni quadro sollevano la questione di come FFS CI intenda migliorare la propria attrattività come datore di lavoro sul mercato del trasporto ferroviario di merci per i macchinisti.

Il lavoro di Master si propone di sviluppare una strategia di Employer Branding pragmatica e transnazionale *1) per FFS CI. L'identificazione dei fattori di attrattività deve consentire da una parte di acquisire nuovi talenti in modo più efficace e dall'altra, di trattenere i collaboratori a lungo termine. La definizione di una Employee Value Proposition porta a un aumento dell'attrattività della professione di macchinista.

identificare i propri punti di forza e i propri punti deboli, come pure definire le misure correttive e migliorare così il proprio marchio. *2)

L'ampliamento delle performance del datore di lavoro concerne essenzialmente il riconoscimento delle maggiori prestazioni, la maggiore pianificabilità degli orari di lavoro e lo sviluppo di modelli innovativi di orario di lavoro e di pensionamento. In questo contesto, è fondamentale il supporto dei partner sociali, che devono agire nell'interesse dei lavoratori.

"Ridefinendo il proprio marchio come datore di lavoro, FFS Cargo International non solo può reclutare i macchinisti in modo più semplice ed efficace, ma anche migliorare il proprio successo aziendale. Ciò avviene grazie alla maggiore lealtà verso l'azienda, alla motivazione al lavoro e alla dedizione dei collaboratori esistenti, nonché alla fidelizzazione dei fornitori di servizi e alla migliore armonizzazione di obiettivi e valori comuni."

*1) L'Employer Branding definisce le misure adottate da un'azienda per rafforzare il

subito in modo inequivocabile le contraddizioni tra le illusioni e realtà, ciò che mette in discussione tutto il lavoro di Master.

VSLF: Dalla descrizione del lavoro di Master da un lato si può intuire che le condizioni di lavoro devono essere buone e dall'altro, che l'attrattività può essere migliorata solo grazie ad una buona immagine.

Con il risultato delle attuali trattative CCL del 2021, che comporterà grandi oneri aggiuntivi per il personale di locomotiva e inoltre rafforza una simmetria dei sacrifici unilaterale nell'azienda, qualsiasi rappresentazione di un marchio positivo viene indiscutibilmente danneggiata dai fatti e ci si discosta dalla posizione desiderata di datore di lavoro attraente. Questo invia un segnale sbagliato alla categoria professionale che rappresenta un fattore chiave per l'azienda. In considerazione delle conseguenze delle regolamentazioni CCL negoziate per il personale di locomotiva, tanto più quando gli affari dell'azienda vanno bene, le misure di Employer Branding diventano una farsa. ➔

Commenti sul CCL FFS Cargo International

Lettere al comitato del VSLF. Nomi noti alla redazione

Salve Hubert e a tutti i colleghi del VSLF, Sono attivo presso FFS Cargo International e seguo da vicino tutta la vicenda con il CCL FFS CI. Grazie per il vostro impegno. Durante una visita medica, dopo che il medico ha capito che ero un macchinista, è arrivato subito con degli opuscoli sul lavoro a turni e mi ha anche parlato delle esperienze che ha fatto con altri macchinisti. Sono stati affrontati i temi della "rotazione in senso inverso", delle "transizioni" e anche dell'alimentazione durante i turni.

Si è innervosito più volte, dal momento che le condizioni di lavoro presso le ferrovie, negative sia per l'equilibrio tra famiglia e lavoro che per la salute, sono note da tempo. Ha già sentito parlare anche del nuovo CCL e ha detto che dobbiamo fare tutto il possibile per non compromettere ulteriormente la nostra salute. A parte questo, ha cercato di non esprimersi troppo negativamente nei confronti delle FFS.

Hubert, per favore, non cedete di un millimetro ad una percezione ancora più distorta della realtà. Faccio il macchinista da più di 30 anni, con un'interruzione, e anche in Germania, con i turni lunghi, non c'erano queste rotazioni, in avanti e in senso inverso. In Germania la settimana lavorativa è di 38 ore mentre qui ne abbiamo ben 42.

Perché bisogna comprimere ancora di più i turni, le transizioni e i momenti di riposo? Qual è lo scopo di tutto questo? Che problema c'è nell'organizzare un ritmo ordinato e poi assegnare un lungo periodo libero, piuttosto di avere sempre solo due giorni liberi per dei mesi? Devo dire che il mio addetto alle pianificazioni è molto accomodante e mi cambia i turni ogni volta che è possibile, ma già il piano di servizio da solo fa battere il cuore più forte. Non ha senso sollecitare in questo modo la nostra vita privata, per poi continuare a parlare di equilibrio tra famiglia e lavoro e appiccicare su ogni scalino degli adesivi sul tema della "sicurezza", se non lo si pensa per davvero.

Ancora una cosa: chi più chi meno, tutti i macchinisti devono fare un certo tragitto per recarsi sul posto di lavoro, anche perché quasi nessuno vive nei paraggi della stazione. Penso che si dovrebbe tenere conto di un certo margine per l'arrivo e la partenza, o no?

Spero tanto che restiate forti. Ho l'impressione che l'UFT e la Seco non siano particolarmente informati sulla gravità delle condizioni qui da noi.

Un macchinista ➔

SMS al VSLF dal Vallese

Ciao Hubert.

Complimenti!!! Questa coraggiosa decisione di non firmare il CCL di FFS CI è prova di grande maturità!! Il VSLF non può che uscirne vincitore. Attendo con ansia il prossimo LocoFolio.

Cordiali saluti e congratulazioni a tutto il comitato. ➔

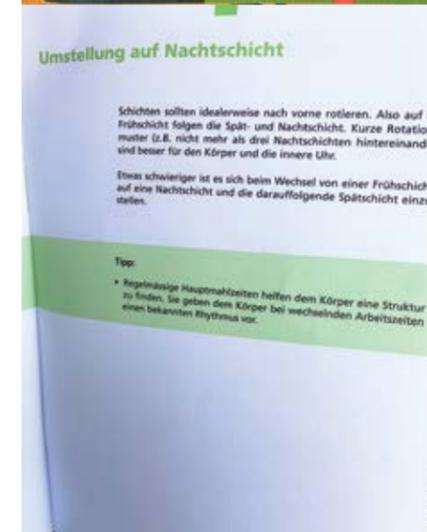
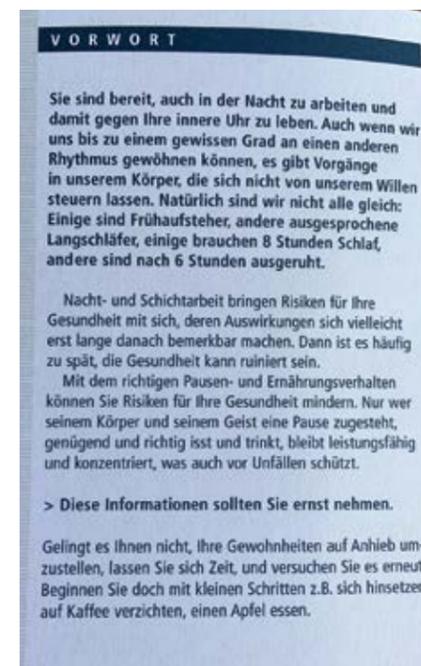
Cari colleghi,

A nome del comitato della sezione di Berna, desideriamo esprimere tutto il nostro sostegno per la vostra coraggiosa e importante decisione di non firmare il CCL di FFS Cargo International. Così facendo, avete inviato un chiaro segnale che noi, il VSLF, non siamo disposti ad accettare alcun peggioramento delle condizioni di lavoro.

Cordiali saluti

Comitato della sezione di Berna

David Anliker, Stefan Gfeller, Eric Guex, Benjamin Meier, Simon Gusset, Ivo Murbach, Richard Odermatt, Michael Affolter ➔



64ª Assemblea generale del VSLF a Mendrisio TI

VSLF No. 711, 19 marzo 2022, RF/HG

Il nostro presidente di sezione della sezione ospitante Ticino, Pietro Pangallo, ha salutato i circa 45 ospiti, come pure gli oltre 110 macchinisti e la trentina di familiari giunti a Mendrisio, nel sud del Ticino, il tutto favorito da uno splendido clima primaverile. Dopo l'annullamento delle ultime due assemblee generali a causa del coronavirus, l'atmosfera era particolarmente festosa.

Il sindaco del Comune di Mendrisio, Samuele Cavadini, ha tenuto un breve discorso di saluto.

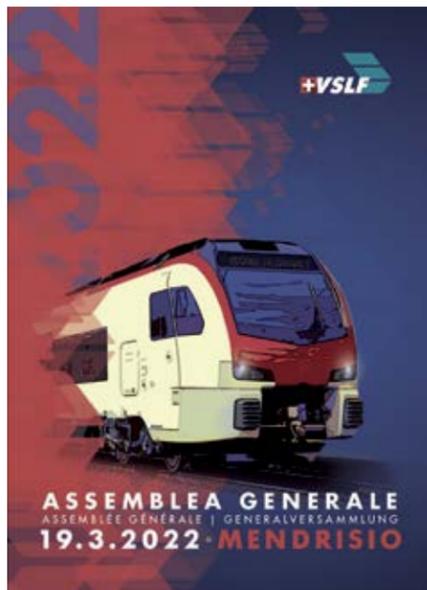
In rappresentanza del Canton Ticino, è intervenuto il Consigliere nazionale Marco Romano. Dal momento che il signor Romano è anche membro della Commissione dei trasporti, le sue parole non hanno mancato di suscitare grande interesse.

Sempre in qualità di rappresentante regionale, abbiamo potuto seguire le osservazioni di Denis Rossi, CEO di TILO Treni Regionali Ticino-Lombardia.

Il presidente del Sindacato tedesco dei macchinisti, Claus Weselsky, ha portato i saluti dei suoi colleghi tedeschi. Ha sottolineato i vari problemi delle ferrovie germaniche, soprattutto rispetto al sistema ferroviario presente in Svizzera. Ha inoltre elogiato il partenariato sociale svizzero, esortandoci a continuare in questa direzione. Alla domanda di quale sia la ricetta del successo del GDL, Weselsky ha ribadito che, di principio, ha degli obblighi solo nei confronti dei propri membri. Questa chiara rappresentanza degli interessi dei membri è alla base della fiducia illimitata e reciproca tra i membri e la direzione del GDL.

In qualità di relatore principale, abbiamo avuto il piacere di ospitare, per la prima volta "live", il nuovo CEO delle FFS, Vincent Ducrot.

Nella sua relazione, ha confermato che il suo obiettivo continua ad essere un uso polivalente del personale di locomotiva. Afferma che questa riorganizzazione richiede tempo. I necessari risparmi alle FFS di 6 miliardi di franchi entro il 2030, non devono andare a scapito del personale operativo. Ducrot ha sottolineato che la nuova progressione salariale per il personale di locomotiva è la giusta decisione per garantire il reclutamento di personale



in futuro. L'assenza di pendolari è attualmente motivo di preoccupazione, perché comporta una mancanza di entrate. Le decisioni politiche per un cambio di rotta di FFS Cargo sono attese per il 2022.

Nel suo discorso, il presidente del VSLF Hubert Giger è dapprima entrato nel merito dell'esercizio 2021. I risultati di questi ultimi anni sono stati più che positivi per il VSLF. All'interno del comitato del VSLF, per esempio, si è registrato un significativo rinnovamento. Negli ultimi tre anni, il numero dei membri è aumentato del 17% e dal 2006 è più che raddoppiato, passando a oltre 2.250 colleghi e colleghe.

La retrospettiva su questi anni caratterizzati dal coronavirus non è stata altrettanto positiva. La critica principale di Giger non riguarda tanto la mancanza iniziale di disinfettanti, quanto piuttosto l'emergere di una società a due velocità nel modo di considerare i dipendenti. Il fatto che, parallelamente al mantenimento dell'esercizio da parte del personale viaggiante, vi sia stato un inasprimento delle direttive concordate sulla durata del lavoro, è stato motivo di grande delusione.

Il drastico peggioramento della situazione relativa all'orario di lavoro, che va di pari passo con le possibilità offerte dalle soluzioni IT, incide in modo significativo sulla vita sociale e familiare e, non da ultimo, sulla salute. Allo stesso tempo, gli orari di lavoro estremi durante la notte sono in costante aumento.

In base alle trattative CCL appena concluse presso SBB Cargo International, si prevede un notevole peggioramento delle già rigide direttive sulla durata del lavoro. Tutti i dipendenti ricevono però un compenso economico, quindi anche qui c'è una mentalità basata su una società a due velocità. Giger ribadisce che per il VSLF simili peggioramenti non sono assolutamente fattibili. Si può solo speculare sui motivi che portano tutte le altre parti in causa ad accettare questi innegabili peggioramenti. Nonostante la nuova progressione salariale per il personale di locomotiva delle FFS, resta il fatto che i macchinisti non percepiscono un aumento salariale reale da oltre 20 anni. Parità di salario a parità di lavoro significa rivendicare dei miglioramenti ed eliminare le disuguaglianze anche per le associate delle FFS.

Per quanto riguarda la digitalizzazione delle ferrovie, il presidente del VSLF ha affermato che «il principale asso nella manica delle ferrovie, sia oggi che in futuro, è l'affidabilità. Ed è a dir poco sorprendente che con dei sistemi digitali così moderni e degli investimenti finanziari così elevati non si sia riusciti ad aumentare la stabilità delle ferrovie».

In futuro, è molto probabile che le soluzioni promesse dall'industria non renderanno le ferrovie più affidabili e solide, bensì faranno solo schizzare i costi in modo assurdo verso l'alto. In sintesi, l'allungamento dei tempi di percorrenza non è altro che una dichiarazione di fallimento.

In occasione del 175° anniversario delle Ferrovie Svizzere, Giger ha ricordato che il nostro presidente della Confederazione Ignazio Cassis ha ribadito che la ferrovia è importante e rappresenta un simbolo di ciò che ci unisce in Svizzera. Questa fiducia vale oro e non dovrebbe essere messa a repentaglio con tanta leggerezza.

(Le relazioni complete sono pubblicate su: www.vslf.com)

Assemblea interna

Dopo l'aperitivo e il pranzo-buffet a mezzogiorno, la parte interna dell'Assemblea generale è stata dedicata alle questioni statutarie. In qualità di presidente del giorno, Rahel Wyss ci ha condotto sapientemente attraverso i punti all'ordine del giorno. Il cassiere Tobias Früh ha potuto presentare un risultato soddisfacente per l'esercizio

2021, che si è chiuso con un utile di tutto rispetto.

Mozioni

Durante l'assemblea sono state trattate le seguenti mozioni:

Mozione 1: Sezione Ticino

- Apertura di negoziati sulle agevolazioni di viaggio nella regione Lombardia (FIP) Ciò che vale per quasi tutti i paesi dell'UE, da diversi anni non viene più concesso a sud della Svizzera, in quanto i biglietti gratuiti non sono validi per tutti i treni a lunga percorrenza in territorio italiano. Il VSLF dovrebbe rivolgersi a chi di competenza e cercare di ottenere dei miglioramenti.

La mozione è stata accolta.

Mozione 2: Sezione Lucerna-Gottardo

- Indennizzo per gli esami di lingua Il fatto di portare a termine e superare gli esami di lingua finora non ha mai comportato un indennizzo finanziario per il personale di locomotiva. Per contro, lo stesso è previsto per l'apprendimento e l'applicazione delle normative straniere (K 142.10).

La mozione è stata accolta.

Mozione 3: Sezione Ginevra

- Niente più lavoro su chiamata durante il proprio tempo libero

Troppo spesso PR accorcia o cancella le pause dei macchinisti senza previa consultazione, affinché forniscano del lavoro supplementare.

La pausa pranzo si trasforma pertanto in un'interruzione minima del lavoro, ciò che è motivo di grande insoddisfazione. Conformemente all'attuale regolamentazione, il personale di locomotiva è tenuto ad accettare il lavoro su chiamata in base alle esigenze del datore di lavoro. A seconda del carico di lavoro, la pausa non viene retribuita o viene cancellata con breve preavviso e convertita in tempo di lavoro.

La mozione è stata accolta.

Per riassumere

Riguardando le mozioni dell'ultima AG 2018 e delle assemblee dei delegati 2019 e 2020 di Basilea, risulta che il comitato del VSLF ha evaso gran parte delle mozioni.

Elezioni

Il presidente Hubert Giger e il membro del comitato Marc Engelberger (Romandia) hanno ripresentato la loro candidatura. Entrambi sono stati riconfermati nelle loro funzioni.

Durante il programma della serata tenutosi presso l'Hotel Coronado, oltre 80 colleghi con i rispettivi partner hanno potuto apprezzare la tipica ospitalità ticinese. È stato un grande successo. ➔



Discorso di Pietro Pangallo, Presidente della sezione Ticino

Assemblea Generale 2021 / Mendrisio TI / 19 marzo 2022

Buongiorno a tutti,

vi do un caloroso benvenuto qui nel soleggiato Canton Ticino.

È un onore per me, come Presidente della Sezione Ticino, aprire la 64a Assemblea Generale del VSLF.

Vorrei iniziare porgendo i miei saluti e ringraziando tutti gli ospiti che hanno accettato il nostro invito e naturalmente anche tutti i miei colleghi macchinisti che sono presenti oggi.

Come ben saprete a causa della pandemia negli ultimi due anni abbiamo dovuto annullare questo evento, quindi siamo veramente felici di poterci riunire di nuovo quest'oggi.

Certamente è molto rassicurante vedere questa sala conferenze piena come avveniva solo qualche anno fa!

Vengo ora al cuore del mio intervento per presentarvi brevemente quello che rappresenta la giornata di oggi:

Dalla rifondazione di VSLF nel 1957, questa è la nona volta che la Sezione Ticino ha il piacere di ospitare l'Assemblea Generale. Come sede abbiamo scelto la città Mendrisio, questo non è casuale infatti la città negli ultimi anni è diventata uno snodo molto importante all'interno della mobilità ticinese.

Come avrete potuto notare fin dal vostro arrivo in città la stazione dei treni è stata completamente riammodernata, un nuovo terminale per gli autobus è stato costruito e proprio a due passi dalla stazione ha



sede il nuovo grande campus universitario della Supsi.

Con la costruzione del tunnel di base del Ceneri, oggi si può dire che Mendrisio è di certo più vicina a Locarno, a Bellinzona e a tutta la Svizzera tedesca. Questo tunnel poi ha una particolarità che è quella di essere utilizzato indistintamente dal traffico ad alta velocità, dal traffico regionale e dal traffico merci.

Allo stesso modo per la città è stato importante anche il 2018 con l'inaugurazione della ferrovia Mendrisio - Varese che ha reso la mobilità con la vicina Lombardia molto più agevole ed attrattiva.

Come rappresentante dei macchinisti ticinesi non posso che esprimere la nostra soddisfazione per tutte queste innovazioni che certamente hanno reso il nostro cantone più centrale agli occhi dei vertici delle ferrovie.

Il numero di macchinisti che oggi lavorano in Ticino è molto aumentato rispetto al passato e questo vale sia per il trasporto merci che per il trasporto passeggeri. Nonostante tutto questo però la nostra categoria sente il tema della carenza di macchinisti come ancora attuale.

Noi siamo pronti da sempre ad accettare le sfide che porta con sé il progresso e l'innovazione della tecnica ferroviaria, però vogliamo che questo non porti inconsapevolmente a pensare che occorra meno professionalità rispetto al passato.

Il mio riferimento va ad esempio ai progetti della guida automatica dei treni che di certo non creano ottimismo per chi vorrebbe avvicinarsi per la prima volta alla nostra professione. Ad oggi poi in relazione al denaro investito non ci sono stati benefici concreti per la clientela.

Con questo concludo il mio breve intervento, non vorrei dilungarmi visto che abbiamo il piacere di ospitare delle personalità importanti e a loro vorrei al più presto lasciare la parola.

La prima parte dell'assemblea sarà in italiano, mentre la seconda in tedesco. Questo è tutto, vi auguriamo un piacevole soggiorno a Mendrisio, sarete graditi ospiti della sezione VSLF TICINO!

Discorso di Hubert Giger, Presidente del VSLF

Assemblea Generale 2021 / Mendrisio TI / 19 marzo 2022

Gentili signore e signori,
Care colleghe e colleghi

Innanzitutto, è per noi un grande piacere poter tenere oggi di nuovo un'Assemblea generale in presenza, questa volta nel bel Ticino.

Le assemblee generali degli ultimi due anni hanno purtroppo dovuto essere annullate. La retrospettiva dell'anno d'esercizio del VSLF si riferisce pertanto anche agli ultimi due anni.

Anno d'esercizio VSLF

Nonostante le restrizioni legate al coronavirus, non abbiamo mai smesso di prendere decisioni e essere operativi. Le ultime due assemblee generali si sono svolte sotto forma di assemblee di delegati, via lettera circolare.

In questi ultimi tre anni, metà del comitato è stato rieletto e l'età media è scesa da 47,5 a 42 anni. È gratificante il fatto di non avere problemi legati alla mancanza di nuove leve. Allo stesso tempo, il numero dei membri è aumentato del 17% negli ultimi tre anni.

Dal 2006, il numero dei membri del VSLF è più che raddoppiato e oggi conta oltre 2.250 membri attivi. (Immagine 1)

È evidente che c'è un forte interesse per una buona rappresentanza del personale, e anche che è necessaria. Siamo molto contenti della fiducia che ci siamo conquistati lavorando duramente in modo onesto, integro e consapevole dei nostri problemi e delle nostre esigenze. A tutto questo



contribuisce anche una buona protezione giuridica professionale grazie all'assicurazione CAP.

Il VSLF si è notevolmente rafforzato e ha guadagnato in spessore. Oggi siamo "il" sindacato dei macchinisti delle ferrovie a scartamento normale in Svizzera. Abbiamo inoltre una situazione finanziaria sana, anche grazie a una gestione particolarmente parsimoniosa e a un'attenta valutazione di ciò che può portare un valore aggiunto ai nostri membri e alle ferrovie, e di ciò che genera solo dei costi. Dopotutto,

il nostro compito è quello di usare in modo efficiente le risorse finanziarie che ci vengono affidate.

I miei più sinceri ringraziamenti vanno a tutti i servizi interni e ai collaboratori del VSLF, in particolar modo al centro mutazioni, al cassiere e alla nuova funzione di vice cassiere.

E, naturalmente, un grande grazie a tutti i nostri membri per la loro fiducia.

Retrospettiva del coronavirus

Nella nostra retrospettiva non possiamo non menzionare anche la pandemia da coronavirus.

Per il personale di locomotiva praticamente non è cambiato niente, abbiamo infatti svolto il nostro lavoro come sempre, nonostante questa situazione insolita. Le cancellazioni dei treni erano dovute principalmente alla persistente carenza di personale e non ad assenze legate al coronavirus.

Il fatto che non sia potuto economizzare sul personale di locomotiva nonostante la riduzione del traffico, mostra chiaramente l'efficacia delle promesse IT dei programmi di pianificazione automatizzati. Questo nuovo mondo dei processi automatizzati è inaffidabile anche di fronte ai compiti più elementari, compiti che solo qualche anno fa sarebbero stati gestiti tranquillamente da un paio di persone competenti.

Questo potrebbe insegnare qualcosa... se solo si volesse.

Desideriamo ricordare che, sin dall'inizio della pandemia, noi macchinisti ci siamo



Foti: Daniel Wachter

fatti carico dei treni delle zone a rischio in Italia e in Alsazia quando ancora nessuno sapeva a quali rischi per la salute saremmo stati esposti. La paura era una presenza costante.

Noi macchinisti abbiamo accettato il fatto di dover continuare a gestire tutto il traffico per conto del settore pubblico, ma anche che per molto tempo non disponevamo di disinfettanti e che i ristoranti del personale e altre strutture di ristorazione erano chiusi.

Ma questa naturalezza con cui il personale viaggiante è stato ingaggiato pur di mantenere l'esercizio nonostante la situazione incerta, ha lasciato a molti collaboratori l'amaro in bocca.

Mentre molti collaboratori sono stati mandati a casa per tutelare se stessi e le loro famiglie, ci è perfino stato chiesto di soprassedere sulle regolamentazioni concordate sulla durata del lavoro per non mettere a repentaglio il mandato e il supporto finanziario del settore pubblico.

Contrariamente al personale dei treni, noi non abbiamo accettato il richiesto inasprimento delle norme sull'orario di lavoro, dal momento che il mantenimento dell'esercizio per noi era una cosa ovvia.

Per la maggiore, in questo periodo noi della base operativa ci siamo organizzati autonomamente, ciò che ha funzionato in modo ancora più rapido ed efficiente, dal momento che l'esercizio era stato ridotto al minimo indispensabile. Durante il periodo del coronavirus non abbiamo ricevuto quasi nessuna modifica o adeguamento delle prescrizioni operative, dei regolamenti o dei servizi; tutta la burocrazia è stata ridimensionata in modo significativo. Per molti è stato un sollievo poter finalmente risolvere di nuovo i problemi reali con dei colleghi competenti in loco, anziché dover gestire dei processi operativi e delle statistiche.

E ha funzionato tutto molto bene, nonostante, o addirittura, proprio grazie alla mancanza di burocrazia.

Questo ci dovrebbe far riflettere.

Alle ferrovie va dato il merito di aver reso possibile ai gruppi a rischio la possibilità di isolarsi, in modo molto pragmatico e lineare. A questo riguardo, molte cose si sono svolte in uno spirito di apertura e correttezza. Tante grazie.

Carico di lavoro / Salario

Ci piace fare il nostro lavoro. Non ci aspettiamo né l'home office né degli orari di lavoro flessibili. Ma anche noi apprezziamo delle condizioni di lavoro favorevoli e al passo coi tempi tra cui, per esempio, un quadro vincolante per

L'affidabilità della pianificazione diminuisce di pari passo con le crescenti possibilità offerte dai programmi IT.

quanto concerne le ore lavorative, i cosiddetti termini di preavviso. L'affidabilità della pianificazione diminuisce di pari passo con le crescenti possibilità offerte dai programmi IT. Anche se, almeno nel traffico passeggeri, oltre il 90% dei treni può essere pianificato con un anno di anticipo, gran parte dei servizi del personale di locomotiva viene modificata quotidianamente, ciò che va a scapito della vita sociale, della famiglia e anche della salute. Inutile dire che queste problematiche non sono per nulla diverse per le ferrovie cargo, dove le fluttuazioni sono ancora maggiori.

La pianificazione del personale di locomotiva avviene al minuto esatto. Anche le pause si basano sulla disponibilità dell'e-

sercizio e non sulle esigenze dei dipendenti.

Il fatto che da anni i turni di lavoro siano in costante aumento, anche a causa del traffico più intenso e delle velocità più elevate, è ormai una realtà, come del resto la diminuzione dei tempi di riposo a causa dei tempi di inversione dei treni sempre più brevi.

Il fatto che gli orari estremi di lavoro di notte siano aumentati è dovuto al traffico, ma mette comunque a dura prova la nostra salute.

Questi carichi supplementari e queste flessibilizzazioni sono sempre più dati per scontati. Il personale di locomotiva, per esempio, non riceve un aumento di stipendio reale da oltre 20 anni. Al contrario, si cercano continuamente nuovi argomenti per non dover pagare le prestazioni aggiuntive, o almeno solo in parte. Nel frattempo, anche l'attuale livello salariale del personale di locomotiva viene messo in discussione sulla base di mansionari poco plausibili.

In base al nuovo CCL di FFS Cargo International, il traffico supplementare nelle prime ore del mattino va compensato con un inasprimento delle regolamentazioni sulla durata del lavoro. Le cosiddette flessibilizzazioni. Beninteso, i servizi iniziano spesso alle 11 o alle 12 o di notte. E vanno avanti fino al mattino. E, questo, per 6 giorni di seguito. Alternando dei turni del primo mattino presto e dei turni di sera. Anno dopo anno.

Il fatto che la prevista compensazione finanziaria per FFS Cargo International per questi oneri debba essere distribuita a tutti i dipendenti dell'azienda, sebbene vengano forniti solo dal personale di locomotiva, rivela una mentalità a due velocità.

Queste evidenti disparità di trattamento nelle aziende sono oltremodo negative e

pericolose. Mentre per la base operativa ogni franco viene rigirato tre volte prima di essere speso, altrove ci sono delle risorse pressoché illimitate.

Alla luce della situazione odierna, permettetemi di spendere qualche parola sulle trattative CCL concluse presso FFS Cargo International.

Sin dall'inizio dei negoziati abbiamo comunicato che non siamo disposti ad accettare questa disparità di trattamento e questo onere aggiuntivo unilaterale. A quanto pare, nessuno era interessato.

L'inasprimento delle regolamentazioni sulla durata del lavoro per il personale di locomotiva non è stato contestato né dal datore di lavoro né dagli altri sindacati. Tutti hanno espresso le loro perplessità sull'impatto sulla salute che sono in netto contrasto con la filosofia aziendale, come descritto nel preambolo del CCL.

Il datore di lavoro non sembra però interessato al benessere a lungo termine della sua azienda e ignora queste preoccupazioni. Possiamo solo speculare sui motivi di un simile comportamento.

Tuttavia, il fatto che i nostri sindacati partner espongano deliberatamente e inesorabilmente parte del personale ad accresciuti rischi per la salute senza una reale necessità o pressioni, rivela una strana comprensione di cosa significa una rappresentanza integra del personale. E non rispecchia nemmeno i principali obiettivi sindacali, ossia un equilibrio tra lavoro e vita privata e la promozione delle donne.

Il VSLF ha detto "no" ad un inasprimento dell'orario di lavoro a scapito della salute e della sicurezza, tanto più che l'azienda va bene e, stando alle sue stesse affermazioni, non c'è bisogno di intervenire. Questo è ciò che i nostri membri giustamente si aspettano da noi.

Ci dispiace che i negoziati, durati più di 9 mesi, non abbiano prodotto un risultato che possiamo condividere incondizionatamente.

Anche con altri settori e delibere, negli ultimi anni sono stati volutamente tutelati



dei singoli gruppi di personale, mentre altri sono stati penalizzati. Non sto parlando di livelli salariali o di gruppi professionali, sto parlando di persone giovani e meno giovani.

Le misure di risparmio delle FFS del 2021 sono andate unicamente a scapito dei giovani colleghi in fase di avanzamento. Allo stesso tempo, i dipendenti con più anzianità hanno addirittura ricevuto un premio di 200.- franchi. Ancora oggi non so perché, ma posso immaginarlo.

Affiliate

Un altro fattore di disturbo è la disparità di trattamento del personale nelle case madri e nelle affiliate, con grandi differenze di salario e condizioni di lavoro nonostante il lavoro sia identico. E, questo, addirittura con gli stessi loghi sui treni e sulla carta intestata.

I colleghi della GDL in Germania, per esempio, hanno ottenuto che il livello tariffario della DB, leader del settore, venga applicato a tutte le ferrovie. Il motivo è semplice: per lo stesso lavoro, stesso sala-

rio. Questo è sancito anche nei nostri CCL. E la concorrenza non va combattuta a spese del personale.

Non si può essere il miglior datore di lavoro del paese se poi si abbassa il livello con le rispettive affiliate. I cantoni e le regioni possono commissionare dei trasporti regionali a basso costo, in quanto sovvenzionati in modo incrociato tramite le case madri, mentre tutti i posti di lavoro attraenti e ben retribuiti sono dislocati presso la casa madre.

Il fatto che alle FFS siamo riusciti a concordare una progressione salariale per i nuovi macchinisti dal minimo al massimo entro 10 anni, è senz'altro una misura valida, anche se dovuta da lungo tempo; un investimento necessario se si vuole acquisire e mantenere gente interessata a svolgere questa professione.

Ma questa progressione di 10 anni altro non è che quanto avevamo già 20 anni fa. Quindi non è niente di nuovo, ma solo una rinuncia ai grossi risparmi fatti per decenni a scapito dei giovani colleghi.

Il modello "Blumenthal" degli anni duemila, con la variante del macchinista a basso costo, fa definitivamente parte del passato. Come dice adesso l'associazione dei datori di lavoro: Se un datore di lavoro attraente vuole assumere dei bravi dipendenti, deve per forza inventarsi qualcosa.

E noi non abbiamo bisogno solo di bravi dipendenti, ma anche di molti. Non dobbiamo dimenticare che nei prossimi anni andranno in pensione ben 10.000 colleghi. E con loro, anche il loro know-how ferroviario.

Le sfide finanziarie delle ferrovie causate dalla pandemia rappresentano anche un'opportunità per concentrarsi di nuovo maggiormente sulle competenze chiave:



Foti: Daniel Wachter

dovremo investire di nuovo in prodotti efficienti anziché in costose illusioni future. Se vogliamo una certa stabilità, la tecnologia deve supportare l'essere umano e non il contrario.

Questo ci porta al tema dei sistemi digitali e dell'ETCS.

Digitalizzazione / ETCS

Gli sviluppi tecnici hanno sempre richiesto degli adeguamenti da parte delle ferrovie. Nell'era digitale odierna, tuttavia, la tentazione di reinventare la ferrovia è sempre più forte. Si ritiene che i problemi di capacità possano essere risolti con dei programmi informatici e che la solidità dell'orario dipenda unicamente dai bits e dai bytes. Per quanto possibile, le competenze umane dovranno essere integrate o sostituite da algoritmi.

Ma, nella realtà, cosa abbiamo oggi?

- Non ci sono ancora dei veicoli in grado di mettersi in servizio autonomamente e di gestire le partenze. I veicoli moderni, dotati della più recente tecnologia digitale, impiegano fino a 8 volte di più per la messa in servizio.
- Il sistema di sicurezza europeo ETCS sta cercando da ben 40 anni di diventare eurocompatibile. Solo in Svizzera, esistono ben 5 varianti diverse di ETCS, che però non sono compatibili tra di loro.
- Molti "sistemi di guida assistita", che ci vengono spacciati come una tappa inter-

media verso l'automazione entro il 2065, devono essere costantemente controllati e corretti dal momento che non sono affidabili. Anzi, stanno diventando sempre più un fattore di disturbo.

- Al momento si sta lanciando il sistema ETCS Baseline 3, un'altra soluzione svizzera isolata che distrugge capacità preziose e offre meno sicurezza rispetto ai sistemi odierni.
- Abbiamo dei programmi come SOPRE o RailOpt, quest'ultimo interrotto prematuramente.

L'elenco sarebbe ancora molto lungo. Le ferrovie svizzere assecondano tutto questo, nonostante i costi elevati. Perché hanno paura di restare indietro. Il fomentare questa paura non è altro che un modello aziendale intelligente che ci viene propinato con parole chiave come «first mover», «innovazione» o «eurocompatibilità».

Nel frattempo, è sempre più evidente che con questi sistemi non saremo mai in grado di far circolare in modo stabile i numerosi treni commissionati dal mondo della politica. Le soluzioni

promesse dall'industria non renderanno le ferrovie più affidabili e solide, bensì faranno solo schizzare i costi in modo massiccio verso l'alto.

E se si dovesse prevedere di allungare i tempi di percorrenza, questa non è più una necessità legata alla fisica, bensì il primo effetto di un concetto che ha perso il con-

tatto con la realtà. In pratica, una dichiarazione di fallimento.

La maggior parte delle cancellazioni dei treni era dovuta alla carenza di personale, come pure ad una tecnologia "innovativa" inaffidabile. Nel 2018, per esempio, abbiamo dovuto cancellare delle intere linee per mancanza di macchinisti e il Léman Express sul lago di Ginevra non è mai realmente decollato.

Il principale asso nella manica della ferrovia, sia oggi che in futuro, è la sua affidabilità. Ed è a dir poco sorprendente che con dei sistemi digitali così moderni e degli

La portata delle digitalizzazioni diventerà evidente solo nei prossimi anni, quando gran parte del know-how ferroviario sarà scomparso.

investimenti finanziari così elevati non si sia ancora riusciti ad aumentare la stabilità della ferrovia.

La portata delle digitalizzazioni diventerà evidente solo nei prossimi anni, quando gran parte del know-how ferroviario sarà scomparso. Si sa già quanti colleghi andranno in pensione nei prossimi anni. Non solo le ferrovie, ma anche l'UFT dovrebbero esserne seriamente preoccupati. Le scelte che verranno fatte nei prossimi anni saranno decisive e determineranno la nostra sopravvivenza futura.

Le soluzioni IT non funzionano in automatico proprio perché sono delle soluzioni IT. Se un problema non viene capito a fondo, non c'è nessuna intelligenza artificiale che possa aiutare.

E, noi macchinisti, non ragioniamo così solo per paura di essere soppiantati dalla

digitalizzazione. Noi abbiamo paura dei "sistemi di guida assistita" che distruggono pezzo per pezzo le nostre capacità finché un giorno non potranno più essere compensate.

L'attuale débatte sul traffico internazionale verso Monaco e Milano evidenzia un'altra ferita aperta. Se i miliardi investiti nelle infrastrutture, come l'elettrificazione fino a Monaco o le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, non generano né un guadagno di tempo apprezzabile né tantomeno dei collegamenti stabili, allora è evidente che gli investimenti non vengono sfruttati in modo efficiente.

Anche il Comitato del San Gottardo, una comunità d'interessi composta da 13 cantoni, 8 città e, per esempio, le Camere di commercio di Zurigo e del Ticino, nella sua presa di posizione sull'orario 2020 scrive che i tempi di percorrenza guadagnati con le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri non potranno ancora essere realizzati pienamente. E, questo, nonostante il fatto che la GbG sia operativa già da quattro anni. Cito: «Il tempo di percorrenza di 1h e 40 min. tra Lugano e Milano per un Euro-City è assolutamente inaccettabile.» Una velocità media di 48 km/h per 80 km.

Al momento si sta cercando di viaggiare da Zurigo a Milano in tre ore, ma non funziona. E l'arrivo a Milano non è alla Stazione Centrale, ma in una stazione secondaria. Chiunque pianifichi degli orari simili a spese dei passeggeri, lavora chiaramente contro la nostra ferrovia.

Nel 1969, più di 50 anni fa, il treno TEE circolava da Zurigo a Milano in 3 ore e 47 minuti. Ancora senza le due gallerie di base, ma già con il cambio automatico a pieno regime a Chiasso. Un risultato straordinario, ottenuto grazie all'organizzazione,

all'attenzione alla qualità e alla conoscenza specialistica dei problemi di fondo.

Non dobbiamo sacrificare il nostro traffico ferroviario ad altissima frequenza, che è unico al mondo e con il suo traffico misto non può neanche lontanamente essere paragonato con il Giappone, sull'altare degli standard europei.

La mediocrità europea non deve essere il nostro obiettivo. Alla luce della situazione

La mediocrità europea non deve essere il nostro obiettivo. Alla luce della situazione odierna e di un'analisi critica, i fondi pubblici potrebbero esaurirsi rapidamente.

odierna e di un'analisi critica, i fondi pubblici potrebbero esaurirsi rapidamente. Le ferrovie devono essere più assertive nei confronti del management, delle autorità e dell'industria e battersi per i loro bisogni reali. Noi siamo pronti a dare tutto il nostro supporto.

I 175 anni delle ferrovie svizzere

Quest'anno festeggiamo i 175 anni delle ferrovie svizzere.

Una buona occasione per fare una retrospettiva. Il panorama ferroviario del secolo scorso era caratterizzato da molte piccole e piccolissime compagnie ferroviarie, che con il tempo si sono fuse insieme. Questo con l'obiettivo di diventare migliori, più unitarie e più affidabili.

Le guerriglie tra ferrovie e la mancanza di volontà di investire a lungo termine hanno infine portato alla fondazione delle Ferrovie Federali Svizzere nel 1902, a seguito di un referendum popolare.

120 anni più tardi, abbiamo nuovamente molte compagnie, molte affiliate e molti operatori privati. Il sistema sta diventan-

do sempre più complesso, richiede sempre più manutenzione ed è sempre meno efficiente. Sta perdendo stabilità e resilienza. Adesso ci dobbiamo confrontare con innumerevoli restrizioni legate alle linee e con impedimenti di natura tecnica. In realtà, nel 1960 avevamo già risolto questi problemi con i treni TEE e il materiale rotabile che poteva essere utilizzato liberamente a livello europeo.

Oggi ci occupiamo principalmente di burocrazia: a chi appartiene il veicolo, dove lavora il macchinista, quale ITF fornisce il treno, e quali sono le prescrizioni che devono essere osservate e quando. E, una volta definito il processo, si pone la successiva domanda: cosa succede se un treno viene impiegato anzitempo per un altro servizio? Una maratona infinita di lavoro a scapito dei clienti.

Non riusciamo più a distinguere il bosco dagli alberi. E intanto si va avanti a definire sempre nuovi processi per abbattere gli alberi in modo da poter vedere finalmente di nuovo il bosco.

Come sfondo per la foto del Consiglio federale di quest'anno, il nostro presidente della Confederazione Ignazio Cassis ha scelto una cartina della Svizzera con la rete ferroviaria.

Il consigliere federale Ignazio Cassis ha affermato che la ferrovia è importante e che rappresenta un simbolo di ciò che ci unisce in Svizzera.

Non è evidente che un governo si riferisca alla sua ferrovia come ad un elemento centrale e unificante.

Questa fiducia vale oro e non dovrebbe essere messa a repentaglio con leggerezza. Noi del VSLF stiamo facendo la nostra parte per mantenere questa fiducia.

Tante grazie.

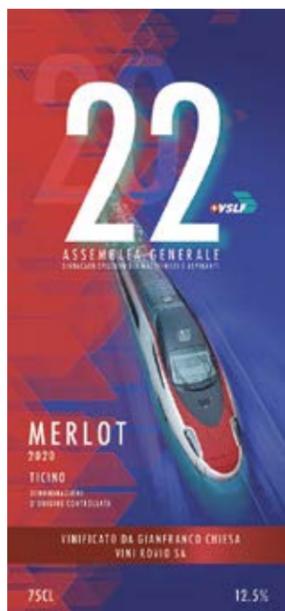


Foto: Daniel Wachter

Si vuole venire a capo di qualcosa?

Valutazione delle interazioni delle attuali misure di risparmio in contrasto con le recenti promesse fatte o le aspettative da più parti.

Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS-V

In occasione dell'AG del VSLF del 19 marzo 2022 a Mendrisio, abbiamo avuto il piacere di accogliere il CEO delle FFS, Vincent Ducrot. Nel suo intervento, ha affrontato alcuni punti che nel frattempo hanno suscitato alcuni interrogativi. La sua ormai nota posizione contro eventuali ulteriori riorganizzazioni all'interno delle FFS è stata sottolineata dall'affermazione che, nonostante la pandemia di Covid-19 e le conseguenti perdite finanziarie delle FFS, non sono previste delle misure di risparmio. Non può pertanto non sorprendere il fatto che, da un lato, siano già state annunciate o portate avanti delle ulteriori ristrutturazioni interne e, dall'altro, in particolare, il fatto che il 29 aprile 2022 la direzione generale delle FFS abbia comunicato pubblicamente delle misure unilaterali di risparmio, non negoziabili con le parti sociali, alcune delle quali riguardano i dipendenti meno favoriti e sottoposti a un maggiore carico fisico. È inoltre degno di nota il fatto che gran parte della direzione delle FFS fosse presente alla nostra AG di Mendrisio e abbia potuto seguire il discorso di Vincent Ducrot.

In questo contesto, non possono non sorgere degli interrogativi sull'autenticità con cui sono state rilasciate queste dichiarazioni e su fino a che punto le direttive della direzione vengono perseguite a livello gerarchico. Il brevissimo lasso di tempo intercorso tra gli eventi fa comunque pensare che si sia agito in maniera impulsiva per raggiungere un effetto.

Da una parte, è stato comunicato che il livello massimo di indebitamento prescritto dal Gruppo ha risentito degli attuali sviluppi, ciò che tuttavia era atteso da tempo. Dall'altra parte, di recente i committenti hanno chiesto che il trasporto pubblico venga prodotto a costi più bassi. Se si inseriscono le misure di risparmio richieste in questo contesto, si può intuire che queste tendenze probabilmente influenzeranno l'ulteriore andamento degli affari all'interno delle FFS a medio termine.

Le misure di ristrutturazione rigorose, politicamente motivate e talvolta poco sostenibili attuate durante l'era Weibel, durante l'era Meyer sono state integrate da misure tardo-neoliberali sotto forma di un ampio apparato amministrativo

HR, sempre guidato da un'onerosa spinta all'innovazione e alla digitalizzazione. Le promesse altisonanti fatte dalla direzione generale negli ultimi anni facevano sperare in tempi più ottimistici. È arrivato il momento di dare una rapida occhiata alle misure di risparmio previste.

1. Equa distribuzione dei premi di rischio nella cassa pensioni FFS

Il datore di lavoro FFS attualmente finanzia una quota relativamente elevata dei premi di rischio dei propri collaboratori. L'intenzione è quella di dividere equamente questo importo tra datore di lavoro e dipendenti. Contrariamente a quanto annunciato, il datore di lavoro può però avviare questa procedura solo con il consenso del Consiglio di fondazione della cassa pensioni. Questo comporterebbe una condivisione della responsabilità e solleverebbe il datore di lavoro, sebbene il Consiglio di fondazione sia tenuto a essere neutrale. Di conseguenza, l'atteggiamento del Consiglio di fondazione è negativo.

2. Abrogazione dell'invalidità medica professionale presso le FFS

Il datore di lavoro FFS sostiene che questa protezione dei dipendenti risale ancora ai tempi delle Ferrovie dello Stato ed è quindi superata. Con questa misura, la direzione vuole abolire un programma sociale che ha principalmente lo scopo di tutelare i dipendenti più anziani e coloro

che svolgono lavori fisici pesanti dall'eventuale povertà e esclusione sociale. Questa misura evidenzia in maniera molto chiara quanto la direzione generale sia lontana dai bisogni delle singole categorie della base operativa, tanto più che il risparmio è molto limitato.

3. Aumento della partecipazione ai costi legati alle assenze per malattia

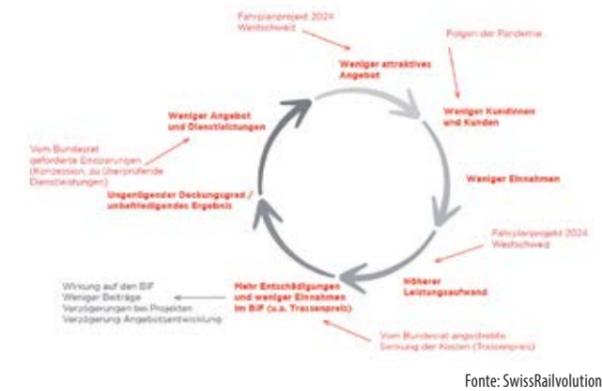
Nell'ambito delle trattative del 2018 sui costi legati alle assenze per malattia, si è deciso che questa misura è di competenza del datore di lavoro. All'epoca non si poteva prevedere che questa clausola avrebbe comportato la necessità di un ulteriore aumento. L'adozione di questa misura in questo particolare momento suggerisce che le perdite subite a causa della pandemia di Covid-19 saranno scaricate anche sul personale.

Ci troviamo pertanto confrontati con gli sviluppi del passato, ossia le misure strutturali per la trasformazione di un'impresa statale in un'impresa parastatale, nonché la creazione di un'ampia struttura HR che, in primo luogo, si ritrova a dover gestire i problemi creati dalla sua stessa area di competenza. Allo stesso tempo, a seguito della digitalizzazione si è voluto dare una spinta all'innovazione per ridefinire il principio del trasporto ferroviario. L'obiettivo sarebbe stato un massiccio risparmio sui costi; si è però ottenuto l'esatto contrario grazie al continuo fallimento di

diversi progetti, alla creazione di ridondanze informatiche come gli End-of-Life o gli update ricorrenti del software, come pure alla ricerca quasi fanatica di un potenziale di ottimizzazione in ogni dettaglio. Il risultato finale è che la produzione di servizi ferroviari oggi è più costosa che mai. Attraverso i complessi modelli di finanziamento con sovvenzionamenti incrociati interni, la gestione delle filiali, varie soluzioni di compromesso nell'approvvigionamento di capitale e nell'esercizio ferroviario, la creazione di fondi, sovvenzioni e crediti di ricerca con vari investitori, si aprono diverse possibilità per gestire le situazioni finanziarie effettive in maniera molto diversa.

In questo contesto, anche la politica assume un ruolo non indifferente. Dapprima sollecitata da tendenze neoliberali verso una privatizzazione e una capitalizzazione della ferrovia, poi confrontata con lo sviluppo dei trasporti a seguito dei cambiamenti climatici, ora punta a un trasporto pubblico capillare, fortemente cadenzato, disponibile in qualsiasi momento, altamente interconnesso e tuttavia economico, ma sempre con una dubbia comprensione delle modalità di questo specifico mondo dei trasporti. La responsabilità per l'implementazione di questi requisiti contrastanti viene però delegata alle ferrovie. A causa degli sviluppi citati prima, anche il fattore relativo alla produzione a basso costo non viene più soddisfatto, ma viene sollecitato con sempre maggiore insistenza dalla politica e dai committenti. Da un lato, le FFS hanno reagito con le misure di risparmio di fine aprile 2022, rinunciando ai fattori che influiscono sull'orario di lavoro, come le giornate di guida pratica dopo i corsi sui veicoli, e cancellando i collegamenti a lunga percorrenza meno richiesti. In vista di una cadenza semioraria orientata alla domanda nella Valle del Reno, cioè con delle sospensioni al di fuori delle ore di punta, ci sono già dei politici che hanno fatto nuovamente delle osservazioni critiche e hanno invitato le FFS a introdurre una cadenza integrale estesa a tutta la giornata. Si tratta senz'altro di uno sviluppo di notevole importanza, in quanto alle misure per la stabilizzazione finanziaria delle FFS decise dal Consiglio federale il 17 dicembre 2021, il Consiglio degli Stati ha risposto con un controprogetto che si concentra sugli investimenti nella densificazione urbana e sul ritardo nell'acquisto di materiale rotabile, e che è stato approvato di conseguenza. La situazione finanziaria

delle FFS pare sia dovuta esclusivamente agli effetti della pandemia di Covid-19. E sebbene il Consiglio nazionale si pronuncerà probabilmente solo il 16 giugno 2022 (e pertanto dopo la chiusura redazionale) in merito alla decisione del Consiglio federale, le FFS da un lato hanno introdotto autonomamente delle misure di risparmio impopolari e dall'altro, il 31 maggio 2022 hanno già annunciato la firma di un



contratto per l'acquisto di oltre 500 veicoli per il trasporto regionale presso Stadler Rail. Questo suggerisce che all'interno della direzione delle FFS non ci si aspetta che vengano attuate le misure del Consiglio federale, ma lo stesso hanno previsto un aumento dell'efficienza del proprio personale.

In conclusione, si può affermare che, sebbene siano possibili diverse strategie per sviluppare e gestire il futuro, spesso sono troppo impulsive e troppo poco lungimiranti. Da un lato, i processi tecnico-economici funzionano solo in misura limitata nel settore ferroviario e, dall'altro, anche gli sviluppi dei progetti digitali sono stati a lungo un completo fallimento. Se da una parte si vuole dare l'immagine di un'azienda efficiente e dinamica, dall'altra, l'esigenza di distinguersi come first mover innovativo è immensa; e, questo, a tutti i costi. I mezzi per avere successo come innovatore tecnologico semi-statale vengono tuttavia generati solo in piccola parte sul libero mercato. In realtà, la competenza chiave sarebbe invece la sicurezza, la produttività e l'alta qualità dell'esercizio ferroviario. Sulla spinta del progresso, tuttavia, sono state fatte delle spese esorbitanti per ristrutturazioni interne e «rinnovamenti», ma sempre a scapito del know-how nella sua essenza. Partner commerciali HR al posto di ingegneri ferroviari, project manager al posto di addetti allo sportello, amministratori IT al posto di controllori dei treni; ulteriori paragoni sarebbero possibili anche

per i settori del marketing, dello sviluppo commerciale o della consulenza. Per fortuna che per ogni treno ci vuole ancora un macchinista, altrimenti i dipendenti delle ferrovie difficilmente vedrebbero ancora qualcosa di ciò che avviene fuori. Per non parlare poi della comprensione delle logiche e delle interazioni dell'esercizio ferroviario. E nonostante la necessità di ulteriori sviluppi (che, tra l'altro, il personale di locomotiva non critica affatto, purché alla fine il prodotto funzioni meglio), a causa di previsioni di capacità probabilmente obsolete che stanno assorbendo molte delle capacità intellettuali e finanziarie di politici, committenti, ferrovie e dirigenti aziendali, si continua ad attenersi a concetti e strategie sconsiderati e poco trasparenti. Quello che invece sarebbe auspicabile è un trasporto ferroviario stabile, finanziariamente sostenibile e orientato alla domanda, con catene di servizi produttive. Questo però sarà possibile solo

con un'intelligente interconnessione delle reali conoscenze ferroviarie e non con una gestione ad alto impiego di personale per statistiche orientate al marketing e «innovazioni» che non sono mai pronte a entrare in produzione.

Un trasporto pubblico di alta qualità rimane accessibile fintanto che non lo si vede come una sorta di parco giochi finanziato dai contribuenti per i propri interessi individuali. Il core business della ferrovia potrebbe essere prodotto in modo molto più efficiente ed economico. Il know-how ferroviario di cui abbiamo bisogno sarà disponibile solo ancora per qualche anno. ➔



Fonte: StadlerRail



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.

Misure di risparmio FFS

Comitato del VSLF

Con la fine delle restrizioni Covid-19, le FFS hanno annunciato un secondo round di risparmi dopo quello dell'autunno 2021. Evidentemente si è a corto di soldi, oppure le uscite sono troppo elevate. Oltre a una probabile riduzione dei salari netti attraverso un aumento delle trattenute, è già stato annunciato che, per esempio, anche le regolamentazioni settoriali BAR sono al centro di misure di risparmio.

Promemoria: I BAR riguardano ancora una volta solo i dipendenti LDL che, per via della loro attività, sono soggetti a disposizioni aggiuntive, ossia a degli allentamenti della LDL e del CCL, ottenuti per lo più come contropartita alle richieste delle FFS. Nell'ambito di queste regolamentazioni sono state convenute anche delle indennità forfettarie, dal momento che il riconoscimento delle specifiche prestazioni dovrebbe essere integrato di volta in volta separatamente nei servizi.

I BAR non si applicano alle posizioni intermedie e superiori, ma nemmeno all'11% circa dei dipendenti CO e chiaramente nemmeno ai numerosi collaboratori esterni. Sappiamo che l'azienda deve risparmiare perché manca il 10-20% delle entrate. Sappiamo però anche che questi pseudo-risparmi unilaterali e insensati causeranno molti problemi e costi, ma soprattutto tutelano i dipendenti proprio lì dove ci sarebbe un grande potenziale di risparmio. Per l'ennesima volta, anche qui sembra importante poter garantire una parità di trattamento a tutti. Qualsiasi altra soluzione rappresenterebbe una spaccatura tra i dipendenti che hanno condizioni di lavoro fondamentalmente diverse all'interno dell'azienda. ➔

Feedback sulle misure di risparmio

Feedback alla direzione FFS BP e ZFR sul previsto aumento della produttività e dell'efficienza del personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori. Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS V

Grazie per le vostre presentazioni in occasione della seduta informativa del 13 dicembre 2021. Sono rimasto stupito nell'apprendere che nel quadro della gestione dei costi si sta prendendo in considerazione un aumento della produttività e dell'efficienza nella pianificazione dei servizi del personale di locomotiva. Permettetemi di condividere con voi alcune mie riflessioni al riguardo.

In realtà devo dire di essere alquanto sorpreso che questo argomento sia di nuovo oggetto di discussione. Anch'io io credo che sia necessario e legittimo pensare ad un aumento della produttività e dell'efficienza nell'ambito delle misure di risparmio, ma è il modo in cui viene fatto che mi sembra alquanto discutibile, soprattutto alla luce delle esperienze e degli sviluppi del passato.

In primo luogo, i servizi del personale di locomotiva sono determinati dagli orari, dalle sedi dei veicoli e dagli itinerari. È vero che la permanenza prolungata dei macchinisti sullo stesso veicolo assicura un aumento teorico della produttività, ma è fattibile solo con tempi di inversione brevi e non si può applicare a tutte le linee e a tutti i depositi. Questo, a sua volta, fa sì che alcune sedi siano poco attraenti. In passato, questo problema era stato risolto con successo con un ampliamento dei veicoli e del raggio d'azione e sarebbe in contraddizione con uno dei vantaggi centrali di AVANTI2022 e ZWALP. Nel quadro della pianificazione ombra, l'effetto risparmio delle corse con la stessa locomotiva è già stato fortemente relativizzato in passato.

Un lungo periodo di impiego sullo stesso veicolo è inoltre in contrasto con l'auspicata ottimizzazione della flessibilità nella gestione dei guasti, in quanto vi è il rischio di sfiorare i tempi di guida.

Da allora, ci sono stati però ulteriori sviluppi che hanno influito sugli effetti sperati dell'impiego sulla stessa linea. Con la frammentazione delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza e la distribuzione del traffico regionale tra più ITF, da un lato è stata interrotta la catena produttiva dei servizi, che ora viene faticosamente ripristinata con corse di servizio e in taxi e, dall'altro, le attività all'interno delle stazioni, come le manovre, sono state cedute ai macchinisti di manovra/ZBS. Attività che ora mancano per colmare le lacune all'interno dei servizi di guida. L'assenza di altre responsabilità da parte del datore di lavoro è dovuta solo alla dilagante carenza di personale e ai tempi integrativi retribuiti dei servizi; è pertanto anche alla base dell'errata visione strategica da parte del management.

Mi aspetto inoltre degli altri effetti negativi se il personale, che negli ultimi anni ha compiuto uno sforzo non indifferente per dare continuità all'esercizio, ora dovesse essere gravato di ancora più compiti. Questo è motivo di ulteriore affaticamento del personale ed è all'origine della demotivazione sul lavoro. Nel migliore dei casi, questi sviluppi vengono ancora interpretati come una forma di ingratitudine. L'ulteriore monotonia che si viene ad aggiungere, già descritta dalla CoPe, qui non aiuta molto.

La metaforica spremitura del personale o la cancellazione di servizi diventati volutamente obsoleti, come l'ulteriore chiusura di piccoli centri viaggio, rispecchia una governance neoliberale che oggi è ampiamente superata. Anche qui si presta troppa poca attenzione agli effetti indiretti che, a lungo termine, potrebbero influire in modo significativo su un piccolo incremento della produttività. Anche la mancanza di spontaneità e flessibilità da parte dei collaboratori motivati avrà un impatto sulla stabilità dell'esercizio ferroviario, come del resto anche la mancanza di un know-how universale da parte del personale di locomotiva. Il rinvio di una settimana di termini di preavviso sempre più corti nella pianificazione mensile, ha suscitato un diffuso malumore e gli effetti sulla qualità del lavoro non mancheranno di farsi sentire nel corso del prossimo anno.

Per quanto concerne le continue riorganizzazioni con l'introduzione di nuovi livelli gerarchici e i relativi livelli di requisiti in costante aumento, le tante categorie professionali improduttive e l'avvento e la gestione di tutta una serie di dispendiosi sviluppi tecnologici, la comprensione per questo «aumento della produttività» poggerrebbe comunque su una base molto fragile. È proprio lì però che si può intravedere un enorme potenziale di risparmio.

Vi prego di riflettere attentamente sulle misure ipotizzate, nell'interesse di una gestione operativa stabile, efficiente e produttiva. Il valore di un personale flessibile e motivato ha un peso ben maggiore rispetto ad un effetto economico a breve termine. Anche se potrebbe sembrare impopolare; il fatto di eliminare i posti improduttivi e i progetti innovativi, di mettere fine ai processi, alle culture manageriali e ai metodi di lavoro che non funzionano, come pure il fatto di mettere in discussione l'utilità delle disposizioni politiche e normative, offre un potenziale di risparmio decisamente più elevato. Anche se ciò dovesse essere in contraddizione con gli obiettivi strategici degli anni precedenti. Perfettamente in linea con BahnPro 2025: «Agiamo con lungimiranza e produciamo con intelligenza. Così facendo, impariamo consapevolmente delle cose nuove e puntiamo su ciò che è consolidato, se ci permette di progredire».

Risposta di ZFR:

Grazie per le tue preziose riflessioni. Siamo consapevoli di molti punti e abbiamo sicuramente anche alcuni aspetti a cui prestare attenzione. Vorrei però anche ricordare che con ZWALP e anche con l'ampliamento del raggio d'azione, ci impegniamo a favorire una situazione WIN-WIN. ➔

Traffico per eventi 2022

Le FFS prevedono un anno record per il trasporto in occasione di eventi. Comunicato stampa, 24.05.2022



«Cos'hanno in comune i fan dei Metallica, gli scout e gli appassionati di lotta svizzera? Gli oltre 700 treni speciali che le FFS hanno previsto quest'estate, grazie ai quali potranno assistere ai loro eventi preferiti viaggiando in modo sostenibile e senza code. Con 13 grandi concerti, 16 open air e numerosi grandi eventi, il 2022 si preannuncia come un anno record per le FFS. Dopo una pausa di due anni imposta dalla pandemia, nell'estate 2022 la Svizzera torna a celebrare la vita. Le FFS accompagneranno quattro grandi manifestazioni, 13 concerti negli stadi e circa 250 altri eventi con treni speciali e treni regolari con più posti a sedere, in modo che i visitatori possano spostarsi in modo sostenibile e in tutta comodità. Con un programma così ricco e variegato, per le FFS il 2022 sarà allo stesso tempo un anno record e una grande sfida. Per far fronte a quest'estate fitta di eventi, un gran numero di macchinisti e assistenti clienti sarà coinvolto in impieghi speciali.»

Per il personale di locomotiva, finora questi comunicati stampa significavano un'anticipazione e la minaccia che per tutta l'estate non sarebbe più stato possibile prendere giorni liberi e che gli sarebbe stato chiesto di continuo di lavorare dei giorni extra. Contrariamente a tutte le rassicurazioni, i primi segnali in tal senso si stanno purtroppo già facendo sentire.

Nell'estate del 2021, Linus Looser, membro della direzione del Gruppo FFS SA e responsabile della produzione del traffico viaggiatori, Reto Liechi, responsabile della produzione ferroviaria e Claudio Pelletieri, responsabile della condotta dei treni e della manovra, hanno affermato che «a partire dal 2022, ci aspettiamo un'eccedenza di macchinisti. Con questo surplus, potremo ridurre i vostri conteggi delle ore di lavoro e ampliare la conoscenza delle linee e dei veicoli per un impiego più flessibile». Questo dopo molti anni caratterizzati da una forte carenza di personale. Finalmente.

Contando sulle tante affermazioni secondo cui nell'estate 2022 sarà disponibile un numero sufficiente di macchinisti, consigliamo a tutti di godersi questa estate senza prestazioni aggiuntive e magari anche di partecipare a uno di questi eventi. Un riferimento a quanto ribadito dagli organi decisionali è una giustificazione legittima per rifiutare le eventuali chiamate di richiesta.

Attenzione ai voli per le vacanze: Swiss segnala una massiccia carenza di personale e questa estate molti voli verranno cancellati.

Una rilassante estate a tutti. ➔

NEWSLETTER



Abbonatevi alla newsletter del VSLF

Per il VSLF, la NL è uno strumento importante per informare direttamente e rapidamente i membri e tutte le parti interessate.

Con la newsletter del VSLF sarete sempre informati.



La ciccia se ne deve andare!

Commenti sulle misure di risparmio delle FFS. Quando la liquidità è scarsa, la prima reazione è quella di risparmiare. Ma questo comporta dei rischi che non devono essere sottovalutati. *Markus Leutwyler*

Risparmiare può significare molte cose. Se questo significa eliminare le spese superflue, allora si tratta di un risparmio sostenibile e di qualità. Si elimina la zavorra e così i costi vengono evitati in modo permanente.

Risparmiare, è come un figlio non amato che automaticamente viene trattato con sufficienza. La prima soluzione, priva di immaginazione, è spesso quella di risparmiare una determinata percentuale di denaro in tutti i reparti, ciò che, a causa delle strutture gerarchiche, porta quasi sempre a risparmiare partendo soprattutto dal basso.

Ci vuole una sensibilità particolare per riconoscere quando una misura si ripercuote unilateralmente su una determinata fascia della popolazione. L'idea delle FFS di tagliare proprio i contributi per l'invalidità professionale, è incomprensibile. I risparmi sono minimi, ma per quei dipendenti che sono esposti a un maggior rischio di invalidità questa decisione è fatale.

Contrariamente a tutte le assicurazioni che presto ci sarà un organico del personale più equilibrato, per quanto riguarda il personale di locomotiva il mercato del lavoro si è nel frattempo prosciugato. Il problema della penuria di personale qualificato non è ancora stato risolto e i macchinisti sono rari. E molti scelgono questa professione solo come tappa intermedia e non più come un progetto di vita. Non sono solo le altre ferrovie a fare concorrenza alle FFS nella ricerca di macchinisti, ma anche altre professioni che garantiscono meno tagli al personale e incidono molto meno sulla salute.

Le FFS dovrebbero essere consapevoli di questo aspetto ed essere particolarmente caute quando si tratta di attuare delle misure di risparmio nelle professioni critiche. Negli ultimi tre anni le FFS hanno ripetutamente cancellato dei treni per mancanza

di macchinisti. Il momento clou è stata la cancellazione di ben 200 collegamenti ferroviari per diverse settimane alla fine del 2020. Il fatto che la cosa sia stata percepita solo marginalmente come uno scandalo, ha a che fare con la situazione pandemica che ha assorbito tutta l'attenzione. Non è



del tutto escluso che si possano verificare nuovamente delle cancellazioni di treni per mancanza di personale. Resta da vedere se i diretti interessati, e soprattutto la politica, saranno ancora così tranquilli al riguardo.

Le FFS avrebbero ampie opportunità di realizzare dei risparmi a lungo termine. L'apparato amministrativo è stato potenziato di continuo negli ultimi anni e decenni e, nel frattempo, è più che evidente che ci sono troppi capitribù e troppo pochi indiani.

Le FFS sono state letteralmente «travolte», hanno troppi livelli gerarchici. Si è caduti nell'errata convinzione che un management più ampio sia sinonimo di maggiore efficienza. La pratica dimostra che è vero proprio il contrario. I processi decisionali lenti e il micromanagement riducono enormemente l'efficienza. La «diffusione della responsabilità» è un fenomeno noto in psicologia, secondo il quale ci si assume meno responsabilità individuali quando in una decisione sono coinvolte più persone.

La domanda è inoltre se grazie alla digitalizzazione non si potrebbero risparmiare risorse umane nell'amministrazione. Un esempio: da un punto di vista puramente aritmetico, ognuno dei quasi 700 collaboratori HR in media si occupa di un singolo dipendente 5,7 giorni all'anno. Detto in altre parole, ogni 40 dipendenti c'è un responsabile HR. Questo non può non sorprendere, perché molti compiti che prima venivano svolti da HR ora vengono delegati ai singoli collaboratori, ad esempio tramite l'app Fiori. Questo dovrebbe effettivamente aumentare l'efficienza.

Sarebbe anche il caso di riflettere se tutti i nostri reparti debbano realmente essere integrati nelle FFS. «Innovazione, ricerca e incubazione» indica come «Success Stories» progetti come «Olli», il minibus a guida autonoma a Zugo, i monopattini elettrici a Basilea, i Bitcoin alle bi-

glietterie automatiche e un sistema anti-collisione per le manovre. Solo quest'ultimo è direttamente correlato alla ferrovia e si spera che possa essere un successo. Per quanto riguarda gli altri settori, me li immagino come degli spin-off universitari che hanno un futuro solo se hanno successo, altrimenti vengono semplicemente sospesi.

I problemi finanziari delle FFS non scompariranno da soli. Chi sarà toccato dai tagli alle pensioni di invalidità avrà la sensazione di essere stato abbandonato. I risparmi marginali così conseguiti si contrappongono alla sensazione dei nostri colleghi che le FFS agiscano in modo antisociale. Una cosa del genere può scatenare un'enorme energia negativa, fino ad arrivare alle dimissioni.

Se le FFS vogliono davvero realizzare dei risparmi duraturi, a malincuore dovranno separarsi da alcuni settori che sono troppo lontani dal nucleo centrale. Le pressioni dall'esterno in tal senso, soprattutto dalla politica, continueranno ad aumentare. ➔

Perché un VSLF?

A quanto pare ci siamo, il denaro comincia a scarseggiare e inizia la lotta per assicurarsi un buon posto. Evidentemente non possiamo più fare affidamento sul mercato e sulla logica, altrimenti gli artigiani, il personale sanitario, i macchinisti e molti altri sarebbero riconosciuti già da tempo come merce rara altamente qualificata e sarebbero apprezzati e pagati di conseguenza. *Comitato del VSLF*

Dopo due anni turbolenti, la stagione della caccia quest'anno sembra essere iniziata presto. I macchinisti e il personale che svolge un'attività irregolare sono ancora una volta una facile preda e devono giustificare i loro salari e compensi.

Le attività principali del VSLF riguardavano e riguardano tuttora il nuovo CCL di FFS Cargo International, le trattative CCL presso TILO e RegionAlps, come pure le trattative relative ai macchinisti B100 presso FFS Cargo e, non da ultimo, il secondo round di risparmi presso le FFS.

Con le nostre rivendicazioni e il nostro principio di non accettare senza compromessi dei peggioramenti unilaterali a scapito del PL, abbiamo già la nomea di chi di principio dice sempre di no. Si tratta di un'accusa a buon mercato e facile da decifrare, ma a quanto pare ancora frequente. Siamo convinti che questo non sia assolutamente vero. Noi siamo sempre disposti a negoziare, a scendere a compromessi e ad agire con integrità.

Il personale di locomotiva continua a essere una categoria professionale molto richiesta e l'esercizio ferroviario spesso funziona solo grazie alle tante prestazioni aggiuntive volontarie da parte nostra. Ecco perché non vediamo le ridistribuzioni unilaterali e gli oneri aggiuntivi come un com-

promesso, ma semplicemente come dei peggioramenti ingiustificati, talvolta anche senza una reale necessità economica.

Lotta per l'assegnazione

L'accademizzazione della società è molto avanzata e, come dice bene il proverbio, una cornacchia non becca gli occhi di un'altra. Per mantenere la sicurezza dei posti di lavoro si creano di continuo delle nuove attività. La burocrazia può essere ampliata all'infinito e il suo reale valore aggiunto è difficilmente quantificabile, il che facilita enormemente una forma di autogestione. Si investe in progetti che comportano ingenti costi del personale e che vengono poi integrati da consulenti esterni o interni, sebbene le competenze chiave in realtà dovrebbero essere disponibili internamente. I risultati sono a dir poco scarsi e la loro attuazione spesso non è né possibile né necessaria.

Troviamo quindi delle persone, che hanno dimostrato di non avere successo nella rispettiva area di competenza e mansione, che improvvisamente occupano delle nuove posizioni. A volte anche nell'ambito della consulenza interna, anche se ci si chiede quale sia esattamente la consulenza che sono in grado di fornire. Comunque sia, raramente qualcuno si è assunto la responsabilità dei tanti grossi problemi odierni.

Si pensi a SOPRE, LISA, alle cancellazioni dei treni dovute alla mancanza di macchinisti o ai problemi con il materiale rotabile. In questo numero sono segnalati anche i disastri tecnici dell'infrastruttura che si stanno delineando.

Un altro fenomeno di questi ultimi decenni sono le massicce duplicazioni ingiustificate in settori come la sicurezza, la qualità e l'ambiente o le risorse umane. Delle strutture enormi senza un reale valore aggiunto, ma con il grosso svantaggio che comportano un rilassamento e una ripartizione delle responsabilità. Questa ridotta responsabilità chiaramente non pregiudica la classificazione o l'impiego secondo il codice delle obbligazioni.

Questi fenomeni possono essere osservati in molte aziende e non è solo all'interno delle ferrovie che i servizi di consulenza aziendale o i reparti qualità spuntano come funghi dal terreno umido del bosco. Il fatto che i reparti delle risorse umane, secondo un articolo della NZZ del 31 marzo, si stiano estraniando sempre più dal personale e stiano degenerando in una burocrazia disumanizzata, non è quindi solo una nostra sensazione. A differenza delle società quotate in borsa, le grandi imprese statali sono purtroppo molto sensibili a questa infestazione di funghi.



A cosa servono i sindacati?

Un breve excursus sul lavoro dei sindacati e sulla loro utilità al giorno d'oggi.

Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS-V



In linea di massima, i sindacati possono essere definiti come dei rappresentanti degli interessi dei dipendenti nei confronti dei rispettivi datori di lavoro. A seconda delle loro finalità, essi difendono principalmente gli interessi di carattere culturale, economico e sociale, ma si occupano anche di questioni specialistiche e specifiche della professione. Vi possono essere annoverate anche le associazioni dei quadri che perseguono i loro obiettivi.

I sindacati originari sono nati dai movimenti dei lavoratori e il loro obiettivo era quello di ottimizzare gli orari e le condizioni di lavoro, aumentare i salari e avere maggiore potere decisionale per le rispettive categorie professionali. Cercavano di conseguire dei risultati mediante trattative o misure di lotta, come scioperi o boicottaggi, che poi si traducevano in contratti e testi legislativi (come per esempio il CCL, la LDL e i BAR).

Dovuto alle complesse interazioni tra le condizioni di lavoro vigenti, le mutevoli situazioni di mercato, le dimensioni dei sindacati e le maggioranze da essi generate, i conflitti di interesse interni delle diverse categorie professionali rappresentate e l'influenza sulla competitività dei datori di lavoro dovuta alle rispettive condizioni di lavoro, i sindacati sono necessariamente costretti a svilupparsi di continuo e essere in grado di reagire in modo flessibile alle circostanze del momento. Di conseguenza, devono valutare attentamente le circostanze e le situazioni operative del caso e, tenendo conto di tutti questi fattori, devono trovare dei compromessi ottimali. Contrariamente ad una direzione, che vede i profitti e il fatturato soprattutto

come un mezzo per investire nella società e nell'interesse dei titolari e degli azionisti, i sindacati li vedono principalmente come un mezzo per ottenere delle condizioni di lavoro migliori e dei salari più alti per il personale. Per raggiungere dei compromessi validi anche in queste situazioni, diversi sindacati siedono anche nei consigli di vigilanza delle imprese che rappresentano. Dal momento che questi seggi di norma vengono assegnati solo individualmente, solo il sindacato più grande o più influente ha di solito l'opportunità di far parte dei consigli di vigilanza. Questo è anche uno dei motivi per cui in passato sempre più sindacati si sono fusi insieme o si sono organizzati sotto associazioni ombrello che definiscono gli orientamenti strategici e politici.

Il punto debole di questi grandi sindacati si rivela essere un indebolimento della rappresentanza delle singole categorie professionali, in quanto le strategie sono determinate principalmente dai fattori che interessano tutta l'azienda. I piccoli sindacati indipendenti, che traggono la loro forza soprattutto dalla loro struttura organizzativa dinamica e competente, fungono da controparte per le categorie professionali che si sentono sottorappresentate. Questo anche tenuto conto del fatto che le strutture manageriali delle grandi aziende rendono molto difficile una più profonda consapevolezza delle esigenze della base operativa e una conoscenza approfondita delle loro professioni. I sindacati più piccoli hanno da un lato la possibilità di supportare quelli più grandi nel trovare dei compromessi per rappresentare i loro interessi e, dall'altro, possono intervenire in modo molto più convincente e mirato nel-

le specifiche aree di competenza. I grandi sindacati devono prima raggiungere dei compromessi armoniosi all'interno delle rispettive sotto-associazioni, che solo successivamente vengono discussi con i datori di lavoro.

Un altro fattore organizzativo di cui bisogna tener conto è la differenza tra rappresentanza professionale e sistemi di milizia. A differenza dei comitati direttivi dei sindacati professionali, i membri dei sindacati di milizia danno principalmente importanza al buon esito delle trattative e per il resto svolgono la loro attività vera e propria alle condizioni che essi stessi hanno negoziato. Al contrario, i rappresentanti professionali dipendono dal lavoro effettivo di negoziazione. Il lavoro costante di negoziazione e la ricerca di compromessi rientra nei loro compiti principali, ma viene svolto in assenza di impellenti difficoltà operative o economiche, ma anche in tempi di crisi o di perdita da parte del datore di lavoro. In questi casi, a causa del limitato potere contrattuale del datore di lavoro, è più probabile che si raggiungano dei compromessi meno impattanti.

Questi vincoli negoziali in realtà possono essere utilizzati anche in modo improprio dai datori di lavoro per introdurre delle misure di risparmio unilaterali che dovrebbero rientrare in un pacchetto negoziale, per esempio con le misure salariali, per poi farle approvare dalle parti sociali. Questo, in particolare, riduce la pubblicità negativa a scapito soprattutto del datore di lavoro, in quanto anche i sindacati fanno sembrare ragionevoli le condizioni di lavoro meno favorevoli.

Ci si chiede comunque fino a che punto i sindacati si possano ancora battere per garantire delle buone condizioni di lavoro. Le aziende moderne hanno dei grandi apparati HR per il supporto al personale e, di propria iniziativa, prevedono diversi generosi programmi di compensazione aggiuntiva o ulteriori indennizzi di na-

tura finanziaria che esulano dalle leggi applicabili. Questo ha principalmente lo scopo di migliorare l'immagine come datore di lavoro al passo coi tempi e di mantenere la competitività per i dipendenti a fronte di una carenza di lavoratori qualificati.

Ed è proprio nell'ambito di questa carenza di personale qualificato nelle professioni con un background tecnico o particolarmente specializzato che, con il loro know-how, i sindacati più piccoli possono essere di grande utilità a livello di consulenza e che possono far confluire le proprie conoscenze tecniche nelle varie tematiche, ciò che del resto viene apprezzato da parte dei datori di lavoro. Le associazioni di milizia, i cui rappresentanti sindacali sono anche dei dipendenti dell'azienda, consentono enormi risparmi a livello di consultazioni o consulting. Grazie alla sua struttura, è inoltre possibile rappresentare in modo competente i dipendenti in qualsiasi momento, senza doversi sempre rivolgere a loro per un consiglio. Questo però significa anche che la responsabilità non può più essere delegata verso il basso. Bisogna sempre tener conto dell'armonizzazione all'interno di un intero settore, ciò che comunque richiede un know-how specialistico.

Si pone quindi la questione se oggi i grandi sindacati tradizionali possano ancora svolgere pienamente la loro funzione di rappresentanti del personale dal momento che, in virtù delle loro strutture, da un lato dipendono dal lavoro di negoziazione solo come fine a se stesso, e dall'altro, proprio per questo possono essere facilmente manipolati attraverso il collegamento di diversi tematiche, in quanto alla fine devono scendere a compromessi a un livello sempre più basso. I punti centrali sono un atteggiamento credibile, integro e indipendente con una comunicazione trasparente e un grande potenziale di autocritica. Queste valutazioni si riflettono anche sull'andamento della crescita dei membri. ➔



Più di sindacato per meno soldi.

Tasselli del mosaico

Hubert Giger, presidente del VSLF

Qui troverete quattro casi che ho sulla mia scrivania o di cui sono venuto a conoscenza. Si tratta di situazioni che non vanno bene per i vari incontri delle parti sociali e che non possono essere trattate. Mi permetto pertanto di presentarle in questa sede. Sono convinto che si possa migliorare.

1. Un macchinista voleva prelevare dal conto Flexa il tempo che aveva accumulato. La sua richiesta è stata respinta e così ha deciso per il pensionamento anticipato.
2. Un istruttore macchinista è andato in pensione anticipata. Non gli è mai stato chiesto se voleva rimanere più a lungo e se poteva continuare a lavorare nell'ambito della formazione.
3. Un giovane macchinista ha avuto il suo primo infortunio a persone. Dopo qualche giorno, ha comunicato di non sentirsi ancora in grado di riprendere il servizio e ha chiesto altri quattro giorni di riposo. La risposta è stata che sarebbe stato possibile solo se avesse rinunciato a dei giorni liberi. (In questa fase, sarebbe importante sostenere il collega affinché possa tornare di nuovo in cabina e riprendere a guidare. Questo è importante sia per l'azienda che per lui personalmente. Qualche giorno di malattia è assolutamente irrilevante. Per fortuna non deve restare a casa per dei mesi a causa di problemi psicologici).
4. Un macchinista ha avuto tre infortuni a persone in un mese. Al terzo infortunio, il superiore gli ha chiesto se davvero voleva prendere altri tre giorni di libero, dal momento che eravamo a corto di personale.

Ritengo che questi casi siano paradigmatici e che forniscano a ogni responsabile o quadro superiore una buona base per intervenire. I costi indiretti derivanti da questi casi sono molto elevati per l'azienda. A meno che il mantenimento di processi con evidenti disincentivi e la mancanza di qualsiasi responsabilità non abbiano una priorità maggiore. ➔

(I riferimenti alle persone sono riportati al maschile per evitare qualsiasi discriminazione di genere e dare adito a illazioni di alcun tipo).

Tutto questo deve necessariamente essere finanziato, tanto più che le condizioni di impiego per i lavori d'ufficio accademizzati non sono da disdegnare. La pressione al risparmio viene poi trasferita volentieri verso il basso, e così il personale di locomotiva è praticamente predestinato ad essere la vittima da sacrificare per i seguenti tre motivi:

In primo luogo, della base operativa i macchinisti sono quelli che guadagnano di più.

In secondo luogo, i macchinisti sono un gruppo molto grande (circa il 10% presso le FFS / il 50% presso FFS CI e l'80% presso Thurbo). Ogni franco risparmiato viene moltiplicato per ogni singolo macchinista. In terzo luogo, una parte interessante del salario di un macchinista consiste in indennità flessibili che compensano il carico di lavoro su base individuale. Queste componenti salariali flessibili sono una moneta di scambio molto apprezzata dai datori di lavoro, in quanto non si può o non si vuole valutare correttamente il controvalore delle ore di lavoro irregolari. Da non dimenticare che i macchinisti ricevono molte indennità solo perché hanno le condizioni di lavoro più difficili in termini di tempo.

Questi sono i motivi per cui il VSLF si è ricostituito nel 1957 e oggi più che mai rappresenta gli interessi del personale di locomotiva e, in definitiva, di tutti i ferrovieri che svolgono un servizio irregolare. Il fatto di garantire delle regolamentazioni valide a favore del personale di locomotiva è sempre stato necessario, ma al giorno d'oggi sembra esserlo ancora di più. Il fatto che noi, come VSLF, non sempre abbiamo successo nel nostro lavoro non è dovuto a una mancanza di argomenti e di impegno, ma piuttosto alla costellazione e agli interessi delle parti coinvolte.

I macchinisti si aspettano giustamente delle condizioni che permettano loro di svolgere la loro attività, pesante e impegnativa, a tutte le ore del giorno e della notte, in modo tale che ciò sia ancora possibile anche in presenza di un carico maggiore e in età avanzata. Questo è anche nell'interesse delle imprese ferroviarie.

Noi continueremo a operare in tal senso.

Il comitato del VSLF:

Hubert Giger, presidente del VSLF
Marc Engelberger, comitato Romandia
Raoul Fassbind, comitato FFS V
Tobias Früh, cassiere
Martin Geiger, comitato FFS Cargo
Christof Graf, comitato BLS
Roberto Jäggi, comitato FFS CI
Daniel Ruf, comitato AZ ➔



ETCS Level 1 LS (Limited Supervision): un passo indietro

Se l'ETCS L1 LS è un esempio di come un sistema inadeguato possa essere introdotto ignorando completamente i veri esperti, non posso non rabbrivire quando penso ai futuri «sistemi di assistenza» che dovrebbero «supportare» il macchinista nel suo lavoro. *Markus Leutwyler*

Scambio di segnali

3 maggio 2021, 22:47. Il treno 21681 in direzione Lucerna è entrato nella stazione di servizio di Gütsch con un segnale di avvertimento. Sono in corso dei lavori di costruzione nel binario di sinistra, le luci arancioni lampeggiano. Il macchinista dà una rapida occhiata all'ordine di marcia, poi ai segnali. Il segnale di destra indica via libera. «È attivato», pensa tra sé e sé e attiva la funzione di rilascio dello ZUB. Un'altra occhiata, il segnale indica via libera e arriva il relativo annuncio. Poco dopo si sente un fischio e, prima che il macchinista possa reagire, il sistema attiva una frenata d'emergenza. Il treno si ferma pochi metri prima del portale segnaletico.

Immagini (Wikipedia):

1. Per sostituire un anello di conduttori ZUB-121 a Sciaffusa per la trasmissione continua del segnale tramite ETCS, è necessaria una cascata di lampeggianti.
2. Segnale per due segnali: per il segnale di avanzamento nel senso di marcia uguale al senso di marcia e per il segnale principale (visibile dalla parte posteriore) nel senso di marcia opposto al senso di marcia.
3. Be 6/8 III
4. Pulsante di avvertimento con luce di segnalazione integrata

Il segnale corrispondente al treno indica fermata, quello alla sua sinistra via libera. Pochi secondi dopo, gli sfreccia davanti un Voralpenexpress. Più tardi il macchinista analizza quanto accaduto. Ha confuso il segnale. Questo perché il suo segnale per ben due volte era nascosto da un palo della luce ed è proprio in quei momenti che lui ha guardato.

Questo esempio, che è successo proprio così, mostra esattamente a cosa serve una protezione dei treni. Il sistema monitora di continuo le azioni del macchinista e interviene con una frenata d'emergenza se si presentano determinati pericoli.

Come funziona un sistema di protezione dei treni?

Il concetto di protezione dei treni elettrico risale a molto tempo fa. All'inizio della trazione elettrica, intorno al 1920, a bordo delle locomotive c'erano sempre due persone, in base al principio che quattro occhi vedono meglio di due. La sicurezza era garantita dai due uomini. Eppure, il 23 aprile 1924, a Bellinzona si era verificato un incidente ferroviario in cui erano morte 15 persone e 10 erano rimaste gravemente ferite. Analogamente al caso descritto all'inizio, ma che fortunatamente non ha avuto conseguenze, l'incidente di Bellinzona era dovuto ad un'interpretazione errata e a una serie di sfortunate coincidenze.

Una serie di incidenti e successivi miglioramenti

Per prevenire simili incidenti in futuro, si era sviluppato il sistema «Integra-Signum», basato su elettromagneti, che dal 1933 era stato installato sui segnali avanzati d'entrata. Era collegato elettricamente a questi ultimi e attivava un impulso di avvertimento quando veniva superato un segnale avanzato. Questa segnalazione doveva essere quietanzata dal macchinista mediante un interruttore. Se non lo si faceva per tempo, il sistema attivava una frenata d'emergenza. Nel 1938, tutti i segnali d'entrata erano dotati del sistema Signum-Integra.

Quello che adesso segue, è un ripetersi della stessa identica storia: si doveva prima verificare un incidente affinché il sistema potesse essere ulteriormente migliorato.

Dopo la collisione frontale avvenuta a Tüschlerz il 2 ottobre 1942, il sistema Signum-Integra è stato installato anche nei segnali avanzati di uscita e nei segnali di uscita, rendendo la Svizzera il primo paese ad avere tutti i segnali protetti da un sistema di protezione dei treni. I magneti Signum sono stati successivamente utilizzati anche per i punti di rallentamento e per la protezione dei passaggi a livello. Anche le ferrovie private a scartamento normale



hanno seguito l'esempio e hanno installato questo sistema.

Il successivo incidente decisivo si era verificato il 24 giugno 1968 a St-Léonard, dove si erano registrati 12 morti e 103 feriti. A questo punto è stata introdotta l'«elaborazione della fermata». Il sistema poteva quindi distinguere tra «avvertimento» e «fermata». In caso di superamento di un segnale disposto su fermata, il sistema attivava una frenata d'emergenza.

Ma anche questo sistema aveva ancora dei punti deboli. La frenata d'emergenza avveniva solo DOPO il superamento del segnale di fermata.

ZUB

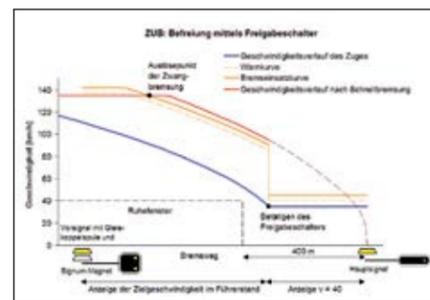
L'8 agosto 1992, a Oerlikon si era verificata una terribile collisione laterale in cui era deceduta una persona e otto erano rimaste ferite. Questo incidente era stato all'origine dello sviluppo dello «ZUB» (sistema di controllo dei treni) che è in grado di arrestare il treno prima di un punto di pericolo. Le informazioni necessarie devono essere trasmesse al treno con sufficiente anticipo. Questo spesso avviene mediante il segnale avanzato. In passato ciò avveniva mediante trasponditori, oggi invece mediante balise che sono in grado di trasmettere un intero pacchetto di dati. Il computer ZUB ha bisogno anche dei dati del treno che il macchinista ha inserito prima della partenza. Il computer ZUB calcola quindi la curva di frenatura specifica per questo treno, tenendo conto della potenza frenante e della pendenza. Lo ZUB riconosce sia i posti di fermata che le soglie di velocità. Dove è installato lo ZUB, è garantito un livello di sicurezza molto elevato.

Il 1° novembre 1999 è stata una giornata nera per la BLS. Dopo una collisione a Weissenbühl, due persone sono decedute e 25 sono rimaste ferite. Questo incidente avrebbe potuto essere evitato dallo ZUB, ma la maggior parte delle ferrovie private non aveva ancora adottato questo sistema. Dopo l'incidente, anche le ferrovie private sono state obbligate a installare questo sistema.

La maggior parte degli altri incidenti avrebbe potuto essere evitata dallo ZUB. Come, per esempio, nel 2011 a Döttingen o nel 2013 a Neuhausen.

Il 29 luglio 2013 abbiamo perso un collega in un grave incidente a Granges-Marnand. Il settore in questione non era protetto dallo ZUB. Le FFS avevano reagito con un'offensiva ZUB e avevano equipaggiato oltre 1000 segnali aggiuntivi con lo ZUB.

Il sistema Integra-Signum/ZUB era però



già considerato obsoleto. Al posto dei magneti sui binari sono state installate le eurobalise, dei componenti del sistema ETCS. Si tratta di piastre gialle che, come le carte di credito, possono trasmettere un pacchetto di dati con un codice RFID. All'inizio, queste balise trasmettevano solo i dati Signum («Euro-Signum»), mentre lo

ZUB continuava a funzionare in parallelo. Possiamo senz'altro affermare che all'epoca la Svizzera probabilmente aveva i più alti standard di sicurezza.

In seguito, anche lo ZUB è stato integrato nelle balise («Euro-ZUB»). Questo è stato l'inizio del calo del livello di sicurezza. Come mai? Tutta la protezione del treno adesso viene gestita da un unico sistema non ridondante. Tutti i macchinisti hanno già avuto a che fare con un sistema di protezione del treno difettoso. In questi casi, il sistema viene disattivato. Non c'è una soluzione alternativa. La messa in sicurezza del treno dipende pertanto unicamente dal macchinista. L'unica restrizione è la riduzione della velocità a 80 km/h (incidente a Zollikofen del 2.6.2022, la locomotiva finisce contro un treno da cantiere).

ETCS - Un'opportunità mancata

Lo sviluppo del successore del sistema SI-GNUM e ZUB, ma anche di altri sistemi nazionali di protezione dei treni, era già iniziato negli anni '90. Dal momento che doveva essere completamente eurocompatibile, lo si è chiamato «European Train Control System» (ETCS). L'ETCS dovrebbe garantire il massimo livello di sicurezza possibile.

Se osserviamo questa cronologia storica, vediamo subito quali ulteriori sviluppi sarebbero stati la conseguenza logica:

- Ridondanza in caso di guasto di un sistema (evitare incidenti quando la protezione del treno è disattivata).
- Messa in sicurezza dei movimenti di manovra: attualmente non sono protetti (i casi di superamento del segnale di manovra sono più frequenti dei casi di superamento del segnale nei treni sorvegliati).
- Protezione immediata dopo l'accensione (l'incidente del 20.2.2015 a Rafz avrebbe potuto essere evitato).

Con l'ETCS, nessuno di questi punti è stato definito.

L'ETCS è stato concepito in modo da poter circolare in più livelli. Per «levels» si intendono i diversi livelli di sorveglianza.

Immagini (Wikipedia):

1. Fase di transizione da Integra-Signum a Euro-Signum: i segnalatori Euro erano già stati installati, ma i magneti Integra-Signum erano ancora in uso.
2. "Tappeto di segnalazione" per il livello 1 dell'ETCS nella stazione di Basilea-Badisch. Solo sul binario 2, lungo circa 500 metri, sono stati installati e cablati circa 50 Eurobalise. Una serie di segnali e fermate da assicurare sul binario porta a questa moltitudine di punti dati.
3. Linea ETCS L2

ETCS Level 0

Nel Level 0, l'ETCS non monitora gli aspetti rilevanti per la tratta, bensì solo la velocità massima del treno. Il treno è inoltre protetto contro il rischio di rotolamento. Per la maggior parte dei treni svizzeri, questa è attualmente la modalità d'esercizio normale, dal momento che l'Euro-ZUB e l'Euro-Signum sono ancora responsabili della protezione dei treni.

ETCS Level 2

L'ETCS Level 2 è stato il primo livello di sorveglianza dell'ETCS a essere implementato, e precisamente sulla nuova linea tra Mattstetten e Rothrist e sulla linea potenziata in direzione di Soletta. Qui l'ETCS L2 si attiva automaticamente e il treno passa in modalità sorveglianza integrale (Full Supervision). Questo significa che deve esserci un contatto radio permanente tra il treno e il computer fisso ETCS (RBC). Al posto dei segnali esterni, le informazioni rilevanti vengono visualizzate sullo schermo del macchinista. Può vedere se e quanto velocemente può guidare il treno e dove finisce l'autorizzazione al movimento (Movement Authority). Anche le gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg, comprese le linee adiacenti e alcune linee nella regione del Lemano e nel Vallese, sono dotate dello stesso sistema. Per le corse lunghe e senza interruzioni, nel frattempo fun-

ziona in modo relativamente affidabile. Nelle zone con stazioni (di inversione) e lavori di smistamento, si rivela complicato e talvolta anche poco sicuro. Da un lato, si sono verificati dei casi in cui la RBC ha trasmesso un'autorizzazione al movimento sbagliata. Dall'altro, le manovre sono ancora completamente prive di sorveglianza e rappresentano un rischio. Subito dopo l'accensione, il sistema è ancora «cieco», cioè non c'è alcuna sorveglianza. Le informazioni sulla localizzazione sono note al computer al più tardi al passaggio di una balise. La partenza con un segnale di uscita chiuso è pertanto possibile. I casi di guasto del Level 2, in cui l'ETCS deve essere disattivato, sono dei veri rompicapo. Possono perfino paralizzare a lungo delle linee intere. Infatti, non appena l'ETCS viene disattivato sul treno, diventa invisibile al computer centrale e rappresenta un potenziale pericolo per gli altri treni.

Sulle tratte Level 2 si può circolare solo con dei veicoli appositamente equipaggiati.

ETCS Level 1

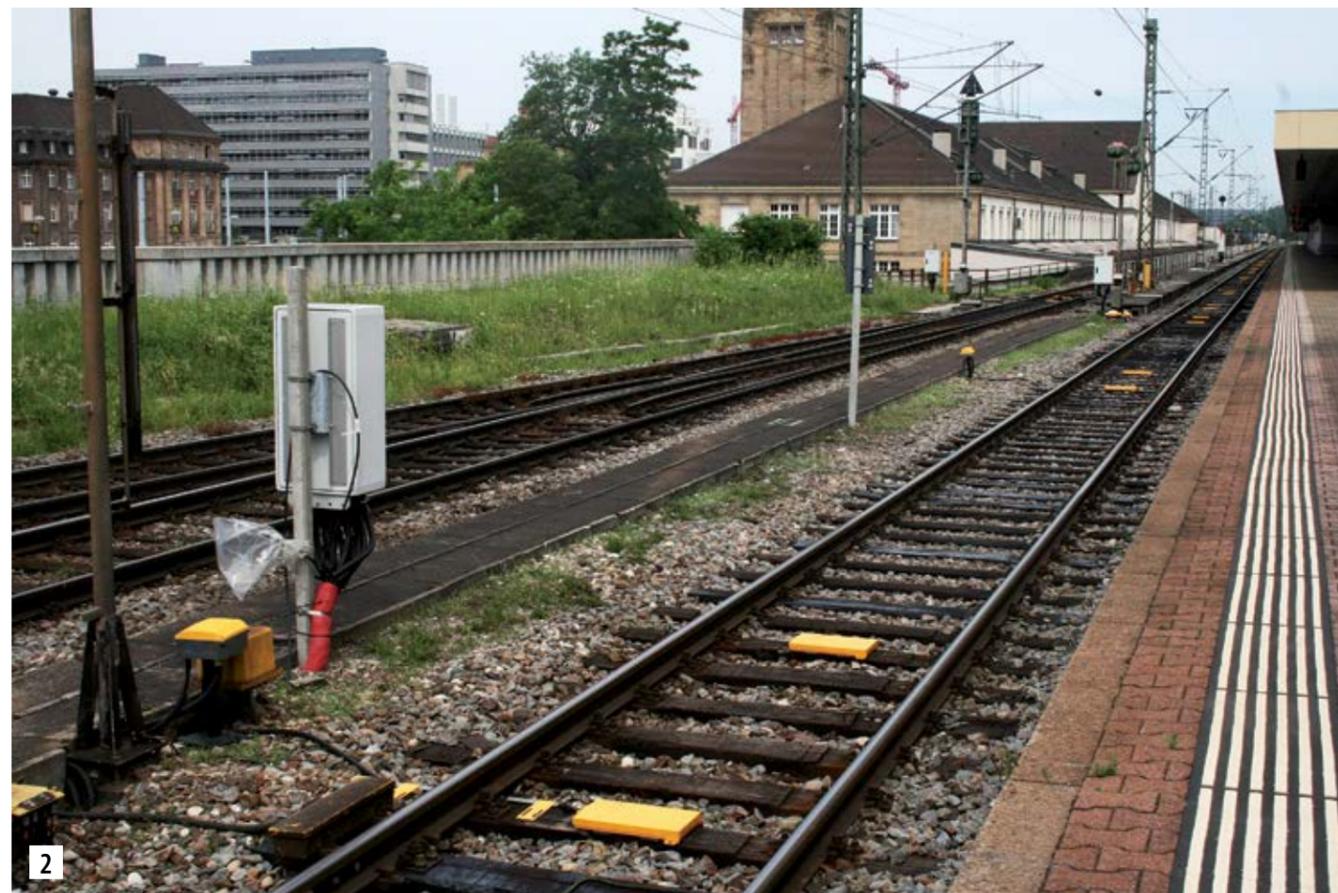
L'ETCS si è rapidamente rivelato estremamente costoso. Pare che già solo il fatto di equipaggiare una locomotiva con il computer ETCS sia costato mezzo milione di franchi. La situazione non è diversa per i dispositivi di terra. Il piano originario di prevedere il Level 2 su tutto il territorio



svizzero è fallito qualche anno fa a causa dei costi, dei limiti di capacità del sistema radio e della fattibilità.

Secondo le specifiche, come per il Level 2 anche l'ETCS-Level 1 prevede una sorveglianza integrale. La differenza però è che il macchinista continua a ricevere le informazioni dai segnali esterni e che non è necessaria una continua connessione dati al computer. Le informazioni dovrebbero invece essere scambiate in modo bidirezionale tramite le balise.

L'eventuale sostituzione del sistema attuale con l'ETCS L1 sarebbe costata alle ITF dei miliardi, senza creare il benché minimo valore aggiunto. Le FFS, insieme ad altre ferrovie, hanno quindi «sottoposto una proposta di modifica all'autorità europea competente AEIF, con cui si chiedeva l'adozione di una modalità <Limited Supervision>».



L'ETCS Level 1 LS avrebbe dovuto garantire la stessa funzionalità dell'attuale sistema SIGNALUM/ZUB. I nuovi veicoli, come il Traverso della SOB, il Giruno delle FFS o il MIKA della BLS, sono dotati di ETCS L1 LS anziché dell'Euro-Signum/ZUB. Ogni mese si aggiungono nuovi veicoli con questa modalità.

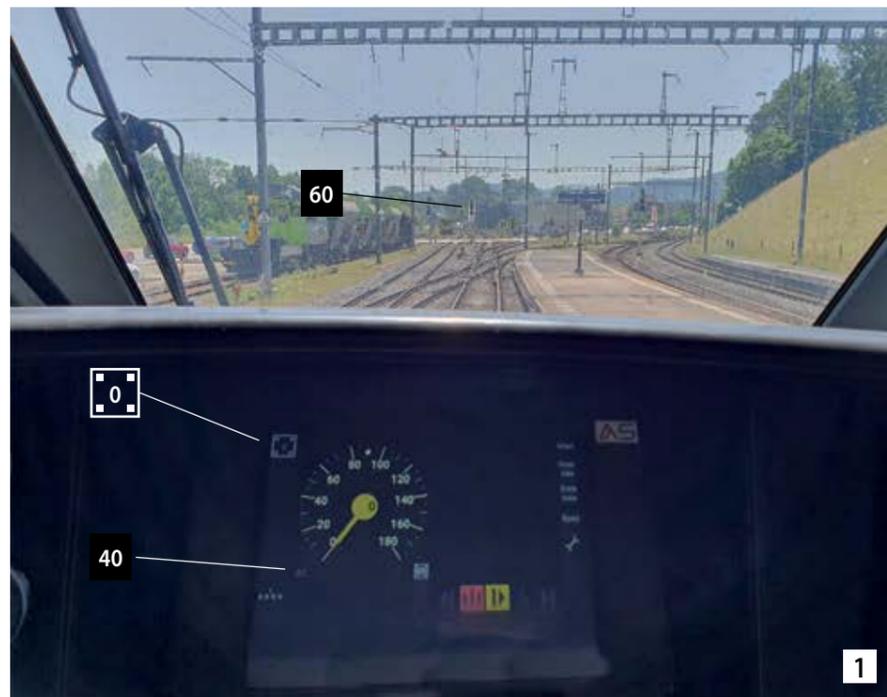
ETCS L1 LS

Per noi che siamo in prima linea è difficile capire come si sia arrivati a introdurre l'ETCS L1 LS. Ci rendiamo però conto che qui qualcosa è andato decisamente storto. Sicuramente lo si sarebbe potuto evitare se il personale di locomotiva, che tutti i giorni è in prima linea, avesse potuto testare il nuovo sistema su larga scala con prove di laboratorio o sul campo. Proprio coloro che vengono tacciati di essere dei piantagrane e dei brontoloni incalliti, avrebbero sicuramente potuto fornire degli input preziosi e critico-costruttivi. Questa purtroppo è una pia illusione. In realtà, i gruppi di lavoro sono solitamente composti dalle stesse poche persone che trovano che tutto vada bene e assolutamente non vogliono che di loro si dica che «non sono in grado di affrontare i cambiamenti». Il risultato è un sistema poco sicuro e malfunzionante che rappresenta un grande passo indietro rispetto ai sistemi precedenti. Rispetto agli odierni sistemi di protezione dei treni, l'ETCS L1 LS rappresenta un passo indietro anche per la maggior parte degli altri paesi.

Assenza di monitoraggio delle fermate

L'elemento di sicurezza più importante dello ZUB, la protezione preventiva di un posto di fermata - da non crederci - è stato eliminato! Per contro, adesso viene invece monitorata la «velocità di rilascio» che può essere di 40 o 15 km/h o di entrambe una dopo l'altra. In concreto, questo significa che un punto di pericolo può essere superato a 15 km/h o addirittura a 40 km/h senza che il sistema intervenga preventivamente. Quando si supera un segnale disposto su fermata, almeno viene attivata una frenata d'emergenza. Adesso è solo una questione di fortuna se il tratto di frenata è realmente sufficiente e se si evita una collisione. Il punto di pericolo può essere anche un fermacarro o un segnale di sbarramento con una scarpata di deragliamento, nel qual caso la collisione è inevitabile.

Il macchinista non sa quali sono le soglie di velocità di rilascio. Lo può scoprire solo andando per tentativi e sbagliando. Inizialmente, i sistemi erano impostati in modo estremamente poco pratico, al punto che una velocità di 40,1 o di 15,1 km/h poteva già provocare una frenata d'emergenza. Tra l'altro, non è nemmeno chiaro quando viene attivata una frenata d'e-



mergenza (fino all'arresto) e quando una frenata di servizio (solo fino alla velocità prescritta). Quelli del mestiere riferiscono di aver fatto entrambe le esperienze. Una sicurezza leggermente migliore è garantita dai segnali a loop (cavo di trasmissione lungo il binario). Una volta che il treno è fermo, ne impedisce almeno la partenza con il segnale chiuso.

Killer di capacità

Nessuno si scotta le dita due volte sulla piastra calda... I macchinisti hanno adattato molto rapidamente il loro comportamento di guida a questo sistema totalmente illogico e poco trasparente, con le sue incomprensibili curve di frenatura. Nel contempo, hanno anche ridotto le velocità molto prima del previsto, ciò che in poco tempo ha avuto delle ripercussioni sulle capacità delle stazioni. Affermazioni in tal senso si possono leggere ancora oggi regolarmente nei rapporti d'esercizio («I macchinisti entrano in stazione a passo di lumaca»).

Patchwork

Per ripristinare la capacità, sono state adottate delle misure. Ma dove c'è un margine di manovra? Nelle curve di frenatura e nelle velocità di monitoraggio. Al personale di locomotiva è stato comunicato che in futuro potranno circolare come prima. In effetti, c'è stato un miglioramento per quanto riguarda la velocità in entrata. Ma come è stato possibile? L'autore di questo articolo ha riscontrato che non di rado la velocità più bassa di 15 km/h è stata semplicemente eliminata. Questo vale anche per le stazioni che non hanno praticamente nessun tratto di frenata dopo il segnale, come per esempio a Oberburg o a Hasle-Rüegsau. Il ripristino della capacità ha pertanto potuto essere ottenuto solo a scapito della sicurezza.

Ergonomia

Nei settori rilevanti per la sicurezza è necessario prestare particolare attenzione all'ergonomia dell'interfaccia utente. L'ETCS L1 LS presenta gravi carenze a li-

Immagine (Markus Leutwyler):

1. Hasle-Rüegsau, velocità di rilascio di 40 km/h
2. Oberburg, velocità di rilascio di 40 km/h, tratto di frenata quasi inesistente
3. Hasle-Rüegsau, tratto di frenata quasi inesistente
4. Oberdiessbach, la stazione si trova su un chiaro dislivello. Il tratto di frenata è quasi inesistente
5. Lützelfliuh-Goldbach, passaggio a livello con traffico intenso direttamente dietro il segnale

Valorizzazione grazie ad un uso innovativo delle strutture esistenti.

Fonte: 'Personalzeitschrift SIGNAL' RBS e BSU

Sistema di protezione dei treni:

Per prolungare il ciclo di vita dell'attuale sistema di controllo dei treni ZSL90, la RBS, insieme alle ferrovie partner, ha fatto sviluppare dei nuovi sistemi per i computer dei veicoli e dei posti di manovra. Il primo posto di manovra ristrutturato è entrato in funzione all'inizio di ottobre 2020. Gli altri seguiranno entro il 2022.

Il sistema di controllo dei treni ZSL90 è in uso presso la RBS dal 1996. Questo sistema monitora continuamente i movimenti dei treni per verificare la velocità consentita e, in caso di emergenza, arresta il treno prima di un punto di pericolo. Una caratteristica unica è che vengono monitorati anche i movimenti di manovra. Nel 2010, il produttore Siemens ha informato che non avrebbe più effettuato la manutenzione del sistema. Dopo aver completato uno studio di fattibilità per trovare un suo successore, nel 2014 la RBS, la Aargau Verkehr AG e la Forchbahn hanno lanciato un progetto specifico denominato ZSL90 LZV (l'abbreviazione LZV sta per estensione del ciclo di vita). Tutte e tre le ferrovie utilizzano infatti il sistema ZSL90. I computer dei veicoli e dei posti di manovra, compreso il software, sono stati sviluppati ex novo. Per i veicoli vengono utilizzati dei componenti del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), mentre per i posti di manovra vengo-

no utilizzati dei componenti industriali standardizzati con controllore logico programmabile (PLC). Il PLC digitale è in uso presso la RBS già da molti anni e ha sostituito il controllo cablato convenzionale delle cabine di manovra. Il cavo di linea in mezzo ai binari rimane come canale di trasmissione tra il veicolo e il posto di manovra, così come le funzioni dell'attuale ZSL90. La novità è che il sistema ZSL90 LZV del posto di manovra può essere gestito tramite touchscreen e che dispone di ampie opzioni funzionali e diagnostiche. Markus Enzler, responsabile degli impianti elettrici, ci spiega cosa questo comporta con due esempi.

Molte cose sono possibili da remoto

Markus Enzler: «In caso di guasto, il tecnico di picchetto o il responsabile del sistema può accedere a qualsiasi computer dei posti di manovra direttamente dalla propria postazione di lavoro tramite PC. In questo modo è possibile fare una prima diagnosi e consultare la memoria degli errori o degli eventi. Con il nuovo sistema, gli eventi vengono registrati per un periodo di tempo molto più lungo, in modo da poter ricostruire più facilmente gli eventuali guasti. Inoltre, come ulteriore esempio, in futuro i tratti di rallentamento potranno essere inseriti sul computer del posto di manovra anche a distanza.»

vello di ergonomia. Il Level 2 e il Level 1 LS vanno gestiti in modo completamente diverso. Chiunque abbia familiarità con il Level 2, non può comunque circolare con il Level 1. È davvero peccato che certi elementi del Level 2 non siano stati integrati nel Level 1, come per esempio le previsioni sul percorso, i tempi di intervento dei freni o il «Fiesling».

«0»

Con lo ZUB c'è una sola indicazione. La logica è semplice. «0» significa «fermata anticipata». Con uno «0», il treno non parte.



Per poter partire, all'attivazione del segnale lo ZUB deve espressamente essere «liberato» premendo l'interruttore di quietanzamento. L'indicazione passa quindi su «40». Con la necessaria percezione della situazione, è possibile garantire un elevato standard di sicurezza. Alcuni segnali sono dotati di loop, ossia di cavi di trasmissione che possono trasmettere dati al treno lungo il binario. Se si apre un segnale con un loop, lo ZUB si attiva automaticamente e indica «III».

Con l'ETCS L1 LS, sullo schermo del macchinista appaiono due numeri. L'ultima prescrizione di velocità del segnale rilevata (per es. «0») e la velocità di rilascio. Non è necessario un intervento particolare per liberarsi dalla sorveglianza. Inoltre, quando il segnale cambia, le segnalazioni restano invariate. Semplicemente si parte quando il segnale si apre. L'informazione «0», particolarmente importante sul piano psicologico, è stata soppressa. Questa informazione è parte integrante del convenzionale processo di partenza «Processo di lavoro: partenza», e già solo questo ne sottolinea l'importanza!

Se il segnale è dotato di loop, viene almeno impedita la partenza dopo una fermata. Viene pertanto visualizzato uno «0» che scompare non appena il segnale si apre. Una cosa che non c'è più è però un'adeguata autorizzazione al movimento. Questo è dimostrato dal fatto che lo ZUB è idoneo per compensare una mancanza di visibilità sul segnale di uscita. In certi casi, la partenza è consentita sulla base dell'indicazione ZUB. Con l'ETCS L1 LS questo non è più consentito.

Segnale acustico / Quietanzamento

Con il SIGNUM/ZUB, l'avvertimento o l'annuncio di una riduzione della velocità deve essere confermato girando un interruttore. Si tratta di una delle prime cose da memorizzare per far sì che diventi un'azione del tutto consapevole. L'impulso di avvertimento attiva uno specifico segnale

acustico e l'accensione di una spia gialla. Dopo il quietanzamento, la spia gialla continua a lampeggiare per alcuni secondi. Questo assicura che il macchinista sia consapevole di ciò che ha appena quietanzato. Con l'ETCS L1 LS, per il quietanzamento è sufficiente premere un pulsante. Invece di uno specifico segnale acustico, viene emesso un breve e singolo «biiip». Questo suono viene emesso ogni volta che l'ETCS ha necessità di comunicare qualcosa, e questo non è raro, sia che si tratti di informazioni in arrivo da fermi o che devono essere quietanzate, di un test dei freni da eseguire entro 24 ore o che il Level viene cambiato. Il suono è sempre lo stesso, non è né chiaro né specifico e non rende giustizia alla sua reale importanza.

Stress

Del resto, anche quando si adotta uno stile di guida corretto, possono arrivare dei segnali di avvertimento acuti. Questo capita quando una curva di frenatura è stata ignorata. Queste curve non costituiscono un vero e proprio stile di guida, bensì sono solo dei costrutti teorici. All'inizio questi allarmi sonori sono motivo di forte stress, ma con il tempo ci si prende l'abitudine. Quando poi il lupo arriva per davvero e i segnali acustici improvvisamente partono, il macchinista non ci fa nemmeno più caso. Stress e assuefazione: entrambe le cose dovrebbero essere evitate a tutti i costi quando si tratta di sistemi rilevanti per la sicurezza.

Scambio di Level

L'ETCS può essere avviato nel Level 0 sbagliato. Questo è possibile inviando determinati input allo schermo. In questo caso il treno viaggia completamente senza sorveglianza, ciò che è già successo a Berna. Un macchinista può non accorgersene quando prende in consegna un treno preparato da un collega. Per disattivare lo ZUB, bisogna girare un interruttore in un armadio..

Pseudo caso di superamento di segnale

Dopo che il treno è stato avviato, non è ancora monitorato. La corsa fino alla pri-

ma balise viene pertanto fatta in modalità «SR» (Staff Responsibility), cioè senza sorveglianza. Dal momento che questo comporta un grande potenziale di pericolo, la modalità SR può essere attivata solo con il segnale aperto o con l'autorizzazione del servizio movimento.

Il problema è che lo schermo chiede insistentemente di attivare la modalità SR, facendo lampeggiare di continuo il relativo pulsante. È sufficiente premere il pulsante UNA sola volta a veicolo fermo, ma nel momento sbagliato, e le FFS lo considerano un errore altrettanto grave di un superamento di segnale. A Vevey, questo ha causato la cancellazione di un treno.

Gestione dei guasti

I guasti sulle linee ETCS sono estremamente complicati da gestire. Ci sono decine di pagine di istruzioni e centinaia di pagine di direttive. L'ETCS non ha solo i Level citati prima, ma anche un'infinità di modalità operative, ognuna con le proprie peculiarità. A seconda della modalità («Full Supervision», «Limited Supervision», «On Sight», «Shunting», «Staff Responsibility», ecc.) si applicano delle direttive diverse, a volte contraddittorie. Questo, de facto, rende l'ETCS ingestibile.

Legge di Murphy

Se qualcosa può andare male, lo farà. Dietro a questo detto si nasconde una verità matematica. Quanto più spesso ripetiamo un'azione soggetta a errore, tanto più probabile è che l'errore si verifichi. La domanda non è quindi se si commetterà un errore, ma quando.

Con l'ETCS L1 LS ci sono tante possibilità di fare qualcosa di sbagliato. Da un lato, gli errori del macchinista non possono più essere resi retroattivi e, dall'altro, il sistema provoca addirittura nuovi errori e interpretazioni errate. Rispetto al suo predecessore SIGNUM/ZUB, il livello di sicurezza dell'ETCS L1 LS è diminuito in modo significativo. Le preziose esperienze acquisite grazie alla pluriennale evoluzione della protezione dei treni sono state spazzate via in un colpo solo.

E adesso?

La storia deve ripetersi? Devono capitare degli incidenti prima che il sistema sia reso nuovamente più sicuro? Dobbiamo guidare per i prossimi 20 anni con questa brutta sensazione, sapendo che in caso di bisogno il sistema farà marcia indietro? Chi tra i responsabili si ribellerà e avrà il coraggio di migliorare il sistema a lungo termine? Difficile non sarebbe, in fin dei conti è solo questione di aggiornamenti del software. Il saldatore rimane freddo...

Glossario

Balise: piastra gialla sul binario che può trasmettere e ricevere dati dal treno.

Curva di frenatura: una rappresentazione grafica che definisce una velocità massima per ogni punto prima del punto di pericolo in cui è ancora possibile fermarsi in tutta sicurezza.

Tratto di frenata: tratto di rotatoria dopo un segnale, ma prima del punto di pericolo. Questo percorso funge da riserva di sicurezza dopo l'attivazione dell'elaborazione della fermata.

ETCS: European Train Control System. Il successore di SIGNUM/ZUB.

Punto di pericolo: punto in cui un pericolo, per es. una collisione o un eccesso di velocità, è possibile che si verifichi.

Soglia di velocità: punto in cui cambia la velocità prescritta, per es. in corrispondenza di uno scambio o di una curva.

Valutazione della fermata: una frenata d'emergenza attivata dal sistema SIGNUM/ZUB quando si supera un segnale disposto su fermata.

Loop / Circuito ZUB: un tempo un circuito a induzione, oggi un cavo di trasmissione che garantisce la ricezione delle informazioni non solo in corrispondenza del segnale, ma fino a 400 m prima dello stesso.

RBC: Radio Block Centre, il centro di comando ETCS. Un computer monitora i treni nell'ETCS Level 2 e rilascia le autorizzazioni al movimento.

ZUB: "Monitoraggio e controllo dei treni".



FFS-Informationi ETCS Level 1

A proposito...

Che possa anche andare diversamente è dimostrato dalla Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) che ha integrato il sistema esistente con componenti ETCS e ha così potuto continuare a sfruttare i suoi preziosi investimenti. Il sistema RBS monitora i posti di fermata e garantisce anche la sicurezza dei movimenti di manovra. È proprio vero, volere è potere...



Programma ETCS

Fonte: FFS 'Broschüre zum Fahrplanwechsel Dez. 2021'

Chiasso

Nella regione di Chiasso è in funzione il sistema ETCS L1 LSCH sul lato svizzero. Questo sistema si applicherà anche sul lato italiano, nella sezione di passaggio tra il confine di segnalamento e la tratta che sarà dotata del sistema ETCS L2 (Milano-Chiasso; entrata in servizio prevista: 2021). La messa in funzione dell'ETCS L1 LSCH/IT è programmata per il 2020. Nel 2020 è altresì previsto l'avvio dell'esercizio della transizione dinamica tra ETCS L1 LSCH e il sistema italiano di controllo della marcia SCMT, che consentirà ai treni diretti a Milano e Zurigo di transitare da Chiasso senza fermarsi.

Austria, Buchs e St. Margrethen:

Buchs dispone di una commutazione manuale accelerata all'arresto. A St. Margrethen l'infrastruttura è stata predisposta in modo da consentire una transizione dinamica tra ETCS L1 LSCH e PZB.

Transizione in marcia (transizione dinamica)

Nei vari Paesi vengono impiegati sistemi di protezione automatica dei treni, comunicazione e alimentazione elettrica differenti. Di conseguenza, alle rispettive frontiere nazionali deve avvenire un passaggio tra questi sistemi. La «transizione in marcia» o «transizione dinamica» implica che questo passaggio venga effettuato durante la corsa e non più a una fermata. In questo modo è possibile ridurre il tempo di percorrenza dei collegamenti internazionali.

A seconda del valico di frontiera e della dotazione infrastrutturale, la procedura può essere attivata manualmente dal personale di locomotiva in cabina di guida tramite un pulsante oppure gestita in automatico mediante una balisa sul binario. Una transizione in marcia manuale è prevista dal gennaio 2018 in Ticino sulla tratta Mendrisio-Varese tra Stabio e Cantello-Gaggiolo e dal dicembre 2019 nella rete Léman Express a Genève tra Chêne-Bourg e Annemasse.

Dal cambiamento d'orario, una transizione in marcia manuale è prevista anche per il collegamento EC Zürich HB-München Hbf tra St. Margrethen e Lustenau. Al valico di frontiera di Chiasso si sta preparando una transizione in marcia automatica per i treni transfrontalieri.

Trans-Europ-Express

Tra l'inizio degli anni 1960 e la fine degli anni 1980, il traffico transfrontaliero senza fermata ai confini nazionali era reso possibile dagli elettrotreni quadritensione RAe TEE II delle FFS.

Come suggerisce il nome, questi treni erano equipaggiati per funzionare con quattro diversi sistemi di alimentazione e quattro pantografi. Questi treni potevano così circolare sulle reti ferroviarie di otto Paesi: Svizzera, Germania, Austria, Italia, Francia, Lussemburgo, Belgio e Paesi Bassi. Tuttavia, a quei tempi in Europa non c'erano così tanti differenti sistemi di protezione dei treni come oggi.

L'ultima bozza di calendario per il 2023 mostra che l'attuazione della transizione mobile a Chiasso non è ancora prevista. Questo significherebbe che le stazioni periferiche di Milano continueranno a essere servite e che i collegamenti nazionali non saranno raggiunti nella stazione centrale.

Sembra che si possa ancora generare abbastanza lavoro perché il progetto ETCS nella stazione di Chiasso non possa ancora concludersi. È stato inoltre confermato dal FFS che per il momento non è prevista una transizione in corso e che il momento dell'implementazione sarà ritardato di almeno diversi anni a causa della mancanza di misure infrastrutturali e di personale, anche se il sistema sarebbe pronto a funzionare.

L'offerta di orari rimarrà quindi al livello attuale e il tempo di percorrenza tra Zurigo e Milano sarà quindi di 3h17. (RF)



Superamento delle frontiere

In Svizzera, dopo 175 anni di ferrovia, attraversare i confini nazionali evidentemente rappresenta ancora un ostacolo alquanto arduo da un punto di vista tecnico. *Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS V & Hubert Giger, presidente del VSLF*

Quello che un tempo funzionava in pochi minuti con un cambio di locomotiva ben organizzato o, circa 60 anni fa, addirittura automaticamente e durante la corsa con i treni TEE, non è più fattibile con il sistema di sicurezza europeo ETCS. La transizione automatica altamente complessa dell'ETCS Level 1 fa venire il mal di pancia. Soprattutto ai nostri clienti.

I motivi del disastro nel traffico in direzione di Monaco, che ci ha riservato non pochi articoli di stampa critici e pungenti, sono stati ben riassunti dalle FFS nell'opuscolo "Informazioni sul nuovo orario di dicembre 2021":

In sintesi: Con l'ETCS Level 1 LS, il cambio a St. Margrethen ha sempre funzionato, come del resto anche il cambio di macchinista durante la fermata di pochi minuti e il collegamento da e per Coira.

Con l'ETCS BL 3, ora il transito senza fermata è possibile grazie alla transizione effettuata durante la corsa. Questa viene ottenuta a prezzo delle necessarie autorizzazioni, di istruzioni per il personale, di continui ritardi e dell'interruzione di metà dei collegamenti diretti. Il risparmio di tempo è pertanto di 3 minuti e per circa la metà dei treni bisogna mettere in conto un cambio di treno e un allungamento dei tempi di percorrenza di 23 minuti, con un'offerta di servizi meno vantaggiosa per il cliente. A rimetterci sono i clienti, anche a causa dei cattivi collegamenti, e i contribuenti, che devono sostenere gli ingenti costi per un risparmio di tempo di 3 minuti, passando a 3 ore e 32 minuti (1,4%). Da notare inoltre che, fino a poco tempo fa, gli autobus ferroviari a lunga percorrenza per anni hanno rappresentato i collegamenti più veloci e stabili su questa tratta. Il con-

retto di marketing per la ferrovia sembra destinato a fallire nella realtà.

Nel febbraio 2008, il ministro dei trasporti tedesco Wolfgang Tiefensee e il suo omologo svizzero Moritz Leuenberger hanno firmato a Memmingen una dichiarazione d'intenti per il potenziamento del collegamento Monaco-Lindau e l'elettrificazione della tratta Geltendorf-Lindau. 12 anni dopo, non si è ancora in grado di mettere in piedi un concetto che renda gli investimenti di oltre 100 milioni di euro fruibili per i clienti. Il fatto che proprio il sistema europeo, che dovrebbe garantire delle soluzioni interoperabili, provochi ritardi alle stazioni di frontiera dimostra ancora una volta che si tratta di soluzioni specifiche per singolo paese che difficilmente possono essere interconnesse tra loro.

Per mantenere le promesse di marketing dettate da motivazioni politiche, si è deciso di adottare un orario che difficilmente potrà essere rispettato. Questo penalizza notevolmente le promesse fatte e provoca aspre reazioni. I clienti possono ringraziare i diretti responsabili.

Fahrplanwechsel Beobachtungsschwerpunkte
2022 - Spät

Schnecken tempo München-EC

- Fahrzeuge ohne Baseline 3: 99, 190, 199, 198, 191, 98 (= alle durchgehenden EC-Verbindungen mit 2 Aufenthalt in SMG)
- 193: Abfahrt SMG 15:00 Uhr (+7), Fahrzeugstörung
- 192: SMG Ankunft 15:17 Uhr (+8), ohne Anschluss 3274
- 190: SMG Ankunft 17:16 Uhr (+7), Abfahrt 17:25 Uhr, (+14) verkehrt nach 534 Richtung ZUE
- 98: SMG Ankunft: 19:17 Uhr (+8), Abfahrt 19:26 Uhr (+15) verkehrt nach 538 Richtung ZUE

St. Gallen



St. Margrethen

Informazioni sul nuovo orario Dicembre 2021

Monaco – Zurigo

Sulla linea EC Zürich HB–München Hbf è necessario passare dall'European Train Control System (ETCS) Level 1 LS della Svizzera al dispositivo di influsso sui treni intermittente (PZB) di Austria e Germania. A St. Margrethen il personale di locomotiva attiva questo processo manualmente premendo un pulsante. Negli ultimi anni l'infrastruttura tra St. Margrethen e Lustenau è stata adattata a questo scopo.

I treni del tipo ETR 610 e RABe 503 «Astoro» che circolano tra Zürich HB e München Hbf devono essere equipaggiati con il nuovo sistema di protezione dei treni ETCS Baseline 3, necessario per la transizione in marcia.

L'integrazione del nuovo sistema di protezione dei treni nei veicoli già in uso e l'elaborazione dei relativi attestati è stata più impegnativa del previsto.

Così la documentazione di omologazione è stata inoltrata all'Agenzia ferroviaria europea (ERA) in ritardo rispetto alla tabella di marcia. A ciò si aggiunge il fatto che il processo di omologazione è nuovo, in quanto l'ERA è diventata pienamente operativa nel 2020. Il treno «Astoro» è uno dei primi veicoli a essere sottoposto al nuovo processo di omologazione.

Pertanto, dal cambiamento d'orario del 12 dicembre 2021 risulta possibile ridurre il tempo di percorrenza a circa tre ore e mezza solo per sei collegamenti (tre treni in ogni direzione).

Per gli altri sei collegamenti il tempo di percorrenza dovrebbe rimanere di circa quattro ore presumibilmente fino a inizio aprile 2022. Inoltre, per cinque di questi collegamenti – tre in direzione München Hbf e due in direzione Zürich HB – è prevista la coincidenza a St. Margrethen dall'IR 13.

Publicato per gentile concessione. *Stefan Ehrbar, 10.01.2022*

- Dal nuovo orario, due terzi dei treni Eurocity arrivano in ritardo
- Quasi tutti i treni in ritardo: tra Zurigo e Monaco non funziona niente
- FFS
- Da Zurigo a Monaco a passo di lumaca: dall'introduzione del nuovo orario, due terzi dei treni Eurocity arrivano in ritardo
- È ancora un orario o solo una raccomandazione di massima? Da dicembre, tre treni Eurocity dovrebbero viaggiare più velocemente tra Zurigo e Monaco. In realtà, questo non funziona quasi mai.
- L'Eurocity per Monaco non è quasi mai in orario.

[...] Nella pratica, l'orario su questa linea nel frattempo è carta straccia. Pratica-

mente nessun treno raggiunge i tempi di percorrenza previsti. I ritardi sono all'ordine del giorno. CH Media ha analizzato a mo' d'esempio i dati sulla puntualità da venerdì 31 dicembre a martedì 4 gennaio. Uno dei tre treni diretti è l'EC 98. Martedì e domenica è arrivato con 23 minuti di ritardo, sabato con 30 e lunedì con 35 minuti di ritardo. E venerdì il treno non è nemmeno arrivato a Zurigo.

[...] Tuttavia, le FFS hanno dovuto tremare già prima del cambio di orario: i collegamenti veloci sono possibili solo se i treni padroneggiano la cosiddetta «transizione dinamica» e il cambio dei diversi sistemi al confine non richiede più una fermata intermedia.

[...]

Im Schnecken tempo nach München

Die SBB hatten viel versprochen: Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember sollten drei Eurocity-Züge zwischen Zürich und München schneller unterwegs sein. Doch in der Realität klappt das so gut wie nie.



Der Eurocity nach München fährt kaum je pünktlich.

Bild: Ralph Ribi (St. Gallen, 27. Dezember 2021)

Stefan Ehrbar

Der EC 98 verbindet München seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 in dreieinhalb Stunden mit Zürich. Zuvor hatte der Zug auf dieser Strecke noch eine halbe Stunde mehr benötigt. Er ist einer von drei direkten Zügen täglich, welche die beiden Städte neu mit dieser schnelleren Fahrzeit verbinden. Ab Frühling soll diese Zahl auf sechs Züge pro Tag erhöht werden. So lautet zumindest die Theorie.

In der Praxis ist der Fahrplan auf dieser Strecke mittlerweile Makulatur. Praktisch kein Zug erreicht die vorgegebenen Fahrzeiten. Verspätungen sind an der Tagesordnung. CH Media hat beispielhaft die Pünktlichkeitsdaten für die Periode von Freitag, 31. Dezember, bis Dienstag, 4. Januar, ausgewertet.

Einer der drei Direktzüge ist der EC 98. Am Dienstag und Sonntag traf er mit je 23 Minuten Verspätung ein, am Samstag

war er 30 Minuten zu spät, am Montag 35. Und am Freitag hat es der Zug gar nicht erst nach Zürich geschafft.

Bis zu zwei Stunden Verspätung

Ähnlich sieht es bei den anderen beiden Direktverbindungen von München nach Zürich aus. Der EC 190 verzeichnete am Freitag 35 Minuten Ankunftsverspätung. Am Montag schaffte er es mit 85 Minuten Verspätung nur

Superamento delle frontiere 2

La situazione non è molto migliore sull'asse nord-sud. La prevista riduzione dei tempi di percorrenza a 3 ore tra Zurigo e Milano con l'apertura della Galleria di base del Ceneri, non ha potuto essere raggiunta anche con l'orario 2022 ed è stata rimandata all'orario 2023.

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

Zurigo - Milano

I treni Eurocity non passano da Milano Centrale bensì da Milano Lambrate e Rogoredo, e in alcuni casi i treni EC partono o arrivano a Milano Porta Garibaldi invece che a Milano Centrale. È un po' come se a Berna non si potesse più passare per la stazione centrale bensì via Ostermündigen. Inoltre, anche a Zurigo gli ultimi collegamenti tangenziali da Wiedikon ad Altstetten sono stati sospesi qualche anno

fa. Anche in quel caso è emerso che le connessioni migliori vengono generate nella stazione centrale.

Un'altra cosa che si nota con i treni diretti a nord, ma di cui si parla meno nei media, sono le deviazioni da Arth-Goldau via Freiamt anziché via Zugo non appena il ritardo supera i 6 minuti; anche questo si va generalmente ad aggiungere arrivando a circa 25 minuti fino alla stazione centrale

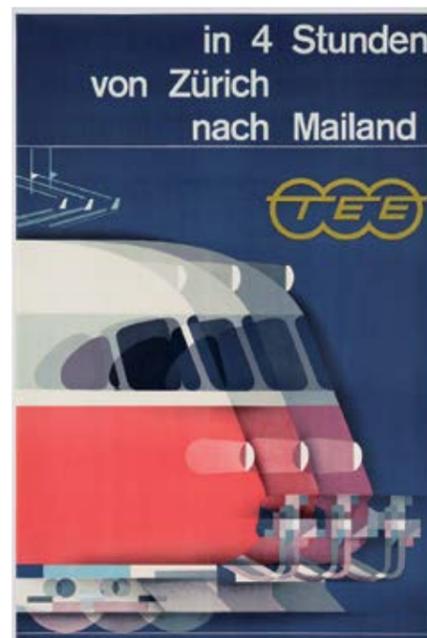
di Zurigo, oltre al cambio di treno dei passeggeri fino a Zugo.

Se la ferrovia vuole ancora avere un futuro, soprattutto nel traffico internazionale a lunga percorrenza, uno degli atout più importanti è l'affidabilità. Se la stessa non può essere garantita, anche una transizione automatica e la prevista riduzione dei tempi di percorrenza non portano a niente. Al massimo qui può aiutare il vagone ristorante, sempre che ci sia...

Nel 1961, il TEE Gottardo ha percorso la tratta Zurigo - Milano in 4 ore esatte. Solo in direzione Milano - Zurigo era di un minuto più veloce a partire dall'estate del 1962. Nel 1969, i tempi di percorrenza Zurigo - Milano sono stati ridotti di ben dieci minuti, passando a 3 ore e 47 minuti (nel 1961 e nel 1969, la corsa passava attraverso le linee del Gottardo e del Ceneri). Prima dell'apertura della galleria di base del Gottardo nel 2015, il tempo di percorrenza più veloce era di ben 4 ore con l'impiego di treni ad assetto variabile. Attualmente, dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri, il tempo di percorrenza, che è soggetto a ritardi, è di 3 ore e 17 minuti.



Foto: Georg Trüb



Osservazioni del Comitato del San Gottardo e risposta delle IT in merito all'orario 2022

Il Comitato del San Gottardo è deluso e non è soddisfatto della bozza di progetto proposta per l'asse nord-sud. Il guadagno in termini di tempo di percorrenza con le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri non potrà ancora essere raggiunto completamente. Ricordiamo che la GbG è operativa da 4 anni! Notiamo che è soprattutto il traffico internazionale da/per l'Italia ad essere trascurato e a non soddisfare gli obiettivi promessi.

A saltare agli occhi è in particolare l'allungamento dei tempi di percorrenza tra Lugano e Milano che, nota bene, tra il 1964 ad oggi è di circa il 20% (EC Basilea/Lucerna-Milano del 55%). [...] Il tempo di percorrenza di 1h e 40 min. tra Lugano e Milano per un EC è assolutamente inaccettabile.

Risposta delle imprese di trasporto:

Quello del 2021 è un orario transitorio. L'obiettivo strategico continua ad essere un tempo di percorrenza Zurigo-Milano di circa tre ore. Le FFS e il loro partner di cooperazione Trenitalia si stanno adoperando per raggiungere questo obiettivo quanto prima possibile. Il tempo di percorrenza Lugano-Milano per l'EC Zurigo-Milano è di circa 1 ora e 20 minuti, l'obiettivo rimane un tempo di percorrenza di circa 65 minuti con la transizione dinamica a Chiasso. Dovuto alla disponibilità delle tratte in Italia (linea Chiasso-Milano e stazione di Milano Centrale, che è stata dichiarata congestionata), per l'Eurocity Svizzera-Milano è disponibile una sola linea ferroviaria all'ora.

L'ETCS non è una soluzione

19 anni fa, quando ho iniziato la mia formazione di macchinista, ancora non esisteva l'ETCS Level 2 e nemmeno l'ETCS Level 1. C'erano solo i sistemi ZUB e Integra e tutto funzionava alla perfezione. *Christof Graf, comitato del VSLF*

Nel dicembre 2004 è stata messa in funzione la nuova linea (NBS) Mattstetten - Rothrist. Poiché la segnalazione in cabina dell'ETCS Level 2 non funzionava ancora in modo soddisfacente e arrivava in ritardo, per poter continuare a circolare la linea era stata dotata anche di segnali convenzionali. Dopo qualche anno, il sistema è diventato operativo.

Alcuni anni più tardi è stata inaugurata la galleria di base del Lötschberg (LBT), anch'essa dotata di ETCS Level 2, ma con un sistema diverso rispetto alla NBS.

Il terzo sistema ETCS è stato introdotto sulla linea di base del Gottardo (GBT). Per la prima volta le linee esistenti, con stazioni e velocità in curva, sono state adattate all'ETCS Level 2. La novità era che si doveva passare davanti ai segnali nani disposti su fermata, cosa che è vietata sulle linee classiche. Per attenuare questo peccato mortale dal punto di vista psicologico, le luci bianche dei segnali nani erano state sostituite da delle luci blu.

La particolarità dell'ETCS Level 2 è che un treno merci che viaggia a 100 km/h adesso ha a disposizione uno spazio di frenata di oltre 2.000 m. Sulle linee convenzionali, questo è di circa 800 m. Ci sono addirittura dei settori in cui per una riduzione della velocità, per esempio di 25 km/h, si ha a disposizione uno spazio di frenata di circa 1.500 m. Non c'è bisogno di spiegare se un aumento della capacità grazie all'ETCS L2 sia realmente possibile con simili specifiche di distanza.

La quarta linea ETCS L2 è stata introdotta sul lago di Ginevra. E, di conseguenza, un quarto sistema ETCS con nuove regolamentazioni. Per ognuna di queste quattro linee ETCS è richiesta un'apposita formazione. Questo, sebbene l'ETCS sia stato decantato come il sistema di protezione dei treni interoperabile europeo del futuro.

Il livello di sicurezza dell'ETCS L2 viene paragonato a quello di una centrale nucleare. Sul Gottardo e sul lago di Ginevra si sono tuttavia verificati due episodi in cui l'autorizzazione al movimento di un treno è stata trasmessa ad un'altra locomotiva che non avrebbe affatto dovuto circolare. Sul lago di Ginevra, in particolare, si sarebbe potuto verificare un grave incidente

se il personale di locomotiva non fosse intervenuto.

Allo stesso modo, sulla linea del Gottardo la velocità di rilascio è attualmente in fase di annullamento, in quanto pare si siano verificati troppi casi di segnaletica (superamento della tavola di fermata ETCS). Questo, con uno dei sistemi di protezione dei treni più sicuri in Europa. Possiamo solo sperare che in una centrale nucleare non si verifichino così tanti episodi.

Per inciso, l'annullamento della velocità di rilascio in un treno merci significa che la normale frenatura di arresto non è più possibile. A meno che non ci si fermi ben prima della tavola di avviso segnale principale.

Per poter circolare con il costoso equipaggiamento dei veicoli ETCS anche sulle linee con segnali esterni senza segnalazione in cabina, è stato sviluppato l'ETCS Level 1 LS. Il problema di questo sistema è che anche in questo caso le curve di frenata sono state impostate sulla massima sicurezza possibile. Quando il segnale è chiuso, il macchinista è pertanto costretto a ridurre la velocità a 15 km/h per evitare una frenata da parte del sistema. Il macchinista non ha idea di quando arriverà questa curva di frenata. A seguito di un'entrata più lenta in stazione, ci sono ovviamente problemi di capacità nei grandi punti nodali. Le singole stazioni e tratte vengono ora riprogrammate in modo da potervi accedere di nuovo «normalmente».

Con l'introduzione dei nuovi veicoli ETCS L1, il problema aumenterà costantemente, soprattutto nel traffico merci.

Tutti questi progetti sono costati un sacco di soldi. Continuare in questa direzione non porterà alcun valore aggiunto, se non ancora più costi. Evidentemente non si può nemmeno più tornare indietro. Dovremmo avere il coraggio di concepire un sistema al passo coi tempi, valido ed economico, che sappia leggere le attuali balise e sia in grado di garantire il massimo livello di sicurezza possibile.

¹ Mentre con lo ZUB c'è la possibilità di liberarsi dal monitoraggio del posto di fermata (indicazione: «0») (l'indicazione passa a «40»), con l'ETCS questa possibilità non esiste. Per contro, è stata introdotta la «velocità di rilascio», al di sotto della quale la curva di frenata viene disattivata e si può guidare liberamente.

Una transizione interrotta, ossia una testimonianza da Chiasso

Se le FFS dovessero scegliere la parola dell'anno, analogamente alle organizzazioni con un orientamento linguistico o le scuole superiori dell'area germanofona, la parola transizione probabilmente trionferebbe di gran lunga, in quanto è considerata la nuova parola magica delle ferrovie federali. Daniel Wachter, vicepresidente sezione Lucerna-Gottardo e macchinista FFS V a Zurigo

Dietro queste undici lettere si nasconde una reciprocità pressoché unica per rendere il trasporto ferroviario internazionale più veloce e semplice, ma anche più lento e complicato.

La transizione statica adottata finora – che si ferma in una stazione di frontiera, deve lasciare sempre più il posto a una transizione dinamica e in movimento. Mentre al valico di frontiera di St. Margrethen, sull'asse Zurigo-Monaco, dallo scorso dicembre la si sta testando durante il regolare esercizio, ossia su un paziente pienamente cosciente, a Chiasso la si sta posticipando da anni a intervalli regolari - l'obiettivo attuale adesso è la fine del 2023, una data di cui è più che lecito dubitare.

Come il sottoscritto ha avuto modo di sperimentare in prima persona in un soleggiato sabato pomeriggio di gennaio 2022, anche la transizione statica a Chiasso non sempre procede senza intoppi.

Tutto a posto! mi ha detto il collega italiano fischiettando allegramente mentre si allontanava. Dopotutto, era arrivato alla frontiera con il suo Eurocity da Milano entro i consueti minuti di ritardo e quindi aveva fatto il proprio dovere. Ebbene, si sarebbe stati portati a credere che niente avrebbe potuto impedire un rilassante viaggio di ritorno da Chiasso a Zurigo e, secondo processo, si è aperto l'armadio verso la transizione - e il rilassante viaggio di ritorno di punto in bianco si è concluso con la cancellazione del treno, con decine di passeggeri che ora si potevano godere la bellezza della stazione ferroviaria di Chiasso nel suo massimo splendore. Se non altro è stata risparmiata loro la cam-



Chiasso. Foto: Georg Trüb

minata attraverso il sottopassaggio. Ma perché per l'EC 316 si è verificata una transizione interrotta, nel senso letterale del termine, e non una transizione statica?

Nell'ambito della transizione statica, i sistemi di controllo dei treni interessati vengono attivati o disattivati al confine, a seconda delle esigenze. Nel caso del Giruno in questione, questo avviene manualmente mediante commutatori rotanti, ma proprio questi due interruttori non funzionavano o non erano più disponibili e, questo, nonostante per partire da Milano fosse necessario girare gli interruttori per attivare il sistema italiano. Viene veramente da chiedersi perché in un treno per il quale si sapeva sin all'inizio che era prevista una transizione dinamica questo cambio di sistema debba essere fatto con dei commutatori e non tramite il display dell'operatore.



Foto: Daniel Wachter

Grazie alla gentile assistenza di un collega ticinese (se stai leggendo questo articolo, ancora tante grazie!), la composizione aveva potuto essere messa di nuovo in condizioni di marcia per proseguire per Zurigo. Durante la corsa a vuoto, ho poi superato un'altra composizione doppia Giruno che era ferma ad Altdorf per via di un malfunzionamento del veicolo. Come è emerso più tardi, si trattava proprio del successivo Intercity su cui erano stati fatti salire i passeggeri dell'EC 316 che era stato cancellato, per cui per finire ho raggiunto la mia destinazione prima ancora di quelli che avrebbero dovuto essere i miei passeggeri...

È vero, a prima vista Chiasso sembrerebbe non poter competere con le facciate scintillanti di un St. Moritz o Zermatt, ma il posto non è poi così male da dovervi passare solo per risparmiare qualche minuto; minuti che fungerebbero da ammortizzatori culturali, stabilizzando il traffico ferroviario e aumentandone l'affidabilità. Come si può vedere dall'esempio di St. Margrethen, i minuti risparmiati si risolvono in niente in un battibaleno e le tanto decantate riduzioni dei tempi di percorrenza nella maggior parte dei casi non sono altro che pura teoria... Vedendo come la transizione dinamica di St. Margrethen si ripercuote sul proprio conto degli straordinari, è difficile immaginare cosa succederà quando anche Chiasso si aggungerà alla lista... Se non altro, nella stazione di San Gallo c'è una macelleria per riempire i tempi di attesa, ma quella più vicina alla stazione di Bellinzona purtroppo si è trasferita in centro già parecchio tempo fa...

Casi di superamento di segnali con l'ETCS Level (I)

Con l'ETCS Level 2, a quanto pare si verificano troppe corse non autorizzate oltre una «End of Movement Authority EoA». Questo nonostante l'ETCS Level 2 sia attualmente il sistema di sicurezza ferroviario europeo più sicuro e, in Svizzera, consenta di viaggiare anche a oltre 200 km/h. Équipe tecnica del VSLF

La circolazione oltre l'EoA è equiparata a un caso di segnalatica, ovvero il superamento di un segnale disposto su fermata. Nell'ETCS Level 2 non si vede però alcun segnale, infatti sullo schermo non compare la prescrizione di velocità «nessuna autorizzazione al movimento». Ed è proprio questa autorizzazione al movimento (Movement Authority) che viene raffigurata sullo schermo in modo diverso a seconda del software e della modalità operativa (figura 1). L'autorizzazione al movimento equivale quindi a un segnale verde.

«Il numero di veicoli dotati di ETCS è in costante aumento. Non tutti i veicoli sono equipaggiati con la stessa versione di software. Questo ha delle ripercussioni sulle segnalazioni DMI. Nella versione del software Baseline 3 (SRS 3.4.0), per esempio, nella modalità operativa «OS» non viene visualizzata NESSUNA previsione di rete! Su questi veicoli, la distanza residua viene indicata solo con un numero verso la fine dell'autorizzazione al movimento. ... Sui veicoli BL3, si può vedere che c'è un'autorizzazione al movimento CAB in «OS» solo dal cerchio del tachimetro indicante 40 km/h (no. 2) e dall'assenza della velocità di rilascio.»

Il fatto che il macchinista debba decidere se mettere o meno in moto un treno sulla base di un numero sullo schermo o di un'indicazione nel tachimetro (nella figura 1 cerchio 2) è irresponsabile. Non esiste più un chiaro segnale e se le indicazioni vengono interpretate erroneamente, si verifica un caso di superamento di segnali con il potenziale di rischio che ne consegue.

Le attuali segnalazioni per la corsa che compaiono sullo schermo evidentemente sono state spesso interpretate in modo errato, ciò che ha portato FFS Infrastruttura a introdurre una precisa indicazione, che interpreta come causale, solo su base situazionale (figura 2).

È chiaro che questo nuovo ammorbidimento di un principio aumenta ulteriormente il rischio di interpretazioni sbagliate. Non è quindi possibile raggiungere la riduzione dei rischi auspicata, in quanto è

Nota informativa ETCS L2 SBB CFF FFS

Emisione I-NAT-SAZ	Data d'emissione 7.3.2022	In vigore da: 28.2.2022	Attribuzione PCT 300.7	Classificazione ITF
Redazione	Approvazione I-NAT-SAZ	In vigore fino a: versione definitiva	Allegato 1 - 5.3	

Destinatari (via e-mail): Al personale interessato a nota informativa
LCI (formato elettronico): 02_08

La velocità di liberazione in ETCS L2 è disponibile solo per i segnali di fermata ETCS (EHS) ed i segnali di posizione ETCS (ESS) in caso di necessità operativa.

Aspetti generali.
In futuro, la corsa con velocità di liberazione nelle aree ETCS L2 sarà in grado di funzionare solo su una base di necessità operativa. Ad esempio, quando vi è la necessità di avanzare al segnale a causa del marciapiede o per condizioni di spazio.

Motivazione.
Al fine di ridurre il rischio (prevenire corse con soprasso dell'EoA), la guida a velocità di liberazione dovrebbe essere possibile solo se necessario dal punto di vista operativo. Muoversi oltre un EHS o ESS è permesso solo con un'autorizzazione al movimento CAB o avviso con obbligo di protocollo.

Attivazione, Settori ETCS L2 (RBC) e date pianificate.

Axen:	linea 533;	MIS 28 febbraio 2022
GbG:	linea 533;	MIS 5 settembre 2022
Claro:	linea 533;	MIS 7 novembre 2022
GbC:	linea 542; 551; 552;	MIS 1° agosto 2022
Lavaux:	linea 211;	MIS 28 novembre 2022

«OS» auf DMI BL2 (zB. 2.3.0d) «OS» auf DMI BL3 (zB. 3.4.0)

si probabile che si verifichino meno casi di superamento dei segnali ma, per contro, ci saranno ancora più errori dovuti all'ulteriore complicazione del sistema.

La possibilità di risolvere il problema grazie a una segnalazione unificata, chiara e logica, come un tempo era prassi per tutti i principali dispositivi di sicurezza a livello mondiale, non viene più vista e perseguita come una potenziale soluzione.

Sintesi per i non specialisti del settore ferroviario:

Poiché nell'ETCS Level 2 i segnali non sono più presenti, l'informazione relativa all'autorizzazione al movimento viene visualizzata sullo schermo della cabina di guida. Questa informazione varia a seconda del software, del produttore, del veicolo, della modalità del sistema e della situazione operativa. Il rischio di equivoci è molto alto e un passo falso può portare al superamento non autorizzato di un «se-

gnale di fermata», con il conseguente rischio di deragliamenti e collisioni.

Per questo motivo, FFS Infrastruttura ha recentemente provveduto a far inserire sugli schermi delle nuove informazioni che, in aggiunta alle attuali raffigurazioni già di per sé diverse, ora consentono delle nuove opzioni di segnalazione e accentuano ancora di più il problema.

Questo problema lo si potrebbe paragonare a un automobilista che è fermo davanti al semaforo: ci si trova a un incrocio, non si vedono segnali stradali e si può partire solo in base alle indicazioni del navigatore. Le indicazioni del navigatore variano però a seconda dell'incrocio, dell'auto e del software. In caso di partenza sbagliata, la patente viene immediatamente ritirata a tempo indefinito e bisogna sostenere nuovamente l'esame di guida.

Per un macchinista, il superamento di un «segnale di fermata» comporta gravi conseguenze, come la revoca della licenza, corse scortate con esperti es-

aminatori e interrogatori con possibili ripercussioni sul piano del diritto del lavoro. Fatta eccezione per la ferrovia, altrove sarebbe impensabile che un sistema standardizzato a livello europeo possa prevedere delle indicazioni diverse per l'autorizzazione al movimento a seconda del paese, della tratta, del software e della situazione operativa. Invece di migliorare questi problemi, finora mai riconosciuti, vengono continuamente emanate delle nuove regolamentazioni che ne complicano ulteriormente l'uso (figura 2).

In breve, la situazione è analoga a quella che si verifica quando si inserisce troppo spesso una password sbagliata nel computer e l'accesso viene bloccato. Per risolvere il problema, le FFS semplicemente aumentano il numero di tentativi per la password...

Purtroppo è evidente che, in un ambito così complesso, il sistema ETCS è troppo complicato per l'uso quotidiano.

Caso di segnaletica (II)

Caso di segnaletica dopo il quietanzamento in modalità ETCS. *Équipe tecnica del VSLF*

"24529 a Vevey, il macchinista ha quietanzato la modalità SR senza contatto con il capomovimento -> Caso di segnaletica. Cancellazione Vevey - St-Triphon".

Per «incassare» un caso di segnaletica finora il macchinista doveva superare un segnale disposto su «fermata». Con l'ETCS è sufficiente premere un tasto sullo schermo mentre si è fermi.

Il sistema ETCS prevede la modalità «SR» (Staff Responsible) in caso di situazioni straordinarie che non possono essere controllate dal sistema e in caso di avaria. SR significa assenza totale di monitoraggio della corsa.

Per migliorare il fallibile «fattore umano», si lavora a suon di avvertenze scritte, fino ad arrivare ai casi di segnaletica fittizi quando si preme un tasto, ciò che rappresenta un vero e proprio abuso dello «strumento di gestione» per i casi di superamento di un segnale.

Come per tutti i casi di segnaletica, al macchinista è poi vietato proseguire la corsa. Da qui la cancellazione del treno nell'esempio riportato.

(Il macchinista si deve aspettare un divieto di circolazione e vari interrogatori nei giorni successivi. Nella migliore delle ipotesi, viene disposta una corsa tecnica o di prova e l'inserimento di una nota nei vari fascicoli).

Istruzioni come sicurezza in caso di errori del sistema

Il più moderno sistema europeo di controllo dei treni ETCS Level 2 non è in grado di elaborare e trasmettere delle informazioni predefinite. Per correggere un errore, semplicemente lo si carica via PDF sullo strumento di lavoro del personale di locomotiva, nella speranza che al momento giusto se ne ricordi e agisca di conseguenza. Un po' come uno dei tanti post-it attaccati sullo schermo del computer, che bisogna conoscere a memoria.

I processi che si basano sulla memoria sono rischiosi.

Estratto del fascicolo del materiale rotabile del RABe 502 delle FFS (7.1.3):

7.1.1 Reset ETCS Il reset ETCS è effettuato mensilmente dal personale addetto alla manutenzione. L'esecuzione periodica di un reset ETCS da parte del personale loco non è necessaria.
7.1.2 Test della frenatura imposta ETCS Il test della frenatura imposta ETCS va effettuato mediante il tasto «Test EB locale».
7.1.3 Categoria di freno A su tratto Level 2 Con la categoria di treno A, le corse in ETCS Level 2 sono vietate. L'equipaggiamento ETCS del veicolo non trasmette costantemente la categoria di treno A alla RBC.

Nessun miglioramento per l'ETCS

Il sistema ETCS ha già più di 30 anni e nemmeno il tempo può risolvere i suoi problemi sistemici. *Comitato del VSLF*



Foto: Claudio Beati

Un comunicato stampa della BLS che risale a più di cinque anni fa. Queste affermazioni purtroppo sono ancora attuali: gli investimenti per l'ETCS non producono alcun valore aggiunto per le imprese ferroviarie di trasporto merci.

Al contrario, con l'ETCS Level 1 e 2 il controllo dei treni pesanti e lunghi rappresenta una sfida sempre maggiore. La conseguenza è uno stile di guida sempre più lento e prudente.

Per domande da parte di interessati esterni: rivolgetevi a un macchinista Cargo che vi illustrerà il problema in modo competente.

Dal comunicato stampa della BLS del 28.11.2016:

(...) Le locomotive Cargo del tipo Re 486, BR 186 e BR 187 nel corso del 2016 avevano provocato perturbazioni a livello del sistema di sicurezza ETCS Level 2 all'ingresso della galleria di base del San Gottardo.

(...)

Negli scorsi mesi, BLS Cargo, Bombardier e FFS Infrastruttura si sono impegnate nella

ricerca del motivo dei guasti e hanno trovato una soluzione. Infatti, grazie ad un aggiornamento del software è stato possibile eliminare i guasti rilevanti ancora prima della messa in funzione ufficiale della galleria di base del Gottardo. (...)

Sistema altamente complesso

L'ETCS è un sistema di protezione dei treni altamente complesso che si interfaccia fra locomotiva e infrastruttura.

L'identificazione degli eventuali errori e la ricerca di soluzioni si rivelano particolarmente onerose perché l'errore può essere generato sia dalla locomotiva che dall'infrastruttura.

Attualmente gli elevati investimenti nelle attrezzature non producono alcun valore aggiunto per le imprese ferroviarie di trasporto merci ma servono esclusivamente per garantire la loro operatività.

Soltanto BLS Cargo investe quasi 7 milioni di franchi negli adeguamenti necessari per poter viaggiare attraverso la galleria di base del San Gottardo.

Chi si assume la responsabilità?

La tecnologia ETCS risale agli anni '90 ed è considerata lo standard futuro del sogno europeo di compatibilità transfrontaliera. La realtà purtroppo dimostra il contrario: l'ETCS è un sistema obsoleto che crea evidenti problemi di sicurezza e di capacità e mette a rischio i sistemi esistenti che funzionano. *Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale*

L'ETCS viene pubblicizzato come una base senza alternative per affrontare le sfide future, come la sicurezza o l'aumento della capacità. Ma è vero? Fact-checking:

Capacità

Più capacità significa più treni per unità di tempo su un percorso, quindi tempi di successione (intervalli tra i treni) più brevi. È ormai risaputo che in Svizzera l'ETCS L2 distrugge le capacità, dal momento che è stato concepito come un semplice sistema di sicurezza. A Stoccarda 21, l'ETCS punta a un tempo di successione dei treni di 150 secondi; in Svizzera, attualmente si circola in maniera analoga con intervalli da 120 a 90 s. e addirittura fino a 50 s. nell'area della S-Bahn zurighese. Per il basso livello delle ferrovie tedesche questo può sembrare un miglioramento ma, per la Svizzera, dei tempi di successione dei treni di 150 s. rappresentano una notevole perdita di qualità.

Dei progressi potranno essere raggiunti solo grazie al Level 3, quando i blocchi fissi saranno sostituiti da dei "Moving Blocks", garantendo quindi il distanziamento tra i treni dai veicoli e non dall'impianto ferroviario. Questa tecnologia può funzionare in condizioni semplici o in sistemi chiusi con materiale rotabile uniforme, ma in Svizzera è inadeguata a causa della complessità e dell'alta densità dei treni, come pure delle condizioni di base, come il rilevamento della fine del treno per i treni merci.

La cartina mostra uno scenario di base della prima data di implementazione con una perdita minima di valore e del materiale rotabile compatibile con il Level 2 (L2 con blocchi fissi come l'attuale sistema di segnalamento, ma con una capacità inferiore): una proroga si estenderebbe fino al 2065, con delle stazioni di frontiera in parte ancora mancanti.

In situazioni complicate, il sistema è totalmente inefficiente, per esempio nei nodi. I punti bianchi sulla cartina si trovano esattamente dove le capacità sono determinanti per la solidità dell'orario.

La regione di Zurigo è totalmente assente fino al 2065. Quando abbiamo posto la domanda, abbiamo ricevuto la seguente risposta: le attuali capacità nell'area di Zurigo sono impossibili da raggiungere con l'ETCS (!). Le ferrovie devono pertanto investire in un sistema che costa dei miliardi e che, anche tra 43 anni, non raggiungerà

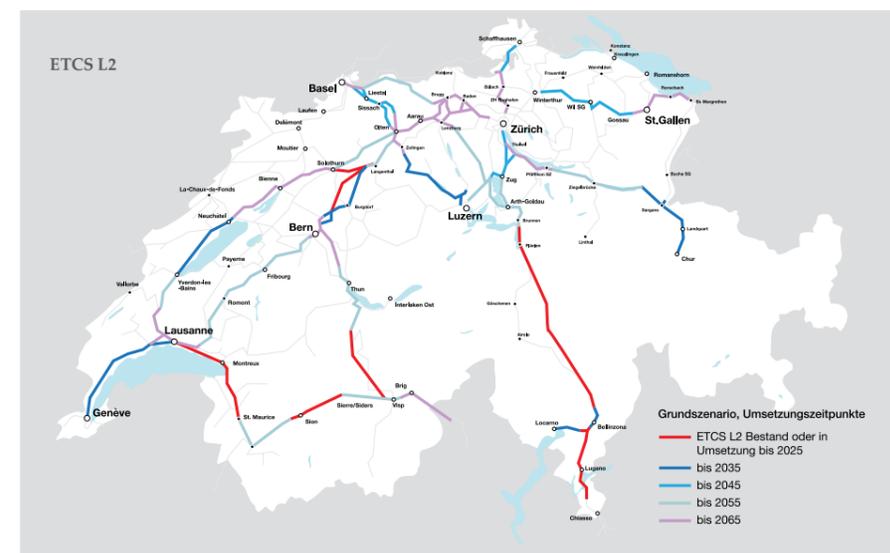
le attuali capacità garantite dai macchinisti e dai segnali. Ci si chiede: perché non estendere il sistema di Zurigo a tutta la Svizzera, con una minima parte del denaro dei contribuenti e con una garanzia di successo?

Soluzione transitoria L1 LS

Affinché i treni possano circolare sia con il sistema ETCS L2 che con quello analogi-

(il controllo della velocità, la misurazione della distanza e, pertanto, la corretta localizzazione del veicolo) portano a situazioni molto pericolose. I regolamenti per un uso corretto sono lunghi centinaia di pagine e si fanno beffe di qualsiasi filosofia di sicurezza.

Questi fatti non vengono contestati. Alle nostre domande insistenti, anche i responsabili l'hanno dovuto ammettere. Ma, alla



co con segnali, è necessaria una soluzione transitoria: l'ETCS L1 LS. Come spiegato negli articoli precedenti, l'L1 LS-CH (una soluzione isolata per la Svizzera; i francesi la chiamano ETCS-Suisse) accelererà la distruzione delle capacità, dal momento che i controlli di velocità restrittivi portano ad adottare una guida molto difensiva. Il macchinista non può più orientarsi in funzione della situazione reale, bensì deve adattarsi a un sistema imperscrutabile, la cui logica non gli è però chiara. I successivi adeguamenti delle curve di frenatura non cambiano affatto questo stato di cose; si è inoltre dovuto far fronte a perdite di sicurezza ("tratto di frenata").

Sicurezza

L'ETCS non offre un livello di sicurezza superiore rispetto all'attuale sistema ZUB, in quanto dipende dall'inserimento manuale e corretto dei dati. Ogni situazione eccezionale deve essere affrontata con carta e penna, accordi via radio e liste di controllo sotto la responsabilità delle persone interessate, talvolta senza alcun monitoraggio del sistema. I problemi di odometria

fine di ogni discussione, arriva inevitabilmente l'ultimo argomento rimasto:

L'eurocompatibilità

L'ETCS non ha alternative!

È l'UFT che decide!

È l'Europa che decide!

Noi non possiamo fare nulla!

Prendiamo le stazioni di frontiera sulla cartina e supponiamo che i paesi confinanti dedichino sufficienti risorse finanziarie alla costruzione dell'ETCS L2; supponiamo anche che costruiscano un ETCS L2 compatibile (in Svizzera ci sono 5 sistemi ETCS diversi): a partire da quando possiamo aspettarci una transizione dinamica perfettamente funzionante... tra 50 anni? L'idea dell'ETCS è fallita in Svizzera, ma a quanto pare è "too big to fail".

Chi si assumerà la responsabilità della perdita di qualità e dell'esplosione dei costi delle ferrovie in Svizzera in caso di un'ulteriore estensione? I reparti Infra delle ITF, l'UFT, la politica, la commissione dei trasporti o "l'Europa"? Le alternative ci sono. Chi non le prende in considerazione dovrà risponderne in futuro.

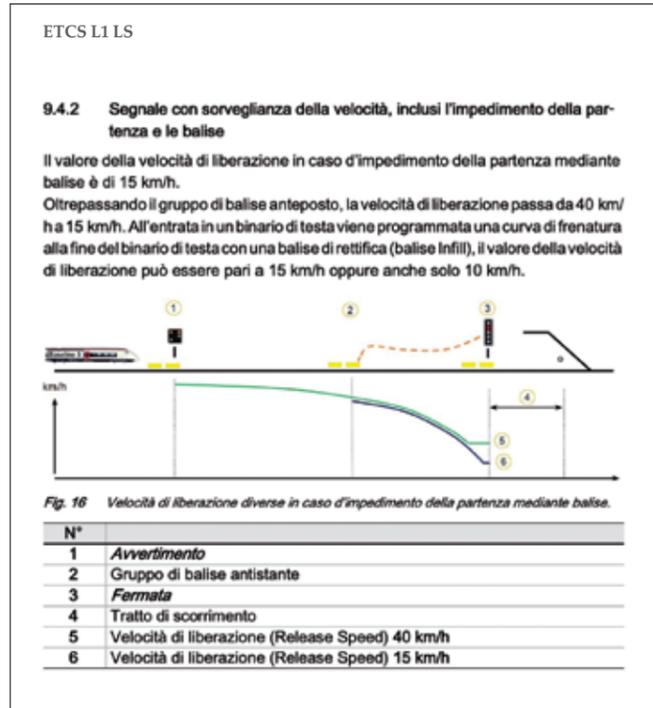
ETCS Baseline 3: Distanza di sicurezza 0

Se il macchinista non frenasse, in questa situazione una collisione non potrebbe essere impedita dal nuovo sistema di protezione dei treni ETCS L1 nel regime d'esercizio "LS". A causa del sistema, un tamponamento a 15 o 40 km/h sarebbe pertanto possibile. Gruppo ERTMS del VSLF

ETCS L1 LS (2020)

Il regime d'esercizio ETCS L1 "LS", che viene utilizzato regolarmente in Svizzera, consente sempre al treno di superare il segnale disposto su fermata. Solo le velocità di rilascio riducono il rischio.

Punto 4: possibile distanza di sicurezza fino al punto di pericolo. Un superamento del segnale di fermata a 40 km/h (punto 5) o a 15 km/h (punto 6) è possibile.

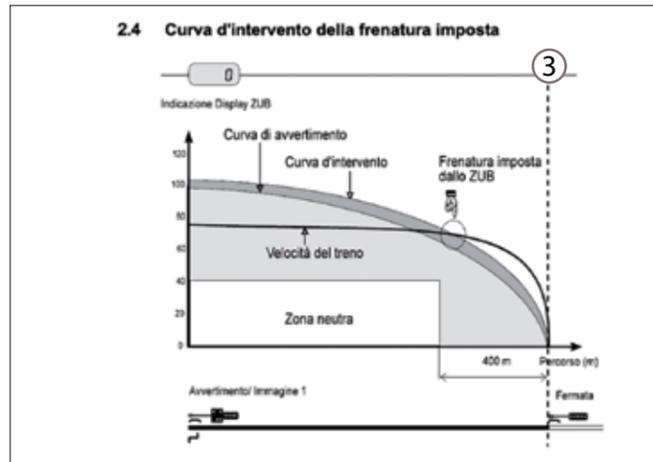


Distanza di sicurezza ④

Segnale di fermata ③

ZUB (1990)

Il sistema di monitoraggio dei treni ZUB degli anni '90, che ancora oggi garantisce gran parte della sicurezza sulle ferrovie a scartamento normale, frena sempre il treno prima del segnale disposto su fermata.



Sviluppi con l'ETCS Baseline 3

Si cerca di contenere in qualche modo la perdita di tempo per i passeggeri con la politica «del cerotto». Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS-V

Da quando sono state introdotte le nuove generazioni di veicoli dotate del sistema di protezione dei treni ETCS L1 LS con la versione software Baseline 3, è diventato subito evidente che la prevista velocità inferiore in entrata di 15 km/h è molto restrittiva in termini operativi in presenza di ostacoli o segnali di fermata. Nelle principali stazioni ferroviarie, queste perdite di tempo hanno un impatto negativo e comportano delle limitazioni per gli altri treni, per i collegamenti e per la puntualità dei clienti.

Con un primo test, presso otto stazioni situate in tutta la Svizzera si è cercato di capire se la velocità di avvicinamento potesse essere aumentata a 40 km/h. Questo però significa che si bypassa un margine di sicurezza concepito espressamente per mantenere l'orario. Si sostiene che questo non comporta alcuna limitazione sul pia-

no della sicurezza, in quanto un treno può ancora essere arrestato dal sistema prima di un determinato punto di conflitto, ma non più necessariamente prima di un segnale. Dal momento che la prova sembra aver avuto successo, questo adeguamento è stato definitivamente implementato nelle stazioni di prova. Questo significa che, senza informazioni aggiuntive da parte del sistema, quando entra in una stazione il macchinista ora deve sempre valutare la velocità da applicare. Nel caso di Zurigo, la modifica riguarda solo singole sezioni della stazione, mentre in altre stazioni si applicano addirittura delle specifiche condizioni aggiuntive per i singoli binari. Questo può far risparmiare alcuni secondi nelle regolari operazioni di routine, ma in caso di irregolarità probabilmente si verificherà l'esatto contrario. L'applicabilità individuale di queste specifiche, che devono sempre essere adattate, rende

inoltre sempre più difficile per le centrali operative prevedere il comportamento di guida dei macchinisti e pertanto un controllo ottimale del traffico ferroviario. Con l'attuale cultura della sicurezza che, in caso di frenata d'emergenza, prevede l'autodenuncia con possibili conseguenze negative, c'è da aspettarsi un'applicazione restrittiva della nuova normativa. In tutti i casi, personalmente auguro ai colleghi interessati una buona dose di coraggio al momento di entrare in una stazione.

In generale, anche questo caso solleva ancora una volta la questione di quanto sia sensato implementare una tecnologia costosa e altamente complessa, con più di 30 anni, evidenti ripercussioni negative sull'esercizio e un costante bisogno di ottimizzazione, per conseguire una plausibilità e una standardizzazione internazionale solo su una manciata di corridoi.

Anweisung Betriebserprobung Optimierung ETCS L1 LS

Ausgangslage
Seit Dezember 2021 findet an verschiedenen Bahnhöfen die Betriebserprobung Optimierung ETCS L1 LS statt (Chambélay, Mies, Otten, Zug, Kerzers, Bellinzona, Luzern und Zürich (nur Kopfbahnhof)). Es konnte bereits nach wenigen Wochen Erprobung festgestellt werden, dass die infrastrukturellen Massnahmen eine markante Verbesserung nach sich ziehen. Es ermöglicht BL3 Fahrzeugen wieder so einzufahren, wie dies mit ZUB/SIGNALM der Fall war. Die permanente Fixierung des DMI während dem Halteprozess wird stark reduziert und die Aufmerksamkeit kann wieder voll und ganz nach aussen auf den Halteort gerichtet werden.

Die Befreiungsgeschwindigkeit (RS) erscheint auf dem DMI immer noch an derselben Stelle im Einfahrleis wie bisher. Die Überwachung der Befreiungsgeschwindigkeit (40 km/h oder 15 km/h) setzt jedoch neu erst wenige Meter vor dem Zielsignal resp. Freilock ein.

Fahrhinweis bei Anzeige einer Befreiungsgeschwindigkeit auf dem DMI
Bei den oben aufgeführten Bahnhöfen der Betriebserprobung besteht bei Anzeige einer Befreiungsgeschwindigkeit auf dem DMI kein Grund mehr die Geschwindigkeit sofort zu reduzieren, da das Releespeed Monitoring erst in unmittelbarer Nähe des Endes der Fahrtaubnis aktiv wird.

Spezialfall Bellinzona Gleis 1
Bei Einfahrt in Gleis 1 aus Richtung Süden wird bereits beim «Warnung» zeigenden Abschnittsignal M861 im Svitto Tunnel eine Befreiungsgeschwindigkeit (RS) von 15 km/h am DMI angezeigt. Auch in dieser Situation gilt der allgemeine Grundsatz, dass nicht sofort auf die angezeigte

Befreiungsgeschwindigkeit reduziert werden muss und es kann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zum vorgesehenen Halteort gefahren werden. Die Überwachung der Befreiungsgeschwindigkeit erfolgt erst kurz vor dem Zielsignal J1.

M 861 Release Speed (RS) 15 km/h J1

Bellinzona

-RS- NICHT aktiv / INACTIV / NON attivo

-RS- aktiv / aktiv / attivo

Die Befreiungsgeschwindigkeit (RS) wird erst ca. 10m vor dem Signal J1 (gelber Bereich) aktiv. Wenn die Befreiungsgeschwindigkeit (RS) aktiv überwacht ist, ist auch der Geschwindigkeitszeiger gelb markiert. Solange der Geschwindigkeitszeiger grau ist, ist die Befreiungsgeschwindigkeit (RS) nicht aktiv, d.h. das Lokpersonal kann sich wie gewohnt nach aussen konzentrieren.



Luzerna nel febbraio 2020: un treno colpisce un paraurti a circa 2 km/h - cosa succede con una velocità di rilascio di 15 o 40 km/h?

Deragliamento sul Brennero nonostante o a causa dell'ETCS Level 2

Per testare un sistema di sicurezza ETCS su una locomotiva secondo le prescrizioni, è prima necessario disinserire i freni del treno all'esterno del veicolo. *Équipe tecnica del VSLF*

Riassunto per i non ferroviari

Se ci si dimentica di inserire di nuovo i freni, è possibile partire con il treno con i freni che non funzionano. Il treno pertanto non può più essere arrestato e può addirittura accelerare in discesa.

Nel 2017, questa procedura ha provocato un grave incidente (deragliamento) tra il Brennero e Innsbruck.

I freni del treno devono essere disinseriti perché il sistema di sicurezza ETCS è impostato in modo tale che un controllo del sistema non è possibile con i freni inseriti. Per chi se ne intende di ferrovia, il perché il sistema sia impostato così è solo illogico, laborioso e pericoloso.

Dopo il disinserimento forzato dei freni, la loro riattivazione non viene però più controllata e si fa affidamento solo sulla memoria del macchinista. Da questo punto di vista, il livello massimo di sicurezza dell'ETCS è alto solo se il macchinista lavora in modo affidabile.

Il livello di sicurezza di un principio del doppio controllo funziona per la maggiore

abbastanza bene, ma necessita di sistemi di controllo semplici e affidabili e non di sistemi costosi e inadeguati, con gravi falle nella sicurezza autoindotte.

Svolgimento dei fatti

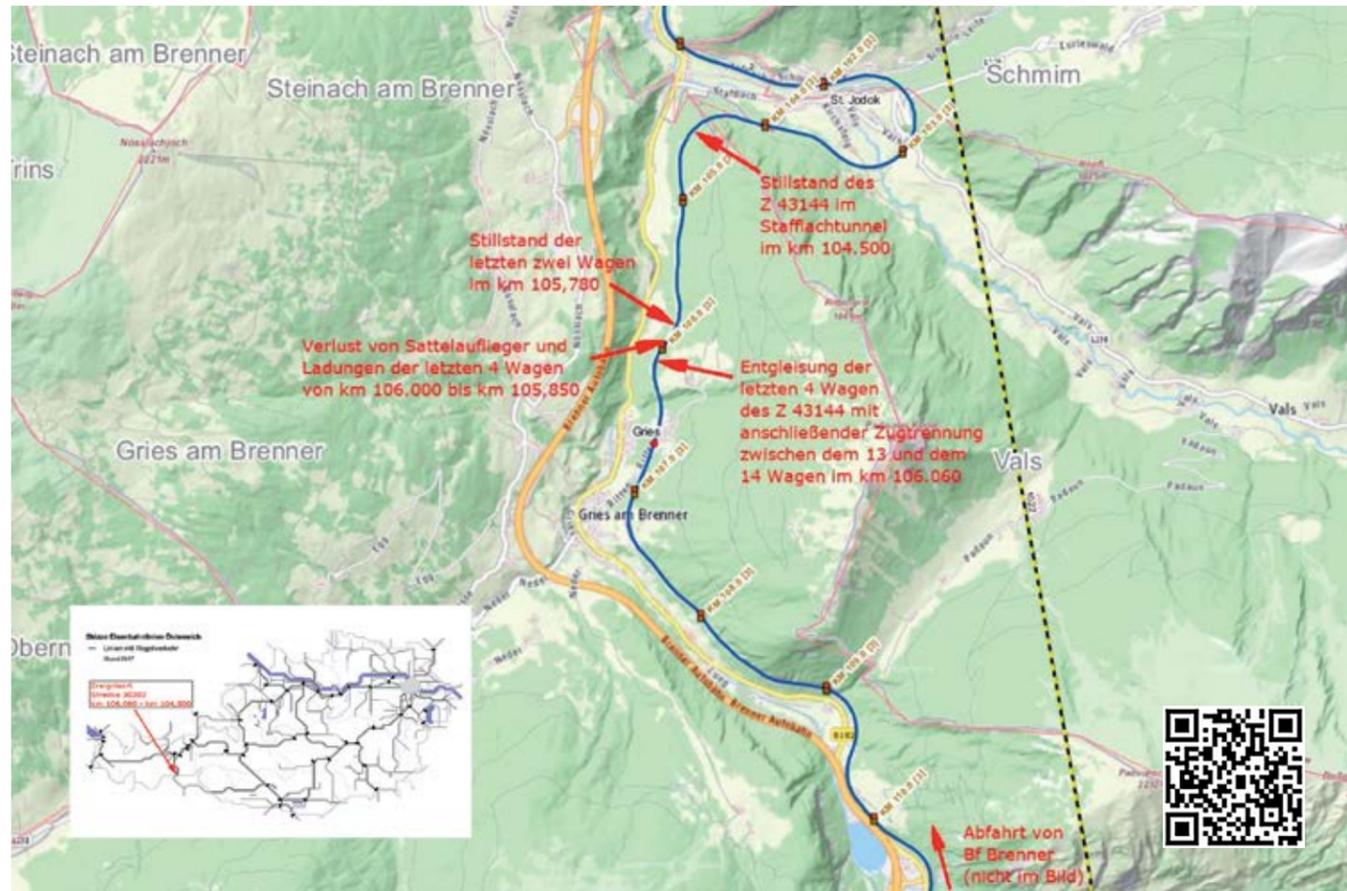
Il 22 dicembre 2017, intorno alle 18:52, un treno merci con tre locomotive in testa proveniente da Verona (Italia) è entrato nella stazione del Brennero per poi proseguire per Innsbruck (Austria). Il/la macchinista italiano/a ha messo in sicurezza il treno e ha staccato la prima locomotiva. Il/la collega di TX Logistik Austria GmbH ha preso in consegna le due locomotive del treno. Dopo circa 1 ora e mezza, diversi guasti alle due locomotive hanno potuto essere eliminati. Stando a quanto affermato dal/la macchinista e all'analisi del sistema di registrazione, l'ETCS è stato attivato e la serie di test dei sistemi di protezione dei treni è stata eseguita direttamente su questa cabina di guida.

Nell'ambito di questi test, i rubinetti dell'aria della condotta principale tra le due locomotive sono stati chiusi, in modo che la

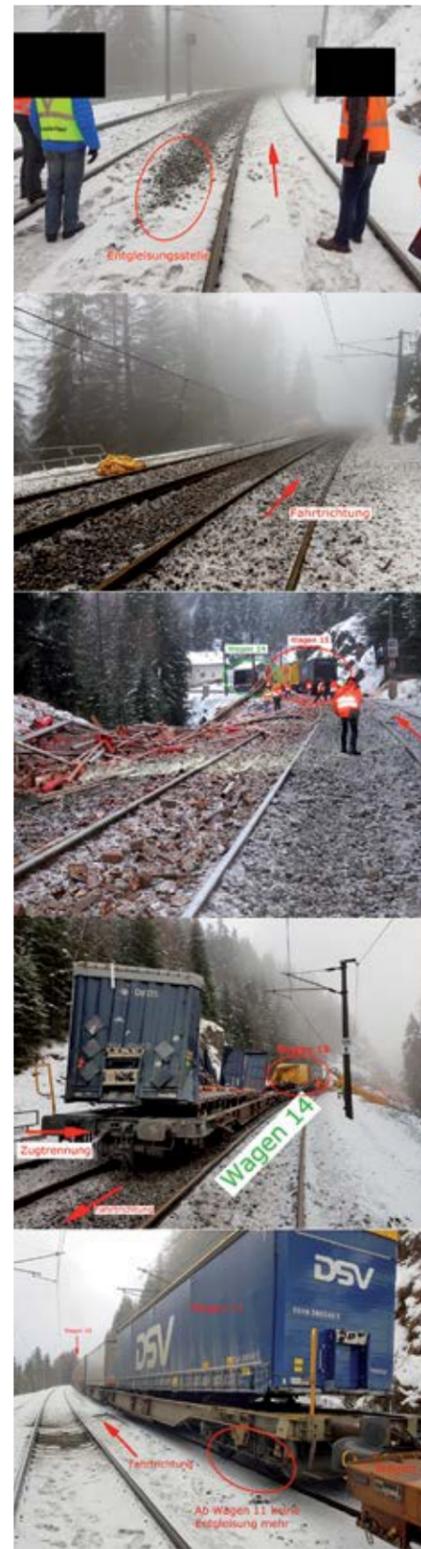
condotta principale del carico rimorchiato non dovesse essere spurgata per poi essere riempita di nuovo. Durante l'interrogatorio del/la macchinista, la chiusura dei rubinetti dell'aria è stata protocollata come prassi abituale.

Dopo il controllo dei dispositivi di sicurezza, il treno ha affrontato la rampa in discesa del Brennero in direzione Innsbruck (tratto ripido con pendenza fino al 29 ‰). Poco dopo la partenza, il/la macchinista ha attivato una frenata di servizio a 30 km/h per verificare l'efficienza frenante del treno. Nel farlo, ha notato che l'azione frenante era insufficiente e ha immediatamente attivato una frenata di emergenza, che però si è rivelata inefficace. A causa dei rubinetti dell'aria chiusi tra la locomotiva 1 e la locomotiva 2, il freno di emergenza non ha permesso lo svuotamento della condotta principale. Entrambe le locomotive frenavano elettricamente.

Il fatto che la frenata di emergenza e l'attivazione del controllo di sicurezza sulla seconda locomotiva non abbiano svuotato la



Codice QR: Deragliamento del treno 43144 tra Gries e St. Jodok, 22 dicembre 2017 (PDF, 8 MB)



condotta principale è descritto in dettaglio nel rapporto e dimostra tra l'altro il potenziale di rischio delle moderne locomotive digitali, ciò che tuttavia non è la causa dell'incidente.

Dopo circa 6 km, il treno, che pesava 1.500 tonnellate, ha raggiunto la velocità di quasi 126 km/h invece dei 50 km/h consentiti. Cinque semirimorchi sono caduti giù e gli ultimi quattro vagoni sono deragliati.

Equipaggiamento ETCS

Perché i rubinetti dell'aria della condotta principale tra le due locomotive avevano dovuto essere chiusi?

«La prova di funzionamento dell'ETCS/SCMT deve essere eseguita dopo ogni messa in servizio, ma almeno ogni 24 ore a veicolo fermo. In linea di principio, la serie di test è concepita in modo da essere eseguita prima dell'accoppiamento del convoglio (ad esempio, partenza dal deposito). Nel programma di test ETCS/SCMT, i parametri (tempi, pressioni) vengono memorizzati entro determinati valori limite. Se uno di questi valori non viene rispettato, è possibile che si verifichino degli inconvenienti tecnici e che i test non vengano portati a termine con successo.»

Nell'ETCS, i parametri erano memorizzati in modo tale da non poter eseguire i test correttamente senza intervenire sulla condotta principale. Questo caso dimostra come un intervento sulla condotta principale senza il ripristino della situazione iniziale possa avere gravi conseguenze.

Se un sistema di sicurezza richiede un intervento alla condotta principale, ma il corretto ripristino di tale intervento non viene più controllato, questo sistema di sicurezza non aumenterà la sicurezza ed è una concausa dell'irregolarità.

Lo si potrebbe paragonare all'indispensabile controllo dello zaino prima di lanciarsi dall'aereo con il paracadute, che si può fare solo se il moschettone di sicurezza viene prima sganciato dal tetto del velivolo. Se ci si dimentica di riattaccare il moschettone, lo zaino andrà senz'altro bene, ma il lancio con il paracadute di certo non avrà un lieto fine.

In conclusione

Quando si installa un nuovo sistema europeo di protezione dei treni su delle nuove

locomotive per il trasporto merci in transito e non può essere testato durante il tragitto senza dover effettuare degli interventi rilevanti per la sicurezza, ciò dimostra la mancanza di conoscenza dei processi quotidiani della ferrovia. Questa mancanza di conoscenza riduce la sicurezza e genera costi sempre maggiori.

Un dettaglio interessante. A quanto pare è possibile entrare in un settore ETCS Level 2 senza che abbia luogo il cambio di livello L0 - L2:

«Al km 109,470, il passaggio da PZB a ETCS Level 2 avviene in modalità normale. Questo passaggio del sistema di protezione dei treni non è avvenuto a causa dell'irregolarità. Il veicolo ha viaggiato per tutto il tempo in modalità PZB.»

Citazione dal rapporto d'inchiesta di TX Logistik Austria GmbH:

Istruzioni:

1. Disconnessione della condotta principale dell'aria: In futuro, la chiusura della condotta principale dell'aria è consentita solo in caso di gravi perturbazioni che ne rendono indispensabile la disconnessione. [...] Poiché i treni TX sono tutti interoperabili, le unità di trazione rimangono collegate al treno quasi ininterrottamente. Questo può richiedere l'esecuzione dei test durante il percorso.
2. Prove di funzionamento della protezione del treno: In base a questa istruzione, solo la cabina di guida anteriore va testata durante il percorso.

Équipe tecnica del VSLF:

La condotta principale può essere bloccata solo in caso di gravi perturbazioni. Il controllo del sistema di protezione del treno deve comunque essere effettuato durante il percorso. Senza chiudere la condotta principale, i test non possono però essere eseguiti.

Di conseguenza, non è possibile lavorare senza violare le istruzioni. Chi emana simili prescrizioni ha evidenti problemi di comunicazione o non ha capito appieno il sistema ferroviario.

14.1 Raccomandazioni di sicurezza ai sensi del § 16 comma 1 del rapporto d'inchiesta 2005

Sul piano tecnico, bisogna assicurarsi che i sistemi di frenatura non vengano disattivati (per es. con la chiusura dei rubinetti dell'aria) per effettuare i test dei sistemi di protezione dei treni. Motivazione: La chiusura dei rubinetti dell'aria non dovrebbe essere un presupposto tecnico per poter effettuare correttamente i test dei sistemi di protezione dei treni.

Sequenza minima dei treni a massimo costo

Per portare il punto di vista del personale di locomotiva sul tema «efficace implementazione dell'ETCS L2», abbiamo preso parte a un incontro organizzato dal gruppo di progetto competente. *Équipe ERTMS del VSLF*

L'obiettivo era di individuare altre tratte che si prestano al passaggio al segnalamento in cabina ETCS Level 2. Alla base c'è la presunta maggiore capacità delle linee che non può più essere raggiunta con il sistema classico di segnalamento.

Noi sostenevamo che le esperienze fatte con le tratte già modificate indicano chiaramente che l'ETCS Level 2 non genera affatto una capacità delle linee più elevata. Anzi, è proprio il contrario, ciò che nel frattempo ci viene confermato anche dagli ambienti specialistici.

Come controargomentazione per i tempi minimi di successione dei treni e la capacità massima, abbiamo citato la stazione di Zurigo Stadelhofen, con segnalamento esterno e intervalli di blocco molto ridotti. Questa stazione funziona benissimo da oltre 30 anni e ogni giorno vi vengono gestite circa 800 corse su tre binari. Le linee previste per il passaggio all'ETCS L2 sono ben lungi dal poter gestire simili sollecitazioni.

Al nostro esempio si è subito replicato con l'argomentazione che con le direttive odierne un simile impianto non potrebbe più essere realizzato. Dopo la ristrutturazione del posto di manovra, queste stesse direttive hanno portato alla soppressione di un gruppo di segnali sul lato est della stazione di Berna, con enormi conseguenze per i tempi di successione dei treni e la stabilità

dell'esercizio e, di conseguenza, per la puntualità dei clienti. Questo gruppo di segnali mancante verrà tuttavia integrato a posteriori, ciò che è in netta contraddizione con le direttive arbitrarie adottate precedentemente. Non vi è alcun motivo plausibile per impedire delle soluzioni economiche e lungimiranti con dei segnali esterni attraverso delle direttive autoimposte. Sarebbe interessante sapere chi ha emanato queste direttive e su quali basi.

Pare che la rimozione deliberata del sistema classico di segnalamento mediante direttive sempre più rigide sia principalmente intesa a relativizzare i suoi effetti positivi rispetto alle soluzioni ETCS. Le pressioni dell'industria e della politica sull'UFT e sulle ferrovie sono evidentemente molto forti.

All'interno delle FFS abbiamo potuto constatare ancora una volta la diffusa tendenza a voler definire quali sono le soluzioni che di per sé non possono essere realizzate e a ribadire la necessità di attenersi al percorso prestabilito. Questo purtroppo non consente di adottare degli approcci pragmatici e meno costosi. ➔

Immagine: Treno merci alla stazione di Stadelhofen durante il servizio notturno della S-Bahn. Nonostante le brevi rampe con una pendenza del 40‰, la linea può essere utilizzata da tutti i treni senza restrizioni.



EU-Pacchetto ferroviario

L'ETCS e la digitalizzazione finora non hanno prodotto alcun sensibile aumento delle prestazioni. *Comitato del VSLF*

Al contrario, è dimostrato che hanno rallentato e complicato i processi, hanno creato nuovi rischi per la sicurezza e hanno indebolito la solidità del sistema a lungo termine. Inoltre, dal momento che molti paesi perseguono delle soluzioni proprie, non si può comunque parlare di standardizzazione. Le affermazioni del DATEC e dell'UFT sono pertanto da dimostrare.

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC / Ufficio federale dei trasporti UFT

Berna, 17.12.2021 - Il Consiglio federale vuole che il trasporto ferroviario transfrontaliero si svolga per quanto possibile regolarmente. A tal fine propone di attuare anche in Svizzera il cosiddetto pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario dell'UE. L'attuazione del pilastro, il quale prevede procedure e prescrizioni uniformi a livello europeo e, quindi, minori oneri per le imprese ferroviarie e i fabbricanti di materiale rotabile nel traffico internazionale, richiede un adeguamento della legge sulle ferrovie.

Attuazione del 4° pacchetto ferroviario dell'UE (pilastro tecnico) in Svizzera

[...] Il 4RP(TP) 1) rafforza anche l'Agenzia ferroviaria europea (ERA). La Svizzera è fortemente interessata a contribuire attivamente alle innovazioni nel sistema ferroviario europeo armonizzato. Le sue imprese ferroviarie e l'industria ferroviaria vantano competenze riconosciute a livello internazionale e notevole esperienza. La collaborazione e il confronto con altre autorità ferroviarie nazionali nei programmi d'innovazione e negli organi tecnici dell'ERA le permettono di acquisire una competenza specialistica duratura che contribuisce anche in maniera determinante alla protezione degli investimenti nel settore ferroviario svizzero: la Svizzera è in prima fila per quanto riguarda l'adozione di standard tecnici europei nell'ambito dell'European Rail Traffic Management System (ETCS). Le innovazioni e i perfezionamenti tecnici previsti nell'ambito della digitalizzazione mirano a migliorare significativamente l'efficienza del settore ferroviario e quindi il suo valore commerciale. [...] ➔

1) 4RP(TP) => = 4th Railway Package, Technical Pillar = 4° pacchetto ferroviario UE (pilastro tecnico)

ATO - il parco giochi degli ingegneri

È già da anni che i test ATO (Automatic Train Operation) proliferano come funghi. La possibilità offerta da ATO è un sottoprodotto delle linee di base programmate derivanti dall'ETCS Level 1 BL3 e dall'ETCS Level 2. *Christof Graf, comitato del VSLF*



Wassen. Foto: Georg Trüb

Si può fare, ma non si risparmia un solo centesimo e non si guadagna nulla, tranne dei macchinisti poco motivati e non sufficientemente stimolati. In questo modo, il personale di locomotiva svolgerebbe unicamente una funzione di mero controllo. Ci si riprometteva un aumento della capacità delle linee. La Südostbahn (SOB),

in particolare, era molto coinvolta in questo sviluppo. Tra qualche anno i treni avrebbero dovuto circolare autonomamente attraverso il paese. Anche la ferrovia di Waldenburg, attualmente in fase di ristrutturazione, doveva originariamente percorrere la valle in modo autonomo dopo la sua apertura prevista

La BLS vuole esaminare possibili applicazioni dei sistemi di assistenza alla guida / ATO

La BLS vuole esaminare le possibilità e i benefici dei sistemi di assistenza alla guida per le operazioni ferroviarie. A tal fine, ha presentato una domanda di progetto all'Ufficio federale dei trasporti (UFT). In merito a questa, ora è disponibile un primo riscontro da parte dell'UFT.

Il progresso tecnico permette sempre più l'applicazione di sistemi di assistenza alla guida e di altre automazioni delle operazioni ferroviarie come l'Automatic Train Operation (ATO). Nel programma internazionale ERTMS (European Rail Traffic Management System), per esempio, devono essere stabiliti standard uniformi di segnalazione e controllo dei treni. Anche l'ATO è un tema. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha definito una strategia per l'ERTMS in Svizzera.

In linea con questa strategia, noi della BLS vogliamo esaminare le possibilità dei sistemi di assistenza alla guida / ATO - in stretto coordinamento con l'industria e in collaborazione con le altre ferrovie, in particolare con la SOB.

Vediamo il maggior potenziale dei sistemi di assistenza alla guida nell'ottimizzazione e automazione nell'ambito della guida, del rimessaggio e della manovra. Per noi è chiaro che il personale di condotta sarà presente sui nostri treni anche durante i viaggi con i sistemi di assistenza alla guida / ATO.

Al fine di esaminare i benefici, l'approvazione e la procurabilità delle soluzioni, in dicembre 2021 abbiamo presentato una domanda di progetto all'UFT per il finanziamento. Ci aspettiamo una decisione probabilmente nell'aprile 2022. Ora abbiamo ricevuto un primo riscontro da parte dell'UFT.

Nonostante l'ampio sostegno del settore, non siamo ancora riusciti a convincere l'UFT del nostro progetto di assistenza alla guida/ATO. Rivedremo di conseguenza la nostra domanda di finanziamento del progetto. Questo viene fatto in stretta consultazione con le unità aziendali della BLS, le ferrovie partner e l'industria. Non appena ci saranno novità, informeremo di nuovo.

per il prossimo dicembre. È indiscutibile che questi sistemi esistono già nell'esercizio quotidiano e che pertanto la cosa è possibile.

Si sta prendendo in considerazione l'idea di far guidare comunque parte del tragitto ai macchinisti, in modo che siano effettivamente in grado di padroneggiarlo. Questo vanificherebbe almeno in parte il guadagno teorico promesso dai sistemi e renderebbe obsoleta la pianificazione.

A maggior ragione, sorprende il fatto che l'anno scorso la BLS abbia avviato un altro test in direzione dell'ATO. Si aggiunge il fatto che pare che anche le ferrovie svizzere a scartamento ridotto si ripromettano di fare questi test.

I sogni e le promesse di realizzare dei treni automatici, in cui il macchinista si limita a guardare, sono rimasti invariati.

Nell'ambito di questi progetti si è sempre parlato di treni a guida autonoma o di corse di manovra in un'area di stazionamento senza la presenza del macchinista. È lecito dubitare che le corse di manovra, che richiedono un grande spirito di osservazione, possano essere gestite in modo altrettanto affidabile dai sistemi ATO. Tanto più che il tempo necessario per le impostazioni prima della corsa vanifica un gran parte del tempo guadagnato.

Gli odierni sviluppi del sistema ATO hanno dimostrato che, nonostante i costi elevati che questi sistemi comportano, non si è potuto riscontrare alcun aumento significativo della capacità.

L'UFT non ha accolto la domanda di aiuti finanziari della BLS. Tenuto conto della difficile situazione finanziaria in cui versa il settore dei trasporti pubblici e dell'assenza di miglioramenti, questo non è altro che logico. ➔



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.

Test ATO BLS

VSLF No. 712, 7 aprile 2022 RF/CG/HG

L'UFT sospende i test ATO della BLS

La BLS ha sottoposto all'Ufficio federale dei trasporti UFT una proposta di progetto per l'analisi dei vantaggi dei sistemi di guida assistita. Questi sistemi sono già stati testati dalle FFS e dalla SOB e anche le ferrovie a scartamento ridotto della RailPlus stanno pianificando degli analoghi test.

La BLS sosteneva che la crescente densità nell'esercizio ferroviario può essere gestita solo grazie allo sviluppo dei sistemi di guida assistita, come l'Automatic Train Operation (ATO), che rappresentano un primo passo intermedio verso la futura automatizzazione della ferrovia. Come potenziale per l'automazione, vengono citati i settori della guida, dello stazionamento e dello smistamento.

È indiscutibile che questi sistemi di guida assistita siano fattibili da un punto di vista tecnico. La domanda di gran lunga più importante è però se questi sistemi porteranno anche gli attesi benefici per le compagnie ferroviarie.

Nonostante anni di tentativi, finora la SOB non è ancora stata in grado di apportare alcun valore aggiunto in termini di aumento della capacità, anzi. Perché la BLS o le ferrovie a scartamento ridotto della RailPlus dovrebbero riuscirci è incomprensibile.

L'UFT non ha approvato il finanziamento del progetto. Alla luce delle tensioni finanziarie nel settore dei trasporti pubblici, questo non è altro che logico.

Dopo anni di tentativi infruttuosi sia teorici che pratici in cui, nonostante un budget miliardario, l'industria non è stata in grado di generare un reale valore aggiunto per le ferrovie, sarebbe irresponsabile finanziare ulteriori tentativi.

È arrivato il momento di mettere in discussione queste strategie obsolete. Per una solidità futura delle ferrovie, ci sono delle soluzioni ben più economiche ed efficaci che, grazie al progresso tecnologico, sono già possibili oggi.

Accogliamo con favore la decisione dell'UFT. ➔



Treni semiautomatici per la S-Bahn di Amburgo

VSLF No. 698, 14 ottobre 2021, HG



Nella città anseatica di Amburgo, il 12 ottobre 2021 si è inaugurata in prima mondiale la prima S-Bahn «altamente automatica». Dal momento che l'esercizio non è completamente automatico, viene definito «altamente automatico».

Sul piano tecnico, la sicurezza dei treni funziona con l'ETCS Level 2 e il livello di automazione della corsa corrisponde all'ATO (Automatic Train Operation) GoA (Grade of Automation) Livello 2. Nonostante la complessità della tecnologia, il macchinista, ovvero l'essere umano, si assume in ogni momento la responsabilità e deve poter intervenire.

ATO GoA 2 significa che:

- Il macchinista è sempre presente nella cabina di guida, aziona il pedale dell'uomo morto e si assume la responsabilità di tutta la corsa.
- Il macchinista attiva manualmente la corsa ATO, mentre l'accelerazione, l'arresto e l'osservanza del via libera della tratta (ETCS / segnali) sono assunti dal veicolo.

Il produttore Siemens conferma i seguenti vantaggi:

- Una cadenza dei treni nettamente più elevata e, pertanto, un aumento della capacità

- Un miglioramento della stabilità dell'orario
- Un minor consumo di energia grazie a profili di guida ottimizzati

Tutti questi punti possono essere confutati:

- Poiché durante la corsa il veicolo deve sempre prevedere dei margini di sicurezza per le cattive condizioni delle rotaie, ecc., lo spazio di frenata è più lungo rispetto ad una corsa manuale che tiene conto di tutti i fattori esterni. Di conseguenza, la capacità della linea è ridotta. *)
- La stabilità dell'orario si ottiene attraverso una pianificazione precisa e delle riserve di tempo, non attraverso lo stile di guida dei treni.
- L'eventuale riduzione del consumo di energia è minima se non nulla. Un'informazione ottimale permette al macchinista di guidare il treno in modo altrettanto economico di un software. Il macchinista può inoltre tener conto dei fattori esterni e dei valori empirici e offrire un maggiore comfort di guida.

Aspetto economico

Dal punto di vista economico, la corsa con l'ATO GoA 2 non può essere giustificata, dato che il macchinista è sempre ancora presente. I maggiori costi derivanti dalle

attrezzature tecniche non vengono compensati.

Un ulteriore svantaggio è il fatto che la concentrazione non può essere mantenuta durante la guida automatica. Si sta pensando di contrastare questo fenomeno facendo guidare al macchinista almeno metà della corsa. Questo tuttavia contraddirebbe tutti i vantaggi previsti dall'industria.

Se la tecnologia è sempre in funzione, in futuro il macchinista non potrà più intervenire tempestivamente, in quanto non dispone dei necessari valori empirici per la frenata a seconda della situazione e, di conseguenza, non può garantire un arresto sicuro. In ogni caso, il macchinista resta sempre la soluzione di ripiego.

Resta da vedere se l'importante carenza di personale possa essere contrastata con il nuovo profilo di lavoro per il macchinista.

Corsa completamente automatica nel binario di inversione

Ad Amburgo si è inoltre previsto che i treni entrino in modo indipendente e senza macchinista con l'ATO GoA Level 4 in un binario della stazione terminale per cambiare la direzione di marcia. Questo è tecnicamente possibile e se durante questo periodo il personale può essere impiegato altrove, rappresenta un guadagno economico. C'è da sperare che durante la corsa verso il binario di inversione non rimangano dei passeggeri sul treno.

ATO in Svizzera

In Svizzera, la SOB effettua delle corse ATO GoA 2 con l'ETCS Level 1/LS (Limited Supervision). Qui si pongono gli stessi interrogativi sul senso economico.

Per maggiori informazioni sull'argomento, vedi il LocoFolio 1/2017, 2/2020, 1/2021 e altre edizioni. ➔

*) Dott. Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti UFT nel LocoFolio 1/2017: Nel sistema tradizionale, il macchinista prende delle decisioni, per esempio, in merito al comportamento di frenata di un treno.

Se questa valutazione viene a mancare, deve necessariamente essere assunta dal sistema, per esempio attraverso delle curve di frenata più lunghe.

Questo ha portato a delle perdite di efficienza con l'ETCS, dal momento che le riserve di sicurezza dovevano essere sistematicamente introdotte ovunque.

Non era più possibile fare affidamento sulla conoscenza della linea e sull'esperienza del macchinista, per le quali si assume anche parte del rischio.

Foto «fake»

Per uno del mestiere, questa foto, scattata in inverno, sembra piuttosto indicare che ci sono dei grossi problemi. *Équipe tecnica del VSLF*

Ecco un'altra foto tratta da un PDF sull'automazione dei treni 1) che ha poco a che vedere con un possibile futuro: un treno a guida autonoma, come si può vedere senza macchinista, sta circolando su una linea il cui tracciato non è completamente chiuso. Allo stato attuale, è fuori discussione che i treni possano circolare prossimamente senza il blocco del tracciato.

Per uno del mestiere, questa foto, scattata in inverno, sembra piuttosto indicare che ci sono dei grossi problemi e mette addirittura un po' di paura: il treno è senz'altro fermo, dato che nemmeno con il GoA 2 2) può circolare senza macchinista. Il fatto inoltre che il treno sia fermo su un binario aperto, lontano da qualsiasi segnale, e che il macchinista abbia evidentemente lasciato il posto di lavoro, suggerisce che ci siano dei problemi nella parte posteriore del treno. Se non addirittura che ci sia qualcosa sotto il treno... Non è una bella immagine per noi ferrovieri.

Quanto riportato nella presentazione di Alstom, ossia che «i macchinisti... non scompariranno... ma diventeranno agenti di scorta», e «nella migliore delle ipotesi, non saranno più necessari... ma saranno presenti in caso di difficoltà» non motiva di certo i giovani a intraprendere la professione di macchinista. (La presentazione PDF di Alstom può essere richiesta al VSLF o consultata su Internet).

1) Treni a guida autonoma - una panoramica del progetto Alstom, Matthias Handschin, simposio DLR "Il treno verso la digitalizzazione", Braunschweig, 4 novembre 2020.

2) Grade of Automation (GoA Level): guida automatica, con funzioni di monitoraggio svolte

dal personale di locomotiva in cabina (binario libero, porte chiuse e altro).

I possibili casi in cui un treno si ferma su un binario aperto sono riportati nelle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT:

Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT; Perturbazioni R 300.9

13.2 Tipi di messa in pericolo
Nell'ambito dell'esercizio ferroviario, si considerano messe in pericolo tutti gli eventi che possono provocare o richiamare un incidente.

Fra questi rientrano in particolare:

- una perdita d'aria nella condotta principale
- un deragliamento
- un urto o una collisione
- uno spezzamento del treno
- la fuga di veicoli
- uno spostamento del carico
- irregolarità inspiegabili nella marcia del treno
- l'arresto di un treno senza motivi apparenti
- un ostacolo imprevisto nell'area dei binari
- danni al binario/agli scambi/alla linea di contatto
- il superamento di un segnale disposto su fermata o della fine di una autorizzazione al movimento CAB
- il ricevimento di una chiamata d'emergenza o di un allarme
- la fuoriuscita di sostanze o di merci pericolose
- i pericoli della natura (p.es. frane imminenti o pericolo di valanghe). ➔



Che cos'è l'intelligenza artificiale (IA)?

L'intelligenza artificiale viene spesso presentata come la soluzione a tutti i problemi. Ma cos'è veramente l'IA? Dove è utile e quali sono i rischi?

Intervista via zoom del 22 giugno 2022 da Markus Leutwyler

Il LocoFolio ha potuto parlare con Raphael von Thiessen. Raphael von Thiessen ha studiato economia aziendale e ha conseguito una laurea in economia politica. Svolge un'attività indipendente come consulente nel campo della strategia, dell'innovazione e dell'IA ed è a capo dell'«iniziativa Sandbox» del canton Zurigo.

LocoFolio: Che cos'è l'iniziativa Sandbox?

Si tratta di un gruppo di lavoro formato da persone provenienti dall'amministrazione, dal settore privato e dalla ricerca, come l'ETH e l'università di Zurigo. Con l'evoluzione dell'IA, il problema è che la società si trova di fronte a nuove domande e problemi. Noi offriamo un quadro controllato per approfondire simili interrogativi. Un "recinto per la sabbia", per così dire. A tal fine, abbiamo indetto un bando con l'invito a presentare dei progetti IA. Abbiamo ricevuto delle idee dal settore della mobilità, della salute e dell'istruzione, come pure da start-up e istituti di formazione. Un esempio: Analizzare i flussi di traffico sulla base dei dati delle telecamere. In questo contesto, non è il singolo veicolo che ci interessa, ma il tipo: auto, bicicletta, autobus, ecc. L'obiettivo a lungo termine è un uso ottimale dello spazio pubblico, ciò che va a vantaggio anche delle persone che si devono spostare, ad esempio riducendo la congestione del traffico e ottimizzando i sistemi di guida ai parcheggi. Il primo passo al momento è un'analisi basata sull'intelligenza artificiale. Noi offriamo un supporto normativo. Qual è la situazione giuridica per quanto riguarda il trattamento dei dati? Devono essere resi disponibili anche i dati che, seppur registrati, non sono ancora utilizzabili.

Ma che cos'è l'intelligenza artificiale?

Non è facile rispondere a questa domanda, in quanto ognuno ha una sua propria concezione di IA, non esiste una definizione standardizzata. Si tratta di un concetto generale per indicare varie sottotecnologie, come il riconoscimento di immagini, l'elaborazione e la generazione del linguaggio o il Machine Learning (l'apprendimento automatico). L'intelligenza artificiale è utile per automatizzare certe attività che normalmente vengono eseguite dagli esseri umani e che richiedono determinate abilità umane. Gli algoritmi e i modelli di intelligenza artificiale sono relativamente



Raphael von Thiessen

vecchi. La novità è data dall'elevata potenza di calcolo e dalle grandi quantità di dati. Questo ha intensificato l'attuale battage mediatico intorno all'IA. L'intelligenza artificiale ha senso quando si tratta di attività standardizzate e ripetitive. Il problema dovrebbe essere sempre lo stesso, con delle leggere variazioni, come in medicina, per l'interpretazione delle radiografie. Oppure si sta lavorando alla traduzione di testi giuridici dalla Svizzera.

Esempio interessante! A proposito: come fonte di dati, il programma di traduzione DeepL spesso si avvale del LocoFolio, in quanto nel settore ferroviario non ci sono molte fonti in cui i testi sono disponibili contemporaneamente in tedesco, francese e italiano.

Dove è meno indicata l'IA?

L'IA non è adatta in presenza di casi speciali e attività che cambiano di continuo. È probabile che la situazione rimanga tale anche nel breve e medio termine. La condizione per il ricorso all'IA è un'elevata disponibilità di dati. Bisogna inoltre provvedere alla pulizia dei dati, un impegno che spesso viene sottovalutato. Tesla, per esempio, impiega un'infinità di persone che non fanno altro che «contrassegnare» le immagini riprese dalle telecamere. Cos'è un semaforo, cos'è rosso, cos'è verde?

In ambito ferroviario, dove si potrebbe utilizzare l'IA?

Le capacità dell'IA sono spesso sopravvalutate nel breve e medio termine! Ritengo che la complessità del sistema ferroviario svizzero aperto sia molto elevata. Nei sistemi chiusi, come la metropolitana, dove molte cose sono standardizzate, vedo delle possibilità di automazione a livello di con-

Grazie a milioni di anni di evoluzione, la percezione umana si è così evoluta che difficilmente è possibile riprodurre tecnicamente il sistema multisensoriale.

duzione. L'ideale è quando le stazioni hanno sempre le stesse strutture, sono sempre della stessa lunghezza e hanno lo stesso aspetto. In un sistema aperto le cose vanno diversamente. I cambiamenti di orario imprevedibili, per esempio, aumentano la complessità. Anche la topografia svizzera, con molte curve strette, non è necessariamente indicata. Ogni stazione ha un aspetto diverso, il che rende le cose più difficili. Per quanto riguarda la conduzione dei treni, sicuramente ci si avvarrà degli esseri umani ancora per molto tempo. Per i tratti lunghi e rettilinei, alcune attività probabilmente potrebbero essere prese in carico dall'IA. In queste aree, il profilo professionale del macchinista sarebbe probabilmente simile a quello di un pilota di linea.

Il problema, dal mio punto di vista, è che molti conoscono il profilo professionale del macchinista solo dall'esterno. Noi svolgiamo molte altre attività oltre ad accelerare e frenare il treno. Mi piace descrivermi come un multisensore che monitora visivamente la tratta, le persone, gli animali, gli impianti tecnici, che interpreta le vibrazioni e i rumori, percepisce gli odori, valuta le situazioni e reagisce di conseguenza.

Grazie a milioni di anni di evoluzione, la percezione umana si è così evoluta che difficilmente è possibile riprodurre tecnicamente il sistema multisensoriale. L'attenzione agli oggetti insoliti e l'intuizione sono delle caratteristiche umane molto sviluppate.

Nel settore ferroviario, ciò che rende le cose ancora più difficili è che, per quanto ne so, la maggior parte dei settori di binario spesso non sono ben protetti, ciò che

aumenta le probabilità che si verifichino degli eventi imprevedibili. Ma c'è un altro problema, un problema etico. A bordo di una Tesla ci sono una, due, tre, forse quattro persone. In un treno a volte ce ne sono anche 1000. La portata di ogni decisione è immensamente maggiore.

Quali sono i rischi dell'utilizzo dell'IA?

Un rischio è il cosiddetto Bias («dislocamento»). L'insieme dei dati può presentare delle distorsioni sistematiche rispetto alle situazioni reali. Di conseguenza, il sistema può valutare in modo sbagliato i fattori in entrata. Si tratta di aspetti importanti, per esempio nella parità di trattamento delle persone.

Un'altra questione riguarda la responsabilità. Chi si assume la responsabilità quando i sistemi IA prendono una decisione?

Sappiamo davvero cosa succede in un sistema di intelligenza artificiale? O è una scatola nera con dei risultati inaspettati?

La spiegabilità dell'IA è spesso un problema. A volte non si riesce a capire cosa sta facendo il sistema. Questo può rappresentare allo stesso tempo una debolezza e una forza. Sono attualmente in corso delle ricerche che mirano a rendere più visibile ciò che accade nel sistema.

La trasparenza nei confronti dell'utente è importante. Al giorno d'oggi, spesso si fa fatica a capire se si ha a che fare con un essere umano o con una chatbot (assistente virtuale). Ma perché è così importante? La

parola chiave è «fiducia»! Bisogna dare alle persone anche la possibilità di eludere l'IA. Si dovrebbe essere in grado di decidere da soli se si vuole parlare con una chatbot o con un essere umano. Attualmente, molti preferiscono ancora l'interazione umana. I tempi dell'euforia tecnologica illimitata sono finiti. Molte persone guardano alla tecnologia con sospetto. L'educazione all'intelligenza artificiale è compito delle autorità e delle scuole. I bambini e i ragazzi devono poter disporre di adeguate conoscenze. Si tratta ovviamente di un orizzonte a lunghissimo termine.

Dobbiamo temere che la tecnologia prenda improvvisamente il controllo, come il computer «HAL 9000» in «2001: Odissea nello spazio» di Stanley Kubrick?

Come nel film, direi proprio di no. Siamo ancora molto lontani da un simile livello di intelligenza umana. Il settore militare è uno dei principali motori dell'intelligenza artificiale. I droni a pilotaggio remoto sono già in uso in molte zone di guerra.

Quali requisiti tecnici e di personale sono necessari per le applicazioni di IA?

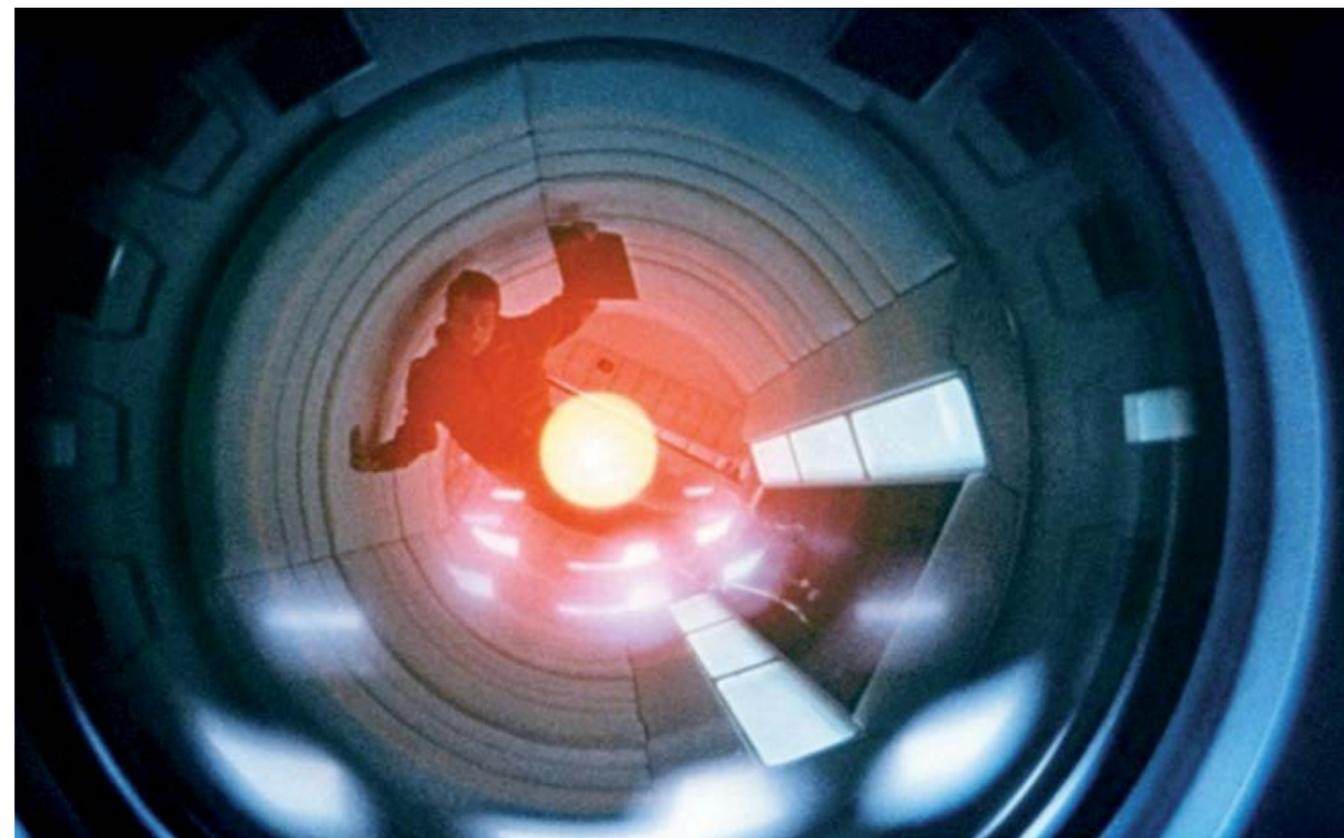
Tutto dipende dalla qualità e dalla quantità dei dati. La pulizia è fondamentale e spesso viene sottovalutata. Il puro utilizzo dei modelli è poi meno complesso. I computer devono avere una grande potenza di calcolo. Ed è per questo che molte applicazioni vengono gestite via cloud, e cioè non nel computer fisico in loco, ma in

server virtuali di grandi centri di calcolo. All'inizio questa è una soluzione conveniente, ma non appena le soluzioni IA basate su cloud vengono rese disponibili a tutti, questi costi diventano significativi. La sicurezza dei dati è estremamente importante dall'inizio alla fine. La sicurezza dei dati costa! A proposito, vorrei anche scardinare una falsa credenza. Non è vero che questi sistemi vanno avanti a imparare di continuo. Normalmente ci sono dei periodi di addestramento, seguiti poi dagli interventi. Le nuove informazioni apprese vengono integrate mediante update. L'idea che ogni singola azione possa produrre in qualsiasi momento un effetto di apprendimento è pertanto fuorviante.

LocoFolio: Esiste anche la stupidità artificiale?

Molte applicazioni sono tutt'altro che intelligenti. Esiste un'applicazione che dovrebbe riconoscere quello che il bebè vuole quando piange. Spesso constata semplicemente: il bambino sta piangendo. Non c'è bisogno di un'app per questo... L'associazione con l'intelligenza umana suscita sempre delle aspettative molto elevate ed è per questo che non si dovrebbe abusare di questo concetto. Tra gli esperti del settore si parla infatti piuttosto di «apprendimento automatico».

Tante grazie per l'interessante conversazione e per questo sguardo su un mondo affascinante.



Computer «HAL 9000»; 2001: Odissea im Weltraum» di Stanley Kubrick



News UFT maggio 2022

L'automatizzazione della ferrovia deve avvenire in maniera coordinata

Come in tanti altri settori, anche nella ferrovia la digitalizzazione e l'automatizzazione rappresentano un potenziale. L'automatizzazione è molto più della semplice «guida senza macchinista». L'UFT sostiene test mirati che vanno dai sistemi di assistenza ai treni semoventi. Dal settore ferroviario l'UFT auspica maggior accordo e coordinamento.

Negli ultimi anni, il settore e l'industria della ferrovia hanno annunciato progetti e applicazioni pilota connessi all'«Automatic Train Operation» (ATO). A questo riguardo, molti si immaginano treni semoventi, che viaggiano senza macchinista. L'obiettivo principale dell'automatizzazione, tuttavia, è in primo luogo un esercizio ferroviario più efficiente, mediante sistemi di assistenza a supporto dei macchinisti. L'automatizzazione rafforza cioè un esercizio ferroviario stabile in una rete fortemente sollecitata grazie a una guida precisa e quindi assicura maggiore puntualità, qualità e capacità di trasporto. Ovviamente a condizione che la sicurezza sia garantita. Oltre a ciò l'ATO presenta un potenziale nel risparmio energetico e nelle manovre di ricovero di treni vuoti.

L'ATO è particolarmente utile nel caso delle metropolitane, sotterranee o meno, ovvero in sistemi ferroviari chiusi, che consentono un'automatizzazione totale, senza conducente. In Svizzera questo sistema è appli-

cato da anni nella m2 di Losanna. Nei sistemi ferroviari aperti è invece necessario chiarire diverse questioni tecniche e operative prima di poter avviare un esercizio non accompagnato o effettuare passi intermedi in questa direzione.

Sfide nel cammino verso l'automatizzazione

Tra le difficoltà si annovera, ad esempio, la complessità della sorveglianza in assenza di macchinista: il sistema ATO deve essere in grado di monitorare un'area liberamente accessibile. In caso di pericolo causato da un ostacolo sul binario o da viaggiatori sul bordo del binario, il treno deve poter emettere un avviso o frenare, se possibile però senza lanciare falsi allarmi o attivare la frenata d'emergenza se non necessario. La situazione è particolarmente problematica nel traffico merci, i cui treni nella maggior parte dei casi sono formati da più carri ed equipaggiati con tecnica di frenatura più vetusta (aria compressa). Va inoltre chiarito il fattore umano: che livello di accettazione sociale si riscontra nei confronti di lunghi viaggi senza macchinista? E come si presenta il profilo professionale del futuro macchinista?

Presupposto ottimale per un ATO sicuro è un sistema di controllo della marcia dei treni con segnalazione in cabina di guida; in Svizzera entrano quindi in linea di conto soprattutto

le tratte a scartamento normale, equipaggiate con ETCS Level 2. Altri sistemi di controllo della marcia dei treni con segnalazione ottica e senza sorveglianza continua, quali l'ETCS L1 Limited Supervision o il CTMS, possono essere equipaggiati solo con un elevato onere supplementare dal punto di vista tecnico. Il che aumenta la complessità e la possibilità di errori dell'intero sistema e crea nuovi ostacoli a un traffico transfrontaliero fluido.

Maggiore coordinamento necessario

L'UFT sostiene le azioni del settore ferroviario volte alla digitalizzazione e all'automatizzazione, ma chiede un maggiore coordinamento e accordo riguardo a tematiche quali la garanzia dell'interoperabilità, ma anche la compatibilità con la strategia ERTMS della Confederazione nonché la concertazione degli oggetti di ricerca e lo scambio di risultati di ricerca internamente al settore. Test e progetti pilota devono essere condotti se è comprovato che generano conoscenze, affinché i fondi della ricerca vengano impiegati in maniera efficiente e si evitino doppioni.

L'anno scorso, le imprese ferroviarie e l'industria hanno instaurato il Forum UTP «Umsetzung ERTMS» (attuazione ERTMS), che l'UFT ritiene ideale per lo sviluppo di soluzioni ATO concrete, consolidate e valide per l'intero settore.

I quattro livelli di ATO - Grade of Automation (GoA)

GoA1 corrisponde alla classica guida manuale del macchinista, che segue le indicazioni del sistema di segnalazione ed è monitorato da un sistema di controllo della marcia dei treni.

GoA2 automatizza la corsa e non è più il macchinista a doversi occupare della segnalazione e dell'accelerazione/della frenata del treno. Al posto di guida, però, deve comunque esserci un macchinista formato, che possa svolgere altri compiti quali l'avvio della corsa (comando di partenza), il comando delle porte o il riconoscimento di

ostacoli sulla tratta (ad es. animali) e, se necessario, prendere il controllo del mezzo.

GoA3 è una forma mista tra il GoA2 e il GoA4, che prevede la presenza di personale a bordo treno, ma non di un macchinista.

GoA4 corrisponde a un esercizio non accompagnato, nel quale generalmente il sistema ATO garantisce anche il riconoscimento di ostacoli sulla tratta e in caso d'emergenza il comando è preso da una centrale di gestione.

Priorità sbagliate nella politica dei trasporti

L'Ufficio federale dei trasporti UFT pubblica regolarmente una newsletter in cui vengono fornite delle informazioni su temi di attualità dell'Ufficio e sulle sue attività. La newsletter di maggio 2022 si concentra in particolare sulle priorità dell'attuale politica svizzera dei trasporti.

Felix Traber, macchinista con attestato federale

In linea con lo spirito generale dei tempi, anche la digitalizzazione è tra le principali priorità dell'UFT. La digitalizzazione è prova di apertura, di innovazione e di una mentalità orientata al progresso. L'UFT esorta pertanto il settore a garantire che l'automatizzazione della ferrovia avvenga in maniera coordinata. L'UFT sta finanziando, come anche in passato, numerosi progetti in questo ambito con il denaro dei contribuenti.

Estratto dalla newsletter dell'UFT di maggio 2022:

L'obiettivo è supportare i macchinisti con dei sistemi di assistenza. In questo modo, l'automatizzazione rafforza la stabilità dell'esercizio ferroviario in una rete fortemente sollecitata grazie a una guida precisa e quindi assicura maggiore puntualità, qualità e capacità di trasporto. Ovviamente a condizione che la sicurezza sia garantita. Oltre a ciò l'ATO presenta un potenziale nel risparmio energetico e nelle manovre di ricovero di treni vuoti.

Se si analizzano gli obiettivi formulati dall'UFT nella sua newsletter, c'è da chiedersi se sia realmente consapevole della realtà odierna che esso stesso ha contribuito a creare. Il presunto progresso tecnico con i vari ETCS Level ha purtroppo portato a una minore stabilità della rete ferroviaria svizzera e, soprattutto, a una perdita di capacità delle linee. Ma, soprattutto, questo progresso, voluto a tutti i costi da alcuni lobbisti di Bruxelles, è costato molto denaro dei contribuenti senza aver generato un reale valore aggiunto per la politica europea dei trasporti. Gli errori fatti in precedenza e le perdite di capacità adesso dovrebbero essere compensati con dei sistemi ancora più innovativi e, soprattutto, più complessi, al fine di aumentare l'efficienza della rete ferroviaria?

I veri problemi della nostra rete ferroviaria, e questo vale per la maggior parte dei paesi europei, sono da ricercare da tutt'altra parte. I problemi di capacità risiedono

piuttosto nell'infrastruttura ferroviaria stessa. Negli ultimi anni, in molti casi i binari sono stati parzialmente smantellati per risparmiare sui costi di manutenzione. Le conseguenze si fanno sentire sia nel traffico merci che nel trasporto passeggeri. Gli incroci e i sorpassi dei treni sono ora possibili solo in pochi punti, il che limita

non discriminatoria? In centro, gli impianti ferroviari sono stati sacrificati a favore di attraenti complessi immobiliari. Per contro, dei nuovi impianti ferroviari ora verranno costruiti nelle aree periferiche. I costi aggiuntivi per le ulteriori corse a vuoto dovranno essere sostenuti dalle imprese attive nel trasporto passeggeri e dal

settore pubblico in quanto committente. Con simili strategie vanno inoltre perse ulteriori capacità delle linee. Anche la diffusa mancanza di riscaldatori di scambi ferroviari rende più difficoltoso l'esercizio in inverno. I costosi software di pianificazione, come SOPRE di FFS Traffico viaggiatori, dovrebbero assicurare un sensibile aumento dell'efficienza. Tuttavia, i risparmi auspicati grazie all'aumento dell'efficienza vengono vanificati dai costi

extra del progetto IT. Ed è proprio grazie all'IT che aumenta sempre più la complessità dell'esercizio ferroviario. La parola d'ordine invece dovrebbe essere: semplicità! Chiunque osservi attentamente ciò che succede là fuori può notare una cosa. Al giorno d'oggi ci si scontra con tanti piccoli dettagli che, in realtà, costituirebbero la base per un esercizio ferroviario efficiente. Invece di risolvere i problemi esistenti, ci si concentra piuttosto su innovazioni apparentemente salvifiche per il futuro e intanto, grazie al sistema ETCS, si rende più costoso tutto il sistema in cambio di una manciata di treni transfrontalieri. Il traffico interno, che sulla rete ferroviaria svizzera costituisce una percentuale di gran lunga superiore a quella del traffico transfrontaliero, deve inevitabilmente assumersi i costi supplementari. Se i miliardi fossero stati investiti nell'infrastruttura vera e propria invece che nell'ETCS, oggi la situazione sarebbe di gran lunga migliore. Chissà se, sotto la crescente pressione dei costi, presto la politica se ne renderà conto... Possiamo solo sperare che sia così.

Perché non disponiamo di un sistema IT che, oltre all'orario, supporti anche la pianificazione delle manovre in una maniera



Prestazioni extra

Calo della disponibilità a fornire prestazioni extra

Due rapporti annuali della fine del 2021: «I macchinisti sono sempre meno disposti a rimanere più a lungo o ad accorciare le pause». «I macchinisti insistono sul riposo dopo la giornata lavorativa e sulle pause.»

Se le risorse di personale sono sufficienti per l'esercizio regolare, le stesse mancano nel caso di prestazioni extra. E quando i servizi regolari vengono esasperati, sempre più spesso non ci si può più aspettare che vengano fornite delle prestazioni extra.

Questa evoluzione, come pure il derivante potenziale di conflitto, è destinata ad aumentare sempre di più in futuro. (HG)

Mancanza di personale viaggiante

Segnalazione in stazione

La ferrovia ha, o aveva, un asso nella manica rispetto a tutti gli altri mezzi di trasporto: l'affidabilità e la pianificabilità.

Al giorno d'oggi, viaggiare in treno non è più possibile senza una consultazione costante dell'«orario» aggiornato e un bel po' di tempo e flessibilità in più. Le mancate fermate e le deviazioni a breve termine vengono annunciate solo con qualche minuto di anticipo o solo quando si è già sul treno.



(Immagine della segnalazione presso la stazione di Ginevra del 25 gennaio 2022)

Situazione del personale

Personale temporaneo attivo, ma solo in caso di emergenza

A seguito della comparsa della variante Omikron all'inizio dell'anno, molte aziende si aspettavano un inasprimento della situazione del personale. Questo è stato il

caso anche delle FFS e di altre imprese di trasporto svizzere.

Nell'ambito della pianificazione preventiva, il CEO di SOB, Thomas Kùchler, ha fatto una proposta rimarchevole alla stampa. Ha dichiarato che, in caso di aumento delle assenze, se necessario SOB e FFS potrebbero aiutarsi temporaneamente a vicenda con il personale e il materiale rotabile.

Dal momento che un simile scambio di personale e di materiale rotabile di principio sarebbe possibile, è inevitabile chiedersi perché non venga sempre fatto così. Questo permetterebbe di risparmiare sui costi del settore pubblico e di aumentare la sicurezza dei servizi offerti ai clienti. Se così fosse, la pandemia Covid-19 avrebbe contribuito ad apportare dei miglioramenti duraturi. (HG/ML)

Pianificazione

Avvicinamento nella Pianificazione di Zurigo

Negli ultimi due anni e mezzo, Manja Theurich è stata attiva nella Pianificazione della produzione ferroviaria di FFS. Traffico viaggiatori ed è stata responsabile anche della pianificazione del personale di locomotiva. Con Manja abbiamo avuto dei contatti per oltre 15 anni nel quadro di diversi progetti e ambiti presso FFS P ZF. Per motivi familiari, ha deciso di lasciare le FFS alla fine di aprile 2022 e di tornare in Germania. Le auguriamo ogni bene per il suo futuro.

La sig.ra Janine Kühner è stata nominata suo successore come responsabile della Pianificazione ZFR di Zurigo. Con il suo Master of Arts in Applied Management e i suoi due anni di esperienza alle FFS come responsabile della strategia della formazione, sicuramente fornirà un importante supporto nella pianificazione annuale dei piani di servizio del personale. (RED)

Work Smart

Le FFS hanno pubblicato un nuovo regolamento sul «lavoro intelligente». La flessibilità promessa nella prefazione sarebbe una bella cosa.

1. Generalità

Le FFS promuovono diverse forme di lavoro e consentono al personale di scegliere in modo flessibile il luogo e l'orario di lavoro per rendere quanto più efficiente possibile lo svolgimento delle mansioni e soddisfare le esigenze di maggiore flessibilità e di un buon equilibrio tra vita professionale e privata. Allo

stesso tempo, per le FFS è fondamentale che sia sempre garantita una perfetta collaborazione intersettoriale tra persone e servizi. La presente istruzione stabilisce quindi i principi di base per l'organizzazione del «Work Smart». (TG)

Il fermacarri dov'è?

Sulla locomotiva diesel Santa Fe a qualcuno qui è andata male. Per fortuna che sui paraurti oggi abbiamo dei moderni sistemi di sicurezza. Ma, fermi tutti: con l'ultima versione dell'ETCS Level 1 Baseline 3, si può finire contro il fermacarri a 15 km/h e con il freno rilasciato senza che il sistema intervenga. In quel caso, le foto pubblicate dalla stampa sarebbero però sicuramente a colori. (RED)



Obiettivi per le FFS

Gli obiettivi del Consiglio federale per le FFS per l'esercizio 2021 sono stati riesaminati nel marzo 2022. Il Consiglio federale ha constatato che nel complesso le FFS hanno raggiunto in parte gli obiettivi prefissati. Al contrario, la Posta, Swisscom e Skyguide li hanno raggiunti completamente.

È emerso che i valori delle FFS relativi alla puntualità e alla sicurezza nel traffico passeggeri e merci sono stati leggermente inferiori rispetto all'anno precedente. Nel 2021, si sono riscontrate nuovamente delle impasse anche nel personale di locomotiva e nel materiale rotabile.

Risulta che le FFS hanno raggiunto gli obiettivi in materia di personale e che perseguono una politica del personale progressista e socialmente responsabile. La soddisfazione dei dipendenti è aumentata di 1 punto rispetto al 2020, passando a 71 punti. Alle FFS vige il principio della parità di salario per mansioni e prestazioni equivalenti. Il VSLF si aspetta dalle FFS la

stessa parità di trattamento per mansioni e prestazioni analoghe anche per le società affiliate che, per la maggiore, impiegano principalmente personale di locomotiva. (VS)

Il problema della distanza...

Liestal, la mattina del 22.04.2022, velocità di avvicinamento: 80 km/h

Cara FFS infrastruttura: sono mesi che il Consigliere federale Berset ci sta parlando di questa distanza di due metri, ma a volte anche due metri non bastano... (RI)



Riposo notturno

Sia Microsoft che le FFS contribuiscono ad aumentare il benessere generale con MyAnalytics.

«Fate in modo di avere un riposo ottimale durante la notte, evitando di svolgere delle attività legate al lavoro durante l'importante fascia oraria tra le 24 e le 5 del mattino. Perché questa puntualizzazione? Gli studi dimostrano che per il corpo e la mente è molto importante riposare tra le 24 e le 5 del mattino.»

Un suggerimento interessante, anche perché il carico legato al servizio irregolare e al lavoro notturno non viene preso in debita considerazione nell'allestimento dei mansionari. Possiamo confermare i risultati degli studi: il corpo e la mente sono decisamente sovraccaricati quando si lavora di continuo in modo irregolare durante la notte. Sarebbe interessante vedere come si presenterebbe una statistica del benessere per il personale di locomotiva.

È probabile che si ritenga che una parte significativa di tutto il personale abbia degli

orari tranquilli al 100% e possa sfruttare al massimo anche i fine settimana per riposarsi. (HG)



One FFS

Conferenza dei quadri FFS 2022

One FFS

Markus Jordi, responsabile HR FFS SA, Membro della Direzione del Gruppo FFS: «Ecco il tema che vogliamo affrontare con voi nei prossimi anni: Dobbiamo creare opportunità, dobbiamo creare delle piattaforme in cui possa aver luogo uno scambio reciproco, in cui riflettere insieme su quali sono i nostri obiettivi, su qual è il mio contributo e, in particolare, si tratta anche di favorire una migliore comprensione reciproca, e questo richiede opportunità. Ed è proprio quello che noi vogliamo creare. E, ultimo ma non meno importante, si tratta anche di dare l'esempio. Quei supe-

riori che si concentrano solo sulla propria area di competenza e escludono tutto il resto sono dei pessimi esempi. Soprattutto quando si tratta del bene comune. È su questo tema che dobbiamo lavorare.» Condividiamo quanto affermato da Markus Jordi. Se questo sia fattibile con il personale esistente e con le strutture attuali sarà il futuro a dirlo. (HG)

Shinkansen

Questo treno è da mangiare! (HG)



LocoFolio Risoluzione 21/2: trovare le 20 differenze



Interpretare... finché non si va a sbattere

Lettere all'UFT. Comitato del VSLF



Lausanna. Foto: Hubert Giger

Una volta a sinistra, una volta a destra, una volta da tutte e due le parti, un po' come capita. Le tavole nella foto a destra «segnale di inizio velocità ridotta» non si applicano solo al binario 76 sulla destra, bensì anche al segnale principale sotto il ponte 20 metri più in avanti. Ma magari no, e così ciascun macchinista segue una propria logica. Queste segnalazioni inammissibili e pericolose sono sempre fonte di problemi. Ne stiamo discutendo con FFS-Infra da decenni, ma senza successo. Un'istanza di conciliazione o arbitrato non c'è e di recente abbiamo scritto nuovamente all'autorità di vigilanza.

Abbiamo anche scritto all'UFT sui pericoli derivanti dal superamento dei limiti di manovra. Tra l'altro, il superamento dei

limiti di manovra è possibile anche con l'ETCS Level 2.

RACCOMANDATA
Ufficio federale dei trasporti UFT
3003 Berna
Zurigo, 10 marzo 2022

Posa dei segnali a sinistra del senso di marcia presso le Ferrovie svizzere

Gentili signore, egregi signori, In Svizzera, i segnali per il traffico ferroviario di principio devono essere posizionati a sinistra del senso di marcia. Nelle prescrizioni sulla circolazione dei treni PCT, questo è inserito come principio di base nel capitolo R 300.2 al punto 1.1.3: I segnali fissi sono collocati a sinistra del bi-

nario. Sono previste delle singole eccezioni, che tuttavia devono sempre escludere la possibilità di generare confusione.

Al giorno d'oggi, un gran numero di segnali fissi vengono installati a destra, contrariamente alle prescrizioni.

A causa della crescente violazione delle prescrizioni e dell'installazione arbitraria per motivi di risparmio, nonché a causa dei successivi segnali «logici», il principio della posa a sinistra viene sempre più spesso disatteso, e questo vale anche per i segnali ETCS.

A seguito di questi abusi, il principio riportato nelle PCT perde la sua valenza e aumenta il pericolo di interpretazioni errate. Il rischio di fare confusione aumenta a seguito della necessità di interpretare se un determinato segnale è valido o meno per la propria corsa, soprattutto in caso di tragitti su cui si transita raramente, durante la notte, in presenza di condizioni meteorologiche, di visibilità e di luce avverse e con un orientamento reso più difficile dai sistemi ferroviari che sono sempre più complessi e dalle velocità sempre più elevate.

Le conseguenze di questi errori di interpretazione possono essere gravi per la sicurezza del traffico ferroviario. Sebbene molte corse siano protette dai dispositivi di sicurezza, anche per queste corse il superamento di un punto critico è pur sempre possibile. Può inoltre succedere che i dispositivi di sicurezza vengano disattivati in qualsiasi momento, magari a causa di un problema tecnico o di un errore da parte del macchinista. L'inizio o il proseguimento di una corsa si può pertanto basare su un'interpretazione errata circa la validità di un segnale.

Siamo a conoscenza di diversi episodi di errata interpretazione dei segnali che hanno provocato dei casi di segnaletica. Anche l'incidente ferroviario del 20 febbraio 2015 a Rafz è in stretta relazione con l'installazione dei segnali.

Il VSLF è già intervenuto più volte presso i gestori dell'infrastruttura e ha sollecitato dei miglioramenti.

Da notare che, in vista dell'apertura delle reti ferroviarie, questo problema aumenta. Esortiamo l'UFT a fare tutto il possibile per garantire una chiara segnaletica sui sistemi ferroviari svizzeri, in particolare per quanto riguarda l'installazione a destra/sinistra.

Vi ringraziamo per il vostro impegno a favore di questo importante settore della sicurezza ferroviaria.

Restiamo volentieri a vostra disposizione per eventuali domande.

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

RACCOMANDATA
Ufficio federale dei trasporti UFT
3003 Berna
Zurigo, 10 marzo 2022

Superamento dei limiti di manovra alla fine di una stazione presso le Ferrovie svizzere

Gentili signore, egregi signori, Da parte di diversi settori e reparti, a più riprese abbiamo ricevuto delle segnalazioni in merito al superamento senza autorizzazione dei limiti di manovra alla fine delle stazioni durante le corse di manovra ai sensi delle PCT R 300.4. Anche da parte degli stessi macchinisti siamo stati informati del verificarsi di simili episodi.

A tal proposito, si segnalano i seguenti punti:

- Il superamento non autorizzato dei limiti di manovra costituisce un grave pericolo per la ferrovia e può essere all'origine di collisioni frontali.
- Queste corse non sono protette da dispositivi di sicurezza. All'interno della stazione non sono inoltre disponibili dei dispositivi di sicurezza, come le protezioni laterali o i dispositivi di sviamento. Una corsa scorretta non viene pertanto arrestata da alcun dispositivo tecnico.
- Si deve ritenere che il numero di dati non ufficiali sia piuttosto elevato, in quanto queste corse non vengono necessariamente registrate dall'apparato centrale come "casi di segnaletica".
- Ci sono evidenti carenze nella segnalazione dei limiti di manovra. Le tavole di fine stazione sono collocate sul palo della catenaria a un'altezza di 5-6 metri a destra del binario, mentre il macchinista deve solitamente prestare attenzione ai segnali nani presenti sul lato sinistro a livello del suolo. Inoltre, i picchetti limite di manovra neri, difficilmente riconoscibili al buio o, a volte, addirittura senza alcuna segnalazione, favoriscono una circolazione fuori dalla stazione direttamente sulla linea.
- Gli impianti stanno diventando sempre più complessi e intricati o sono privi di una vera e propria parte di stazione, come le banchine o le aree di stazionamento. Riconoscere la fine degli impianti della

stazione o gli impianti senza una vera e propria stazione sta diventando sempre più difficile e non ci si può più aspettare che questo rientri nelle conoscenze delle linee del personale viaggiante. Tanto più che ci sono dei limiti di manovra anche all'interno degli impianti / delle parti di stazione.

- Il VSLF riceve molte segnalazioni da parte di FFS, SOB, BLS, Turbo, TILO e altre ferrovie. Principalmente da parte del personale operativo/di linea. Siamo però portati a credere che anche nei settori dell'infrastruttura e di terzi si sia a conoscenza di un elevato numero di violazioni dei limiti di manovra.

Invitiamo pertanto l'UFT a:

- verificare le violazioni dei limiti di manovra presso le ITF e i gestori dell'infrastruttura e ad approfondirle.
- fare in modo che la segnalazione dei limiti di manovra sia unitaria e coerente. Essa dovrà essere posizionata in modo unitario a sinistra del binario ad un'altezza accettabile e prevedibile.

Abbiamo sollevato questo problema presso diversi settori delle FFS, di gran lunga il più grande gestore di infrastrutture, senza tuttavia riuscire a trovare una soluzione

unitaria, a livello nazionale e adeguata al potenziale di rischio.

Ci rivolgiamo pertanto all'Ufficio federale dei trasporti, in qualità di autorità di vigilanza, con la preghiera di voler dare alla questione la dovuta priorità.

Vi ringraziamo per il vostro impegno a favore di questo importante settore della sicurezza ferroviaria.

Restiamo volentieri a vostra disposizione per eventuali domande.

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

Copia per e-mail a:
FFS SA Infrastruttura
FFS SA Sicurezza e Produzione SP
BLS SA Infrastruttura
SOB SA Infrastruttura



Risposte dell'UFT.

Indovinello secondo le RTE

Compendio degli impianti di sicurezza R RTE 25000. *Équipe tecnica il VSLF*

Il regolamento tecnico ferroviario RTE stabilisce dove devono essere installati i segnali. Il personale di locomotiva non ha familiarità con le RTE, in quanto sono le PCT a definire le regole del gioco. Del gruppo di coordinamento Compendio fanno parte rappresentanti di FFS, RhB, BLS e UTP. Ci rammarichiamo che nel regolamento non vengano specificate delle prescrizioni

coerenti. La costante disarmonizzazione in ambito infrastrutturale è in netto contrasto con un'interoperabilità della ferrovia.

Piccolo indovinello:
Nella foto si può vedere l'entrata a Berna da ovest. In Svizzera i segnali sono generalmente montati a sinistra. Quale segnale si applica a quale binario?



Liestal. Foto: Hubert Giger



Entrata a Berna da ovest. Foto: Hubert Giger

Corse dei treni... per niente

La stazione di Losanna è attualmente in fase di ristrutturazione. La grande area di stazionamento a est con i binari 731-743 (precedentemente noti a tutti come Paleyres P1-P14) è stata recentemente dotata di segnali principali. Questo significa che adesso non solo è possibile effettuare i movimenti di manovra dalla stazione all'area dei binari e viceversa, ma anche le corse dei treni. *Équipe tecnica VSLF*

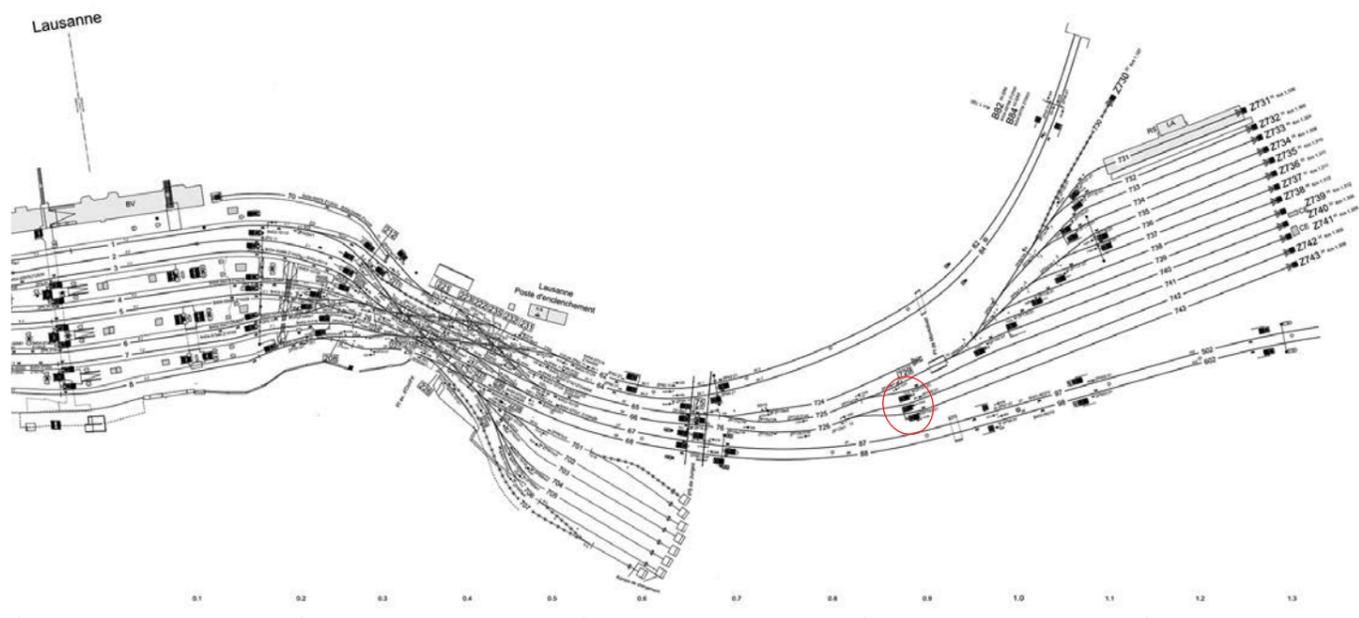


Foto: Hubert Giger

I movimenti di manovra hanno lo svantaggio di non essere protetti dalle apparecchiature di bordo e che non c'è un controllo per verificare se il binario è libero. D'altra parte, non hanno bisogno di un ordine di marcia e le condizioni per la circolazione e l'inserimento dei dati sono molto più semplici e rapidi. Le corse sono pertanto molto più sicure, ma il dispendio richiesto fino alla corsa vera e propria è molto più elevato. Le velocità massime sui binari di Paleyres sono di 40 km/h per le corse dei treni e di 30 km/h per i movimenti di manovra.

Per la ristrutturazione di Losanna sono stati installati almeno 17 nuovi segnali per la segnalazione dei movimenti dei treni, al costo di circa 100'000.- franchi ciascuno. Se si tiene conto dei dispositivi di sicurezza supplementari e dell'installazione completa di sistemi di localizzazione dei treni su tutti i binari, si può ipotizzare una spesa di ben oltre 1,7 milioni di franchi.

Dopo la messa in servizio e le prime corse, ci si è resi conto che gli addetti alle manovre di cat. A40, che effettuano molte manovre di smistamento, erano stati formati solo per i movimenti di manovra. Di conseguenza, avrebbero dovuto cedere il lavoro ai macchinisti di linea, oppure si

sarebbe dovuto continuare a circolare in base ai segnali di manovra. Ciò che però inevitabilmente solleva la domanda del perché siano stati fatti degli investimenti così ingenti se non è possibile sfruttare il livello di sicurezza più elevato.

In occasione del 6° evento delle ferrovie a scartamento metrico organizzato da RAILplus* nell'autunno 2021 presso il Museo dei Trasporti di Lucerna, a cui è stato invitato anche il VSLF, sono stati proposti anche dei workshop sul tema «Mobilità in evoluzione». Nel workshop «Digitalizzazione della produzione ferroviaria» sono stati presentati i risultati e le conclusioni che sono stati elaborati per allinearsi al programma ERTMS del settore. In questo contesto, è stato presentato un excursus sull'ATO, ossia il progetto che attualmente è in una fase di sviluppo più avanzata.

Il VSLF ha potuto esporre le proprie considerazioni sull'importanza e l'utilità dell'ATO. Per quanto riguarda lo sviluppo generale in tutto il settore, ci è stato confermato che la direzione non è chiara e che un obiettivo realistico è sempre meno riconoscibile. La mancanza di concettualità nel nostro esempio di Losanna è stata confermata anche da Markus Barth, eccellente esperto in materia. Senza degli obiettivi chiari e realistici, si investe sempre più spesso un'immensità di denaro senza che vi sia un reale valore aggiunto.

Il VSLF è sempre ancora convinto che con del personale ben addestrato, le operazioni di manovra possono essere effettuate senza problemi oltre 1 km dopo i segnali di manovra presenti in stazione. La complicata sequenza delle corse, in particolare Fonte non pianificate, ostacola enormemente l'esercizio. Questo non dovremmo permetterlo.



*RAILplus è la piattaforma di cooperazione aziendale delle ferrovie svizzere a scartamento metrico. Una sua priorità è la formazione: RAILplus offre ad esempio dei corsi per macchinisti e capimovimento. Tutti possono approfittare gli uni dagli altri e dare il proprio contributo per un miglioramento continuo della formazione grazie ad un'efficace gestione della qualità.

I corsi di formazione RAILplus sono concepiti da e per le ferrovie associate. Le classi sono miste, con partecipanti che provengono da diverse ferrovie associate.

Mini o microsegnali

Équipe tecnica del VSLF

Il regolamento in materia di tecnica ferroviaria RTE «definisce i requisiti da osservare in aggiunta alle leggi e alle ordinanze (documenti vincolanti) per l'utilizzo, la pianificazione e l'esercizio degli impianti di sicurezza sulle linee della rete ferroviaria pubblica svizzera, a meno che il gestore dell'infrastruttura non emetta un proprio regolamento.»

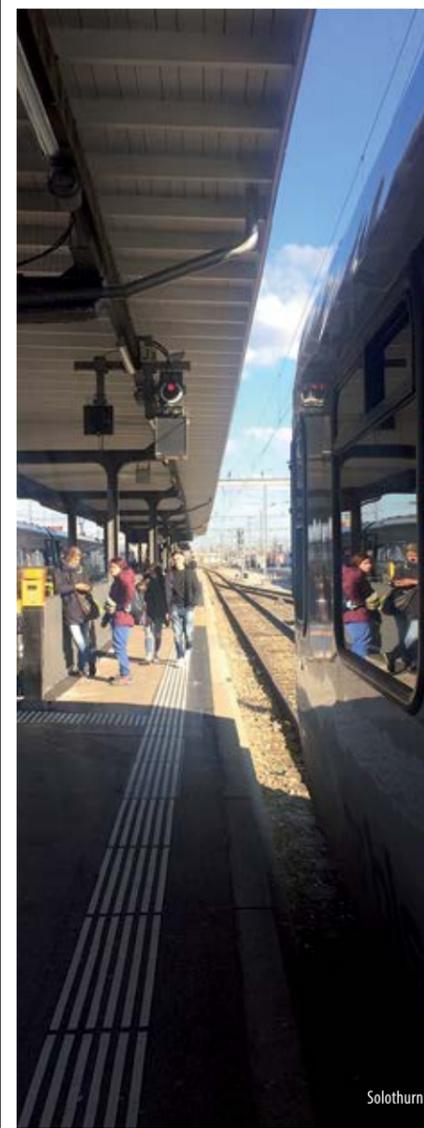
Nell'ultima edizione si riporta che, di principio, per le nuove costruzioni non si utilizzano i minisegnali principali.

Questa decisione è condivisibile, in quanto i segnali piccoli e piccolissimi possono essere installati praticamente ovunque. Chi ha ancora bisogno di minisegnali?

Compendio degli impianti di sicurezza Parte II 7. Segnali principali

Utilizzo di minisegnali principali (relativo alla cifra 4)

Di principio, per le nuove costruzioni non vengono utilizzati i minisegnali principali. In caso di adeguamenti agli impianti, i minisegnali principali esistenti devono essere sostituiti, se possibile, da normali segnali di binario (necessarie considerazioni di sicurezza / rispetto della sagoma limite / nuovi rischi, nonché considerazioni di costi/benefici in relazione alla vita utile residua dell'impianto). La decisione spetta a I-NAT-SAZ, dopo le valutazioni di sicurezza effettuate precedentemente con il coinvolgimento di I-NAT-SAZ (FDY e SIOP) e I-FUB-BF (lato operativo/Fdl).



Solothurn



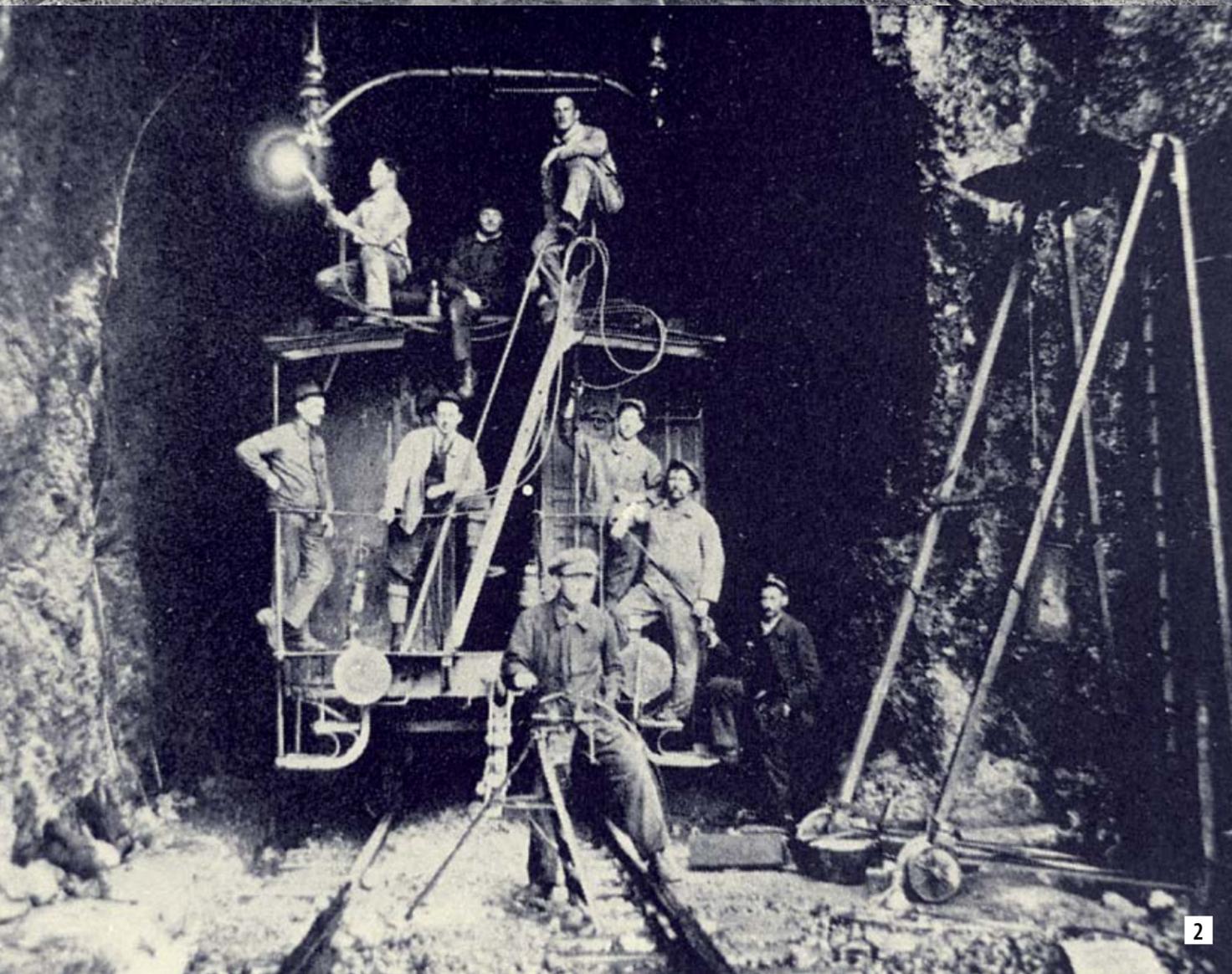
Solothurn



Bellinzona



1



2

100 anni di elettrificazione della Ferrovia del San Gottardo

La decarbonizzazione e l'autonomia energetica compiono 100 anni. Un anniversario dimenticato di un enorme lavoro pionieristico delle FFS e una pietra miliare dei trasporti con una risonanza a livello mondiale. *Publicato per gentile concessione di Carl Waldis / www.gotthardbahn.ch*

Il direttore della Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), Dr. h. c. Emil Huber-Stockar, ha sostenuto sin dall'inizio l'elettrificazione delle ferrovie a scartamento normale.

Sulla base delle conoscenze acquisite con i test sulla tratta Seebach - Wettingen (1904 - 1909) e delle esperienze operative sulle linee già elettrificate della BLS (Galleria del Sempione), la MFO aveva proposto alle FFS l'uso di corrente alternata monofase di 15.000 V a 16 2/3 Hz. Il 16 febbraio 1916, il Consiglio di amministrazione delle FFS aveva deciso di elettrificare le rampe del Gottardo da Erstfeld a Bellinzona. I grossi problemi di approvvigionamento di carbone durante la prima guerra mondiale avevano reso necessaria una rapida attuazione dei piani. Dal momento che i veicoli a trazione elettrica sono molto più efficienti rispetto a quelli termici, ci si aspettava un aumento della velocità di marcia, in particolare sulla linea del Gottardo con le sue lunghe e ripide rampe.

Le centrali elettriche

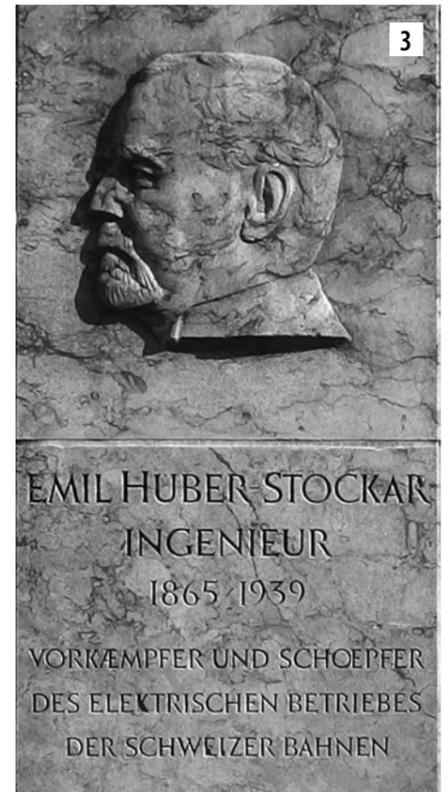
Per l'alimentazione elettrica della linea del San Gottardo erano dapprima state pro-

gettate e costruite due centrali elettriche di proprietà della ferrovia.

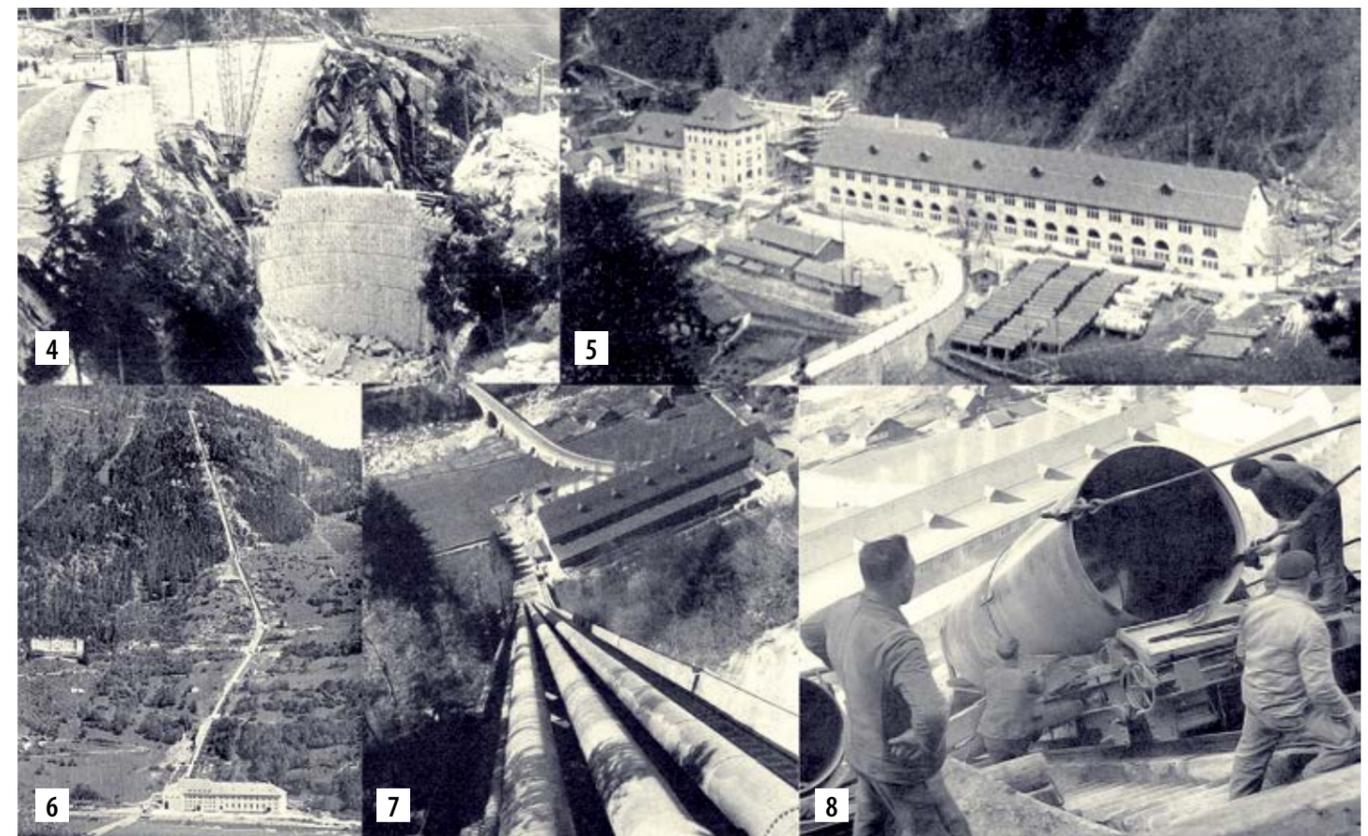
Nel luglio 1920 è stata inaugurata la centrale elettrica del Ritom, vicino ad Ambri, sul versante sud del Gottardo.

Imagini:

1. Una Ce 6/8 I 14201 ha raggiunto la stazione di Göschenen con un treno espresso. I pali della catenaria sono in legno.
2. Costruzione della catenaria sulla via di accesso al Gottardo, nei pressi dell'Axentunnel
3. Monumento a Huber presso la stazione di Flüelen
4. Il muro di sbarramento del bacino artificiale di Pfaffensprung nei pressi di Wassen in costruzione
5. La centrale elettrica di Amsteg in costruzione
6. La centrale électrique de Ritom près de la centrale elettrica del Ritom, nei pressi di Ambri-Piotta
7. La centrale di Amsteg vista dalla torre d'acqua
8. Costruzione della condotta forzata della centrale di Amsteg



3



4

5

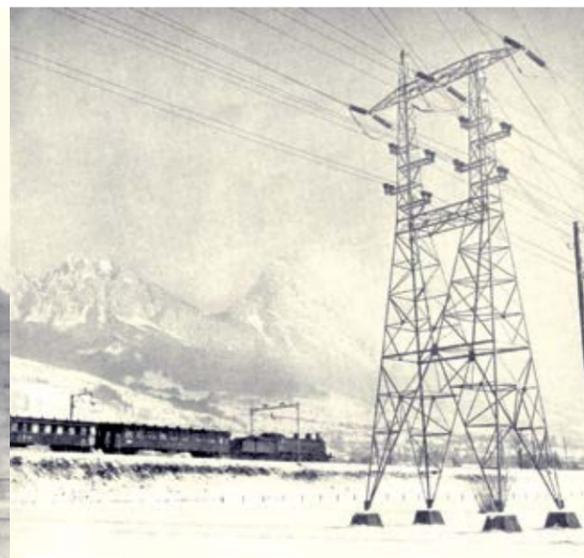
6

7

8



9



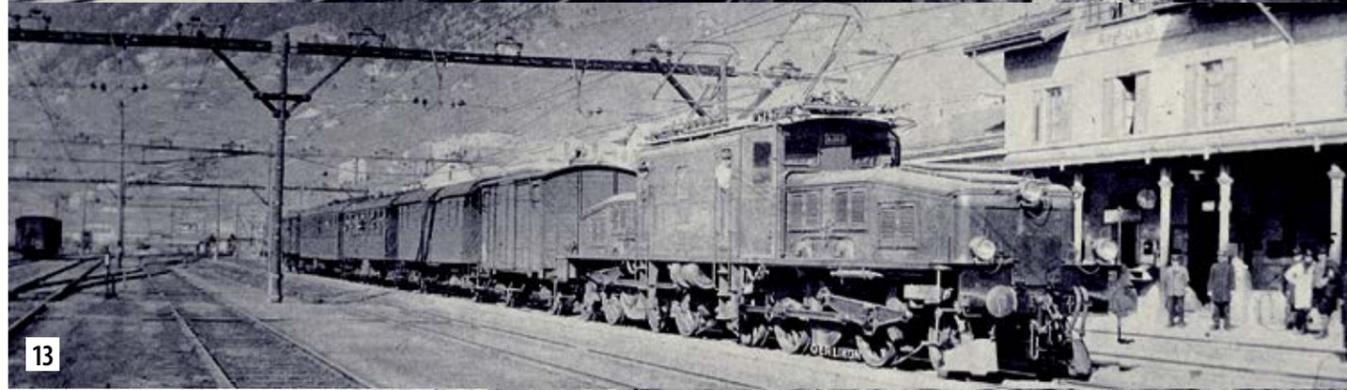
10



11



12



13



14

Sul lato nord, nel dicembre 1922 le FFS hanno messo in funzione la centrale elettrica di Amsteg. Per far fronte al forte aumento del consumo di energia elettrica, le FFS hanno successivamente acquisito delle quote di altre centrali, tra cui il 40% della centrale di Göschenalp.

Imagini:

- 9. *Costruzione della catenaria sulla linea del Gottardo nei pressi di Melide (tipo 1 con cavo intermedio)*
- 10. *Linea di trasmissione FFS 66 kV a Seewen*
- 11. *Una Be 4/6 come locomotiva di rinforzo traina un treno espresso con una A 3/5 come motrice attraverso la galleria del Gottardo fino ad Airolo. I pali della catenaria sono in legno.*
- 12. *La sottostazione sul versante sud, a Giornico*
- 13. *Ce 6/8 II 14262 con un treno passeggeri alla stazione di Airolo*
- 14. *Ce 6/8 I 14201 e Be 4/6 12308 e 112305 in doppia trazione alla stazione di Erstfeld*
- 15. *Una Ce 6/8 in attesa del prossimo intervento davanti alla nuova rimessa elettrica di Erstfeld.*
- 16. *Una Be 4/6 con il suo treno merci viene accoppiata ad un'altra Be 4/6 come locomotiva di rinforzo a Erstfeld per il percorso in salita.*

Nel 1992 è stata presa la decisione di sostituire la centrale di Amsteg con una nuova costruzione situata in una caverna rocciosa, aumentando così l'efficienza di questa centrale di proprietà delle FFS grazie all'impiego delle più moderne tecnologie in vista della NFTA. Questa centrale è stata messa in funzione nel 2000.



15

L'elettrificazione

I lavori per l'elettrificazione della linea di montagna erano stati accelerati e procedevano secondo i piani, al punto che il tratto Erstfeld - Biasca aveva potuto essere inaugurato il 12 dicembre 1920. Fino al 29 maggio 1921, sulla linea di montagna si viaggiava solo con metà della tensione di 7500 V. Poiché per l'esercizio regolare si impiegavano ancora le locomotive a vapore, si era deciso di adottare questa misura per evitare le scariche elettriche sugli isolatori anneriti dalla fuliggine. Unicamente per le corse attraverso la galleria del San Gottardo, a Göschenen e Airolo i treni sono stati dotati sin da subito di locomotive di rinforzo a trazione elettrica.

L'esercizio

Dal 28 maggio 1922, la linea era gestita elettricamente da Lucerna a Chiasso. Si era quindi proceduto molto rapidamente con la ristrutturazione dell'esercizio. A Erstfeld e Biasca, i treni espresso e i treni passeggeri erano dapprima stati dotati di locomotive di rinforzo, al fine di accelerare la corsa in salita dei treni ed evitare che gli isolatori si sporcassero con il fumo delle locomotive a vapore che erano sempre molto sollecitate. Una volta che la disponibilità di locomotive era sufficiente, prima si erano dotati di trazione elettrica i treni espresso e successivamente anche i treni passeggeri. I treni merci sono stati trainati su per la montagna con locomotive a vapore fino a Erstfeld e Biasca ancora per molto tempo, e solo lì venivano dotati di trazione elettrica. ➡



16



La locomotiva a vapore più bella della Svizzera è pronta per il giubileo

La sera del 2 giugno 2022, la A 3/5 705 ha potuto nuovamente muovere i primi passi con le proprie forze! Come diceva una famosa voce dell'Oberland bernese: regna la gioia! Verein Dampfgruppe Zürich, www.dampfgruppe-zuerich.ch

I nostri membri attivi, sotto la guida di Stefan Landenberger, negli ultimi mesi hanno investito ogni minuto libero per poter completare la revisione della A 3/5 705. Adesso mancano solo gli ultimi ritocchi e il collaudo definitivo da parte dell'ispettore delle caldaie. Le prime corse sono previste a breve.

La locomotiva sarà pertanto pronta per circolare in occasione del 175° anniversario delle ferrovie svizzere.

Tutto il lavoro di revisione è stato eseguito a livello di volontariato. Il risultato è impressionante. Grazie anche a tutti i soci passivi e ai soci sostenitori per il loro sostegno.

La A 3/5, costruita nel 1904, è l'ultima locomotiva a vapore rimasta in Svizzera. ➡



Fotos: Stefan Landenberger



I 175 anni delle ferrovie svizzere

Fonte: Per gentile concessione: www.sozialgeschichte.ch / Società di utilità pubblica del Canton San Gallo (GGK) / Alta scuola pedagogica di San Gallo

Oltre ad essere i nomi dei principali fiumi della Svizzera, «Limmat», «Aare», «Rhein» e «Reuss» sono anche i nomi delle locomotive della prima linea ferroviaria svizzera. Come prima linea ferroviaria nazionale, nel 1846 venne progettata una linea lungo i fiumi Limmat, Aar e Reno da Zurigo a Basilea. A causa della bocciatura del progetto da parte dei due semicantoni basilesi e delle risorse finanziarie insufficienti, fu possibile costruire solo la linea Zurigo-Baden. L'inaugurazione ebbe luogo nell'agosto del 1847.

L'immagine mostra una delle quattro locomotive della prima ferrovia svizzera. La locomotiva «Rhein» era in grado di trainare sei vagoni fino a Baden, ad una velocità media di circa 30 chilometri orari.

Dopo quasi vent'anni di attività, la locomotiva «Rhein» sostituì i suoi predecessori

«Limmat» e «Aare»; l'unica differenza della nuova locomotiva consisteva nel doppio asse aggiuntivo. Le locomotive di nuova concezione, «Reuss» e «Rhein», vennero messe fuori servizio dopo un periodo di esercizio di soli quattro anni (dal 1864 al 1868). L'illustrazione mostra la «Rhein» su una piattaforma girevole nella stazione di Zurigo.

Questa pietra miliare della storia ferroviaria prende il nome da un tipico dolce di Baden a base di pasta sfoglia, lo «Spanisch Brötli», che poteva essere trasportato nelle case delle famiglie benestanti zurighesi in tempi brevissimi. Nel 17° e 18° secolo, i domestici dovevano ancora andare a prendere questi dolci a piedi fino a Baden, che distava 25 km, in quanto ai fornai della Zurigo riformata era vietato produrli. ➡



Foti VöV: I 175 anni delle ferrovie svizzere



Conoscenza delle linee à la Houdini

Markus Leutwyler

Ci troviamo spesso nella situazione di dover reclamare per via della collocazione illogica dei segnali, delle indicazioni sbagliate nel RADN o dell'inadeguatezza delle segnalazioni. Regolarmente ci viene risposto che le «eccezioni» rientrano nel quadro della conoscenza delle tratte. Da parte di Infrastruttura, questa ovviamente è la soluzione più comoda. Ma non è così che funziona. La conoscenza delle tratte comprende il profilo del terreno, le distanze dei segnali e dei marciapiedi, come pure le segnalazioni e le procedure speciali - non irregolari! In ogni caso, gli impianti devono rispondere ai criteri di logica interna previsti dalle prescrizioni sulla circolazione. È quindi chiaramente

stabilito che i segnali devono generalmente essere posizionati a sinistra del binario, tranne per alcune eccezioni ben precise. Nella conoscenza delle linee non rientra inoltre il fatto di dover interpretare a quale binario possa appartenere un determinato segnale. Se non è possibile stabilirlo subito con certezza, si tratta di un rischio per la sicurezza che non può essere delegato ai macchinisti e alle loro conoscenze delle tratte, ma che deve essere eliminato. Intendiamo esercitare maggiori pressioni per contrastare questa proliferazione incontrollata nella disposizione dei segnali. Questo lo dobbiamo nell'interesse della sicurezza e, pertanto, dei nostri clienti e di noi stessi.



Biglietto bicicletta

Fitness per tutti

Ora è disponibile un biglietto per portare con sé la propria bicicletta se non ci sono mezzi pubblici per andare o tornare dal lavoro. Una buona cosa, risolta in maniera semplice e funzionale. Ti mantiene in forma.



Riscaldamento segnali

Andrà tutto bene. *Équipe tecnica del VSLF*



Da qualche tempo si installano sempre più dei segnali principali e dei segnali avanzati senza riscaldamento incorporato. In caso di segnali coperti di neve, nel sistema di segnalazione N (numerico) questo interessa, oltre alle lenti del segnale, anche le cifre che indicano la velocità annunciata o la velocità da rispettare. Sulle linee delle regioni con forti precipitazioni nevose, come nel Giura, questi risparmi vanno a scapito dell'affidabilità dell'esercizio.

Secondo le indicazioni di FFS Infrastruttura, l'installazione del riscaldamento incorporato dei segnali non è più importante, in quanto la sicurezza del traffico è garantita dal monitoraggio permanente della velocità di marcia dei treni. Questa affermazione è sbagliata sotto molti punti di vista:

1. Il monitoraggio dei treni non è capillare e, per principio, non è completo nell'ETCS Level 1 LS.
2. Secondo le prescrizioni, per la corsa, rispettivamente la partenza, non è consentito fare affidamento sulle informazioni fornite dal sistema di monitoraggio dei treni (a parte alcune eccezioni ben definite).
3. Se i segnali non sono completamente riconoscibili, devono essere considerati come segnali di arresto o di avvertimento.

Constatiamo spesso e volentieri che alcuni ambiti di FFS Infrastruttura si arrogano il diritto di definire autonomamente come procedere in determinate situazioni senza tener conto delle prescrizioni. Questo approccio di norma genera nuovi problemi invece di risolvere quelli esistenti, a scapito dei clienti dell'infrastruttura e degli utenti della ferrovia.

La sicurezza non dovrebbe essere una valutazione disomogenea dei rischi per consentire di risparmiare nel proprio settore. Date le nostre esperienze passate, non ci aspettiamo però che l'Ufficio federale dei trasporti faccia valere la propria autorità su queste importanti questioni.

Più le prescrizioni sono complesse e non vincolanti, più vale per noi la regola di decidere a favore della sicurezza in caso di dubbio.

Ampliamento o smantellamento nella Valle del Reno

Dall'inizio del 2023 alla fine del 2024, la linea della Valle del Reno Sargans - Buchs SG - St. Margrethen verrà ristrutturata per poter garantire un'offerta migliore – forte malumore nella regione. *Raffael Bearth*

Il progetto, suddiviso in due fasi di costruzione, prevede i seguenti adeguamenti:

- **Fase di costruzione 1 / 2023:** Raddoppio dei binari a nord di Buchs SG di 0,9 km, ristrutturazione della stazione di Rüthi SG a stazione d'incrocio e raddoppio dei binari tra Oberriet SG e Oberriet SG Nord di 2,8 km. Per questi lavori si prevede una chiusura totale di otto mesi tra Buchs SG e Altstätten SG. Con il concetto di servizi sostitutivi previsto dalla ferrovia il tempo di percorrenza Altstätten SG - Sargans (- Zurigo HB) si allunga di 30 minuti, mentre quello di San Gallo - Sargans (- Coira) di 45 minuti. In una regione a misura di auto come la Valle del Reno, questo non è un buon segnale.
- **Fase di costruzione 2 / 2024:** Raddoppio dei binari tra Sevelen e Buchs SG. I lavori vengono eseguiti senza interruzione dell'esercizio e a intervalli notturni prolungati. A causa del tratto di rallentamento, vengono definitivamente meno i collegamenti IR13/IC3 a Sargans, che già oggi possono essere considerati del tutto eccezionali. Il tempo di percorrenza Buchs SG - Sargans - Zurigo HB si allunga di 25 minuti. A causa di conflitti di percorso, ogni due ore vengono inoltre soppresse le fermate della S4 a Sevelen.

Resta da vedere se i trasporti pubblici nella Valle del Reno non saranno compromessi in modo permanente a causa di una chiusura totale così lunga e dei suoi effetti sui tempi di percorrenza. Il progetto dovrebbe costare 250 milioni di franchi. Da non dimenticare che un blocco della linea di questa durata nella Valle del Reno comporterà importanti restrizioni anche per il traffico merci. Mentre l'infrastruttura, grazie alla chiusura completa della linea, potrà realizzare dei risparmi ingenti, le imprese ferroviarie interessate dovranno sostenere degli importanti costi aggiuntivi. Questo getta ancora una volta qualche ombra sul finanziamento del sistema di trasporto pubblico e dovrebbe pertanto sollevare qualche interrogativo da parte del mondo della politica.

Restano da vedere se i trasporti pubblici nella Valle del Reno non saranno compromessi in modo permanente a causa di una chiusura totale così lunga e dei suoi effetti sui tempi di percorrenza. Il progetto dovrebbe costare 250 milioni di franchi. Da non dimenticare che un blocco della linea di questa durata nella Valle del Reno comporterà importanti restrizioni anche per il traffico merci. Mentre l'infrastruttura, grazie alla chiusura completa della linea, potrà realizzare dei risparmi ingenti, le imprese ferroviarie interessate dovranno sostenere degli importanti costi aggiuntivi. Questo getta ancora una volta qualche ombra sul finanziamento del sistema di trasporto pubblico e dovrebbe pertanto sollevare qualche interrogativo da parte del mondo della politica.

Concetto futuro

Una volta completati i lavori di ampliamento, nella Valle del Reno è prevista una cadenza semioraria continua. L'attuale IR13 Zurigo HB - San Gallo - Coira circolerà pertanto solo fino a Sargans. Mezz'ora dopo, si prevede che una RE (senza assi-

senza clienti), che secondo l'UFT va gestita nell'ambito della concessione del traffico a lunga percorrenza, circolerà tra Coira - Sargans - San Gallo - Herisau. Per i primi due anni la tratta verrà gestita da veicoli RVD e, successivamente, da veicoli BEST.

Si sta già tornando sui propri passi sulla cadenza semioraria continua

In occasione della manifestazione del 9 maggio per l'inizio dei lavori di ampliamento nella Valle del Reno, le FFS hanno informato la regione e i cantoni San Gallo e dei Grigioni, quasi en passant, che dopo l'apertura del doppio binario intendono introdurre solo una cadenza di mezz'ora «orientata alla domanda»: l'IR13 Zurigo HB - San Gallo - Sargans non circolerà sulla tratta San Gallo - Sargans durante il giorno tra le 9.00 e le 15.00 e nei fine settimana. Dopo un ampliamento di ben 250 milioni, questo significa una riduzione de facto dell'offerta a intervalli orari durante il giorno, dato che la RE e la S4 viaggiano in rapida successione. Anche i collegamenti Rheintal - Zurigo HB a Sargans andranno persi, dal momento che gli IC3 non circolano integralmente da Sargans ogni ora e con il loro attuale orario di partenza al 55° minuto una coincidenza non è possibile.

Le FFS giustificano questo passo indietro con le misure di risparmio imposte dalla Confederazione a causa del coronavirus. Il fatto che si penalizzi l'IR e non la RE fa pensare che l'accompagnamento da parte del personale del treno sia il fattore di costo decisivo. In ogni caso, nella regione si sta comprensibilmente manifestando una certa resistenza: parallelamente ad un ap-

proccio arrogante e assolutamente poco lungimirante nella realizzazione di questo ampliamento, che culminerà in una chiusura totale di otto mesi e sarà seguita dalla perdita dei collegamenti a Sargans, l'offerta finale rappresenterà un enorme passo indietro rispetto a oggi. Il Consiglio di Stato del canton San Gallo ha già fatto pervenire alle FFS una chiara nota di protesta. Per il Canton Grigioni, questa riduzione dell'offerta sulla linea IR13 della regione di Wil SG, Fürstentland, San Gallo, importante per il turismo e soprattutto diretta, significa un enorme passo indietro. Il disinteresse delle FFS per la Valle del Reno è evidente e decisamente doloroso per il personale delle FFS che vi lavora.

Eventuali ulteriori effetti negativi per il personale di locomotiva di Coira / Sargans

Oltre che per gli utenti del trasporto pubblico, questo cambiamento di programma rispetto al concetto previsto inizialmente potrebbe avere delle ripercussioni negative anche per il personale di locomotiva FFS di Coira e Sargans. Già in occasione del cambio di orario di dicembre 2021, queste due sedi hanno dovuto registrare un forte calo dei servizi a seguito della perdita dell'IR35 Coira - Ziegelbrücke - Zurigo HB (- Berna), con conseguente diminuzione della diversificazione e aumento della monotonia. Ora si profila di nuovo la stessa situazione per il 2025. L'IR13 potrà circolare solo nelle ore di punta e solo fino a Sargans. La RE che verrà introdotta, con punto d'arrivo a Coira e Herisau, sarebbe la candidata perfetta per essere gestita dalla SOB. Questo timore è confermato anche dal fatto che la SOB non fa mistero della sua intenzione di rilevare altre linee a lunga percorrenza e che il personale di locomotiva SOB di Herisau e Sargans conosce già i veicoli RVD. E chissà, magari la SOB coglierà ancora una volta l'occasione e sarà in grado di offrire l'IR13 ad orario continuato. Con il previsto impiego delle unità motrici BEST a partire dal 2026 (tra l'altro in sostituzione delle Turbo GTW), si potrebbe inoltre fare sempre più ricorso ai macchinisti Turbo, che già oggi operano su questa tratta. In tutti i casi, il senso di insicurezza, che deriva dalle esperienze fatte negli ultimi anni con il responsabile della produzione nella Svizzera orientale, continua a essere molto forte tra il personale FFS di questa regione.



Tagblatt Ostschweiz, 16.6.2022

Blocco trazione Re 460 / Bt / ICN

Tutti ci ricordiamo ancora bene del tragico incidente del 4 agosto 2019 a Baden, quando verso mezzanotte il nostro collega macchinista Bruno è rimasto incastrato nella porta di una EW IV ed è stato trascinato via mentre saliva sul treno. *Équipe tecnica del VSLF*

Secondo il rapporto finale del SISI, il macchinista aveva messo in moto il treno dopo che la spia rossa delle porte si era spenta. Dal momento che con le Re 460, le carrozze pilota delle EW IV, IC-Dosto e ICN la partenza è possibile con la spia delle porte accesa, questo rappresentava un grande pericolo. Una partenza in caso di accidentale inosservanza della spia delle porte è pertanto possibile in qualsiasi momento.

Dal momento che il VSLF ritiene che la mancanza di un dispositivo d'impedimento alla partenza con le porte aperte rappresenti un grande rischio, ha scritto una lettera all'Ufficio federale dei trasporti UFT.

RACCOMANDATA
Ufficio federale dei trasporti UFT
Casella postale 3000 Berna
Zurigo, 29 agosto 2019

Installazione o attivazione del dispositivo d'impedimento alla partenza con la spia rossa nelle cabine delle Re 460, delle carrozze pilota Bt EW IV, dei treni ad assetto variabile ICN e di altri veicoli presso FFS Traffico viaggiatori e altre ferrovie.

Gentili signore, egregi signori,
Dopo la pubblicazione del rapporto intermedio del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) del 20 agosto 2019 e della decisione del vostro Dipartimento alla Divisione Traffico viaggiatori delle FFS del 22 agosto 2019 in merito al tragico incidente che il 4 agosto 2019 ha provocato la morte di un macchinista a Baden, dopo attenta analisi abbiamo constatato che non sono previste delle disposizioni per impedire la partenza dei treni con le porte esterne aperte.

Conformemente alle disposizioni esecutive dell'ordinanza sulle ferrovie Oferr, entro il 2014 si deve prevedere un dispositivo d'impedimento / blocco trazione per impedire la partenza del treno con le porte aperte, se ciò risulta necessario per motivi operativi.

Riteniamo che questa sia una necessità imprescindibile, onde evitare che a causa di un errore il macchinista possa partire con le porte dei passeggeri aperte. Un simile

errore va evitato grazie all'ausilio della tecnica e la prevista ristrutturazione offre l'opportunità ideale per farlo e per adeguarsi all'evoluzione dello stato della tecnica e del normale equipaggiamento delle ferrovie a scartamento normale.



Anche perché i veicoli possono essere equipaggiati senza problemi e senza costi eccessivi. Perfino nei veicoli S-Bahn molto più datati, il dispositivo d'impedimento alla partenza fa parte della dotazione standard dei veicoli a scartamento normale ed è impensabile farne a meno.

Per illustrare la problematica, alleghiamo alla presente le argomentazioni del VSLF sul dibattimento della Corte suprema del Canton Berna del 24 settembre 2013 sull'infelice caso di persone del 4 giugno 2009 con il treno 5823 a Wimmis (BE).

Vi ringraziamo per l'attenzione che vorrete riservare alla nostra istanza nell'interesse della sicurezza del traffico ferroviario.

Per domande o informazioni non esitate a contattarci.

Cordiali saluti
Hubert Giger, presidente del VSLF
Rudolf Gfeller, comitato del VSLF

Copia a:
- SISI
- BLS SA, Berna
- FFS SA, Berna
- SOB SA, Berna
- Sindacato dei macchinisti LPV

L'UFT ha risposto alla lettera del VSLF dicendo che l'equipaggiamento da noi richiesto per FFS V è già stato predisposto nell'ordinanza del 22.8.2019 edizione III./1.

Nonostante questo, oltre al noto caso del 4 giugno 2009 a Wimmis, un altro episodio di partenza con le porte aperte si è verificato nella stazione di Grenchen Nord il 3 novembre 2019. Una collega del personale del

treno voleva salire sul treno dopo la procedura di licenziamento di un ICN, quando il treno si è messo in moto con le porte aperte. La collega era riuscita a spingersi via dalla porta ed era caduta a terra. È solo questione di fortuna se la collega non è finita sotto il treno in partenza.

Il caso di Grenchen Nord era stato analizzato nell'ambito dell'ex progetto Sicuro delle FFS, e non erano stati riscontrati dei guasti tecnici alle porte del treno. Nella cabina, però, era stata installata una lampadina troppo debole nel tasto di attivazione "porte aperte". Il macchinista non aveva capito che era accesa.

Sempre ricordarsi che se il tasto è scuro, una delle condizioni per partire è soddisfatta. In caso di illuminazione debole del tasto, di contatto difettoso, di condizioni di illuminazione con luce intensa o di un difetto della lampadina, è possibile che la partenza avvenga con le porte completamente aperte su tutto il treno. La stessa cosa è possibile se il macchinista accidentalmente ignora il tasto illuminato.

Il VSLF ha quindi chiesto alle FFS, con copia all'UFT, di installare un blocco trazione per i veicoli in questione.

Su richiesta del VSLF, in maggio siamo stati informati che era arrivata un'offerta di Bombardier per l'implementazione delle Re 460 modernizzate, delle Bt EW IV e degli IC 2000 Bt e che era stato elaborato un piano di implementazione di massima. Il piano attuale prevedeva l'avvio di test a partire dall'autunno 2020, con l'obiettivo di completare l'implementazione entro la metà del 2022.

I test di prova sugli ICN sono iniziati intorno a Natale, il 24 dicembre 2021. Verrà pertanto equipaggiata anche quest'ultima grande serie di veicoli delle FFS sprovvista di blocco trazione con le porte esterne aperte.

Ci fa tanto piacere che, grazie al nostro intervento, si sia potuta colmare questa pericolosa falla nella sicurezza con un potenziale di rischio per i passeggeri e per il personale.

Inversione dei treni a Gilly-Bursinel

Un interessante processo dietro la direttiva sull'inversione dei treni a Gilly-Bursinel. *Équipe tecnica del VSLF*



L'importante è segnalare

La "stazione" di Gilly è composta da soli tre binari, senza marciapiede, senza tettoia, senza l'edificio della stazione e per il resto non c'è niente. È un punto di sorpasso sulla linea a doppio binario tra Losanna e Ginevra.

È vero che bisogna cambiare la cabina di guida all'interno del treno per motivi di sicurezza, anche perché possono cadere dei blocchi di ghiaccio.*

Se sono accoppiate due unità motrici, non si può più cambiare nel treno, bensì si dovrebbe scendere e passare da un'unità all'altra, cosa che logicamente è vietata. La soluzione prevista è la seguente:

«Se, alla stazione di partenza del treno, il macchinista constata che la composizione del treno non consente un cambio di cabina all'interno del treno / della composizione, prima della partenza deve contattare la direzione del personale di locomotiva».

Qui si pongono le seguenti domande:

- Il macchinista può partire per esempio da Losanna se non riesce a raggiungere la direzione?
- Cosa succede se la direzione dice che non si può fare nulla? (Che cosa fa la direzione con questa informazione? Manda un macchinista dal locale reserve al treno in un minuto? Informa l'infrastruttura per richiedere un'altra stazione di inversione? La direzione emette un ordine di marcia per proseguire in direzione di Gland)?

Per esperienza, con questa direttiva non si risolve niente, bensì crea un miscuglio di competenze e organizzazioni che alla fine porta solo a ritardi, cancellazioni di treni e rapporti operativi.



SBB CFF FFS
Système de gestion
Conduire le train
Gilly-Bursinel: Rebroussement
Page 1 / 1

PP

ZFR

Instruction
Gilly-Bursinel: Rebroussement

Etabli par: Jean-Marc Wahler Attribution: Prescriptions locales
Distribution: Personnel des locomotives B

En gare de Gilly-Bursinel, certains trains sont prévus d'être réceptionnés sur la voie 2. Cette voie du fait de sa configuration est dangereuse (important dénivelé lors de la descente d'un véhicule, pas d'éclairage, passage de trains sur les voies contiguës et risque de chute de bloc de glace en hiver).

Conséquences pour le personnel ZFR
Si un rebroussement doit être effectué, il est interdit au personnel ZFR d'effectuer le changement de cabine par l'extérieur du train.

Si le mécanicien constate à la gare de départ initiale du train, que la composition de celui-ci ne permet pas d'effectuer le changement de cabine par l'intérieur du train / de la composition, il doit prendre contact avec la régulation du personnel avant le départ.

Stefan Kummer PEX
Michel Druey
Chef de production ZF1 West
© CFF

Titulaire processus/doc.: PP-BP-ZFR Rédacteur: U144420 Valable de: 21.12.2021
Document: 20341184 C2 Interne Vérificateur: U141852 Version: 01
Type de document: BBA Part: 001

Flexa per il part-time

Riduzione dei giorni. Comitato del VSLF



Per via di alcuni punti poco chiari, abbiamo chiesto a FFS V di chiarire la situazione relativa al credito Flexa per i dipendenti che lavorano a tempo parziale. In questi casi, si applica la regola della riduzione, ciò che suggerisce che il credito Flexa non viene addebitato in modo uguale. Per il personale di locomotiva vengono detratti i giorni di part-time garantiti e i periodi di assenza non vengono compensati attraverso l'orario di lavoro annuale. Questa regola significa che i giorni di part-time non usufruiti vengono trasferiti sul conto CTS e che la garanzia viene ridotta di conseguenza. Riteniamo che questa regola sia molto importante, in quanto il credito part-time non può essere ridotto a causa dei servizi brevi.

Risposta delle FFS:

La questione riguarda la fruizione degli averi Flexa sulla garanzia dei giorni di part-time per i macchinisti della divisione Traffico viaggiatori con il modello base part-time «Pianificazione 80/20» (secondo il comma 7.1 dell'istruzione di lavoro 20048686 «Istruzione di lavoro per il personale di locomotiva a tempo parziale»). Il diritto al numero di giorni part-time si riduce a causa della limitata fornitura di servizi della durata di un'intera giornata. In caso di fruizione degli averi Flexa, il dipendente - analogamente alle ferie (vedi il comma 13 della suddetta istruzione di lavoro) - non ha la possibilità di fornire le ore di lavoro necessarie per usufruire dei giorni di part-time previsti originariamente. Al momento della fruizione del credito, viene effettuata una detrazione dal conto Flexa del dipendente nel quadro del suo orario di lavoro giornaliero target e conformemente al tasso di occupazione. Questo va a compensare il tempo target previsto, ma in questa fase non si accumulano crediti di tempo per i giorni di part-time (analogamente alle ferie). Di conseguenza, il diritto al numero di giorni part-time si riduce in proporzione alla fruizione degli averi Flexa, analogamente al godimento delle ferie o all'assenza per malattia/infortunio.

Corsa in cabina con l'UFT

Dopo una lunga attesa dovuta alle misure anti-Covid, alla fine di marzo siamo finalmente riusciti a organizzare la corsa scortata, programmata da tempo, con Anna Barbara Remund, vicedirettrice dell'UFT. Hubert Giger, presidente del VSLF

La nostra corsa ci ha dapprima portati nella cabina dell'IC 980 delle FFS da Berna a Olten, poi sul Flirt 17370 fino a Muttenz e, per finire, a piedi fino al gruppo A della RB di Basilea.

Il nostro membro di comitato Christof Graf ci ha raggiunti con il treno ROLA 43633 della BLS, trainato dalla 186 904, da Weil am Rhein sul binario A3. Insieme, siamo andati con il treno fino a Spiez e per puro caso (purtroppo), direttamente, senza essere fatti uscire.

La scarsa aderenza dovuta alla pioggia e alla polvere del Sahara, ma anche il peso rimorchiato di 1.300 tonnellate, hanno sollecitato non poco la locomotiva. Sulle salite in direzione del tunnel di base di Hausenstein, in certi momenti non andavamo a più di 25-40 km/h.

A Spiez, dopo il cambio del macchinista, ci siamo ritrovati tutti nel locale del personale BLS davanti al distributore di caffè.

Il piacere che Anna Barbara Remund ha provato durante la variata e istruttiva corsa in cabina è più che evidente.



Anna Barbara Remund, Christof Graf e Hubert Giger

Informazioni al personale di locomotiva: «A volte si frena, a volte meno»

Ultimamente il personale di locomotiva ha ricevuto delle informazioni che ricordano tanto l'accuratezza e la precisione delle previsioni meteo per i prossimi 6 giorni. Equipe tecnica del VSLF

Tanto per fare un esempio, dopo la modernizzazione effettuata a Yverdon la locomotiva Re 460 a quanto pare ha un problema con i freni. La soluzione proposta è la seguente: «Fino a quando il guasto alla trazione multipla non sarà stato risolto, si dovrà calcolare uno spazio di frenata maggiore al momento dell'entrata in stazione o se il segnale è chiuso».

Alla luce degli importanti ostacoli per l'omologazione dei veicoli, ci si chiede come mai le Re 460 revisionate con una potenza frenante inferiore possano semplicemente essere messe in servizio. Questa procedura conferma che, a forza di direttive, evidentemente non si presta più la dovuta attenzione agli aspetti della sicurezza, come il comportamento in frenata dei veicoli. Anche nel caso dei TGV della SNCF, si è riscontrato che un «difetto tecnico estremamente raro e di breve durata» può provocare un ritardo fino a due secondi nell'azione frenante del treno. Questo si va ad aggiungere ai normali ritardi nella risposta dei freni.

Questi sono altri due tasselli del mosaico che obbligano il personale di locomotiva ad adottare uno stile di guida sempre più difensivo. Tutto questo comporta degli investimenti milionari assurdi oltre all'allungamento dei tempi di percorrenza, come attualmente succede in occidente.

Quando i freni dei treni funzionavano ancora in modo esclusivamente pneumatico, era pressoché garantito che la prevista potenza frenante fosse realmente disponibile. Gli ulteriori strumenti digitali installati sui veicoli, che non assicurano un'affidabilità accettabile e tantomeno sicura, fanno sì che i treni siano più lenti.

Il fatto che le autorità di vigilanza delle ferrovie accettino simili espedienti con i sistemi di frenatura non può non minare la nostra fiducia in questa istituzione.

Rilascio improvviso dei freni

A quanto pare si sono verificati degli errori durante la ristrutturazione delle Re460. È

estremamente pericoloso e assolutamente inammissibile che un veicolo aumenti da solo la pressione nella condotta principale, rilasciando così i freni di tutto il treno. Dei freni allentati permettono al treno di spostarsi da solo. Se il macchinista è sul veicolo ed è impegnato con un guasto, è probabile che non si accorga che il treno si sta muovendo.

Da non dimenticare che un punto pericoloso può essere raggiunto già dopo pochi metri provocando così una collisione.

Simili comportamenti da parte di un veicolo non sono ammissibili in un settore rilevante per la sicurezza. Pensare di risolvere il problema con un'istruzione al personale di locomotiva è irresponsabile e un evidente tentativo di scaricare le proprie responsabilità.

Si pone la questione di chi si assuma la responsabilità della messa in servizio di questi veicoli e se questo stato di cose soddisfi i criteri di omologazione dell'UFT.

SBB CFF FFS Sistema di management Condurre il treno Info Re 460: sfide attuali Pagina 1 di 5

Info Re 460

Emessa da: Raphael Arnold Attribuzione: Re 460
Distribuzione: Personale di locomotiva B

Attuali sfide per le Re 460

Da dicembre 2021 sono già in servizio 100 locomotive completamente modernizzate; in settembre 2022, l'ultima loc lascerà le officine di Yverdon.

Sia nel progetto di modernizzazione delle Re 460, sia al di fuori di questo progetto, la flotta presenta ancora alcune sfide. Negli ultimi anni, le costanti ottimizzazioni intraprese hanno portato ad una maggiore affidabilità. Tuttavia nuovi fattori e fenomeni continuano a causare problemi sia nell'esercizio, sia nella manutenzione.

Abbiamo compilato una panoramica su questi temi e sullo stato attuale.

In caso di domande potete rivolgervi a mod.re460@sbb.ch. Le domande vengono poi inoltrate all'ambito specialistico.

Emil Pfammatter Capo team prestazioni Re 460 Raphael Arnold Capoprogetto generale modifiche Re 460

Odometria ETCS

1. **Contesto:** In caso di condizioni atmosferiche difficili (ad es. forti nevicate a ca. 0 °C), durante l'inverno 2022/21, nelle Re 460 (mod) si sono constatati maggiori problemi con l'odometria (misurazione del percorso). Per il macchinista, ciò si manifesta involontariamente quando la velocità indicata dall'ETCS diverge da quella indicata dall'apparecchio di comando dei convertitori o quando la locomotiva viene messa fuori servizio.

La causa è il guasto al radar con tali condizioni atmosferiche in combinazione con una ridotta affidabilità dei generatori d'impulsi di percorso (WIG). Grazie al nuovo comando della trazione della Re 460 (mod), nell'attuale configurazione ETCS, in caso di radar fuori uso, il riconoscimento da parte del WIG del passaggio dall'aderenza al pattinamento è possibile solo con un elevato margine di sicurezza e quindi con grande ritardo temporale.

2. **Analisi / soluzione:** Da una parte si deve adattare il parametraggio dell'ETCS, dall'altra sono necessarie modifiche al software dei convertitori. Sono stati svolti test approfonditi dopo aver effettuato le modifiche. Le modifiche vengono introdotte mediante ordine di modifica al rispettivo impianto di servizio. Grazie all'aggiornamento del software, entro fine gennaio 2022 si vuole evitare un comportamento indesiderato nel Release-Speed-Monitoring (> 20 km/h) in ETCS L2.

3. **Analisi / scadenze più importanti in corso:**

N°	Argomento	Responsabile	Scadenza	Stato 31.1.2022
1	Avvio del rollout per l'ottimizzazione del software dell'odometria	R. Aegerter	18.11.2021	61 di 150 modernizzate
2	Fine del rollout per l'ottimizzazione del software dell'odometria	R. Aegerter	31.1.2022	

Roger Aegerter, capoprogetto odometria ETCS

© FFS

SBB CFF FFS Management System Condurre il treno Re 460: reset del veicolo Pagina 1 di 1

ZFR

Istruzione Re 460: reset del veicolo

Emessa da: personale di locomotiva B e A40 PP Attribuzione: Re 460
Distribuzione: personale di locomotiva B e A40 PP

Premessa

A causa dei nuovi convertitori, l'elettronica di comando delle Re 460 modernizzate ha subito modifiche sostanziali. Ora emerge che - nel nuovo comportamento all'avvio del veicolo - il comando delle valvole del freno è cambiato. Nelle Re 460 modernizzate, ciò causa un aumento della pressione nella condotta principale dopo un reset del veicolo, anche se il rubinetto di comando del freno è in posizione di chiusura. Per questo motivo è necessario adattare le manipolazioni.

Provvedimento

La procedura seguente vale ad ogni reset del veicolo per tutte le Re 460 servite.

Contrariamente a quanto indicato nel manuale d'utilizzazione Re 460 (P 20001650), il disinserimento della locomotiva per il reset del veicolo avviene come segue:

- Portare e lasciare il rubinetto di comando del freno in posizione di frenatura; pressione nella condotta principale: 4 bar.

Saint-Denis, le 07 janvier 2022

REF: FMS2022-01-VSN
OBJET: Remplacement de la fonction FEP sur l'ensemble de part 202

Le 3 janvier 2022, l'élément TGV Duplex n°223 a heurté un butoir en Gare de Paris Nord à très faible vitesse, provoquant des dégâts au niveau du nez.

Les expertises réalisées ont montré que cet incident était lié à un défaut technique fugitif extrêmement rare (première occurrence sur TGV d'après les bases REX) survenu au niveau de la commande du FEP de la rame.

Ce défaut n'a pas d'impact sur l'efficacité du freinage mais peut allonger d'une à deux secondes le temps de mise en action du frein sur l'ensemble du train lors de l'utilisation du MP-F. Les moyens de freinage sur les rames TGV (freinage continu automatique, électrotatique et freinage d'urgence) restent totalement fonctionnels.

Des mesures conservatoires de traitement du défaut ont été identifiées et validées. Elles seront appliquées sous deux semaines maximum : le coupe-circuit CC-FSE sera déclenché par le service de maintenance dans toutes les armoires cabine des motrices TGV.

La page M suivante sera implémentée lors de l'intervention du service de maintenance :

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

1

Effetti positivi per il personale di locomotiva della Svizzera centrale

La prassi consolidata di avere un rayon più ampio solo attraverso delle attività volontarie e a determinate condizioni ha potuto essere arginata.
Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS-V

L'implementazione del programma Avanti 2022, che si prefigge di aumentare la disponibilità del personale di locomotiva attraverso una migliore conoscenza delle tratte e dei veicoli, è già a buon punto nella Svizzera centrale. Dopo che in passato i rayons di diversi depositi sono stati notevolmente ridotti e «ottimizzati» a fronte del previsto potenziale di risparmio, per mantenere una flessibilità di base a dei macchinisti è stata offerta la possibilità di seguire una formazione per altri rayons, a condizione che accettassero di utilizzare il proprio veicolo privato per gli spostamenti in cambio di un indennizzo limitato o che rinunciassero al rilevamento del tempo. Molti di loro sono dei macchinisti giovani e inesperti con più contratti di lavoro, che in questo modo si potevano risparmiare degli spostamenti lontani dai loro abituali luoghi di lavoro o di formazione e solo così potevano approfittare delle attività che avevano imparato.

Questa prassi penalizzava però i colleghi che non avevano alcun interesse per que-

sta pratica discutibile o che non avevano un veicolo proprio. Per i singoli depositi questo aveva significato anche una maggiore monotonia sul lavoro ed era all'origine della scarsa flessibilità in presenza di irregolarità o di carenza di personale. Poiché a seguito della grande ondata di pensionamenti molto del know-how era andato perso, e probabilmente anche una certa lealtà nei confronti del datore di lavoro, questa pratica aveva comportato sempre più limitazioni operative.

Per ovviare a questi problemi, è stato lanciato il programma Avanti 2022; nella Svizzera centrale fortunatamente già nel 2021. I depositi adesso sono più armoniosi ed equilibrati a livello di condizioni di lavoro, la pianificazione può reagire in modo molto più flessibile in caso di situazioni eccezionali e le previste cancellazioni dei treni hanno potuto essere in gran parte evitate.

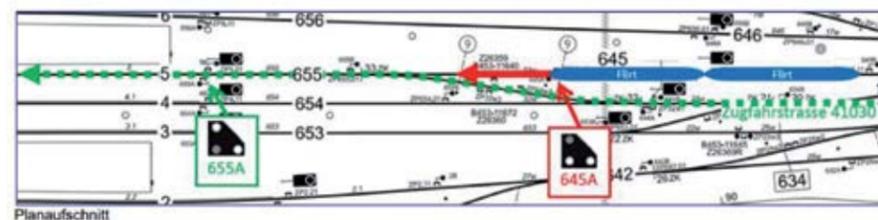
Anche il deposito di Beinwil, spesso ingiustamente sminuito, ha potuto ampliare

enormemente il proprio rayon e può offrire dei servizi molto più variati. Anche quanto si è sempre sostenuto, e cioè che in caso di irregolarità il personale di locomotiva dei depositi esterni sulla linea del Seetal non avrebbe più potuto essere spostato, finora non si è mai avverato.

Si può pertanto vedere chiaramente che una formazione completa del personale di locomotiva in materia di veicoli e linee presenta enormi vantaggi operativi. Senza gli inutili spostamenti di lavoro e in taxi, la pianificazione può strutturare dei servizi più produttivi, il personale è più motivato e concentrato sul lavoro grazie ad una maggiore diversificazione, la risoluzione dei problemi è notevolmente semplificata e, in caso di carenza di personale, il lavoro può essere distribuito in modo più ottimale tra le sedi interessate. Questa modalità di implementazione del programma AVANTI 2022 dovrà pertanto essere perseguita e approfondita anche nelle altre regioni. ➤

Rotkreuz

Le situazioni pericolose sono all'ordine del giorno (parte 2).
Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS-V



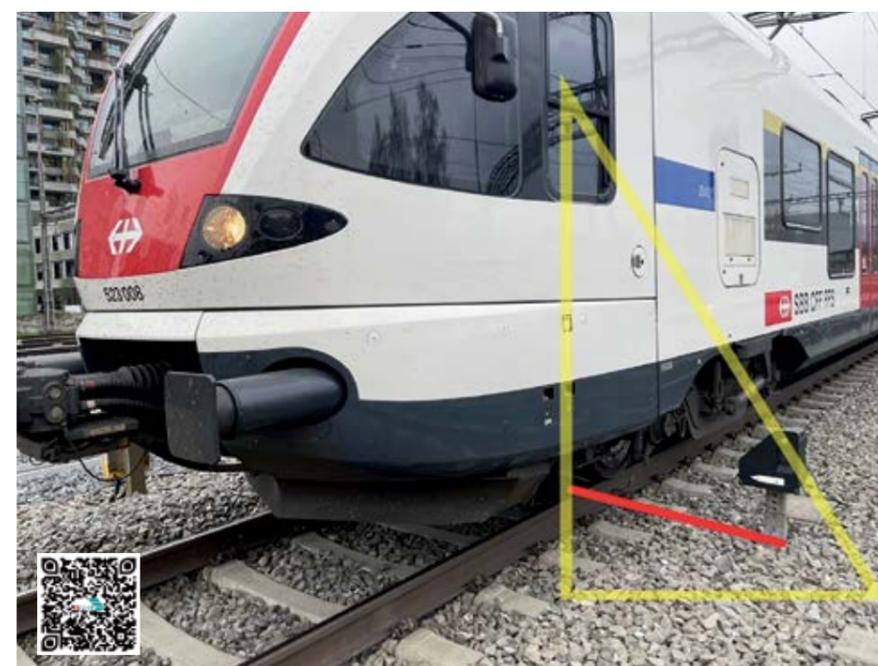
Un caso di superamento di segnali conferma il potenziale pericolo di collisioni tra treni alla stazione di Rotkreuz

Ancora in occasione dell'articolo «Le situazioni pericolose sono all'ordine del giorno» apparso nell'edizione 20/2 del LocoFolio, avevamo richiamato l'attenzione sul pericolo che, a causa della mancanza di visibilità del segnale nano sul binario 645 della stazione di Rotkreuz, tutti i giorni si potesse verificare una collisione laterale tra due treni. Questa situazione contravviene inoltre alle prescrizioni PCT che prevedono che i treni non possono essere sistemati all'esterno del profilo di spazio libero, cosa difficilmente possibile in questo caso a causa della ridotta lunghezza dei binari. Stando ai canali ufficiali, da un'analisi dei rischi è emerso che il potenziale di collisione è basso in quanto questa situazione si verificava raramente.

Nel febbraio 2022 si è purtroppo verificato un caso di superamento di segnali, quando una corsa di manovra di un treno

passaggeri ha invaso il binario di un treno merci. È solo grazie a una coincidenza se il treno merci si trovava ancora poco prima della stazione e ha potuto essere fermato dal segnale di entrata. Solo pochi secondi dopo, il treno merci non avrebbe più potuto essere fermato e una collisione tra i due treni sarebbe stata inevitabile.

Nonostante questo episodio, questa manovra continua però a essere eseguita quotidianamente. Questo, nonostante siano disponibili gratuitamente delle varianti più sicure. Si tratterebbe di spostarsi sull'adiacente binario 6, che in quel punto non ha scambi, o eventualmente di anticipare il posto di fermata sul binario 645, che farebbe scattare un'occupazione dell'intersezione interessata e renderebbe questa situazione impossibile da un punto di vista della tecnica di comando. A seguito del nostro feedback al servizio di sicurezza delle FFS, ci è però pervenuta nuovamente solo la deludente constatazione che la situazione si verifica raramente e che pertanto ci si deve attenere alla prassi abituale. ➤



Codice QR: Link all'articolo «Le situazioni pericolose sono all'ordine del giorno» LoFo 20/2, pagina 27

Presenza di spirito

Presenza di spirito di due colleghi Infra.
Markus Leutwyler



Incidente alla barriera non evitato a Uster

Era il periodo intorno a Pasqua quando, alla massima velocità consentita, stavo viaggiando da Malters a Lucerna su una RE in ritardo. A Littau, ho visto che un'auto era "incastrata" tra le barriere chiuse. Una collisione sembrava inevitabile, per cui ho attivato una frenata d'emergenza. Come per miracolo, l'auto era riuscita a lasciare il passaggio a livello all'ultimo momento. Mentre superavo il passaggio a livello, ho visto il braccio della barriera aperto e due operai delle FFS che indossavano indumenti di segnalazione ad alta visibilità.

Come si è scoperto più tardi, entrambi erano impegnati con dei lavori di manutenzione alla barriera. Riconoscendo il pericolo rappresentato dall'auto, hanno sollevato la barra con una manovella. La loro reazione tempestiva ha evitato quello che avrebbe potuto essere un incidente molto grave. A parte lo spavento, non è successo niente. Colgo l'occasione per ringraziare sentitamente i due colleghi per il loro intervento rapido e ponderato. Non c'è niente come chi sa pensare con la propria testa e a volte agisce anche in modo non convenzionale. ➤

Elezioni COPE FFS PP-BP-ZFR

Questa primavera si sono svolte le elezioni suppletive per la COPE del personale di locomotiva P BP ZFR. I nostri due candidati Patrik Fux, deposito di Lucerna, ZFR Centrale e Sandro Baumgartner, deposito di Romanshorn, ZFR Est, hanno vinto le elezioni.

Ci congratuliamo con loro e auguriamo loro ogni successo e una buona collaborazione.

Raoul Fassbind, presidente della sezione Lucerna-Gottardo
Stephan Gut, presidente della sezione Svizzera orientale



Odore di bruciato nella cabina di un Flirt

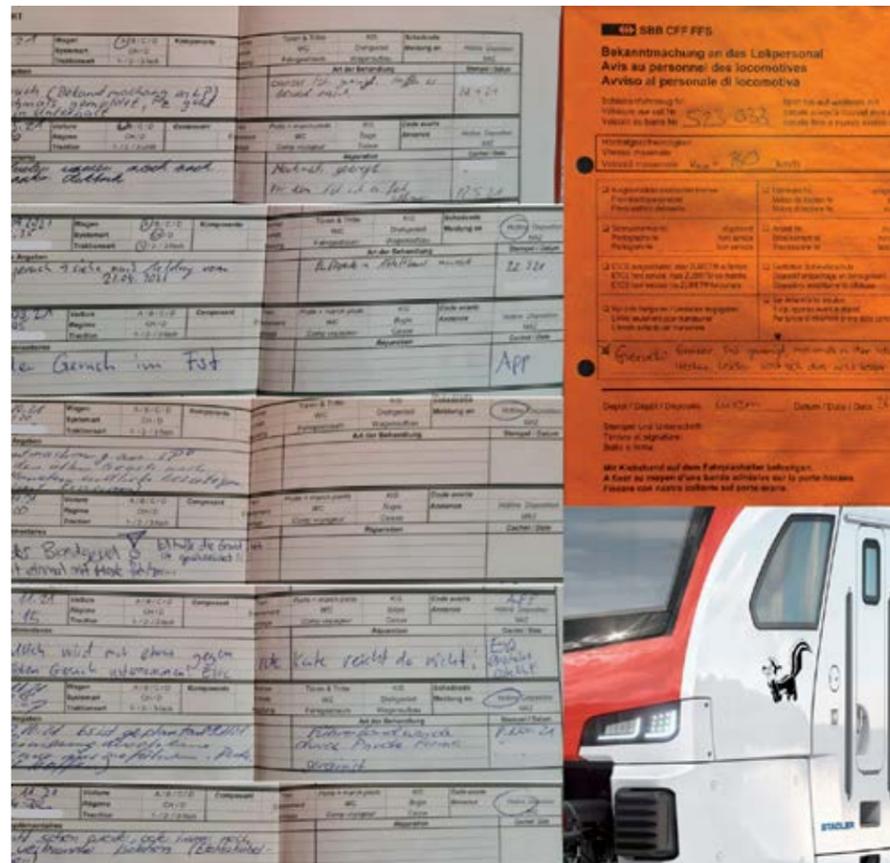
Posto di lavoro intollerabile in un'attività rilevante ai fini della sicurezza.

Raoul Fassbind, presidente della sezione Lucerna-Gottardo

Di tanto in tanto capita che nelle unità di trazione si verifichino dei difetti o dei danni, che tuttavia non vale nemmeno la pena menzionare. Di norma, nei giorni successivi questi veicoli vengono presi in consegna dalla manutenzione, vengono disposte le necessarie riparazioni e poi vengono rimessi in servizio. Se la riparazione non può essere eseguita immediatamente, all'interno del veicolo si applica una scheda marrone con le restrizioni da rispettare. Vi sono elencate alcune condizioni in base alle quali un veicolo non può in nessun caso lasciare l'impianto di manutenzione. Tuttavia, questo elenco sembra essere incompleto e concepito solo per eventi estremi. Questo è dovuto alle restrizioni operative, al parco veicoli molto limitato e alla situazione finanziaria.

Capita quindi di frequente che dei veicoli che causano delle spiacevoli limitazioni per i passeggeri o per il personale viaggiante, siano regolarmente in servizio. Nel caso di una cabina di guida del veicolo Flirt RABe 523 033, l'incendio di un cavo ha provocato dei problemi ai macchinisti

per diversi mesi. Nell'elenco menzionato prima non compare né il fuoco né l'odore di bruciato. È evidente che un veicolo completamente bruciato non potrà più essere messo in servizio; se invece a bruciare sono solo dei piccoli elementi, allora si procede a una pulizia superficiale e a un po' di ventilazione e poi il veicolo viene messo di nuovo in servizio. Nel caso in questione, questa fastidiosa circostanza è stata segnalata più volte per mesi e mesi e sono stati sollecitati degli ulteriori provvedimenti. Evidentemente, però, la lealtà e il senso del dovere del personale di locomotiva interessato nei confronti della clientela erano troppo forti per imporre loro delle limitazioni sotto forma di cancellazione del treno. Questo purtroppo significa anche che finché questi treni difettosi restano in servizio e non hanno un impatto negativo sulle statistiche della puntualità, non ci si può aspettare alcun miglioramento. Il tempo e la pazienza sembrano essere le uniche opzioni rimaste; ed è proprio quello di cui abbiamo bisogno perché, dopo un anno, la situazione del RABe 523 033 non è ancora migliorata.



Chi la dura, la vince

Équipe tecnica del VSLF



From: CLP
Sent: Giovedì 23 dicembre 2021, 08:25
To: Macchinista
Subject: Armadietto

Salve macchinista,
Come stai?
Facendo l'inventario, abbiamo notato che hai un armadietto sia a ZUE che a ZAS. Dovreste liberarne uno perché abbiamo bisogno di altri armadietti. Fammi sapere p.f. quale vuoi tenere e a quale puoi rinunciare.
Grazie per una tua risposta entro e non oltre il 14 gennaio 2022.
Buon Natale,
buone feste e felice anno nuovo
Cordiali saluti
CLP

P.S.: Nell'armadietto a ZAS c'è un piccolo regalo di Natale per te.

Da: Macchinista
Data: 9 gennaio 2022, 21:32:51
A: CLP
Oggetto: RE: Armadietto

Salve CLP,
Si grazie, io sto bene e spero che stia bene anche tu.
Sono stupito che, dopo nove anni da quando ho cambiato il posto di lavoro, dovrei ancora avere un secondo armadietto ad Altstetten. Nel 2013, avevo già comunicato che mi serviva solo l'armadietto a Zurigo. Adesso tu sei già il quarto CLP che me lo chiede, a parte il fatto che io non so dove sia questo armadietto ad Altstetten e che non ho nemmeno la chiave per accedervi.
Sono rimasto alquanto sorpreso che tu mi abbia fissato un termine per una risposta, ma dopo nove anni a quanto pare il problema non è ancora risolto. Forse sarebbe utile se anche tu ti definissi un termine.
Grazie per la tua collaborazione e cordiali saluti
Macchinista

Gli esseri umani perdono la capacità di pensare con la propria testa?

La capacità di pensare degli esseri umani sta diminuendo con l'aumento della digitalizzazione? Con la crescente digitalizzazione, sempre più intelligenze artificiali stanno prendendo il sopravvento sugli esseri umani, in tutti i settori. Daniel Wachter, responsabile della formazione VSLF e vicepresidente della sezione Lucerna-Gottardo

Sia con gli smartphone nella sfera privata che nell'ambito della ferrovia, dove la digitalizzazione ci viene sempre presentata come un mezzo per aumentare l'efficienza. Gli esseri umani perdono così la capacità di pensare con la propria testa?
Gli smartphone sono pratici. Un'agenda degli appuntamenti, una fotocamera, un taccuino, una console di gioco e uno strumento di ricerca sono per esempio tutti riuniti in pochi centimetri quadrati. Ma questo nasconde anche dei pericoli, perché non è più necessario acquisire nuove conoscenze, dal momento che con pochi click del mouse in internet si possono trovare tutte le risposte. Di conseguenza, sui social media circolano molte teorie cospirative, che fanno il giro rapidamente e trovano i loro seguaci. Un confronto critico non ha quasi più luogo, le scoperte e i fatti scientifici vengono liquidati come baggianate o manipolazioni – il termine fake news si è ormai affermato già da tempo. Non di rado la propria visione del mondo non è più costruita in base ai fatti, bensì in base alle persone che sostengono determinate opinioni. Parafrasando Astrid Lindgren e Pippi Calzelunghe – mi creio il mio mondo come piace a me...

Certo, farebbe bene a tutti concedersi un po' di tempo senza schermi; ma i dispositivi tecnici dominano da tempo la nostra vita quotidiana, quindi probabilmente adesso è troppo tardi per poterlo fare.

Anche i libri sono considerati fuori moda e sorpassati, mentre sembra assolutamente socialmente accettabile stare davanti a una console di gioco e alla televisione per notti intere. Emblematico del declino intellettuale dell'umanità. Anche i programmi televisivi sono responsabili di questo declino: i documentari interessanti e istruttivi hanno da tempo lasciato il posto alla televisione spazzatura come «Bachelor» e simili nelle conversazioni di tutti i giorni. Contrariamente alle barriere coralline che stanno morendo, le labbra gonfiate della concorrente XY riempiono le prime pagine dei magazine di moda.

Per ricollegarci alla nostra quotidianità lavorativa: il nostro lavoro è dominato da app e strumenti di informazione, che da un lato - si noti il condizionale - dovrebbero semplificare la nostra giornata lavorativa ma che, dall'altro, comportano tutta una serie di rischi: il TIP2, per esempio, dovrebbe riunire tutte le informazioni rilevanti, dai servizi di locomotiva alle chiusure straordinarie dei vagoni. Ma cosa succede se il TIP2 non dovesse funzionare per un certo periodo di tempo? Si aggiunge anche il fatto che per ogni piccola minima azione viene definito un processo con una checklist, per cui un macchinista praticamente non ha più bisogno di pensare con la propria testa.

L'essere umano non è più in grado di assorbire nuove conoscenze, o non vuole più farlo? Così facendo, si scava la fossa con le proprie mani: nel contesto del progresso digitale, al fattore umano viene sempre data una connotazione negativa. È inefficiente o soggetto a errori. Qualsiasi software e qualsiasi intelligenza artificiale è valida solo tanto quanto chi l'ha creata. E su questa nota, dopo aver scritto l'ultima parola, metto da parte il mio notebook e vado a leggermi un libro «vero».



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.





LETTERE ALLA REDAZIONE

Il nostro futuro!

Caro team del LocoFolio, Vi allego una foto del mio nipotino Giorgio Aeschlimann, grande appassionato di treni e locomotive, alla stazione centrale di Zurigo. 3 anni e magari prossimamente un macchinista?

Cari saluti, Urs
Macchinista di Basilea in pensione e membro del VSLF



Segnale ausiliario

Buonasera, Leggo sempre il LocoFolio con grande piacere. Anche se ho cercato di abbonarmi, purtroppo devo accontentarmi della versione internet.

La pagina 18 dell'ultimo numero, "Segnale ausiliario", è interessante. Trovo che il suggerimento di scattare una foto con il cellulare come prova sia ottimo. La cosa ancora più sorprendente è che il segnale ausiliario illuminato ha in comune la quarta lampada del segnale di via occupata. Questo collegamento è nuovo per me e non è previsto nei circuiti principali o nei principi di costruzione che ho allestito per gli apparati centrali a relè Domino ;-). O meglio, da dove viene questa impostazione? Nel R 300.2, figura 807, la rappresentazione è corretta!
Buone feste
Dario De Pian

Ciao Dario, Tante grazie per la tua mail! Congratulazioni per il tuo spirito di osservazione! Wow, ci fa piacere che il nostro giornale venga letto con tanta attenzione. In qualità di redattore, io sono responsabile dei testi. Stephan Gut è il nostro responsabile del layout e di volta in volta cerca le immagini, ciò che di solito viene fatto senza di me. Stephan riesce sempre ad abbinare molto bene le immagini ai testi. E come un filo rosso si snodano attraverso tutto il LocoFolio: nasconde i cosiddetti ovetti di Pasqua, così come li si conosce anche dalle applicazioni software. "Tecnicamente non possibile, significa che può succedere in qualsiasi momento...". - Tu sei uno dei pochi ad aver trovato uno di questi ovetti! Complimenti!
Un caro saluto e buone feste,
Markus

Ciao Dario, Vorrei dire anch'io la mia. Per quanto riguarda il segnale: sì, c'è una logica in quello che dici. Per quanto ne so, 2 delle 4 lampade devono essere accese prima di poterlo attivare. Il segnale di via occupata e quello ausiliario prima avevano 5 lampade, ora ne hanno 4, quindi sono più piccole e costano meno. Cordiali saluti e buone feste
Hubert

Ciao Hubert, Anche per i segnali di via occupata e i segnali ausiliari c'è stata tutta un'evoluzione. In passato c'erano 5 lampade collegate in parallelo, ora ce ne sono solo 4 che si illuminano. Questo in modo che il relè, che rileva se è acceso un numero sufficiente di

lampade, possa essere dimensionato meglio.

A proposito, uso sempre il segnale di via occupata e il segnale ausiliario per spiegare le differenze tra i vari tipi di segnale.

Un segnale di via occupata che non è illuminato significa un'immagine più "veloce". Un segnale di via occupata erroneamente illuminato non è pericoloso, perché con F2 o F6 indica un'entrata occupata e

quindi al massimo disturba il macchinista perché in effetti la via non è occupata.

Un segnale ausiliario che non è illuminato non dà il via libera. Un segnale ausiliario erroneamente illuminato è però molto pericoloso, in quanto si possono verificare delle corse su degli scambi aperti o perfino delle corse in senso opposto.

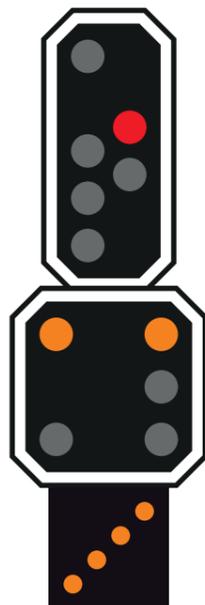
Il collegamento e la valutazione di questi due segnali vengono pertanto gestiti diversamente.

Il riconoscimento del passaggio da un segnale ausiliario spento ad un segnale ausiliario illuminato purtroppo non è più necessario da anni, ciò che, dal mio punto di vista, comporta un rischio maggiore.

Mi fa tanto piacere che perfino il presidente del VSLF si esprima su un'osservazione sui segnali ausiliari (dopotutto, la ferrovia è la nostra grande passione!).

Un caro saluto, buone feste e una buona continuazione,
Dario De Pian

Caro Dario, Mi fa tanto piacere conoscere qualcuno di infrastruttura. Non abbiamo quasi più contatti e pertanto anche nessuna collabo-



razione, a scapito della ferrovia. Ho imparato qualcosa di nuovo sulle luci di segnalazione. Grazie.

Per quanto riguarda il rischio, ci si affida sempre più ai calcoli della relatività, alle teorie delle probabilità e al principio della speranza. Beh, di norma finora ha +/- funzionato.

I migliori saluti a Nürens Dorf.
Hubert

Capolavoro

Cari Hubi, Markus e Stephan, Il LocoFolio 2021/2 è ancora una volta un capolavoro. Ogni articolo merita di essere letto; dovrebbe essere una lettura obbligatoria per i vostri capi a partire dai CLP in su! Le riflessioni in "La voce del presidente" sui temi concernenti l'orario di lavoro e l'uso della digitalizzazione mirata alla ricerca di soluzioni settoriali non possono che essere pienamente condivise. La discussione, soprattutto per quanto concerne una cooperazione efficiente del PL delle varie ferrovie, deve necessariamente andare in questa direzione.

L'articolo sui posti di fermata la dice lunga: una volta è così e una volta è così e la soluzione deve poi essere trovata in prima linea, per poi essere immediatamente sanzionati se non va bene ai piani alti.

Markus, il tuo ritratto della signora Neisser sulla Birmensdorferstrasse a Zurigo è una vera perla: una vera appassionata di ferrovia.

Anche gli altri articoli, come la relazione di Sarah Dellsperger e la sua quadratura del cerchio tra lavoro e famiglia, sugli esami periodici, sulla qualità dei contenuti dei servizi nel TIP 2 e sull'autore di libri per bambini, sono davvero molto interessanti e variegati, a volte fanno sorridere, ma a volte fanno anche corrugare la fronte.

Sono convinto - e credo anche di sapere - che il VSLF metta molto chiaramente il dito nella piaga dal punto di vista dei macchinisti e porti una critica obiettiva e costruttiva con l'obiettivo di ottimizzare e ridurre le eventuali irregolarità.

Vorrei tanto che da parte dei superiori si riponesse un po' più di fiducia nel personale, non sarebbe chiedere troppo! Il fatto che il VSLF sia sempre pronto a dare una mano è semplicemente fantastico ed è prova di grande integrità e lealtà: bravi e grazie! Per favore andate avanti così.

Auguro a tutti voi una buona continuazione e di rivederci in occasione dell'assemblea di Mendrisio.

Un caro saluto, Hans
Hans Baer, sostenitore del VSLF

Esame periodico

Questa estate anch'io dovrò sostenere l'esame periodico secondo la OVF per ottenere la mia licenza di guida. E sì, non ne ho per niente voglia, e questo già da un anno. Ma perché?

Hubert Giger, presidente del VSLF

Il vero problema dell'esame periodico ovviamente non sono le conoscenze tecniche. In fin dei conti, noi macchinisti viaggiamo da tanti anni in modo indipendente, senza nemmeno mai una corsa di controllo. Il nostro lavoro quotidiano senza inconvenienti è la prova che «lo si sa fare».

Sono tutte le prescrizioni, importanti e meno importanti o senza senso, che cambiano di continuo e diventano sempre più voluminose, a far passare la voglia di mettersi a studiare.

In questo senso, più passa il tempo e più i macchinisti si ritrovano a dover studiare di continuo. Le procedure semplici e facili da ricordare sono rare. Ogni settore emana le sue prescrizioni a proprio piacimento e senza limiti. Il raggruppamento delle direttive per una determinata linea d'azione va fatto individualmente e l'incertezza circa la sua correttezza spesso non trova risposta. Il senso di impotenza è paralizzante. Le giornate di formazione non sono di grande aiuto, una mezza giornata di guida all'anno non è neanche lontanamente sufficiente vista la tecnologia complessa e l'esercizio sempre più sofisticato.

Viene inoltre spesso criticato il fatto che non ci sia alcun feedback per sapere se si è risposto in maniera corretta o sbagliata all'esame, per cui l'effetto dell'apprendimento è praticamente nullo. L'esame periodico è uno dei motivi per cui molti fanno dipendere la data del loro pensionamento da quella dell'esame. Perdite preziose per le ferrovie. Sul LocoFolio abbiamo già scritto in merito a un possibile nuovo contenuto e a una nuova struttura e cadenza dell'esame.

Forse una soluzione potrebbe essere quella di sostenere un nuovo esame con una

parte istruttiva ogni anno. Questo assicurerebbe una curva di prestazione continua nel corso degli anni. In fin dei conti, tutti i macchinisti hanno in comune il desiderio di sapere cosa è importante e come lavorare correttamente. Questo è un elemento fondamentale per trasmettere, memorizzare e verificare le proprie conoscenze.

Ho segnalato questi problemi in occasione dei vari colloqui che ho avuto con i diversi settori delle ferrovie fino al CdA delle FFS e all'UFT. È risaputo che l'esame periodico è molto impopolare tra i macchinisti. Come in molti altri ambiti, non sembra che qualcuno voglia prendere l'iniziativa per migliorare la forma e la cadenza degli esami. Adesso smetto di scrivere, devo ancora studiare...

Per prepararmi in vista dell'esame, ho chiesto ufficialmente ai periti d'esame quali capitoli del vasto regolamento devo conoscere a memoria. Come base prendo l'App Info FFS - ZFR che contiene circa 250 documenti, che vanno da poche pagine a ben 700 pagine. Tabelle escluse. Questo farebbe circa 12.500 pagine. Il collegamento logico di tutte le prescrizioni a una determinata attività avviene al di fuori di qualsiasi processo ed è quello che viene chiamato logica e intelligenza.

Dopo aver inoltrato la mia richiesta per ben tre volte, come era prevedibile, non ho ricevuto alcuna risposta chiara. In tutti i casi, non c'è un elenco vincolante per il personale di locomotiva per sapere quello che deve essere in grado di ricordare a memoria. Quello che bisogna sicuramente imparare a memoria sono i provvedimenti immediati, in quanto devono essere applicati durante la corsa.



Imparare in una cornice fantastica! I nostri corsi (per esempio a Sigriswil) sono sempre molto apprezzati.



Sul binario di servizio

In uno degli ultimi numeri della rivista di viaggi «via», è stato dedicato un articolo ad un problema particolare, ossia il fatto di ritrovarsi improvvisamente in un binario di servizio con un treno a fine corsa. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

CHRONIQUE

Sur une voie de garage

Quand tous les panneaux d'affichage ont rendu l'âme, on peut au moins se fier au dieu des pendulaires. Qui d'autre sinon vouldrait à ce qu'une bonne surprise nous attende sur une voie de garage?



TEXTE Katja Wälder ILLUSTRATION Daniel Müller

Quand Yvonne prévoit quelque chose, tout s'enchaîne parfaitement. Car elle ne laisse rien au hasard: chez elle, aucun invité ne met la main à la pâte, aucun travail n'est approximatif, aucun bien en main. Si on devait la décrire en trois adjectifs, ce seraient «consciencieuse, précise et tatillonne». Mais ce jour-là, tout va de travers dans le monde ordonné d'Yvonne. Assise dans le train qui va de Zurich à Frauenfeld, Yvonne se dit que quelque chose ne va pas lorsque la rame quitte Winterthur. Non seulement le train ne roule pas aussi vite qu'à l'habitude, mais en plus il progresse lentement dans la direction opposée de Frauenfeld. Quoique Yvonne n'en soit pas vraiment certaine, car le sens de l'orientation ne fait pas partie de ses nombreuses qualités. La vitesse du convoi l'agace, mais sa surprise va croissant lorsque l'ensemble stoppe peu après sur une voie de garage. Yvonne est méridienne, et avec elle les cinq passagers qui se trouvent dans la même voiture.

Avant même que les sautereaux ferroviaires ne se remettent de leur ébahissement, un agent de manœuvre ouvre la porte de la voiture pour leur demander s'ils n'ont donc pas vu cette partie du train s'arrêter à Winterthur. Tous affirment d'une même voix que ni les annonces par haut-parleur ni les écrans placés à l'intérieur du train n'ont indiqué que seules les voitures de devant continuaient en direction de Frauenfeld. Sur les voies, l'agent de manœuvre admet qu'un petit problème électronique pourrait être à l'origine du problème. En revanche, ils peuvent toujours se fier au panneau d'information sur le quai, leur explique-t-il. Dans chaque secteur, les voitures qui ne continuent pas leur chemin sont marquées d'une croix. Un peu tard pour le renseignement, mais merci quand même, se dit Yvonne, qui en est réduite à faire le pied de grue avec les autres voyageurs pendant trente minutes avant que leur voiture ne soit ramenée à la gare. Là, Yvonne doit encore changer pour Frauenfeld. Elle finit par arriver chez elle, même si c'est plus tard que prévu. Mais, ce n'est pas la fin du monde, surtout que cette histoire de manœuvre finit sur une note doublement heureuse. Le hasard a voulu qu'une ancienne collègue de travail d'Yvonne soit assise dans la même voiture et, comme les deux femmes ne s'étaient pas vues depuis une éternité, les 30 minutes d'attente sont passées à toute vitesse. Sans compter qu'Yvonne a réalisé qu'un plan méticuleusement préparé qui tombait à l'eau pourrait quand même avoir du bon, que ce soit grâce aux toutes-puissances de la manœuvre ou aux hasards de la vie.

Avez-vous une anecdote à raconter à propos de l'un de vos voyages en train? Écrivez-moi tout! E-mail: abgefahrt@katjawaelder.ch WhatsApp: 077 492 25 71 (message audio ou texte)

Der Pendler-Knigge Dans son guide du voyageur, paru aux éditions Biedschler, Katja Wälder raconte 99 des ans et des ans pour tous ceux qui prennent les transports publics. Il contient aussi des chroniques, des conseils pratiques et des cartes détachables pour tenir face à l'attente les urgences. Katja Wälder, Daniel Müller, Der Pendler-Knigge, 166 pages, broché, CHF 29.-, ISBN 978-3-03975-115-1, éditions Biedschler, en vente sur biedschler.ch/vsp.

NOV/DEC 21 VIA 46

Queste corse con dei passeggeri a bordo non sono prive di pericoli. Si sono infatti già verificati diversi incidenti con delle persone ferite che cercavano di scendere dal treno in preda al panico. Anche con i treni più recenti è possibile azionare in qualsiasi momento l'apertura forzata delle porte. Così facendo, ci si ritrova involontariamente nell'area dei binari e si è esposti al grave pericolo di incappare in un treno in movimento.

Il VSLF ha affrontato questo problema già nel 2011, in quanto sempre più treni circolavano senza agenti di scorta e pertanto non veniva più effettuato un controllo da parte del personale del treno.

Dal 2013, un'istruzione prevede che il macchinista controlli i treni sulla banchina, ad eccezione di quando c'è l'indicazione «nessun controllo del servizio clienti».

Il fatto che questo argomento venga ripreso dalla rivista «via» dimostra che i processi non funzionano e che ancora adesso dobbiamo accompagnare i passeggeri a piedi fuori dall'area dei binari, senza misure di sicurezza. È sorprendente che nell'era della digitalizzazione non si sia in grado di stabilire se sul treno c'è ancora qualcuno.

Dopotutto, il problema è noto perfino all'ufficio stampa e scrivere delle notifiche in questi casi è probabilmente superfluo.

Il fatto che anche i colleghi delle centrali operative di FFS Infra siano consapevoli del problema è confermato da innumerevoli segnalazioni. Il caso di Frauenfeld, ad esempio, in cui un'unità del treno viene bloccata a distanza nella stazione durante la corsa, è noto già da molti anni.

Un'istruzione che finora era chiara purtroppo è stata revocata nel dicembre 2021. Il controllo del treno ora va fatto «se c'è abbastanza tempo». Vale quanto segue:

lo svolgimento puntuale dell'esercizio ha la precedenza sulla sicurezza dei nostri clienti. Spetta al personale di locomotiva intervenire e assumersi la responsabilità (vedi lo scambio di mail sul controllo finale di assistenza clienti).

È davvero peccato che i nostri clienti, che magari stanno ascoltando musica o si sono appisolati, ancora oggi finiscano nel panico a causa di corse indesiderate verso l'ignoto. C'è solo da sperare che non scendano giù dal treno e si facciano del male. Tra l'altro, ci sono anche dei passeggeri che sono stati dimenticati sul treno e che hanno dovuto essere «liberati» dopo diverse ore.

L'articolo apparso su «via» si conclude - in stile PR - con uno sdolcinato happy end. In base alla nostra esperienza, però, la maggior parte di coloro che sono rimasti chiusi nel treno non condivide questo entusiasmo. Anzi, è proprio il contrario, in quanto si sono già verificati danni materiali a seguito di attacchi di panico.

Da: hubertgiger@hispeed.ch
Inviato: martedì, 14 dicembre 2021
A: Direzione tecnica FFS P ZFR
Cc: PEX / Responsabile ZFR
Oggetto: Revoca dell'istruzione per il controllo finale di assistenza clienti

Buongiorno,
Con la revoca dell'istruzione dell'11.12.2016, sorge l'interrogativo su dove si dica che un macchinista è tenuto a fare un giro di ispezione di assistenza clienti.

Mi puoi aiutare a capire come funziona? Se dovesse capitare che uno o più passeggeri del treno si trovano nell'area dei binari, qual è la procedura da seguire? Per quanto ne so, questo non è definito da nessuna parte.

Grazie per le informazioni di supporto alle due domande. Dal momento che lavoriamo in base ai processi, non sarà difficile fornire una risposta vincolante.

Cordiali saluti
Hubert, macch. Zurigo

Da: Fachfuehrung ZFR FFS
Buongiorno Hubert,
Ti ringrazio per le tue domande. È con piacere che approfitto dell'occasione per portare un po' di chiarezza su questa interessante questione del controllo finale di assistenza clienti. La BV [5.4] definisce quanto segue: ispezione interna se il tempo è sufficiente. Secondo la procedura standard, in caso di pericolo i passeggeri che si trovano nell'area dei binari devono essere accompagnati alla banchina.
Cordiali saluti
XX, PP-BP-ZFR-FFP

Flessibile e dinamico!

Indicazioni sull'uso delle APP dell'orario. *Équipe tecnica VSLF*



Per l'utilizzo delle varie app dell'orario e dei treni in Svizzera, è opportuno tenere presente i seguenti punti:

I treni internazionali e gli Euro-City, la crème de la crème dei treni, di principio sono da evitare. Il loro orario di partenza, e soprattutto di arrivo, nel migliore dei casi sono da considerare solo come una raccomandazione. Una collaborazione tra più di due gestori di servizi ferroviari non è possibile, gli impedimenti di natura tecnica come i sistemi di alimentazione e i controlli doganali sono stati rimpiazzati da componenti elettronici sui veicoli, altamente reclamizzati ma non idonei a livello internazionale che, a parte i costi esorbitanti, non portano alcun reale valore aggiunto. I treni intercity nazionali, ma anche i treni espressi in generale, dovrebbero essere considerati ragionevolmente affidabili solo dopo una tempo preliminare di circa 9 ore. Tutti i sistemi elettronici di verifica durante la notte funzionano solo se... funzionano. In caso contrario, il primo, il secondo e per-

sino il terzo treno al mattino semplicemente non sono operativi una volta messi in servizio e pertanto non possono circolare.

Il materiale rotabile sostitutivo praticamente non è disponibile in quanto non ce n'è e non ci sono risorse di personale disponibili perché è troppo costoso. E la domanda è lecita: perché poi? Dopo tutto, abbiamo una cadenza ogni mezz'ora e questa è un'offerta davvero ottima.

Anche l'infrastruttura non ha nessun interesse a far partire un treno con un certo ritardo, perché lo slot non c'è già più e nonostante la gigantesca potenza di calcolo non è possibile trovarne uno nuovo. In un sistema di «messaggi in bottiglia» ben equilibrato, non ci si può semplicemente infilare dentro una «bottiglia», ossia un treno, a proprio piacimento.

È inoltre importante che i posti di fermata possano essere cancellati con breve preavviso. Sulla banchina, il display passa semplicemente su "cancellato" poco prima dell'orario di partenza e intanto il treno sfreccia via. Sul treno, si viene eventualmente informati della mancata fermata prima del nuovo attraversamento di stazione o semplicemente ci si può godere l'ospitalità più a lungo.

Le chiusure delle linee che durano giorni, mesi o addirittura mezz'anno fanno ormai parte della vita di tutti i giorni. Non ci si fa più il minimo scrupolo nemmeno a bloccare una linea per 8 mesi senza prevedere un tracciato alternativo. Dall'altra parte però, così si ha tempo sufficiente per memorizzare questi blocchi anche nelle app, sempre che la chiusura sia stata pianificata con largo anticipo.

La qualità va di pari passo con le aspettative: il più delle volte funziona però come previsto. Questi sono i nuovi e moderni requisiti di qualità.

Non ha davvero più senso stampare un orario ferroviario.



Esame federale professionale per macchinisti/e

Intervista a Felix Traber, presidente della commissione per l'esame federale professionale per macchinisti/e, rappresentante delle parti sociali SEV-LPV, transfair e VSLF, membro della sezione VSLF Svizzera orientale, macchinista con diploma federale FFS Cargo e Traffico viaggiatori.

LocoFolio: Come si è sviluppato l'esame federale professionale dai suoi inizi nel 2018?

Felix: Nel complesso, siamo soddisfatti degli sviluppi degli ultimi quattro anni e mezzo. La sfida più grande è stata l'inizio nel 2018: dopo l'approvazione del regolamento d'esame da parte della Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione SEFRI il 12 febbraio 2018, il nostro obiettivo era quello di poter organizzare il nostro primo esame federale ancora nello stesso anno. In termini di tempo, si trattava di un obiettivo molto ambizioso, in quanto dovevamo ancora strutturare completamente l'organizzazione e i contenuti dell'esame.

Il primo ciclo di esami ci ha dato l'opportunità di partire da zero. Sulla base delle prime esperienze, abbiamo poi potuto rivedere alcuni dettagli e apportare delle modifiche. Soprattutto, però, abbiamo potuto fare delle preziose esperienze come commissione d'esame. Nel 2019, siamo riusciti a condurre il primo esame regolare in tutte e tre le lingue nazionali. Sin dall'inizio abbiamo potuto migliorare e perfezionare diversi documenti, anche grazie al feedback dei candidati e delle candidate. Per me personalmente è molto importante che il nostro lavoro all'interno del VHBL-AFSM venga sempre svolto

in maniera autocritica. L'autoriflessione è anche al centro dell'esame professionale. Chiunque eserciti un'attività di responsabilità deve farlo in modo permanente. Questo vale non solo per il personale di locomotiva, ma anche per noi come organizzazione responsabile dell'esame professionale.

Dopo poco più di quattro anni, siamo ormai ben strutturati e radicati e, soprattutto, siamo supportati da tutto il settore. L'aver raggiunto questo obiettivo con un tipo di esame completamente nuovo è stato possibile solo grazie all'impegno di molte persone intraprendenti e determinate, consapevoli di quanto sia impegnativa la nostra professione e che la possibilità di un'integrazione nel sistema educativo sia più che necessaria.

Prima hai menzionato la capacità di riflessione e la sua importanza per l'esame. Cosa significa concretamente se voglio sostenere l'esame?

Credo che la maggior parte di noi macchinisti si identifichi regolarmente nel proprio lavoro quotidiano. Spesso lo si fa in modo inconscio. Soprattutto in un settore importante per la sicurezza, questa è una qualità importante. Con l'esame federale professionale, favoriamo i processi di riflessione definendo questi passaggi

grazie ai nostri strumenti e alla struttura dell'esame. In questo modo, rendiamo l'esperienza professionale misurabile. Non basta infatti fare un'esperienza senza poi fare delle riflessioni. Chi riflette bene cerca di acquisire conoscenze da una situazione vissuta.

Ma le conoscenze da sole non bastano. Dopo un evento, come il malfunzionamento di un mezzo di trazione, bisogna fare in modo di non trovarsi più nella stessa situazione o in una situazione simile. È quindi necessario trarne le dovute conseguenze per poter disporre di opzioni alternative da poter poi applicare nella vita lavorativa di tutti i giorni. Trarne le dovute conseguenze è alquanto impegnativo e rappresenta una certa difficoltà. I diversi strumenti d'esame forniscono al candidato un quadro d'insieme del proprio ruolo professionale. Questi tre strumenti costituiscono la base contenutistica del rapporto di riflessione.

Anche qui si tratta di confrontarsi con sé stessi con l'aiuto degli strumenti d'esame. Sul sito web del VHBL-AFSM, alla voce "Esame professionale", sono disponibili diversi documenti che forniscono informazioni sull'esame e sui suoi contenuti. Vi si affronta anche il tema della riflessione. Chiunque sia interessato a soste-

tere l'esame, potrà trovare le risposte alla maggior parte delle domande sul nostro sito o nelle nostre FAQ. E se ci sono ancora delle questioni aperte, si può senz'altro prendere contatto con il nostro segretario d'esame.

Quanti attestati professionali federali sono già stati rilasciati? E qual è la percentuale di successo dell'esame professionale?

Per la fine del 2021, abbiamo potuto rilasciare un totale di 251 attestati federali di macchinista. Come per qualsiasi altro esame, anche per l'esame professionale c'è la possibilità che non venga superato. Facendo una media degli ultimi tre anni, il tasso di superamento è stato dell'88,8%, un dato che è rimasto relativamente costante.

E già che siamo in tema di cifre, l'età media è rimasta relativamente costante negli ultimi tre anni, attestandosi intorno ai 38 anni. Quindi non è come a volte si sente dire, e cioè che l'esame federale professionale è solo per i più giovani. Anche la fascia d'età tra i 40 e i 49 anni è molto ben rappresentata. Il diplomato più anziano aveva addirittura 68 anni!

Quali sono i motivi che possono portare al mancato superamento dell'esame professionale?

A volte si sottovaluta il dispendio di tempo necessario e pertanto si lavora in modo troppo superficiale. Bisogna essere molto indipendenti, onesti e autocritici e ricercare attivamente i propri punti di forza e i propri punti deboli. Per far questo, bisogna pianificare del tempo sufficiente.

A volte si ha l'impressione che si presti poca o nessuna attenzione alle istruzioni contenute nella documentazione informativa. Oltre alle istruzioni di base, nella presentazione dell'esame professionale e nella guida abbiamo riportato molti consigli per affrontare l'esame. Al momento di iniziare l'esame, ci sono inoltre degli altri documenti con delle chiare consegne, in cui è anche possibile vedere ciò che viene valutato. Nel caso di certi candidati si può notare che si impegnano molto seriamente e che dedicano molto tempo all'esame, ma che non approfondiscono abbastanza l'aspetto della riflessione.

Ma, come già accennato, è importante non fermarsi alle conoscenze, bensì bisogna trarre le dovute conseguenze e trovare delle opzioni alternative. È questo che poi di norma determina i punti decisivi. Tendenzialmente, inoltre, il fatto di avere un'adeguata esperienza professionale rappresenta un vantaggio. Secondo il

regolamento d'esame, si tratta di almeno due anni, uno standard stabilito dalla Confederazione. Ma chi ha circa dieci anni di esperienza professionale ha tendenzialmente una posizione di partenza migliore.

Qual è il feedback che ricevete sull'esame professionale?

Dal momento che lavoro a tempo pieno come macchinista presso FFS Cargo e FFS Traffico viaggiatori, ogni tanto mi capita di incontrare dei colleghi che hanno sostenuto l'esame professionale o che sono in procinto di sostenerlo. I riscontri sono più che positivi. Spesso affermano che solo grazie all'esame professionale sono diventati realmente consapevoli di ciò che effettivamente fanno e possono fare come macchinisti. Da allora, guidano in modo diverso. Personalmente, anch'io ho fatto la stessa esperienza. Oggi, infatti, guido in modo diverso rispetto a prima dell'esame professionale. La mia consapevolezza e la mia sensibilità, in tutti gli aspetti della professione, sono migliorate. Questo torna utile sia a me personalmente che, in particolare, ai fini della sicurezza. Di tanto in tanto sono confrontato anche con domande e commenti.

Gran parte di ciò che abbiamo modificato negli ultimi anni è stato possibile grazie a questi feedback. Nel complesso, come commissione d'esame, riceviamo spesso dei feedback positivi sull'organizzazione e su questo tipo di esame. Ovviamente, riceviamo anche dei feedback negativi. Purtroppo, questo di solito avviene in modo indiretto, il che è un peccato. I feedback delle imprese ferroviarie variano. Riceviamo più feedback dalle imprese ferroviarie che sono direttamente coinvolte nell'organizzazione dell'esame, in quanto il contatto è più diretto. Tuttavia, l'utilità dell'esame non viene ancora riconosciuta dappertutto. Ci sono perfino dei superiori che prospettano l'esame ai propri collaboratori come qualcosa di negativo e non necessario. Questo in realtà è sorprendente, perché grazie all'esame si può ridurre il rischio di irregolarità. Non credo ci sia bisogno di altri commenti.

Alcune imprese ferroviarie, come la RhB o la Zentralbahn, sono estremamente impegnate a favore dell'esame professionale e organizzano perfino una cerimonia di diploma per i loro neodiplomati. Diverse imprese ferroviarie sostengono attivamente la partecipazione all'esame, ad esempio pagando le tasse d'esame e/o parte del tempo richiesto.

Quali sono i vantaggi che ho come macchinista se faccio l'esame professionale?

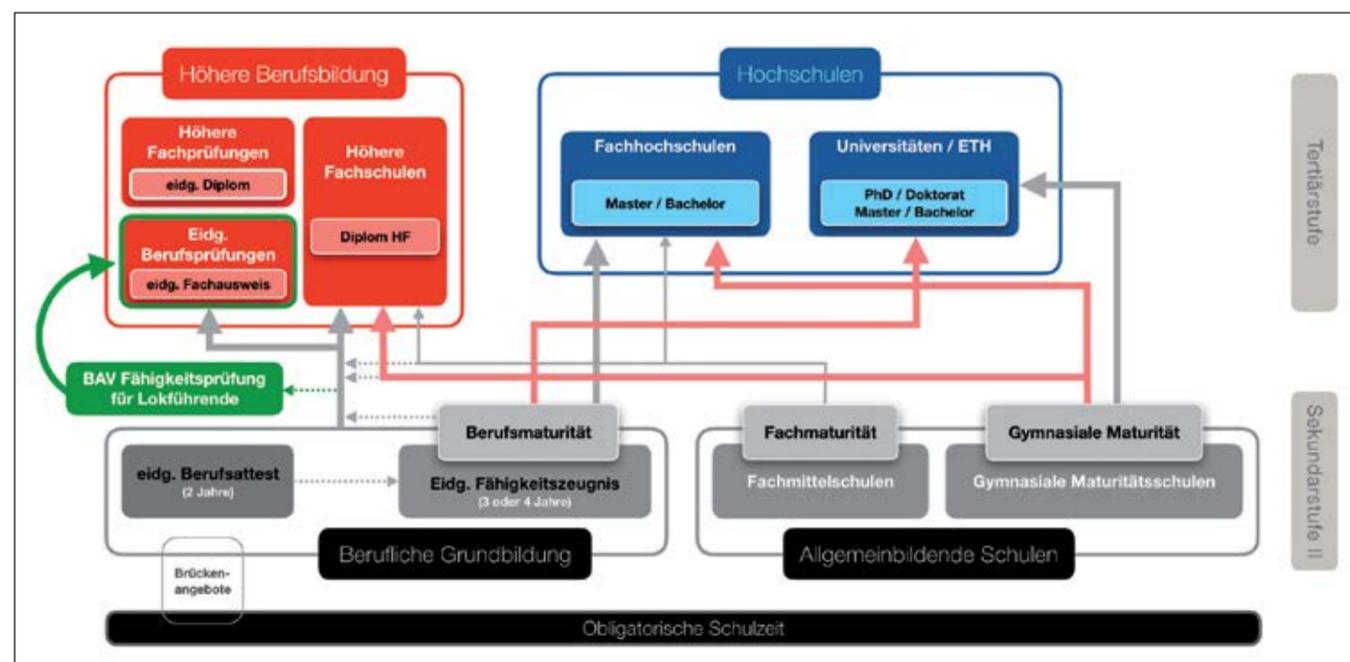
Il superamento dell'esame federale professionale per macchinisti permette di conseguire un attestato professionale federale. Si tratta di un diploma riconosciuto che si colloca nella categoria della formazione professionale superiore e, pertanto, al di sopra dell'apprendistato professionale (attestato federale di capacità AFC) o della maturità. Il diploma federale facilita l'accesso a diverse opportunità di formazione continua. Un attestato professionale federale, per esempio, permette di seguire degli studi post-diploma presso una scuola professionale superiore (SPS). È inoltre possibile accedere a diversi esami professionali superiori (diploma federale). È inoltre anche possibile essere ammessi ad un istituto tecnico (ITS) o completare un Certificate of Advanced Studies CAS.

Bisogna chiaramente essere consapevoli che se si vuole proseguire gli studi, è necessario impegnarsi a fondo. Con un attestato federale si aprono più porte. In molte imprese ferroviarie, l'attestato federale professionale di macchinista viene indicato nei concorsi interni come un vantaggio o addirittura come un requisito obbligatorio per diversi posti di lavoro. Chi, ad esempio, non può più guidare per motivi di salute, con l'attestato federale ha sicuramente una base di partenza migliore, oltre ad avere maggiori possibilità di candidarsi per un nuovo posto di lavoro, in quanto ha conseguito un diploma professionale superiore.

Il conseguimento del diploma non dovrebbe tuttavia essere l'unica motivazione per sostenere l'esame professionale. Si dovrebbe fare l'esame professionale solo se si è disposti a confrontarsi con sé stessi in modo onesto e autocritico nel proprio ruolo professionale. Chiaramente, noi ci rivolgiamo alla totalità dei macchinisti, perché il nostro obiettivo era ed è tuttora che, dopo tutto il lavoro svolto, i nostri professionisti possano ottenere un diploma riconosciuto dal sistema educativo.

Dal tuo punto di vista, come si colloca la nostra professione sul piano dei requisiti necessari?

La nostra professione è fondamentalmente sottovalutata. La formazione per diventare macchinista e i relativi esami UFT sono estremamente impegnativi. La maggior parte dei nostri professionisti deve completare una formazione che comporta un investimento di tempo di circa 3.000 ore. Questo include la teoria, la pratica e una considerevole mole di studio che, come in quasi tutti i corsi di formazione e aggiornamento, avviene nel proprio tempo libero. Se consideriamo gli ampi requisiti che devono essere soddisfatti per svolgere la nostra attività, è davvero sorprendente



che questa professione non sia stata riconosciuta già molto tempo fa. Perché ci si può chiedere: chi, indipendentemente dal settore, segue una formazione continua così complessa senza poi conseguire un diploma riconosciuto? Gli istruttori e gli esperti esaminatori UFT contribuiscono in larga misura al successo dell'esame di abilitazione UFT. Possiamo essere orgogliosi di questi risultati. Ma nonostante tutto ciò, il lavoro svolto dai macchinisti non ha un grande valore nel sistema educativo perché non viene riconosciuto. Con l'esame professionale federale, questo adesso può cambiare su base volontaria. La formazione e gli esami richiesti dall'UFT costituiscono infatti una base importante in tal senso. Tra l'altro, ci servono come condizione per l'ammissione all'esame professionale federale. La struttura può essere paragonata ad un esame modulare. Possiamo perfino proseguire la nostra formazione. Non sono pochi i macchinisti che hanno conseguito un diploma di scuola superiore. Anche questi colleghi confermano gli elevati standard della nostra formazione e dei relativi esami. Nello spazio europeo dell'istruzione superiore, i crediti ECTS vengono utilizzati sin dall'introduzione del Processo di Bologna. Per un impegno di 25-30 ore viene assegnato un credito ECTS. Se pensiamo alle nostre circa 3.000 ore, avremmo un diploma con almeno 100 crediti ECTS.

Quali sono le prospettive future per l'esame professionale?

In autunno si svolgeranno gli esami orali e siamo già in fase di pianificazione dell'esame del 2023. Il bando del 2023 verrà pubblicato a fine luglio sul nostro sito web www.vhbl-abfsm.ch. Chi dovesse essere interessato all'esame, potrà trovare molte informazioni e feedback di precedenti diplomati sul nostro sito web.



Felix Traber lavora presso le FFS dal 2004, attualmente come macchinista con attestato professionale federale presso FFS Cargo e FFS Traffico viaggiatori. È membro del comitato allargato della sezione Svizzera orientale. Oltre alla sua attività professionale, è attivo come rappresentante delle parti sociali e membro della commissione d'esame per l'esame professionale federale per macchinisti. In qualità di elettricista qualificato, gli piace essere sotto tensione, è stato attivo nella politica per diversi anni ed è ancora attivo nell'esercizio.

L'esame per macchinisti

Intervista a Marc Baumgartner, Istruttore Est e macchinista V e M con attestato federale, sull'esame per macchinisti. *L'intervista è stata condotta da Markus Leutwyler per iscritto.*



LocoFolio: Marc, per favore raccontaci un po' chi sei!

Marc: Salve a tutti, sono Marc Baumgartner e ho 30 anni. Vivo nella bella valle del Reno sangallese, più precisamente a Berneck. Berneck è il più grande comune vitivinicolo del canton San Gallo e quindi la possibilità di evadere dalla mia vita quotidiana di macchinista è dietro l'angolo. Nel mio tempo libero, mi diverto infatti a coltivare il vigneto di famiglia.

Da quanto tempo fai il macchinista? Dove lavori?

La mia formazione come macchinista è iniziata nel febbraio 2016 presso il deposito di Rapperswil. Qualche tempo dopo aver concluso la mia formazione, ho deciso di tornare di nuovo nella Svizzera orientale. Attualmente lavoro al 60% come macchinista FFS presso il deposito di Romanshorn, ma do sempre volentieri una mano anche ai miei colleghi macchinisti del deposito di San Gallo. Da marzo 2022, sono inoltre attivo al 40% come istruttore presso il reparto formazione di Zurigo Altstetten.

Cosa ti ha spinto a sostenere l'esame professionale?

Un collega di lunga data del deposito di Rapperswil, Cristian Villasante, ed io ci siamo iscritti insieme all'esame professionale nel 2019. Uno dei nostri obiettivi principali era sicuramente quello di sviluppare ulteriormente le nostre competenze professionali come macchinisti. Volevamo inoltre migliorare le nostre prospettive future come macchinisti presso le FFS.

Ha richiesto un grande impegno? Sei riuscito a conciliare bene l'esame professionale con il lavoro?

Grazie agli ottimi strumenti di lavoro elettronici che ogni giorno accompagnano noi macchinisti, ho potuto lavorare all'esame professionale sempre e ovunque, anche durante le mie pause nei posti più belli che come macchinisti possiamo incontrare in Svizzera. Approfittavo delle pause di lavoro per concentrarmi sui rapporti di riflessione e sulle azioni che ogni giorno compio come macchinista. Grazie al brainstorming e agli appunti che prendevo, prima o dopo il servizio mi potevo sedere davanti al computer di casa e lavorare all'esame. Il carico di lavoro per l'esame professionale è notevole. È fattibile, ma non è da sottovalutare!

Che cosa hai trovato particolarmente difficile?

Quello che ho trovato difficile è stato il fatto di formulare i miei pensieri e metterli su carta in modo tale che fossero comprensibili a tutti. Con il senno di poi, anche il fatto di dovermi confrontare di nuovo con la grammatica e l'ortografia è stato molto utile.

All'inizio ho avuto difficoltà a riflettere su me stesso. Dal mio punto di vista, non è facile ammettere i propri punti di forza e di debolezza come macchinisti e nemmeno riflettere su se stessi nel proprio lavoro.

Ci sono delle nozioni di cui puoi trarre vantaggio nel tuo lavoro?

Ho avuto modo di trattare vari argomenti che oggi mi tornano utili tutti i giorni, tra cui senz'altro la gestione dei nuovi strumenti di lavoro digitali e i pericoli che essi rappresentano in relazione alla fonte di disturbo nel lavoro del macchinista. Da quando ho completato l'esame professionale, come macchinista ho capito di nuovo come stabilire correttamente le priorità per quanto riguarda la sicurezza e la guida sicura dei treni.

In questo contesto, mi viene in mente la parola sostenibilità: guidare i treni in modo sicuro attraverso la Svizzera nel rispetto dell'efficienza energetica e dei materiali.

C'è qualcosa che adesso fai diversamente rispetto al passato?

Sì, ci sono alcune cose che faccio in modo diverso rispetto a prima. Apprezzo ancora di più la nostra professione che è sempre molto bella e a prova di crisi. E trovo che si possa anche avere un sano orgoglio professionale. Inoltre presto maggiore attenzione ai pericoli e ai rischi sui binari e posso valutarli meglio. Si continua a crescere e si diventa anche più indipendenti. Un altro punto importante per me è che non lascio che la routine si instauri nella mia attività di tutti i giorni. Se per una volta la mia giornata lavorativa non è andata così bene, alla fine del servizio rifletto sulle mie azioni e scrivo giù le principali conclusioni.

A chi consiglieresti l'esame professionale?

Consiglierei vivamente questa formazione a tutte e a tutti i macchinisti. Questo esame professionale con attestato federale ti spiana sicuramente la strada nella tua vita professionale come macchinista. Spero di essere riuscito a invogliarti ad iscriverti. O meglio, come diciamo noi in svizzero tedesco: *Dü Stier bii da Hörner packa!* (Prendi il toro per le corna!)

Un caro saluto, buon viaggio e buona continuazione!

Hardware

Rischio 247. *Équipe tecnica del VSLF*

Distanze

Al momento dell'entrata dapprima non è così evidente, in quanto il fermacarri si trova 10 metri buoni prima del segnale di fermata (immagini 1 + 2). Come nell'immagine 3, le balise di arresto sono installate circa 8 metri prima del segnale del treno. Secondo alcuni responsabili dell'infrastruttura, il posto di fermata dovrebbe essere mantenuto entro +/- 10 metri, ma evidentemente l'installazione delle balise e dei fermacarri può essere gestita in modo flessibile. In tutti i casi ne risulterà un'entrata più lenta, con effetti negativi sui tempi di percorrenza e sulla puntualità. In questo modo, il segnale di fermata inoltre arresterà i treni molto di più, poiché il rischio di superare uno «stop» è in costante aumento.

P.S.: Contrariamente alle prescrizioni, il segnale installato nel binario di testa è posizionato a destra anziché a sinistra.

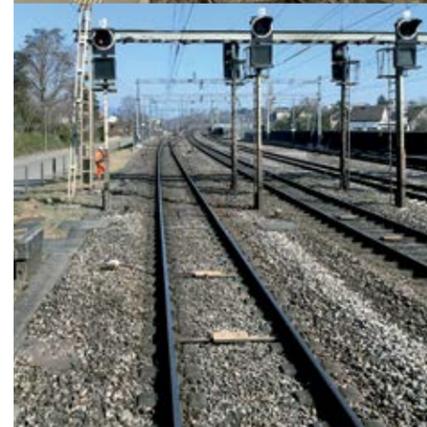


Foto: Hubert Giger

Software

Rischio 328. *Équipe tecnica del VSLF*

Può essere sbagliato

Nelle «Info» per il personale di locomotiva si dice che con un nuovo software sul veicolo, le informazioni sui monitor «in certe situazioni possono essere sbagliate».

Non resta che sperare che, nella pratica, ci si ricordi sempre correttamente quali informazioni occorra osservare e quali ignorare tra tutti i messaggi che compaiono sullo schermo.

Quante più apparecchiature digitali vengono installate e tanto più l'uomo è tenuto a controllarle e interpretarle correttamente (e, pertanto, anche se «sbagliate») a seconda della situazione.

In certi casi, la qualità dei software sui veicoli ha già raggiunto il livello di un sistema hackerato. Noi macchinisti non potremmo accorgerci se un software è stato hackerato o meno, perché anche le informazioni realmente sbagliate devono comunque essere considerate corrette.

Per fortuna che i sistemi di sicurezza come l'ETCS e gli impianti centrali hanno un livello di qualità superiore. Almeno queste sono le informazioni che riceviamo da chi di competenza...

Info FV Dosto
 Emessa da: Marcel Tonini | Atribuzione: FV
 Distribuzione: Personale di locomotiva A40 e B

Novità software per veicoli FFS 2.0 e risonanti di Tecnica della flotta
 Entro fine maggio 2022 i treni FV Dosto saranno equipaggiati con il nuovo software vecchi FFS 2.0, nuova dotazione. I veicoli rimanenti saranno compatibili con il software presentato FFS 1.8 per un periodo di 12 mesi. Nelle cabine di guida del nuovo software appare un avviso specifico.

Novità software per veicoli FFS 2.0

- La verifica dell'efficacia del freno viene effettuata secondo la linea di comando «Forza di trazione/forze frenata» (V. sbrivato per l'uso [BAL] 8.4.6). Preselezionare sempre pulsante per il pulsante «Riduzione di comando del freno» presente sulla leva di comando. Inoltre appare «verifica efficacia freno» nel TCO → questa precisazione sarà inserita anche nelle BAL, in il fascicolo del materiale applicabile sarà adattato.
- L'indicatore luminoso «Indicazione dello stato parafreno dell'accoppiamento» nel CMI «CC» una luce fissa bianca quando lo sportello frontale è bloccato in posizione aperta.
- Eliminazione il reset della batteria (BAL 9.3.1), le percentuali di batteria rilevata rimangono invariati per 10 minuti. Nota: funzione non attivabile nella trazione mista.
- In singoli casi la panoramica del treno nel TCO può non essere corretta. Intervalle e integrità di dati di rilevamento ETCS può essere arrotondato 0/100. In tal caso la luce appare nella finestra pop-up del test del sistema di trazione ETCS.

Testi: Vorbenentwicklungsteam

ETCS di comando
 Info FV Dosto
 Data: 2022-05-10

- Un test di integrità scudo determina una reazione a livello del veicolo solo dopo 48 ore e dopo 24 ore si attiva una relativa richiesta da parte della tecnica di guida.
- Non sarà più necessario disinnestare l'ETCS prima del passaggio nell'impianto di lavoro (BAL 8.7.2.4 in corso).
- La nuova funzione «Posizione parcheggio permanente» (BAL 8.10.4) può essere applicata in qualsiasi momento.
- Il nuovo pulsante «Sbrivato» (BAL 8.3.1) per l'arresto invernale può essere applicato in qualsiasi momento.
- Sono state modificate le condizioni di validazione del messaggio di errore «Fallo FFS» (Errore motore CME) (BAL 9.3.10.1) adesso è consentito il proseguimento della linea posto di fermata appropriato alla velocità di 80, max 90 km/h (BAL 6.1.4.10).
- È stato eliminato il pulsante «Ritorno» (Test Integrità) presente nel CMI «CC».

Versione precedente: FFS 1.8 | Data: 2022-05-10 | Versione: 01
 Documento: 2022/058 | Data: 2022-05-10 | Versione: 01

Effetti della politica di cooperazione tra ITF

L'assegnazione cooperativa delle concessioni per il trasporto a lunga percorrenza favorisce il lavoro improduttivo e provoca una distorsione della concorrenza. Nel 2017, con la riassegnazione delle concessioni per il trasporto a lunga percorrenza in Svizzera, per la prima volta anche altre imprese ferroviarie hanno chiesto di operare in questo ambito. *Raoul Fassbind, comitato del VSLF FFS-V*

Ciò che, per una questione di vincoli legati alla politica regionale e al risparmio, da diversi anni vale per il trasporto regionale delle società affiliate alle FFS e delle ferrovie private, possibilmente dovrebbe tuttavia essere evitato per il trasporto a lunga percorrenza. Sebbene l'UFT mirasse a una concorrenza basata sui principi economici e sul modello neoliberale, non l'ha però perseguita più a fondo per ragioni protezionistiche e qualitative. Per questo motivo, si è cercata una cooperazione valida con le ferrovie private svizzere che rivendicavano una concessione per il trasporto a lunga distanza. Per le FFS, questo aveva comportato l'assegnazione strategica di alcune linee a lunga percorrenza relativamente periferiche e poco redditizie che, pertanto, non erano di grande interesse per il gruppo. Nel caso della linea di montagna del San Gottardo, determinante è stata anche la decisione di non acquistare del nuovo materiale rotabile mediante complesse gare d'appalto.

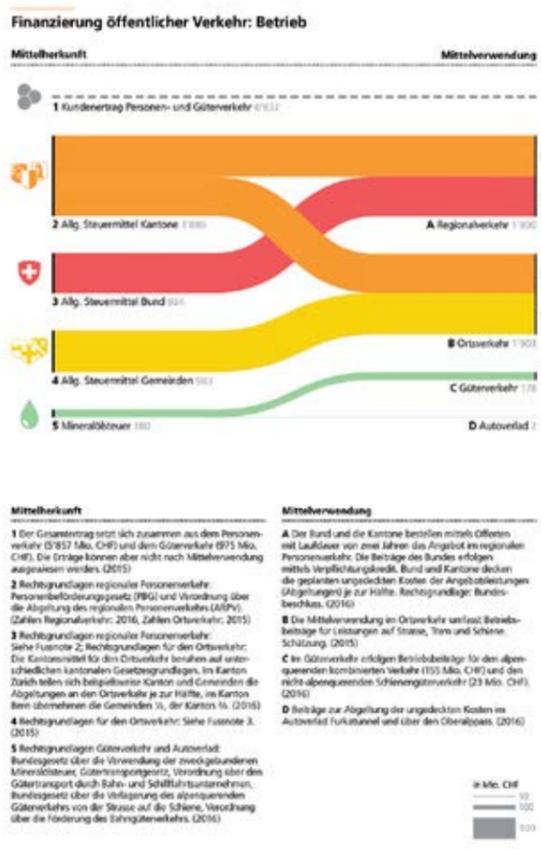
Le ragioni che portano le ferrovie private a entrare nel trasporto a lunga percorrenza sono in particolare da ricercare nel modello di compensazione per il trasporto regionale. I servizi commissionati e finanziati a livello cantonale possono essere gestiti con il massimo recupero dei costi e gli utili non possono essere contabilizzati. Questo, per esempio, è stato all'origine anche dello scandalo delle sovvenzioni di BLS, AutoPostale e VBL nel 2018. Dall'altra parte, questo modello di finanziamento, i sovvenzionamenti cantonali e gli assetti patrimoniali generano dei debiti di prestito ingenti nei bilanci. Il modello di compensazione tuttavia non prevede interessi e il rimborso di questi prestiti, per cui le ferrovie private inevitabilmente si trovano intrappolate in una spirale finanziaria negativa.

Il traffico a lunga percorrenza deve invece essere gestito secondo i principi del mercato e, di conseguenza, deve essere orientato al profitto. Sono previsti anche dei modelli di compensazione e di finanziamento incrociati che devono, ad esempio, garantire una cadenza ravvicinata nell'arco di tutta

I fattori finanziari negativi del modello di trasporto regionale non sussistono grazie alle strutture snelle e ai finanziamenti incrociati interni, motivo per cui le filiali delle FFS non finiscono per ritrovarsi nella stessa trappola dei debiti delle ferrovie puramente private. Questo ha portato a una distorsione della concorrenza e ha inasprito la situazione economica delle ferrovie puramente private, che hanno dovuto presentare delle offerte anche a un prezzo inferiore e, di conseguenza, sono state sovvenzionate di meno. In Svizzera, tuttavia, di norma si tiene conto delle contingenze regionali, il che può portare a dare comunque la preferenza a un operatore locale.

In Europa la situazione è un po' diversa: Mentre alcuni Paesi, come la Francia, seguono una linea molto protezionistica o hanno ancora delle imprese statali, nel Regno Unito o in Germania la concorrenza è molto più consolidata. Di norma, le concessioni vengono rilasciate per una durata di dieci anni e sono sempre attribuite all'offerta migliore. Spesso questo porta a clamorosi cambi di operatore e a offerte rovinose. Il fallimento di Abellio nella Renania settentrionale-Westfalia all'inizio di quest'anno è l'esempio più recente di ciò che può provocare questa concorrenza. A farne le spese di solito sono i dipendenti e i clienti di queste ITF. Da un lato, le condizioni di lavoro e i salari sono sottoposti a un'enorme pressione e, dall'altro, a risentirne sono la puntualità, la qualità e l'offerta dei servizi. Ovviamente, con prezzi in costante aumento.

A causa di questi effetti negativi, in Svizzera è stata istituita una regolamentazione del mercato che distorce la concorrenza. La Confederazione, sotto la guida dell'UFT, fornisce un supporto supplementare per i prodotti meno redditizi, mentre le FFS garantiscono che le linee date in concessione non debbano essere gestite in perdita. In



la giornata, un esercizio misto con i treni a lunga percorrenza orientato alle esigenze regionali o l'integrazione delle ITF coinvolte.

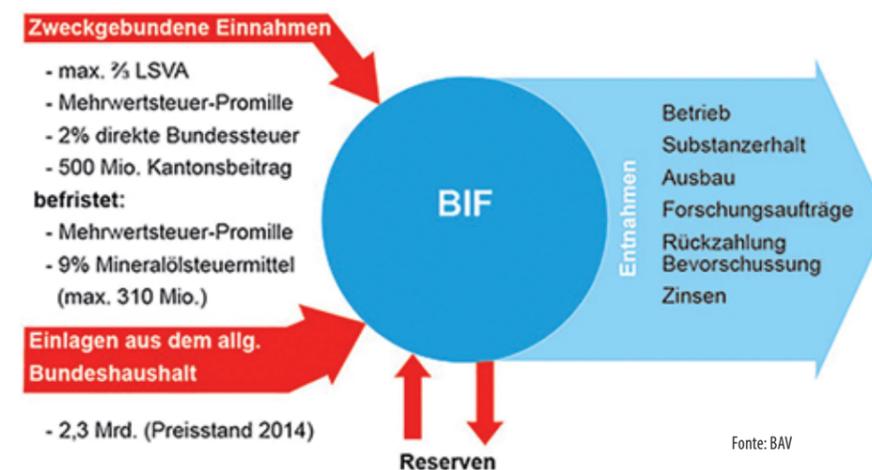
Le ferrovie private che, in termini di proprietà, sono associate alle FFS, non hanno per esempio partecipato al bando per le concessioni nel trasporto a lunga percorrenza. Il loro obiettivo è principalmente quello di garantire una struttura a basso costo, al fine di assicurare l'aggiudicazione alla società madre nelle gare d'appalto per le concessioni nel trasporto regionale.

questo modo, da un lato le ferrovie private hanno le entrate di cui hanno bisogno, mentre dall'altro le FFS approfittano del fatto di non dover indire bandi per i veicoli e, soprattutto, di un sostegno nella dilagante carenza di personale viaggiante.

A seguito delle pressioni politiche, la Confederazione ha recentemente annunciato l'adozione di ulteriori misure normative volte a limitare il potere di mercato generato dalle FFS e quindi a distorcere ulteriormente la concorrenza. Sembra quindi esserci la consapevolezza che nel settore ferroviario una concorrenza basata sui principi capitalistici, in particolare con un vantaggio in termini di benefici per i clienti, non sia possibile. Nonostante ciò, ci si continua ad attenere a un modello concepito per più ferrovie, che può si promuovere la presenza regionale e mitigare gli effetti negativi dei bilanci, ma che necessita la gestione di strutture organizzative parallele separate, con un corpo amministrativo e delle risorse umane molto ampi.

È quindi legittimo chiedersi perché questo sistema, che da un lato fa aumentare i costi per i committenti e i clienti finali e, dall'altro, riduce le esigenze specifiche del personale, come la diversità o la produttività, continui a essere gestito in questo modo. Soprattutto, sembra emergere il fatto che ci si possa o ci si voglia ancora permettere di mantenere delle strutture statali per impiegare il maggior numero possibile di dipendenti. Emerge inoltre la complessità delle strutture di finanziamento, che finanziano trasversalmente il trasferimento di fondi, spesso basati sul denaro dei contribuenti, tra la Confederazione, i cantoni, i comuni e le ferrovie, ma anche all'interno delle ferrovie tra l'UFT, i gestori dell'infrastruttura, le imprese di trasporto ferroviario, gli immobili e i proprietari, a infiniti livelli orientati alla domanda (per esempio, il finanziamento dell'esercizio, l'incremento del fatturato, le innovazioni, le tasse di utilizzo, ecc. Queste strutture sembrano essersi sviluppate e essere diventate così poco trasparenti da renderne la rintracciabilità molto difficoltosa, ma anche tenuta deliberatamente nascosta.

L'attuale richiesta dei cantoni e della politica di assicurare un trasporto pubblico più conveniente e una significativa riduzione del forte indebitamento delle FFS, sembra voler lentamente portare alla luce questi complessi e costosi finanziamenti. Solo il tempo ci dirà fino a che punto le ferrovie si dovranno sviluppare strutturalmente e in che misura la forza lavoro dovrà sopportare il peso di queste «ottimizzazioni», ma le misure di risparmio annunciate a fine



aprile 2022 a carico dei soli dipendenti delle FFS cominciano a dare i loro frutti.

Onde evitare malintesi, la promozione del trasporto pubblico su rotaia da parte del settore pubblico è necessaria e sensata. Le storiche strutture, l'evoluzione verso la creazione di un apparato amministrativo multi-ferroviario a spese del denaro dei contribuenti e la commistione di diverse responsabilità nei modelli di finanziamento si stanno rivelando però estremamente onerose per i clienti e i committenti. La distribuzione di questi stessi fondi deve essere valutata in maniera critica e deve essere sempre mirata ad un utilizzo sensato. È solo così che in futuro si potrà

mantenere un trasporto pubblico efficiente e conveniente in Svizzera. Con delle strutture snelle, poche duplicazioni, delle competenze chiare e dei processi semplici, un'organizzazione sostenibile e consolidata e una visione lungimirante e sensata del futuro, si potrebbe senz'altro realizzare un trasporto ferroviario efficiente e conveniente.



Codice QR VöV/UTP: Presentazione dettagliata dell'UTP sul finanziamento del trasporto pubblico.

Öffentliche Finanzen im Bereich Verkehr ¹		T 11.2.1.3			
Finanzflussrechnung Schienenverkehr und öffentlicher Strassenverkehr		in Millionen Franken			
		2015	2016	2017	2018
Ebene Bund					
Einnahmen	Transfers von Kantonen, Entgelte und sonstige Einnahmen	73	594	683	832
Ausgaben	Beiträge an Transportunternehmen und Investitionen	5 416	5 706	5 381	5 546
Saldo	zulasten der allgemeinen Bundesmittel	-5 343	-5 112	-4 697	-4 714
Ebene Kantone					
Einnahmen	Transfers von Bund und Gemeinden, Entgelte und sonstige Einnahmen	820	637	638	684
Ausgaben	Investitionen und Beiträge an Transportunternehmen, Bund und Gemeinden	2 645	2 711	2 794	2 708
Saldo	zulasten der allgemeinen Budgetmittel	-1 825	-2 074	-2 155	-2 024
Ebene Gemeinden					
Einnahmen	Transfers von Kantonen, Entgelte und sonstige Einnahmen	67	74	76	115
Ausgaben	Beiträge an Transportunternehmen und Kantone	1 018	1 077	1 174	1 048
Saldo	zulasten der allgemeinen Budgetmittel	-951	-1 003	-1 098	-933

¹ ohne Luftverkehr, Schifffahrt und Forschung im Bereich Verkehr

Stand: November 2021
Quelle: BFS – Kosten und Finanzierung des Verkehrs (KFV); EFV – Staatsrechnung
Auskunft: Bundesamt für Statistik (BFS), Sektion Mobilität, 058 463 64 68, verkehr@bfs.admin.ch
© BFS

Fonte: BFS

Confronto ITF

Le condizioni di lavoro e dei salari delle principali ITF in Svizzera. Una panoramica per consentire ai macchinisti di fare un confronto.

Comitato del VSLF



Salario in formazione	52'000 - 70'000	52'000-70'000	52'500-61'000	52'000
Salario iniziale	70'556	70'355	63'481	69'500
Salario massimo	103'554	103'244	93'156	102'000
Durata progressione salariale	10 anni	21 anni	21 anni	20 anni
Maggiorazione servizio notturno	6.-	6.-	6.-	8.-
Maggiorazione domenica	16.-	16.-	16.-	15.-
Comunicazione pianificazione mensile	20 del mese prec.	Non definito	A rotazione	10 gg. prima
Comunicazione giorno successivo	Fine del servizio precedente	17.00h del giorno precedente	Fine del servizio precedente	17.00 del giorno precedente
Livello linguistico	Min. A1 / A1+ nelle regioni linguistiche	Min. A1 / A1+ nelle regioni linguistiche	Min. A1 / A1+ nelle regioni linguistiche	Nessuno
Indumenti da lavoro	Si / facoltativo	Si / facoltativo	Si / PSA a seconda del lavoro	No
FVP	1a cl. 280.-/2a cl. 0.-	1a cl. 280.-/2a cl. 0.-	1a cl. 280.-/2a cl. 0.-	Si
Veicoli	Max. 16	Max. 7	Max. 5	5
Linee	Tutta la Svizzera	Tutta la Svizzera	Rayon a dipendenza del lavoro	5
Congedo parentale	U 20 gg. / D 16 sett.	U 20 gg. / D 16 sett.	U 20 gg. / D 16 sett.	U 10 gg. / D 18 sett.
Premio alla nascita	Cantonale 1'000.-	Cantonale 1'000.-	Cantonale 1'000.-	No
Orario di lavoro continuato	4.5h	5h	5h	5h
Maggiorazione di tempo per le pause	0-29min: 100% 0-60min: 0% *da 60min: 100% Fuori: 15%	Secondo LDL	Secondo LDL	30%
Maggiorazione di tempo per la notte	20h-24h: 10% 24h-4h: 30%	Secondo LDL	Secondo LDL	10%-42%
Indennità giornaliera	19.- (9.50 < 5h)	19.- (9.50 < 5h)	?	19.-
Assegni familiari	3'840.-/2'460.-	3'840.-/2'460.-	3'840.-/2'460.-	3'840.-/2'460.-
Giorni non lavorativi	Min. 115	Min. 115	Min. 115	Min. 115
Costi/giorno esame AFSM	Si	Si	Si	?

Il lavoro irregolare a turni e la grande responsabilità nei confronti delle persone e del materiale determina nei lavoratori la necessità di ricevere una compensazione adeguata. Dal punto di vista tecnico-economico, l'elevato numero di dipendenti nelle varie ITF fa sì che questi indennizzi e salari siano costantemente sotto pressio-

ne e debbano essere ottimizzati. Queste regolamentazioni sono sempre oggetto di modifiche durante le negoziazioni ed è pertanto difficile mantenere una visione d'insieme.

Abbiamo deciso comunque di creare una tabella che si basa sui nostri valori empi-

rici e consente di fare un confronto immediato di queste informazioni. La tabella che troverete in questo numero del LOFO riproduce in gran parte la situazione al dicembre 2021. Tutte le informazioni sono senza garanzia e non sempre possono essere confrontate 1:1, tuttavia forniscono una panoramica approssimativa. ➔



45'500	66'500-80'000	58'000-70'200	46'500-56'830	45'500	?
65'000	76'000-80'000	65'000	61'329/68'807	65'717	?
104'971	103'000	108'500	81'772/91'743	88'466	108'000
Fino 40° compleanno	20 anni	Non regolamentato ca. 50 anni.	15 anni	12 anni	Progressivo
6.40	7.-	7.-	6.-	6.-	6.80
14.-	13.-	14.-	13.-	12.-	14.80
14 gg. prima	10. del mese precedente	Nel quadro della pianificaz. annuale	Nel quadro della pianificaz. annuale	20 del mese prec.	20 del mese prec.
17.00 del giorno prec.	17.00 del giorno prec.	72h prima	?	?	Fine servizio del giorno precedente
A1 & EFR	Dipende dal deposito	Tedesco	A1	Italiano	A1
Si / no	PSA a seconda del lavoro / facoltativo	Si / facoltativo	Si	Si / facoltativo	Si / obbligatorio
Dal 50% 632.-/gratis	1'586.- / 0.-	Secondo UTP	1'586.- / 0.-	Analogam. FFS	si
7 V / 7 M	4	Ca. 3-6	3	Ca- 2-4	2
Ca. 19 V / Ca. 15 M	Ca. 12	Svizzera orientale	Vallese / SM-LS	Ca. 5 CH + Italia	D-CH + TI
U 18 gg. / D 18 sett.	U 10 gg. / D 16 sett.	U 10 gg. / D 18 sett.	U 10 gg. / D 16 sett.	U 10 gg. / D ?	?
No	No	No	Cantonale 1'000.-	700.-	?
5h	5h	5h	5h		5h
60-70min: 30% *Da 70min: 100%	Fino a 50min: 100% 51-59min: 20min Da 60min: 0% Fuori: 30%	0-39min: 100% Da 60min: 100%	Nessuna	Fino a 50min 100% 51-59min: 20min	30% in caso di pernottamento oltre 9h
20h-24h: 10% 24h-2h: 30% 2h-4h: 40%	20h-24h: 10% 0h-4h: 30%/40%	20h-24h: 10% 24h-4h: 30%	20h-6h Sabato 18h-6h	20h-24h: 10% 0h-4h: 50%	LDL
17.- (8.50 < 4h)	21.-	19.-	16.-	19.-	20.-
4'384.- / 2'831.-	3'300.- / 2'640.-	3'120.- / 3000.-	Dipende dal cantone	2'400.-	?
Min. 115	Min. 115	121	75/115	Min. 116	Min. 115
Si	?	Si (obbligo di 2 anni)	?	?	?

Un macchinista è comunque sempre stanco...
Markus Leutwyler



Attualmente è in corso una campagna sul tema delle apnee notturne. Si tratta di una malattia in cui, per via del rilassamento dei tessuti, le vie aeree si restringono a tal punto durante la notte da rendere impossibile la respirazione. La persona addormentata ha una temporanea interruzione della respirazione, che mette in allarme l'organismo. Un breve risveglio inconscio assicura la ripresa della respirazione fino al verificarsi della successiva apnea. Un sonno simile non è riposante e viene meno al suo scopo. Dopo una notte così non si è riposati e si può essere soggetti a colpi di sonno. Ma i problemi vanno ben oltre, perché lo stress permanente può portare a pressione alta, danni vascolari e obesità. Questa campagna non raggiunge quasi mai noi macchinisti (le donne sono in realtà meno colpite), perché a causa dei nostri servizi irregolari la stanchezza è praticamente una costante.

Non può comunque far male informarsi sui rischi legati alle apnee notturne. Particolarmente colpiti sono gli uomini dai 40 anni in su con un indice di massa corporea (IMC) elevato (cioè in sovrappeso). Le persone che russano solitamente soffrono anche di apnee notturne.

Il trattamento è un po' fastidioso, ma molto efficace. Durante la notte si indossa una maschera facciale per almeno quattro ore, che viene alimentata con aria attraverso un tubo. Una leggera sovrappressione apre le vie respiratorie.

Come ricompensa per questo sacrificio, in quasi tutti i casi si ha poi una qualità di vita decisamente migliore: la grande stanchezza scompare, si è fisicamente più efficienti e più concentrati. Anche i mal di testa causati dalle apnee notturne possono scomparire.

È sempre meglio discutere la questione con il proprio medico di famiglia. Se necessario, il medico consiglierà una visita otorinolaringoiatrica. Dopo una notte tra cavi e tubi, ma almeno a casa, se ne saprà di più.

Con il treno da Zurigo a Barcellona

Trascorrere un fine settimana a Barcellona è ormai una cosa del tutto normale per la maggior parte delle persone in Svizzera. *Testo: Roman Boller, pilota SWISS A320, versione abbreviata, pubblicato per gentile concessione di AEROPERS*

Un esperimento

Ma arrivarci in treno è piuttosto una rarità. Un resoconto della mia esperienza con uno sguardo sulla politica e sulla tecnologia.

Primo ostacolo: la prenotazione del biglietto

Onde evitare di decidere all'improvviso per la variante più comoda, mi do subito da fare con l'acquisto del biglietto. Tutto motivato ed entusiasta della mia idea, visito il sito web delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) per i viaggi all'estero. Mi vengono proposti diversi collegamenti, con tempi di percorrenza tra le dieci e le undici ore. Quando però cerco di completare la prenotazione, ricevo un messaggio di errore: Il collegamento tra Lione e Barcellona è al completo. Con mia sorpresa, lo stesso succede anche per i successivi collegamenti. Purtroppo questo è normale, mi spiega più tardi il gentilissimo signore dietro allo sportello FFS. Un «ferroviero» che sembra uscito da un libro illustrato. I suoi baffetti sottili vibrano visibilmente di gioia per avere la possibilità di organizzarmi questo viaggio che, come spiega nei dettagli, non è così semplice da prenotare. «Qui dobbiamo partire dalla fine», mi spiega e intanto si occupa subito del collegamento da Lione. Mi sconsiglia l'opzione suggerita online con un tempo di percorrenza di dieci ore e 30 minuti. Gli eventuali controlli alla frontiera o i ritardi, dice, rendono spesso

impossibili le coincidenze previste. E, aggiunge, chiaramente un viaggio così bello in treno non deve essere stressante. Mentre le dita corrono elegantemente sulla tastiera come un pianista, mi propone diverse opzioni per un caffè o dei panini durante le mie due soste a Ginevra e a Lione. Dopo 20 minuti mi consegna i biglietti stampati - «così moderni non siamo ancora» - e poi mi chiede 200 franchi per la «cassa».

Più lungo ma più costoso

Mi preparo come per un volo a lungo raggio: vestiti comodi, cuffiette completamente cariche, una montagna di cose da leggere e snack sufficienti per una piccola famiglia. Quando salgo sul treno, scruto gli scompartimenti come un pendolare esperto. Cerco un posto vicino al finestrino in direzione di marcia in uno scompartimento libero per quattro persone. Il treno esce lentamente dalla stazione centrale di Zurigo e io mi godo il viaggio tranquillo e molto bello fino a Ginevra, dove arrivo alle 10.48, con 90 secondi di ritardo. Una rapida ricerca sul mio cellulare rivela che, per le statistiche, il treno è considerato in orario se ha meno di tre minuti di ritardo, proprio come per i voli aerei. Automaticamente mi viene in mente il 2018, anno catastrofico per la puntualità dell'aviazione. Ho trascorso ore sull'aereo, nella speranza che la finestra di partenza assegnata potesse finalmente migliorare.

Qui le FFS vantano delle cifre di tutto rispetto: nel 2021, il 91,9% dei treni era in orario. La puntualità nei collegamenti è stata addirittura del 98,9%. Con oltre diecimila treni al giorno, queste cifre sono a dir poco impressionanti. Con il mio database mobile di nuovo nella tasca dei pantaloni, mi dirigo verso il prossimo binario di partenza con il panino che mi era stato consigliato. Una gentile funzionaria doganale mi chiede cosa ho con me. Rovistando nel mio cervello alla ricerca del mio francese scolastico, indico la mia giacca. «Ah, les effets?». Annuisco, borbotto un «Oui, c'est tout», e vado avanti. Mentre mi riprometto di usare un po' di più il francese e non solo per gli annunci sugli orari dei voli e sul meteo, salgo sul prossimo treno.

I comodi e luminosi scompartimenti dei treni svizzeri non ci sono più. Passo le due ore successive seduto su un sedile sfondato in tessuto davanti a un finestrino da cui a malapena si vede qualcosa. Dopo pochi minuti, riconosco però un aereo di una compagnia aerea low cost che si sta avvicinando alla pista 04 di Ginevra. Così, per curiosità, mi metto a cercare quanto mi sarebbe costato un volo per Barcellona. Il collegamento diretto più economico, senza bagagli, sarebbe costato 93 franchi. Sono a meno della metà del mio viaggio. Ci sono molte ragioni per questa differenza di prezzo. Ma un fattore importante sono indubbiamente le tasse. L'energia elettrica che in questo momento sta alimentando il mio treno viene tassata. Questa tassa varia da paese a paese. L'equivalente per il traffico aereo sarebbe la tanto discussa, ma attualmente ancora inesistente, tassa sul kerosene. Ci sono delle differenze anche per quanto riguarda l'imposta sul valore aggiunto che, a differenza di molti collegamenti ferroviari internazionali, per le compagnie aeree viene calcolata solo in modo proporzionale. Le compagnie aeree attribuiscono inoltre grande importanza all'efficienza. I tempi morti degli aerei non sono redditizi e sono ridotti al minimo, il tasso di occupazione dei passeggeri è ge-



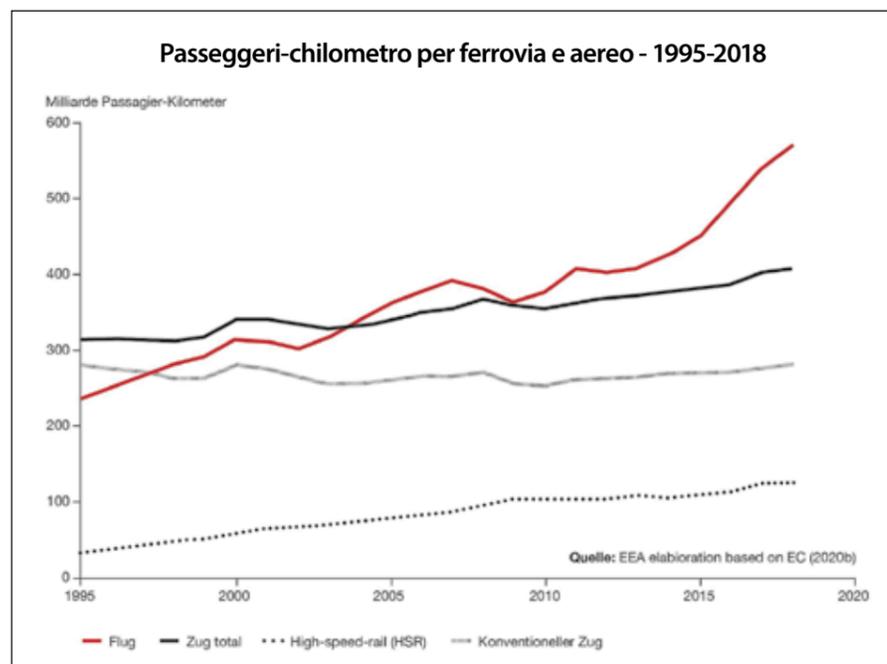
Treno ad alta velocità AVE Serie 102 Talgo in Spagna

neralmente superiore al 90% e i modelli a prezzo variabile sfruttano in modo ottimale il potenziale di mercato. Se si guardano le statistiche, il mio viaggio sembra essere un'eccezione. Diversi studi dimostrano che, fino al 90% dei casi, i viaggi in treno sono più convenienti di quelli in aereo. La valutazione del tempo in più richiesto deve essere vista in modo soggettivo e dipende molto dalla scelta personale del viaggiatore. Calcolando la durata del mio viaggio in treno, avrei potuto volare avanti e indietro tra Zurigo e Barcellona ben otto volte.

A tutta velocità verso sud

Anche l'arrivo a Lione è estremamente puntuale. Approfitto dell'ora di pausa per sgranchirmi un po' le gambe e magari anche per farmi una prima idea di questa città. Dopo tutte le cose positive che ho sentito su Lione, l'area frenetica intorno alla stazione di certo non può essere considerata rappresentativa. Il binario di partenza dell'ultimo treno del mio viaggio viene annunciato solo 20 minuti prima della partenza. E così, nonostante la riservazione dei posti, quando il messaggio appare sui

tabelloni tutti i passeggeri si precipitano nello stesso momento verso il binario 12. Sembra che la paura di trovare il proprio posto occupato sia molto diffusa, e non solo in aereo. Le code iniziano a formarsi durante la procedura d'imbarco. Vedo i miei compagni di viaggio tirare fuori i loro smartphone e tenere pronti i codici QR. Mi chiedo nervosamente se avrei dovuto compilare un modulo di entrata. Mentre cerco freneticamente il link giusto sul sito web del ministero della salute spagnolo, sento qualcuno dietro di me dire «isch äüä für d'Impfig» (è per la vaccinazione). Sbirciando sullo schermo del mio vicino, mi rendo conto che deve essere proprio così. Cerco di mettere su di nuovo la mia faccia da viaggiatore consumato e, con nonchalance, mostro il mio certificato di vaccinazione. Dopo il viaggio piuttosto piacevole sul treno regionale francese, il treno ad alta velocità spagnolo fila decisamente molto più veloce. L'«Alta Velocidad Española» collega tra loro le metropoli spagnole e i paesi limitrofi ad una velocità che può toccare i 310 km/h. In fatto di treni ad alta velocità, la Francia non ha però niente da invidiare agli altri paesi. Anzi: dopo oltre 40 anni, il prestigioso «Train à Grande Vitesse» è diventato parte integrante del concetto di trasporto francese. Nella Francia storicamente centralizzata, Parigi è collegata a tutte le principali metropoli grazie al TGV. In Francia non ci sono quindi quasi più collegamenti aerei interni. Con la versione sperimentale TGV V150, la compagnia ferroviaria francese SNCF ha sviluppato il treno più veloce su ruote. Nell'aprile 2007 ha raggiunto i 574 km/h. Solo i treni a levitazione magnetica giapponesi sono più veloci. Fino a 150 km/h, lo Shinkansen LO viaggia su ruote di gomma prima che la forza magnetica riesca a sollevare il treno. Nel 2015, durante una



corsa di prova, senza l'attrito con il suolo ha raggiunto i 603 km/h. Entro la fine di questo decennio, si prevede di impiegare lo Shinkansen LO sulle linee pubbliche. Nonostante il grande successo del TGV in Francia, la situazione economica della compagnia ferroviaria francese SNCF è costantemente peggiorata. Gli elevati costi delle infrastrutture hanno fatto lievitare il debito a 57 miliardi di euro. Pertanto, per il momento non verranno aggiunte nuove linee ad alta velocità in futuro. La situazione è diversa, per esempio, per la compagnia ferroviaria austriaca che è sovvenzionata dallo stato. Nei prossimi anni, la ÖBB vuole investire 500 milioni di euro nel settore dei treni notturni.

Protezione del clima con l'energia nucleare
Nonostante la velocità elevata, mi godò il paesaggio che scorre veloce dal finestrino, cambiando lentamente ma in modo evidente. La vegetazione diventa più verde e le catene montuose e collinari sono più basse. Ci stiamo ancora dirigendo

verso sud lungo il Rodano quando passiamo davanti a un grande impianto solare dall'aspetto industriale. Che stia alimentando il treno su cui sono seduto? Piuttosto improbabile. In Francia, solo poco più del 2% dell'energia proviene dagli impianti solari. Tuttavia, un buon 20% proviene dalle centrali eoliche e idroelettriche. Ben oltre il 60% dell'energia francese proviene ancora dalle centrali nucleari. Sto ancora pensando alle potenziali crisi energetiche e alle dipendenze internazionali nel campo dell'approvvigionamento energetico, quando mi rendo conto che siamo fermi a Montpellier già da un bel po' di tempo. A quel punto, due controllori entrano nel nostro scompartimento. Un agente del treno francese e uno spagnolo spiegano di persona che una segnalazione difettosa nella cabina di guida sta causando un certo ritardo. Osservo un aereo che sta disegnando una scia di condensazione nel cielo azzurro sopra di me. Per il bene dell'ambiente, decido quindi di portare ancora un po' di pazienza.



Decide la politica

Con 45 minuti di ritardo, arrivo alla stazione di Barcellona Sants dopo quasi dodici ore esatte di viaggio. Nonostante il bel viaggio e le buone coincidenze, sono esausto come dopo un volo a lungo raggio. Mi riprometto comunque di prendere in considerazione il treno più spesso in caso di futuri viaggi. Nonostante i numerosi dibattiti sul clima, nel complesso in Europa non si osserva ancora una tendenza ad abbandonare il trasporto aereo a favore della ferrovia ad alta velocità quando si tratta di scegliere il tipo di mezzo di trasporto. Sebbene negli ultimi anni il numero di passeggeri-chilometri percorsi in treno sia aumentato costantemente, non si vola assolutamente di meno. È difficile dire se dopo il coronavirus questa tendenza cambierà in modo duraturo. I dati sulle prenotazioni, sia per le compagnie aeree che per le ferrovie, stanno già tornando ad un livello elevato per questa estate. Secondo le FFS, il traffico ferroviario notturno è già di nuovo vicino al livello del 2019, che è stato un anno record anche per la ferrovia.

La politica, tra l'altro, avrà una grande influenza sul futuro modo di viaggiare. Il potenziamento dei collegamenti transfrontalieri ad alta velocità, l'introduzione di una tassa sul kerosene e la tassazione dei prezzi dei biglietti sono solo alcuni dei fattori che vengono influenzati direttamente dalla politica. Resta però da vedere se attraverso queste misure il traffico a lunga distanza degli operatori ferroviari europei potrà essere gestito in modo da coprire i costi. Le compagnie ferroviarie europee si sono pertanto già rivolte alla Commissione dell'UE.

È necessario un sostegno politico, anche sotto forma di finanziamenti dell'UE. In un mercato altamente competitivo come quello dei viaggi in pullman a lunga percorrenza e delle compagnie aeree, è tutto da vedere se questo sarebbe fattibile. Dopo tutto, anche le compagnie aeree si stanno occupando a fondo del tema della mobilità sostenibile. Gli aerei moderni producono fino al 25% di emissioni di CO2 in meno rispetto ai loro predecessori. Quest'anno, SWISS ha inoltre acquistato per la prima volta il carburante sostenibile per l'aviazione SAF (Sustainable Aviation Fuel) che, rispetto al cherosene convenzionale, produce fino all'80% di CO2 in meno.

Dopo due belle giornate primaverili a Barcellona, per tornare a casa ho deciso di prendere l'aereo. Dopo una breve corsa in metropolitana e la solita frenetica procedura d'imbarco, eccomi seduto nell'affollato Airbus 320neo. Il capitano saluta i passeggeri: Il tempo di volo è di un'ora e 20 minuti.

IN MEMORIAM



Thomas Jacquart

13 marzo 1964 – 29 maggio 2022

Il nostro stimato collega Thomas Jacquart è deceduto in modo del tutto inaspettato il 29 maggio 2022 per insufficienza cardiaca. Questa triste notizia ha suscitato un profondo cordoglio tra i colleghi della regione di Berna. Erano infatti in molti ad aver fatto quattro chiacchiere, una risata o lavorato con Thomas nei giorni precedenti.

Thomas, che ultimamente lavorava a Berna, è stato macchinista FFS per 35 anni e ha fatto parte del VSLF per 32. Nella sua carriera di macchinista, ha lavorato a lungo all'help desk, da dove ci ha sempre supportato con competenza in caso di inconvenienti. Si è sempre battuto per le necessità dei macchinisti. Lo ha fatto sia nei 12 anni in cui è stato attivo nel comitato

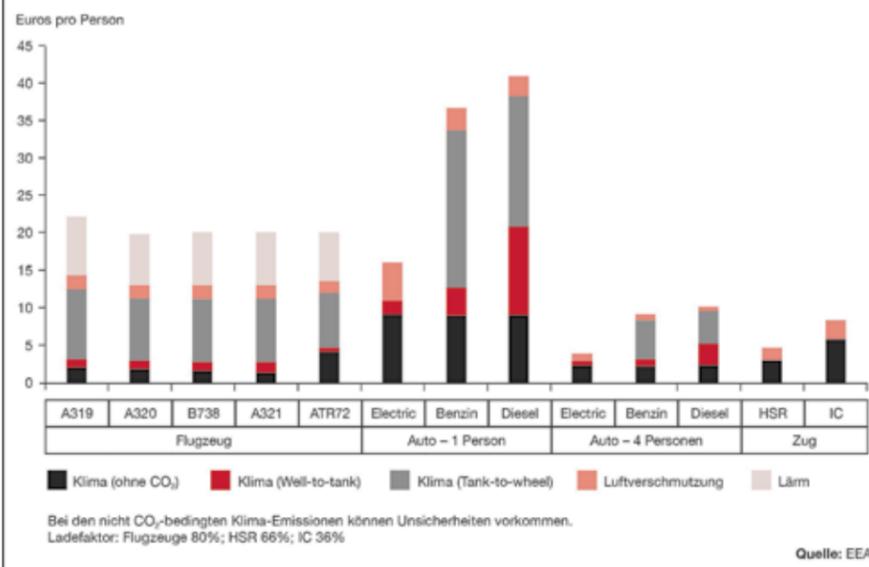
della sezione di Berna, di cui 3 anni e mezzo come presidente, che in tutti gli anni in cui ha fatto parte della CoPe.

La cerimonia si è svolta il 9 giugno 2022 nella chiesa riformata di Kerzers. È stato bello vedere quanti macchinisti attivi e in pensione, ma anche colleghi del personale del treno, vi hanno partecipato per dare l'ultimo saluto a Thomas. Ricordiamo Thomas con grande affetto e gli siamo grati per il lavoro che ha svolto, in parte a titolo onorifico, per evitare che la professione di macchinista diventasse ancora meno attraente.

David Anliker
Presidente della sezione Berna



Costo delle emissioni per un viaggio di 1000 km



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

Christian Bigler

Sektion Bern

*1939

† 21.03.21

Jean-Pierre Baebi

Sektion Luzern-Gotthard

*1974

† 18.9.21

Thomas Jacquart

Sektion Bern

*1964

† 29.5.22

Jean Waltenspühl

Sektion Luzern-Gotthard

*1936

† 23.2.22

Esther Frisch

Autorin Bahnhefte

*1934

† 2.4.22

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