

# **LocoFOLIO**

2025/1 RIVISTA DEL SINDACATO SVIZZERO PER MACCHINISTI E ASPIRANTI VSLF



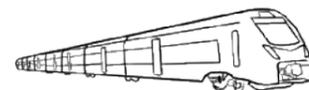


Together we  
move things  
forward.

## Locomotive Driver as System Testing Support (20-30%) (m/w/d)

-  6 Months, option to extend
-  Wallisellen, Switzerland

We are looking for a qualified **Locomotive Driver** who can bring valuable insights and expertise from field operations to support our **product development and testing processes**. The position will involve collaboration across departments to enhance internal vehicle knowledge, ensure effective system integration, and contribute to the testing and commissioning activities of the CBTC and ATO Mainline project.



**Are you interested?**

Join our team and apply now  
[www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com)



Stadler Signalling is the Stadler Group's competence center for signalling technology and digitalization with several locations in Germany, Switzerland and North America. In the areas of automated driving (ATO), train control (ETCS), modern complete systems (CBTC), interlocking and passenger information systems, our teams of highly qualified employees work on the further development of our signalling solutions.

- 4 Editoriale
- 6 La voce del presidente
- 8 67ª assemblea generale VSLF a Zurigo
- 30 Guida adattiva dei treni: maledizione o benedizione?
- 37 Riduzione dei rischi dovuti al comando di emergenza
- 38 Autorizzazione per i test operativi con il sistema AFAS
- 39 VSLF Shop
- 40 TE
- 41 Guida autonoma in ferrovia
- 44 Misure contro l'inquinamento acustico
- 45 Salute sul posto di lavoro
- 46 L'eterna «circolazione a 40 km/h» a Dübendorf
- 47 Regali di addio a Hubi
- 48 52 anni alle FFS
- 49 Misura di creazione di posti di lavoro
- 50 Si salvi chi può!
- 51 Chi cavalca così tardi nella notte e nel vento?
- 54 Ferrovita
- 55 Lettere alla redazione

- 57 Lettera alla redazione da Losanna
- 59 Introduzione della carta di parcheggio digitale
- 60 Rappresaglie dopo delle frenate di emergenza
- 62 Multe per ogni minima cosa
- 63 Treni notturni
- 69 In Memoriam



**Markus Leutwyler**  
Redattore



**Stefan T. Gall**  
Artdirector



Mintage: 350 / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

LocoFolio 25/1: 14.6.2025 | Chiusura di redazione LocoFolio 25/2: 1.10.2025

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



### Care lettrici e cari lettori,

Niente è più costante del cambiamento. Così si dice. Alcune cose restano invariate a lungo, altre cambiano di continuo. Anche il VSLF ha vissuto un importante cambiamento durante l'ultima assemblea generale: Raoul Fassbind ha raccolto il testimone da Hubert Giger, assumendo la presidenza del VSLF e prende per la prima volta posizione sugli sviluppi attuali nella rubrica «La parola del presidente». Chi non ha potuto partecipare di persona all'AG, in queste pagine potrà trovare tutti i discorsi e molte impressioni della giornata.

Anche i nostri veicoli e la nostra tecnologia sono in pieno cambiamento. Che nuovo non sia necessariamente sinonimo di migliore, lo dimostrano diversi articoli di questo numero. Si parla ad esempio della muffa presente in alcuni Flirt LEX («Salute sul posto di lavoro: persistente presenza di muffe in alcuni treni Flirt LEX»), di rumore («Misure contro l'inquinamento

acustico nelle cabine di guida») o di problemi di memoria nei sistemi frenanti («Norme assurde e pericolose»).

Più tranquilla è la situazione a bordo dei treni notturni. Il nostro storico di fiducia, Benjamin Spielmann, ci propone un'avvincente documentazione sulla loro evoluzione.

A Dübendorf, invece, i treni sono stati costretti a viaggiare lentamente per alcuni mesi: a 40 km/h, per la precisione. Il motivo era la presenza di un eterno tratto di rallentamento. Simon Steinmann si chiede se non ci sarebbe stato un modo migliore di affrontare la situazione («L'eterna circolazione a 40 km/h a Dübendorf»).

La guida autonoma è in arrivo? Oppure, dopotutto, noi esseri umani siamo ancora migliori? Grazie a vPro e ADL, da diversi anni disponiamo delle informa-

zioni necessarie per integrare con elevata precisione i nostri treni nella griglia oraria. Ma cosa c'è davvero dietro a questo sistema? Dove funziona perfettamente e dove mostra i suoi limiti? Ci siamo informati («Guida adattiva dei treni: benedizione o maledizione?»).

Molte cose cambiano, molte restano uguali. Trovo sempre meraviglioso il cambio delle stagioni. Presto arriverà l'estate e, con un po' di fortuna, ci regalerà tanti bei momenti: in acqua, nel bosco, forse al mare, in montagna, in giardino, in una birreria all'aperto, e si spera anche nella cabina di guida! Non dimenticate di godervi i momenti belli!

Fino al prossimo numero, di nuovo nel pieno dell'inverno.

Markus Leutwyler  
Redattore del LocoFolio



## La voce del presidente

Raoul Fassbind, presidente del VSLF

In occasione della nostra assemblea generale di Zurigo, è stato attuato un cambio generazionale nel comitato direttivo del VSLF. Dopo oltre 20 anni di attività nel comitato, di cui 19 come presidente, Hubert Giger ha deciso di lasciare il suo incarico. Anche Daniel Ruf, membro di lunga data, ha lasciato il comitato per fare spazio a un team più giovane. Dopo poco più di 100 giorni nel mio nuovo ruolo di presidente, posso affermare con assoluta certezza che il VSLF è sulla buona strada. Nonostante un pizzico di scetticismo e di nostalgia per i tempi passati da parte di qualcuno, devo constatare con soddisfazione che il nuovo comitato si è ben consolidato e collabora in modo molto attivo ed efficace.

E questo è assolutamente necessario. Soprattutto presso FFS Viaggiatori, infatti, la delegazione negoziale è messa a dura prova alla luce delle enormi aspettative da parte del datore di lavoro. In questo momento, però, non ha molto senso fornire informazioni più approfondite al riguardo, in quanto fino alla pubblicazione

di questo numero le trattative avranno sicuramente fatto ulteriori progressi.

Anche la riorganizzazione presso FFS Cargo resta una questione spinosa che richiede un'osservazione e un'attenzione costanti. Nonostante il calo delle entrate nel settore merci, si stanno ripetendo i soliti tentativi per rimettere in sesto l'attività. Ancora una volta si parla di sopprimere i punti di servizio non redditizi, di ridurre ulteriormente il personale operativo e di vendere il materiale rotabile obsoleto. Tuttavia, con un traffico in costante diminuzione, quasi tutti i punti di servizio presto risulteranno non red-

ditizi, il personale viene spremuto ed è al limite già da anni, e il vecchio materiale rotabile non può essere venduto perché quello appena ordinato non funziona come previsto. Almeno ora sono arrivati dei sussidi e i prezzi hanno potuto essere aumentati leggermente. Anche un cambio all'interno della direzione operativa potrebbe portare una ventata di aria fresca, ma staremo a vedere.

Anche presso la BLS ci si sta confrontando con un calo nel volume del traffico. La società Ralpin, che coordinava l'Autotrada Viaggiante nel corridoio nord-sud, cesserà le sue attività alla fine del 2025. Il servizio era gestito da BLS Cargo e si tratterà di adattarsi alla nuova situazione. Con ogni probabilità, saranno soprattutto i contratti con i fornitori esterni ad essere rescissi. Vi terremo informati non appena ci sarà maggiore chiarezza.

Dopo un lungo tira e molla, l'UFT ha finalmente concesso alla SOB l'autorizzazione per i test operativi del sistema di assistenza attiva alla guida (AFAS). Dato l'investimento finanziario iniziale questo fa in qualche modo senso, ma ci si chiede se il personale di locomotiva abbia realmente bisogno di questo «supporto» su una linea così periferica e poco frequentata. Resta inoltre da vedere se la semplice topologia del tracciato permetterà effettivamente di fornire le prove desi-

derate al termine del periodo di prova, che durerà un anno. Ma almeno si avrà poi la conferma che un sistema di assistenza che tende a limitare e a imporre vincoli alle competenze del personale di locomotiva non offre un reale valore aggiunto, né in termini di sicurezza né dal punto di vista finanziario. Ciononostante, la SOB è riuscita a fare in modo che il sistema rientri nel grado di automazione GoA1. Tutta la responsabilità resta quindi completamente a carico del personale di locomotiva; infatti, né il produttore né l'impresa ferroviaria se ne assumono la responsabilità in caso di eventi. Questo è incoraggiante...

Ma ci sono anche questioni minori che ci tengono costantemente impegnati. Nel deposito di Arth-Goldau di FFS Viaggiatori ad esempio, il personale di locomotiva, che normalmente viene considerato troppo costoso per tutto, si deve adesso occupare anche della gestione degli oggetti smarriti. Una cassetta piena di materiale viene quindi fotografata, registrata in un'app quanto più precisamente possibile e poi portata allo sportello, dove il materiale finisce in un'altra cassetta. Ecco un ambito in cui un sistema attivo di assistenza per oggetti smarriti potrebbe davvero essere un valido supporto per il personale di locomotiva.

Presso FFS Viaggiatori si stanno attualmente «ottimizzando» anche i tempi di messa in servizio e di ricovero dei treni. Per diversi veicoli, il giro di ispezione del treno al mattino non è più necessario, in quanto il loro corretto funzionamento sarebbe garantito dalla manutenzione. Dubito però che i colleghi della manutenzione siano pienamente consapevoli di essere ora corresponsabili del corretto

stato operativo di treni stazionati in zone periferiche ed esposti ad atti di vandalismo. Ci si chiede comunque fin dove si voglia spingere l'ottimizzazione delle attività legate alla sicurezza. Durante la notte, si potrebbero per esempio lasciare i treni con le porte aperte e le luci accese: in questo modo non ci sarebbe più bisogno di controlli né alla sera né al mattino, e così i macchinisti sarebbero protetti dai passeggeri indisordinati durante l'ispezione interna, che non sarebbe più necessaria.

I nostri accertamenti presso l'UFT hanno confermato che il datore di lavoro è tenuto a mettere a disposizione un tempo sufficiente per lo svolgimento delle previste attività. In caso di conflitti, la ripresa anticipata e volontaria del lavoro può avere conseguenze giuridiche a carico esclusivo del dipendente. Anche dal punto di vista assicurativo, ci sono delle questioni aperte che potrebbero creare un precedente con un possibile rifiuto di prestazioni da parte dell'assicurazione. I singoli casi verrebbero in ogni caso trattati separatamente. Il VSLF raccomanda pertanto vivamente di eseguire i lavori solo ed esclusivamente all'interno dell'orario di servizio previsto.

Desidero infine ringraziarvi personalmente per il vostro sostegno e la fiducia che mi avete dimostrato. Questo mi motiva enormemente nel mio lavoro per il VSLF. Sono inoltre molto felice dell'ottima collaborazione all'interno del nuovo comitato, con i numerosi funzionari delle sezioni e con le colleghe e i colleghi delle CoPe.

Offriamo sempre ai nostri membri un punto di contatto, quindi sentitevi liberi di rivolgerci in qualsiasi momento le vostre richieste, osservazioni o idee.

E ora vi auguro buona lettura del nuovo LocoFolio!

Il vostro presidente  
Raoul Fassbind

## 67ª assemblea generale VSLF a Zurigo

Foto: Christoph Ziltener / Markus Leutwyler / Stefan Gall

netto zero» attraverso la decarbonizzazione. I posti di lavoro sono attraenti e la carenza di manodopera qualificata non è un problema per loro. «Siamo qui per restare».

Dominik Brühwiler, direttore della Zürcher Verkehrsverbund, ha spiegato l'importanza centrale della ZVV per il trasporto pubblico. «Qui si ottiene molto e funziona». Gli incontri tra la ZVV e il VSLF e il contributo costruttivo e critico di quest'ultimo hanno una lunga tradizione e sono molto preziosi per tutte le parti coinvolte. Il grado di copertura delle spese della ZVV è di poco inferiore al 65%, ma il deficit rimane stabile nonostante l'aumento delle prestazioni di trasporto, grazie ai miglioramenti dell'efficienza. Le decisioni prese negli anni '80, che hanno reso possibile l'apertura della S-Bahn di Zurigo nel 1990, sono state molto lungimiranti, tanto che alcuni dei treni a due piani circolano già da 35 anni. La domanda è in aumento, anche se il lavoro da casa, per esempio, sta portando a una minore mobilità - con un occhio strizzato: «È un bene che il personale di locomotiva non abbia ancora questa possibilità». Il progetto Verkehr '45 presenta grandi sfide, che hanno causato qualche incertezza.

Claudia Bossert, direttrice della Thurbo AG, ha sottolineato che il personale di locomotiva continuerà ad essere indispen-

sabile ancora per molto tempo. Thurbo non ha problemi a reclutare personale sufficiente per i corsi di formazione. Il 90% del personale lavora sui treni, il che è possibile grazie a una gestione snella. «Alla Thurbo non si parla tanto, si agisce». Gli obiettivi del datore di lavoro e dei dipendenti sono uniformi e l'impegno ad affrontare le lamentele è una priorità assoluta. L'automazione e la digitalizzazione sono «semplicemente qui per restare» e l'orario cadenzato è ormai un ricordo del passato; l'ulteriore sviluppo della ferrovia è positivo e importante.

Armin Weber, CEO di SOB AG, ha descritto le sue impressioni dopo i primi 10 giorni nella sua nuova posizione. Apprezza molto il lavoro del suo predecessore, ma è anche convinto che il cambiamento sia opportuno e necessario. «Le partnership sono la chiave del successo», che si tratti di cooperazione con altre ferrovie o con l'industria. Tutti i soggetti interessati e coinvolti devono essere coinvolti nelle innovazioni. Il VSLF rappresenta due terzi del personale di locomotiva della SOB ed è quindi un'importante parte sociale; anche se ci sono controversie, gli attriti generano calore e quindi energia.

Hubert Giger ha presentato ad Armin Weber il dossier VSLF sull'ATO (Automatic Train Operation). Il documento illustra le considerazioni e le discussioni del VSLF sui sistemi per la circolazione dei treni senza conducente. Il dossier è



disponibile anche su Internet all'indirizzo [www.vslf.com/info/projekte/ato](http://www.vslf.com/info/projekte/ato).

Raoul Fassbind è intervenuto all'incontro in qualità di membro del Comitato centrale del VSLF. Ha collocato il funzionamento del sistema ferroviario nel contesto del funzionamento della società e, in questo senso, del VSLF. I problemi causati dalle ferrovie stesse, come i cantieri, gli interventi di manutenzione imprevisti o la gestione dei processi, non possono essere eliminati semplicemente con la digitalizzazione. «L'IPP si rivelerà un castello in aria e i veri problemi non verranno risolti». Le FFS stanno attualmente conducendo trattative sulle BAR per sfruttare le possibilità di questo strumento e risparmiare un po' di denaro. Tuttavia, il fatto che la pressione per risparmiare venga esercitata proprio sul personale impiegato nei turni e nelle attività rilevanti per la sicurezza e che rappresenta la figura di riferimento per i clienti, è dovuto al fatto che questo è apparentemente il più facile. Il fatto che negli uffici ci sia ancora abbondanza di denaro, tuttavia, lascia

perplexi. Il personale di locomotiva non chiede molto: un po' di flessibilità, orari di lavoro prevedibili o cabine di guida pulite farebbero comodo. Oppure sarebbe opportuno mettere tutti sullo stesso piano e pulire gli uffici con un panno solo ogni 75 giorni, proprio come le cabine di guida?

Hubert Giger, presidente del VSLF, ha sottolineato il piacevole sviluppo delle cifre relative ai soci. Con quasi 2700 membri attivi, il VSLF sta crescendo in modo sostenibile e stabile. Fiducia e continuità caratterizzano il sindacato, i cui membri e rappresentanti sono tutti macchinisti. I tempi di percorrenza più lunghi nella Svizzera occidentale sono dovuti anche al sistema ETCS, come ha ammesso recentemente il CEO delle FFS Vincent Ducrot. I costi sono spaventosi e il VSLF ha lanciato l'allarme da molto tempo. Ma a quanto pare i soldi sono disponibili in abbondanza. Mentre si risparmia tra il personale di locomotiva, cioè alla base, i livelli gerarchici superiori vengono ulteriormente ampliati. «Il tutto rasenta la

mentalità del self-service». I treni a guida autonoma con il personale di locomotiva in cabina di guida sono controproducenti e l'obbligo di uniformare il personale di locomotiva è molto discutibile. Anche l'infrastruttura ha molto da recuperare in termini di segnaletica, ad esempio: «Ogni sentiero escursionistico in Svizzera è meglio segnalato della ferrovia». Il personale di locomotiva ha un elevato turnover. La regolamentazione dell'orario di lavoro, la varietà e la retribuzione sarebbero leve per affrontare questo problema. Il VSLF ha una grande responsabilità e la assolve. Ora verrà eletto un nuovo Comitato centrale, che dovrà continuare a essere sostenuto attivamente dai membri per raggiungere gli obiettivi prefissati.

### Parte interna della AG

La parte interna dell'incontro è stata condotta con grande competenza da Patrik Fux, presidente della sezione Svizzera centrale. Sono state approvate le relazioni annuali della direzione e del cassiere e



La 67ª Assemblea generale del VSLF per l'esercizio 2024 si è svolta il 15 marzo 2025 nell'Industriequartier di Zurigo. Vi hanno partecipato quasi 300 persone, di cui 210 erano membri del sindacato. Simon Steinmann del comitato organizzatore, in rappresentanza della sezione ospitante della Svizzera orientale, ha dato il benvenuto ai partecipanti.

Al mattino, durante la parte ufficiale dell'incontro, cinque relatori hanno parlato all'assemblea.

Patrik Meli, amministratore delegato di MAN Energy Solutions Switzerland, ha mostrato come sia possibile raggiungere un mondo neutrale dal punto di vista delle emissioni di CO2 con un «obiettivo



il Comitato centrale del VSLF è stato congedato all'unanimità.

Sono state riassunte le mozioni approvate dall'Assemblea generale del 2023 (16 marzo 2024 a Friburgo) e presentato lo stato attuale della loro attuazione.

Sono state discusse sette mozioni:

- Mozione 1 / proponente Sezione di Ginevra: respinta
- Mozione 2 / proponente Sezione di Ginevra: respinta
- Mozione 3 / proponente Nicolas Bertinotti, sezione di Ginevra: respinta
- Mozione 4 / proponente, sezione di Ginevra: accolta
- Mozione 5 / proponente Daniel Wachter, Sezione Svizzera centrale: accolta
- Mozione 6 / proponente Frédéric Dubuis, Sezione Romandia: accolta
- Mozione 7 / proponente Andreas Luck, Sezione di Basilea: respinta
- Contro-mozione alla mozione 7 / proponente Comitato centrale: accolta

Raoul Fassbind è stato eletto nuovo presidente del VSLF. Raoul ha già ricoperto diversi incarichi nel sindacato ed è membro del Comitato centrale del VSLF dal 2020. Durante la sua introduzione, ha ringraziato calorosamente Hubert Giger e Daniel Ruf per i molti anni di intenso lavoro per il sindacato. Ha inoltre ringraziato Stephan Gut, che è stato un

mentore, un modello di comportamento e un amico in un'unica persona e di cui si sente ancora molto la mancanza, e non solo nel VSLF.

Sono stati eletti anche tre nuovi membri del Comitato centrale:

- per la funzione «Traffico viaggiatori FFS»: Rahel Wyss, macchinista FFS P a Zurigo.
- per la funzione «Romandia»: Matthieu Jotterand, macchinista FFS P a Ginevra.
- per la funzione «Svizzera orientale»: Sandro Baumgartner, macchinista FFS P a Romanshorn.

Sono stati inoltre confermati due membri del Comitato centrale per un ulteriore mandato:

- per la funzione «FFS Cargo» - Martin Geiger
- per la funzione «BLS» - Christof Graf

Sono stati nominati membri onorari ai sensi dell'art. 10.4 del VSLF (45 anni di appartenenza al VSLF):

- Rolf Hunziker, sezione di Hauenstein-Bözberg
- Paul Richard, sezione Ticino

Sono stati premiati e salutati i seguenti funzionari:

- Hubert Giger, 21 anni nel Comitato centrale del VSLF e 19 anni come presidente del VSLF.
- Daniel Ruf, 20 anni nel Comitato centrale del VSLF
- Roberto Jäggi, 4 anni nel Comitato centrale del VSLF.

Hubert Giger assume la direzione della sezione Thurbo della Svizzera orientale in qualità di assessore.

Daniel Ruf assume la direzione della sezione SOB della Svizzera orientale in qualità di assessore.

Daniel Wachter è stato premiato per i suoi straordinari risultati come responsabile della formazione VSLF. Insieme al suo team, è responsabile dei corsi di formazione, delle visite in classe, di Phönix e del libretto FDV.

La prossima assemblea generale del VSLF sarà organizzata dalla sezione di Hauenstein-Bözberg. Si terrà il 14 marzo 2026 a Safenwil AG.

Quasi 150 soci e i loro partner hanno partecipato alla cena, che si è tenuta nel ristorante panoramico «Clouds» della Prime Tower. Purtroppo, a causa della posizione, il numero di posti a sedere era limitato, per cui non tutti gli interessati hanno potuto partecipare. L'atmosfera era molto aperta e positiva. ➡



## Benvenuti a Zurigo, e soprattutto benvenuti qui da noi nel quartiere industriale!

La nostra azienda è radicata in questo quartiere da oltre 125 anni. Siamo orgogliosi di far parte di questa città e della sua storia industriale.

Fare il macchinista era, tra l'altro, il mio sogno sin da ragazzo. Da giovane ho avuto l'opportunità di fare una corsa da Zurigo alla stazione di smistamento di Spreitenbach insieme al mio padrino. Ricordo ancora quanto fossi contento di avere al mio fianco una persona esperta come lui! Già allora, e ancora oggi, nutro un grande rispetto per quello che fate e per come padronegiate questi imponenti veicoli. La mia vita professionale ha poi preso un'altra direzione, ma il fascino per queste grosse macchine è rimasto.

## Cosa facciamo esattamente qui nel cuore di Zurigo?

Oggi trasformiamo l'energia, e in questo modo rendiamo possibile per i nostri clienti una transizione verso un futuro a emissioni zero. Abbiamo circa 15 000 dipendenti in tutto il mondo e la nostra

sede centrale si trova ad Augsburg, in Germania. Le nostre tecnologie spaziano dalle pompe di calore industriali ai sistemi di stoccaggio di CO<sub>2</sub>, dagli elettrolizzatori per la produzione di idrogeno fino a soluzioni per il settore marittimo, come i pacchetti di retrofit per le navi attuali. Le nostre radici nella sede di Zurigo risalgono ai tempi della Escher Wyss. Per i primi novant'anni, la nostra sede si trovava proprio nei pressi della stazione centrale. Intorno al 1894 ci siamo dovuti trasferire perché il governo non voleva più emissioni nel bel mezzo della città. Ci siamo allora spostati in quella che ai tempi era la periferia della città, e da allora siamo sempre rimasti qui. La città nel frattempo è cresciuta intorno a noi, ma la zona industriale è rimasta.

Naturalmente, anche il nostro sito ha i suoi limiti e non possiamo espanderci a nostro piacimento. Ma è proprio questo che ci spinge a ripensare costantemente a come restare produttivi all'interno di questo spazio. E ci riusciamo: circa 250 persone lavorano nei nostri capannoni produttivi sotto tutela monumentale, e in

totale qui siamo più di 900 persone.

## La posizione è sicuramente un fattore chiave, ma ciò che conta davvero sono le persone.

Siamo convinti che per avere dei validi collaboratori ci voglia anche una cultura aziendale in cui la gente si senta apprezzata e a proprio agio. Il lavoro può e deve essere anche divertente e la posizione centrale di Zurigo è senz'altro un atout importante. Di conseguenza, la carenza di personale qualificato rappresenta sì una sfida, ma non un problema insormontabile. Da questo punto di vista, siamo decisamente privilegiati.

## Il successo ha bisogno di innovazione.

Un tempo la Escher Wyss era un cotonificio. Solo le pressioni esterne, la chiusura delle frontiere da parte di Napoleone, aveva portato alla sua trasformazione: i pezzi di ricambio non erano più disponibili e allora si era iniziato a produrli internamente. Dai singoli componenti si era passato ben presto alla costruzione di macchine complete. È così che è iniziata la nostra storia come costruttori di

macchine: con l'energia idroelettrica, le turbine a vapore, le turbine a gas, i compressori e molto altro.

Oggi disponiamo di un'ampia base tecnologica. Un esempio: costruiamo soffianti per vuoto impiegate nella produzione della carta, per estrarre l'umidità dalle fibre. Oppure, nell'ambito dei progetti Hyperloop, i futuri treni ad alta velocità che viaggeranno nel vuoto, le nostre soffianti per vuoto saranno nuovamente protagoniste. A Martigny si sta attualmente costruendo una pista di prova.

## Stiamo ripensando tutto anche nell'ambito dell'estrazione del gas.

Oggi le piattaforme possono essere sostituite da moderne tecnologie sottomarine (subsea technology). Il gas viene estratto, compresso e immesso direttamente nel gasdotto, senza dover passare per grandi piattaforme in superficie. Il vantaggio? Un enorme risparmio energetico: invece di solo il 40%, è possibile sfruttare il giacimento fino all'80%, con solo un decimo del consumo energetico. In Norvegia sono già in funzione due di questi impianti, a 300 metri di profondità. Le loro dimensioni sono impressionanti, pari a quelle di un campo da calcio. La prossima generazione avrà bisogno solo di uno spazio simile a quello di un campo da tennis.

## Un tema centrale per il futuro: lo stoccaggio dell'energia.

Oltre il 50% dell'energia utilizzata a livello mondiale viene impiegata per riscaldare o raffreddare. Decarbonizzare in questo ambito rappresenta quindi una leva importantissima. Ad Esbjerg, in Danimarca, abbiamo realizzato una pompa di calore di grandi dimensioni che alimenta l'intera città a zero emissioni di CO<sub>2</sub> e, grazie a un enorme serbatoio di acqua calda, è anche in grado di immagazzinare l'energia.

Il punto di forza? Lo stoccaggio permette di consumare energia elettrica solo quando la forza del vento è disponibile e finanziariamente interessante. Oltre alla produzione di calore, questo sistema fornisce un prezioso contributo anche alla stabilità della rete. Da quest'anno la centrale a carbone della città fa ormai parte del passato: oggi la fonte di calore è l'acqua di mare. E il cuore di questa gigantesca pompa di calore, il compressore, lo sviluppiamo, produciamo e testiamo proprio qui nella città di Zurigo. E sempre con grande passione.

Auguro a tutti voi un'assemblea generale interessante e di successo! ➔





Grazie per l'invito! Sono contento di essere qui oggi e mi fa particolarmente piacere che abbiate scelto Zurigo come sede della vostra assemblea. Stamattina il viaggio è stato davvero breve per me... Ma probabilmente anche per voi la città di Zurigo non è particolarmente scomoda da raggiungere: l'accessibilità è davvero eccellente.

Molti di voi probabilmente lavorano sulla rete della S-Bahn di Zurigo. Sapevate che metà degli introiti del traffico regionale delle FFS viene generata proprio dalla S-Bahn di Zurigo? Ogni anno la S-Bahn di Zurigo registra 215 milioni di passeggeri. Tutta la ZVV conta ben 655 milioni di passeggeri. Circa due terzi dei zurighesi possiedono un abbonamento per i trasporti pubblici. Ma non sono qui per tenere un monologo su quanto sia fantastico il trasporto pubblico zurighese, quanto piuttosto per sottolineare quanto questo sistema sia centrale per la mobilità quotidiana. Senza di voi, macchiniste e macchinisti, sarebbe impossibile garantire ogni giorno questo enorme volume di trasporto. Chi, ad esempio, si trova sul marciapiede della stazione di Stadelhofen durante le ore di punta, può farsi un'idea concreta di quanto il traffico ferroviario nella regione di Zurigo funzioni, nella stragrande maggioranza dei casi, in modo ottimale. Parliamo di 22 treni all'ora e per direzione, su soli tre binari. A ciò si aggiunge anche la diramazione in direzione di Tiefenbrunnen. Un risultato straordinario, reso possibile grazie all'impegno di tutte le parti coinvolte! I visitatori stranieri scuotono spesso la testa, increduli, quando vedono una cosa del genere. In Germania, per

esempio, la densità di traffico sulla rete è circa la metà, eppure si legge continuamente di quanto la rete sia sovraccarica. Qui invece si ottengono risultati enormi e, sorprendentemente, funziona tutto in modo eccellente.

Qual è il compito della ZVV? Il nostro ruolo è quello di creare, a livello strategico, le condizioni affinché nel sistema di trasporto pubblico di Zurigo tutto funzioni nel modo più fluido possibile. Questo comprende la pianificazione degli orari, la distribuzione, la definizione delle tariffe e il finanziamento del sistema. Collaboriamo a stretto contatto con le aziende di trasporto, ma anche con il cantone e i comuni. Questi ultimi, insieme ai passeggeri, sono i finanziatori principali del sistema. Naturalmente non siamo direttamente dei datori di lavoro, bensì ci occupiamo principalmente di pianificare, coordinare e finanziare l'offerta che viene messa sui binari, tra gli altri, proprio da voi. Nella quotidianità, è vero, non abbiamo contatti diretti gli uni con gli altri, ma la cooperazione su larga scala è fondamentale per il buon funzionamento dell'intero sistema di trasporto pubblico nell'area ZVV e oltre.

Gli incontri tra la ZVV e il VSLF hanno quindi una lunga tradizione, ed è un bene che sia così. Personalmente, apprezzo molto questo scambio, perché mi consente di avere una visione diretta e di capire, spesso anche attraverso commenti critici, come vanno realmente le cose sul campo.

Il fatto che oggi sia presente anche il mio predecessore è un bel segnale: dimostra che il rapporto è stato buono e vuole con-

tinuare a esserlo. Il nostro slogan, «avanti insieme», non riguarda solo i passeggeri, ma riflette anche il nostro modo di gestire l'attività: portare avanti il settore dei trasporti insieme alle imprese di trasporto e ai collaboratori. È evidente che una rete così capillare non può essere gratuita, anzi. Proprio come in un bilancio familiare, è importante sapere da dove arrivano i soldi. Ma la cosa più importante sono i passeggeri che con l'acquisto dei biglietti ci garantiscono delle entrate pari a quasi un miliardo di franchi all'anno. Questo corrisponde a un tasso di copertura dei costi di circa il 65%. Inoltre, il cantone e i comuni contribuiscono al sistema con circa 200 milioni di franchi. Non è sempre facile ottenere questi fondi, specialmente negli ultimi tempi. A ciò si aggiungono circa 100 milioni di franchi della Confederazione per il traffico regionale su rotaia e su strada, e anche le entrate accessorie si aggirano su questa cifra. Noi della ZVV ci impegniamo ogni giorno affinché questo sistema e i relativi flussi finanziari funzionino bene e in modo corretto.

Ancora qualche parola su un appunto che ci viene fatto spesso, e cioè che il trasporto pubblico stia diventando sempre più caro. Forse negli ultimi tempi questo è vero per quanto riguarda le infrastrutture, ma per quanto concerne il settore operativo dei trasporti, devo prendere con decisione le distanze da questa affermazione. Se guardiamo indietro di 25 anni, il disavanzo della ZVV è rimasto pressoché invariato, o meglio è aumentato solo del 18%. Nello stesso periodo, però, la popolazione del canton Zurigo è aumentata di un terzo e l'inflazione è stata del 14%. La prestazione di traspor-

to, misurata ad esempio in chilometri percorsi, è addirittura raddoppiata. Non serve fare grandi calcoli per capire che il trasporto pubblico è diventato molto più efficiente. Questo va detto chiaramente: tutti hanno contribuito a questo risultato grazie all'automazione, a prestazioni più efficienti e a un maggiore tasso di utilizzo. Io trovo che sia un risultato straordinario! La ZVV e le FFS hanno una stretta collaborazione da ben 35 anni. La ZVV è stata fondata nel 1990 su mandato dell'elettorato zurighese. Nello stesso periodo, i primi treni DPZ hanno cominciato a circolare nella regione. A mio avviso, gli anni '80 sono stati caratterizzati da una pianificazione molto lungimirante e da investimenti sensati. Si è deciso di puntare sui treni a due piani e sui marciapiedi di 300 metri, una scelta che non è stata adottata ovunque, se penso ad esempio a Ginevra. Sono state introdotte delle sezioni di blocco molto corte per permettere brevi intervalli tra i treni. E già dal 1990, sui marciapiedi sono presenti anche le tavole di settore. All'epoca, la sede centrale delle FFS a Berna ne aveva vietato l'installazione, ritenendole inutili. Ma Zurigo si era opposta, aveva installato comunque le tavole, e sono ancora lì oggi, contribuendo a gestire le enormi masse di viaggiatori.

Le decisioni prese negli anni '80 presentano però un piccolo neo, e cioè la diramazione per Tiefenbrunnen, che non è priva di intersezioni. Oggi, realizzarla costa decisamente di più, ma dovrebbe essere completata entro la fine degli anni '30. Dal 1990, la domanda è più che triplicata, raggiungendo quasi mezzo milione di viaggiatori al giorno che attraversano i confini della città di Zurigo. Colpisce il confronto con il traffico individuale motorizzato, in parole povere con l'automobile, che non ha nemmeno mantenuto i livelli del 1990. Dal punto di vista ambientale, questo è un dato incoraggiante, e la città è diventata più vivibile.

È però evidente anche il calo legato alla pandemia, e ancora oggi, cinque anni dopo, ne sentiamo ancora gli effetti. Sebbene il numero dei viaggiatori si sia in gran parte ripreso, manca ancora circa un 3% di passeggeri. Questo è dovuto non da ultimo ai cambiamenti nei modelli lavorativi, in particolare allo smart working.

La S-Bahn di Zurigo è la spina dorsale del trasporto pubblico zurighese, deve funzionare in modo affidabile e siamo ovviamente contenti che il telelavoro non abbia ancora preso piede tra di voi macchinisti.

Particolarmente impressionanti sono le dimensioni del flusso di pendolari tra

Winterthur e Zurigo. Ogni giorno, circa 100 000 passeggeri utilizzano questo tratto a doppio binario. Uno spostamento di questo volume di traffico sulla strada sarebbe semplicemente impensabile. Su questo asse, la ripartizione modale dei pendolari tra trasporto pubblico e auto è chiaramente a favore del trasporto pubblico, con una percentuale superiore all'80%. Questo dimostra ancora una volta quanto questo sistema sia indispensabile per la mobilità nella regione. Tempo fa ho calcolato quante corsie aggiuntive sarebbero necessarie sull'autostrada A1 se si volesse trasferire sulla strada il traffico ferroviario delle ore di punta del mattino, quando ogni 90 secondi parte un treno. Il risultato? Servirebbero 26 corsie! Non proprio facile da realizzare oggi...

Come potete immaginare, dal punto di vista puramente della capacità non siamo poi così dispiaciuti che con il Covid e il telelavoro ci sia stata una leggera flessione nella domanda. Infatti, sebbene il sistema ferroviario sia estremamente performante, ogni ulteriore ampliamento necessita di tempo. Anche se i progetti per il potenziamento della linea di Winterthur, quindi prima la galleria di Brütten e poi l'ampliamento della stazione di Stadelhofen siano stati già approvati e finanziati dal Parlamento federale nel 2019, passeranno comunque ancora molti anni - fino alla seconda metà degli anni '30 - prima che siano completati. Fino ad allora, dovremo arrangiarci con quello che abbiamo. Le sfide sono quindi importanti: ogni anno la popolazione del canton Zurigo aumenta di 15 000-20 000 persone quindi, in senso figurato, ogni otto anni si aggiunge l'equivalente di un'intera città come Berna. Tutte queste persone vogliono avere una buona mobilità, e nel contempo ci sono chiari obiettivi politici per il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Le autostrade a 26 corsie, per fortuna, resteranno un esperimento mentale. Tuttavia, tenendo conto di questi fattori, prevediamo entro il 2050 un aumento della domanda ferroviaria compreso tra il 30 e il 50%. Prima che l'orario possa essere ulteriormente potenziato, i treni saranno quindi ancora più affollati.

Questo ci porta a uno dei tre grandi temi che attualmente preoccupano la ZVV. Il primo è l'incertezza nella pianificazione della fase di ampliamento STEP. L'ampliamento previsto per il 2035 è stato infatti approvato dal Parlamento, tutto sembrava chiaro, ma poi sono intervenuti vari fattori: tra questi i treni inclinabili, che in definitiva non si inclinano, e altri

problemi, che hanno portato a una revisione completa del progetto. Insieme alla Confederazione e alle FFS siamo però riusciti a trovare una buona soluzione. Ma proprio in questi giorni è in corso un'ulteriore revisione. Non sappiamo ancora quali saranno i risultati del progetto denominato «Verkehr 45». Sono però fiducioso che il consigliere federale Rösti confermerà i progetti per la nostra regione e che non finiranno su un binario morto. La necessità, in ogni caso, è sotto gli occhi di tutti.

Non siamo abituati a questo senso di insicurezza, e questo complica il processo decisionale in molti ambiti, quando in realtà sarebbe necessario prendere rapidamente delle decisioni, ciò che al momento non è però possibile. Non siamo abituati ad avere una pianificazione così incerta per questo orizzonte temporale. Un altro tema che ci preoccupa, ma soprattutto le FFS, è l'acquisto dei nuovi veicoli per la S-Bahn di Zurigo. La 4ª generazione è attualmente oggetto di gara d'appalto. Come voi, sono molto curioso di vedere quali offerte arriveranno e quali avranno la meglio. Per molti di voi, questi veicoli diventeranno infatti il futuro posto di lavoro.

Ultimo ma non meno importante, c'è la questione delle aree di servizio e di stazionamento dei treni. Tutti questi nuovi treni della S-Bahn di Zurigo devono essere stazionati e sottoposti a manutenzione da qualche parte. Un primo passo importante è già stato fatto: nella città di Sciaffusa, sotto la direzione delle FFS, vengono attualmente esaminate più in dettaglio le possibili opzioni per questa area di servizio. Per la fase di ampliamento del 2035 saranno necessari circa 60 binari di servizio supplementari da 150 metri ciascuno, ciò che equivale a ben 9 chilometri di binari! E trovare tutto questo spazio non è affatto semplice. In una regione dove ormai non si trova quasi più un metro quadrato di terreno libero, nove chilometri di binari in più rappresentano un'impresa a dir poco titanica.

Per concludere, vorrei riportare l'attenzione su di voi. Numeri, progetti, capacità, tutto questo è importante, ma alla fine siete voi, insieme a tante altre persone in posizioni chiave, a garantire che il trasporto pubblico zurighese funzioni in modo affidabile. Senza il vostro lavoro, la vostra attenzione e il vostro impegno, il sistema non potrebbe funzionare, e siamo orgogliosi e riconoscenti di poter collaborare con voi. Un grande grazie a tutti. Sono ansioso di portare avanti questo scambio con voi e vi auguro una buona assemblea generale. ➔



## Claudia Bossert

Direttrice Thurbo

Grazie di cuore per l'invito!

Mi fa tanto piacere che con Thurbo non solo possiamo superare i confini nazionali ma che, grazie a una partnership sociale attiva – tra cui anche con il VSLF – possiamo colmare anche qualche divario. (Segue una presentazione video su Thurbo)

Niente paura, care colleghe e cari colleghi delle altre ferrovie: non intendo rubarvi i vostri macchinisti! Voglio solo mostrarvi quanto sia impressionante e affascinante la professione che molti di voi svolgono. Con questo video siamo riusciti ad accendere l'interesse di molti verso la professione di macchinista, al punto da riuscire a riempire senza difficoltà tre classi di formazione. Ciò dimostra che questa professione esercita ancora oggi un grande fascino e, ne sono convinta, che è una delle professioni nel sistema del trasporto pubblico che resterà indispensabile ancora per molto tempo.

Thurbo è una società affiliata delle FFS con una partecipazione del Canton Turgovia. Collegiamo la Svizzera orientale con 18 linee diurne e nove notturne, da Coblenza-Waldshut a ovest fino a Coira a est, da Sciaffusa all'Oberland zurighese, dal Lago di Costanza al Toggenburgo, e da oltre 20 anni operiamo anche oltre confine. Dal 2021 gestiamo perfino la prima S-Bahn che collega tre paesi (Svizzera, Austria e Germania), da Romanshorn-Rorschach via St. Margrethen fino a Bregenz e Lindau. Quest'area internazionale attorno al Lago di Costanza rappresenta un importante bacino d'utenza per il nostro traffico. Con 110 treni percorriamo una rete di 658 chilometri distribuiti in sette cantoni svizzeri e due distretti tedeschi. Siamo il terzo operatore nel traffico regionale svizzero. Questo forte radicamento regionale è molto importante per noi: con i nostri depositi siamo presenti in otto località: i più grandi sono a Wil, Winterthur e Kreuzlingen. Il 90% del nostro personale lavora a bordo dei treni: l'80% come macchinisti e il 10% come assistenti al servizio clienti. Abbiamo una struttura gestionale molto snella e gerarchie orizzontali, ciò che si riflette anche nella nostra missione aziendale: «Ci rimbocchiamo le maniche e offriamo un buon servizio ai nostri clienti».

Questo è la nostra massima priorità a tutti i livelli. Vogliamo restare semplici e pragmatici, per essere anche rapidi nell'implementazione. Presso Thurbo non si parla troppo, ma si agisce.

Non dobbiamo mai perdere di vista verso chi abbiamo realmente degli obblighi: la nostra clientela, i nostri committenti e i nostri collaboratori. Dobbiamo continuare a offrire prezzi accessibili ai nostri clienti. Con la nostra struttura snella e una produzione efficiente, contribuiamo in modo determinante a questo obiettivo. Verso i nostri committenti, come ha detto Dominik Brühwiler, dobbiamo continuare a essere finanziariamente sostenibili. Il Cantone Turgovia lo sottolinea spesso: grazie a Thurbo, può permettersi una cadenza semioraria su tutta la rete. E verso le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori dobbiamo essere un datore di lavoro corretto. Questo significa una buona retribuzione, un buon pacchetto complessivo e un'interazione basata sul rispetto reciproco. Credetemi: abbiamo gli stessi obiettivi. Anche noi vogliamo leggi, norme e direttive sensate. Anche noi non vogliamo perdite di tempo a causa dell'ETCS e anche noi vogliamo dei sistemi di pianificazione semplici e funzionali. E se a volte il meccanismo si inceppa, di certo le imprese di trasporto non lo fanno intenzionalmente. Anche noi, con tutti i mezzi a nostra disposizione, cerchiamo di apportare dei miglioramenti laddove ci sono delle carenze.

Comprendiamo molto bene anche il vostro desiderio di una buona conciliabilità tra vita lavorativa e privata, di modelli di lavoro a misura di famiglia, di una minore pressione dovuta ai turni, di salari e indennità equi e, naturalmente, di un futuro sicuro. Lo capiamo benissimo! La ferrovia funziona solo come un ingranaggio ben oliato: un ingranaggio tra l'essere umano e la tecnologia, un ingranaggio tra superiori e collaboratori che si assumono le proprie responsabilità e le portano avanti, e un ingranaggio tra datori di lavoro e dipendenti. Per questo vi chiedo: affrontiamo insieme questo futuro! Non dobbiamo opporci alla digitalizzazione e all'automazione, sono realtà ormai presenti, e l'epoca degli orari annuali vincolanti ormai è finita. Il cambiamento sociale è in atto e dobbiamo sviluppare nuovi concetti di mobilità. Sono convin-



ta che se affronteremo questi temi insieme, troveremo delle soluzioni migliori rispetto a quelle che potremmo trovare se ci mettessimo gli uni contro gli altri. Ecco quindi il mio appello: sviluppiamo insieme il partenariato sociale. In modo orientato al futuro, con lo sguardo rivolto in avanti e non al passato. Con fiducia, interesse e apertura, e non con paura. Dobbiamo plasmare il futuro, non semplicemente gestirlo. Solo così otterremo di più – per i nostri clienti, ma anche per tutti i collaboratori – di quanto potremmo fare andando avanti da soli. Sono ansiosa di costruire questo futuro insieme, all'interno di un partenariato sociale attivo, anche con il VSLF.

Grazie di cuore! ➤



Cari ospiti dell'Assemblea generale del VSLF,

È per me una grande gioia e un onore poter partecipare a questa Assemblea generale e condividere con voi le mie prime impressioni dopo appena dieci giorni dal mio arrivo alla SOB. Come potrete vedere, le mie slide finora hanno solo un titolo e una grande foto sotto. Il mio obiettivo è quello di sostituire queste immagini, passo dopo passo, con contenuti concreti nelle settimane e nei mesi a venire.

Ho avuto un ottimo inizio e mi sento già molto a mio agio qui. Se la SOB desidera continuare questa collaborazione, mi farebbe quindi tanto piacere restarci. Ho trovato un'azienda molto ben organizzata. Ho soprattutto un fantastico team e delle collaboratrici e dei collaboratori straordinari. Questo è molto importante, perché le sfide per la SOB non mancheranno nemmeno nei prossimi anni.

Cosa mi ha portato alla SOB e nella bellissima Svizzera orientale? Penso infatti che si senta subito che non sono di San Gallo. Ebbene, il mio percorso professionale è stato alquanto tortuoso piuttosto che un collegamento diretto con un piano di marcia prestabilito. Avere una tabella di marcia del genere sarebbe stato fantastico. Ma la realtà dimostra che molte cose non dipendono solo da noi stessi, ma anche dalla fortuna, dal giusto tempismo e da altri fattori esterni. In primo luogo sono però le persone che ci accompagnano e con cui collaboriamo a rendere tutto questo possibile.

Non è stato il desiderio di diventare macchinista ad avvicinarci al mondo della ferrovia. Sono stati soprattutto gli attentati dell'11 settembre 2001. All'epoca mi sarebbe tanto piaciuto lavorare per la Lufthansa, dove avevo fatto uno stage durante i miei studi e avevo anche scritto la mia tesi. Dopo gli attentati, la Lufthansa era però entrata improvvisamente in una profonda crisi e aveva bloccato le assunzioni. Ho dovuto pertanto seguire un'altra strada ed è così che sono arrivato alla ferrovia. Solo pochi mesi prima non avrei mai immaginato di cominciare a lavorare alla Deutsche Bahn. Devo però ammettere che lì mi sono subito appassionato al sistema ferroviario e al trasporto pubblico in generale. Purtroppo,

in Germania si perde prima o poi la propria appetibilità sul mercato del lavoro se si rimane troppo a lungo alla Deutsche Bahn. E così, dopo sette anni, ho deciso di cambiare e sono andato a Milano, dove ho studiato per un MBA e allo stesso tempo ho cominciato a occuparmi di finanza. Purtroppo, il tempismo non era stato dei migliori, qualcuno infatti forse si ricorderà della crisi finanziaria del 2009. In ogni caso, non avrei potuto scegliere un



momento peggiore per entrare in quel mondo. Così, nel 2010, sono ritornato nel mondo della ferrovia, questa volta però con la convinzione di voler lavorare per una «vera» ferrovia. Ed è così che sono arrivato alle FFS, dove ho avuto il privilegio di lavorare negli ultimi 15 anni.

Alle FFS ho imparato moltissimo, ma ho anche potuto svolgere compiti estremamente stimolanti. Le FFS sono e resteranno sempre una parte di me. Quando si ha la possibilità di assumere responsabilità così importanti come la direzione dello sviluppo aziendale, la direzione del traffico internazionale viaggiatori – a mio avviso ancora oggi il settore più bello di tutte le FFS – e perfino la direzione dell'elemento centrale delle FFS, ossia il traffico a lunga percorrenza, uno si porta dietro davvero tanto e impara a conoscere a fondo l'azienda e il sistema ferroviario svizzero nel suo insieme. Sono mol-

to grato alle FFS per tutto questo! Ma è anche vero che nella vita ci vuole tanta apertura e flessibilità per riconoscere e cogliere nuove opportunità. Ed è proprio questo che mi ha portato nella Svizzera orientale. L'opportunità di assumere la responsabilità imprenditoriale completa di un'azienda ferroviaria integrata e indipendente mi ha affascinato sin da subito. Cosa ho trovato? Le mie prime impressioni dopo appena dieci giorni sono mol-

to positive. Si percepisce subito che la SOB è fortemente orientata alla clientela. Non potete immaginare quante persone, dopo la mia nomina, mi hanno detto: «Cosa? Alla SOB? Wow, è la mia ferrovia preferita!» Sentir dire dai clienti «la mia ferrovia preferita» non viene dal nulla. Alla SOB, l'orientamento al cliente non è uno slogan, bensì una cultura aziendale vissuta giorno dopo giorno, sia negli uffici che a bordo dei treni. Trovo davvero esemplare e motivante l'impegno con cui i nostri macchinisti, e soprattutto il personale di accompagnamento, si dedicano ogni giorno alle nostre clienti e ai nostri clienti.

Ma la SOB ha anche il pieno controllo del proprio esercizio ferroviario. L'azienda ha alle spalle uno sviluppo incredibile. Con l'ingresso nel traffico a lunga percorrenza, la SOB è riuscita in brevissimo tempo e partendo dalle strutture esistenti

a più che raddoppiare il numero di collaboratori, di treni e di servizi di trasporto. Tutte le messe in esercizio sono avvenute nei tempi previsti e con la massima qualità. Dal cambio di orario, la SOB gestisce anche il nuovo Alpen-Rhein-Express, e anche in questo caso con una puntualità all'arrivo eccezionale, attualmente del 97.5 %. Un simile risultato può essere raggiunto solo dalle ferrovie che hanno davvero sotto controllo il proprio esercizio ferroviario. E dopotutto, questo è merito delle nostre collaboratrici e dei nostri collaboratori grazie al loro eccellente know-how come, ad esempio, i nostri macchinisti.

La SOB è però anche un partner affidabile a livello di cooperazione. Delle solide partnership, in tutti i settori aziendali, rappresentano la chiave del successo per lo sviluppo della SOB. Lo dimostrano la proficua collaborazione con le FFS nel traffico a lunga percorrenza, ma anche le partnership industriali nei nostri progetti di innovazione. Anche nell'ambito dell'infrastruttura stiamo attualmente esplorando nuove strade attraverso progetti di alleanza per la manutenzione e il risanamento delle linee. Sono convinto che l'intero settore ferroviario possa trarre vantaggio da questi sviluppi. Siamo sempre disposti a condividere le nostre esperienze con il resto della comunità ferroviaria. In tutte le collaborazioni, la SOB è considerata un partner impegnato, onesto e affidabile, e intendiamo mantenere questa reputazione anche in futuro. Ci attendono però anche numerose sfide. La più grande è quella di non restare mai fermi. La tentazione di rilassarsi e sedersi sugli allori dopo queste impegnative fasi di sviluppo è grande. Ma noi vogliamo continuare a costruire, e non limitarci a

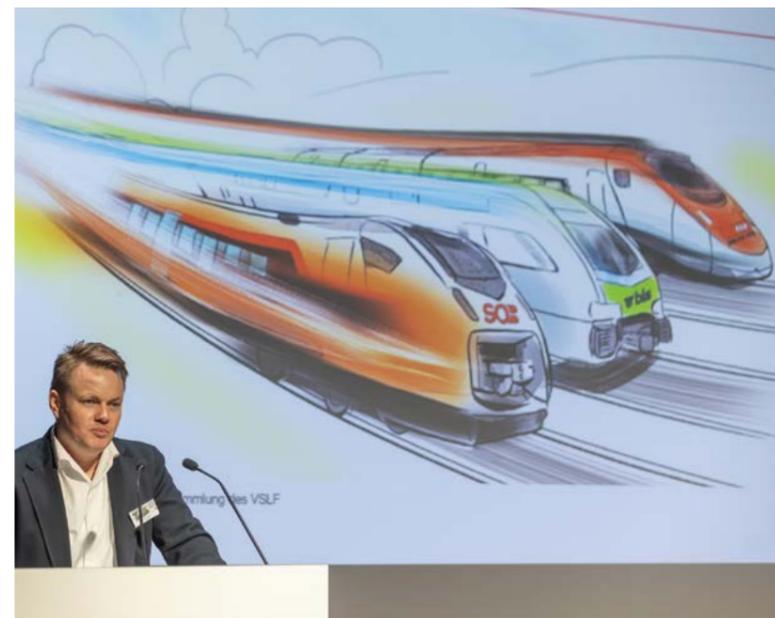
gestire. I vantaggi raggiunti in termini di efficienza e costi verrebbero rapidamente vanificati, e l'attrattiva dell'azienda per i nostri collaboratori diminuirebbe. Vogliamo continuare a essere la ferrovia preferita dei nostri clienti, collaboratori e stakeholder. Questo presuppone che diventiamo ancora più agili, rapidi ed efficienti. Inoltre vogliamo restare innovativi e sfruttare in modo ancora più coerente le potenzialità della digitalizzazione. Vediamo inoltre ampi potenziali di crescita in tutti gli ambiti aziendali, e vogliamo sfruttare queste potenzialità. È chiaro che potremo soddisfare queste aspettative solo se riusciremo a coinvolgere efficacemente tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori in questo percorso. Per questo, intendiamo rafforzare ulteriormente anche la collaborazione inter-settoriale.

Lo sfruttamento del potenziale di crescita presuppone la continuazione di una collaborazione stretta e basata sulla fiducia con i nostri partner. Vogliamo sviluppare nuove idee e, attraverso di esse, dimostrare ai nostri partner che insieme possiamo raggiungere i nostri obiettivi in modo ancora più efficace. Questo sicuramente rappresenta un nuovo approccio anche nell'ambito dell'innovazione: continueremo a lavorare su temi innovativi, che saranno poi resi accessibili a tutto il settore dei trasporti pubblici. La SOB può fungere da laboratorio d'innovazione in scala ridotta e testare nuove soluzioni, anche coinvolgendo i clienti, in modo molto più efficace rispetto a quanto sia possibile per le ferrovie più grandi o nella rete centrale.

In definitiva, la SOB può e deve dare il proprio contributo al futuro dei trasporti pubblici in Svizzera. Diventa sempre

più urgente trovare delle soluzioni per la futura sostenibilità finanziaria della manutenzione e dell'ampliamento dell'infrastruttura. Dobbiamo interrogarci più attivamente su ciò di cui abbiamo realmente bisogno. L'offerta dovrebbe svilupparsi in funzione della domanda: questo è ciò che intendo con un ampliamento orientato al cliente. Anche gli approcci digitali e l'integrazione di nuove forme di mobilità possono offrire nuove soluzioni. In definitiva, il nostro obiettivo principale è aumentare la quota dei trasporti pubblici sulla mobilità complessiva. Oggi siamo confrontati a numerose limitazioni di capacità e, allo stesso tempo, il tasso medio di sfruttamento nel traffico a lunga percorrenza a livello nazionale è ancora appena superiore al trenta per cento. Oltre ad ampliare le capacità, dobbiamo quindi anche riflettere su come possiamo sfruttare meglio il sistema esistente. Soprattutto nel traffico del tempo libero ci sono dei potenziali di domanda che finora non sono stati sufficientemente valorizzati. Come possiamo sfruttarli? Ovviamente la SOB non potrà rispondere da sola a tutte queste domande. Ma vogliamo partecipare attivamente al dibattito portando delle buone idee e dei concetti solidi, per dare il nostro contributo al futuro del trasporto pubblico in Svizzera.

Come vedete, abbiamo in programma tante cose. Per raggiungere questo obiettivo, puntiamo su una stretta collaborazione con i nostri partner. A questo proposito, desidero sottolineare che il VSLF è un partner molto importante per la SOB. Solo tra i macchinisti, il VSLF rappresenta due terzi dei nostri collaboratori. Sono molto lieto di questa collaborazione e vi ringrazio per l'attenzione. ➤



# Discorso di Raoul Fassbind

AG VSLF del 15 marzo 2025

Gentili ospiti, stimati membri, care colleghe e cari colleghi,  
Desidero darvi il mio più caloroso benvenuto alla nostra Assemblea generale, qui nella mondana e dinamica Zurigo. Zurigo conta attualmente circa 450 000 abitanti; nell'intera area metropolitana se ne contano oltre 2,1 milioni, ovvero circa un quarto della popolazione svizzera. Di conseguenza, la stazione centrale di Zurigo è la più grande stazione della Svizzera in termini di numero di passeggeri. Essa rappresenta il fulcro di un efficiente sistema di S-Bahn in grado di gestire con efficacia il pendolarismo quotidiano: la migrazione mattutina verso la città e quella serale verso la campagna. Affinché questo sistema possa funzionare, sono necessari molti fattori che devono necessariamente interagire tra loro. Servono treni ad alta capacità con rapidi scambi di passeggeri, un'infrastruttura solida con brevi intervalli tra i treni e stazioni in grado di gestire in modo efficiente il flusso di passeggeri in entrata e in uscita. Servono pianificazione, coordinazione, informazione, energia elettrica, sicurezza e molto altro. E, soprattutto, c'è bisogno di personale che, con competenza e motivazione, sappia svolgere tutti i compiti richiesti.

Lo stesso vale, in modo molto simile, per la nostra società in Svizzera. Moltissime persone svolgono dei compiti e ricoprono dei ruoli in uffici, aziende, associazioni e organizzazioni, collaborando in modo armonioso come gli ingranaggi di un orologio sempre carico. Un gioco di squadra che può funzionare solo se tutti contribuiscono al risultato finale. Un gioco di squadra del quale poter essere orgogliosi; o almeno del proprio contributo personale, individuale e specifico per il suo buon funzionamento.

La mia intervista pubblicata nell'ultima edizione del LocoFolio ha suscitato molto entusiasmo, ma anche qualche polemica e perplessità. La mia proposta, espressa in tono scherzoso, di rimuovere la croce svizzera dal logo del VSLF è stata addirittura accolta da parte di qualcuno con indignazione. Solo una piccola curiosità: il logo del VSLF riporta la croce svizzera solo dal 2015. La sua rimozione sarebbe quindi, al massimo, un atto conservativo o, per dirla in termini più moderni e sofisticati: un ritorno alle origini. Tuttavia, alle affermazioni che ho fatto in quel contesto



riguardo all'orgoglio nazionale e al patriottismo, ci credo fermamente, senza alcuna ironia. Parafrasando Schopenhauer, l'orgoglio nazionale rivela la mancanza di qualità individuali di cui poter andare fieri. Chi ha delle qualità personali, ne va fiero e, proprio per questo, riconosce e critica i difetti del proprio paese. L'attaccamento emotivo ed entusiasta alla patria, ossia il patriottismo, divide, separa, e non si fonda su alcuna qualità personale. Soprattutto oggi, in un'epoca in cui molte nazioni stanno trasformando il loro patriottismo in nazionalismo, l'orgoglio per le proprie origini, in cui si è nati per puro caso, andrebbe preso con le pinze.

Ma prima di divagare troppo: il VSLF è apolitico! Naturalmente, la sua attività è intrinsecamente politica, questo è nella natura stessa di un organo di rappresentanza dei lavoratori. Tuttavia, il VSLF non si lega ad alcuna posizione partitica. La mia avversione per il patriottismo e il mio profondo disprezzo per il nazionalismo rappresentano una mia convinzione personale. E anche se personalmente non attribuisco particolare valore simbolico

alla croce svizzera nel logo del sindacato, non spetta certo a me decidere unilateralmente se mantenerla o rimuoverla. Il VSLF ha un comitato direttivo ma, soprattutto, ha dei membri. E nel quadro del diritto associativo, tutti gli organi sono chiamati a prendere decisioni in modo democratico. Il VSLF si fonda proprio sulla pluralità di punti di vista, opinioni, dibattiti e approcci alla soluzione dei problemi. Ed è proprio questo il punto di forza fondamentale del VSLF. Un punto di forza che va preservato e tutelato.

Non è stato però del tutto casuale dare il via a questo dibattito. La provocazione è uno strumento per richiamare l'attenzione su un problema, specialmente quando altre vie, più moderate, sembrano non portare a nulla. Di recente, ad esempio, le colleghe e i colleghi impegnati nelle trattative BAR ne hanno fatto l'esperienza, quando si è tentato, in modo piuttosto maldestro, di prospettare in modo positivo i presunti vantaggi della pianificazione produttiva integrata (IPP) e della sua necessità. Non mi è purtroppo consentito entrare troppo nei dettagli,

ma lasciatemi dire una cosa: I problemi autogenerati, come i cantieri improvvisi, la manutenzione dell'ultimo minuto, la mancanza di conoscenze delle tratte e dei veicoli, i modelli di cooperazione frammentari, la gestione inefficiente dei processi, la burocrazia in costante aumento e l'istinto di autoconservazione dei quadri intermedi non spariranno all'improvviso solo perché il personale produttivo viene pianificato in modo parzialmente automatizzato, con una tutela minima dei diritti dei lavoratori. D'altronde, probabilmente non è nemmeno questo l'obiettivo: troppi posti di lavoro dipendono da queste strutture aziendali gestite dallo Stato con flussi finanziari praticamente infiniti. Ma non appena si ha l'impressione che il flusso di denaro stia per esaurirsi, allora sì, d'improvviso e in tutta fretta, ci si ricorda dell'efficienza.

Questo lo stiamo sperimentando proprio ora nel contesto della riduzione del grado di copertura del debito delle FFS. Ma sono sicuro che presto la signora Keller-Sutter riconoscerà i vantaggi dei prestiti statali alle ferrovie, e che il signor Rösti non dovrà più promuovere le autostrade durante l'AG del VSLF, a quel punto ci sarà sicuramente di nuovo un bel mucchio di soldi da distribuire. Nel frattempo, però, si continua a spremere il personale produttivo e quantificabile. L'attuale soluzione proposta si chiama IPP: il nuovo strumento per la pianificazione del personale e dei veicoli delle FFS. Si tratta di un prodotto del leader del settore IVU, che dovrebbe risolvere i problemi legati alla mancanza di interfacce, al personale poco flessibile e agli errori del programma precedente. Il tut-



to, ovviamente, in modo digitale, automatico ed efficiente.

Per poter rappresentare meglio il cambiamento sociale all'interno dell'IPP, sfruttare appieno le potenzialità dello strumento e, nel contempo, risparmiare anche un po' di soldi, stiamo attualmente conducendo delle trattative con le FFS. L'aspetto ironico è che l'IPP, in realtà, sarebbe perfettamente in grado di rappresentare tutte le attuali disposizioni

in materia di durata del lavoro. Solo che una parziale automatizzazione risulterebbe un po' più complessa e certi modelli di lavoro a tempo parziale non sarebbero possibili così come previsto. Qui stiamo parlando di modelli di lavoro part-time a mezza giornata. Ci si ispira ai modelli in cui i dipendenti lavorano, ad esempio, in ufficio solo la mattina. Ma



da noi, le mezze giornate, quelle del personale che lavora a turni, vanno spesso dalle 3 alle 7 del mattino, oppure dalle 22 alle 2 di notte. O forse l'idea è un'altra, ossia vendere bene l'altra metà del turno? Così facendo, proprio in tempi così poco attrattivi, si andrebbero a reclutare le persone interessate a dei modelli lavorativi tradizionali e più prevedibili. In pratica, chi ha bisogno di continuità e pianificazione finirebbe per coprire in modo solidale gli orari peggiori, al posto di chi preferisce dei modelli flessibili. Suona quasi... equo.

Nell'ambito delle attuali trattative, difficilmente riusciremo a chiarire tutto in modo definitivo ma, come sempre, sarà poi la pratica a mostrare chi ne trarrà beneficio e chi dovrà, ancora una volta, porgere l'altra guancia. L'IPP promette inoltre di soddisfare molte più richieste individuali e dei modelli di lavoro specifici. Ebbene, dato che non è prevista alcuna modifica degli orari dei treni per adattarli a questi nuovi modelli, tutti i treni programmati continueranno a circolare come previsto. Ma questo limita di nuovo tantissimo la possibilità di soddisfare le singole richieste. E poi ci sono ancora i cantieri improvvisi, la manutenzione dell'ultimo minuto, la mancanza di conoscenze delle tratte o dei veicoli, i modelli di cooperazione frammentari, la gestione inefficiente dei processi, la burocrazia in costante aumento e l'istinto di autoconservazione dei quadri intermedi.

Per il personale di locomotiva, l'IPP non porterà dei reali cambiamenti, se non il fatto che la comunicazione dei contenuti del lavoro e la notifica delle modifiche avverranno in tempi molto più brevi. Il

che, paradossalmente, rappresenta un piccolo miglioramento: ce la prenderemo meno a lungo per i cambi di turno. Affinché l'IPP possa mantenere almeno in parte i vantaggi promessi al personale, è assolutamente indispensabile un esercizio pianificabile e prevedibile. Il paradosso è che queste promesse in realtà si rivolgono proprio a chi desidera maggiore flessibilità e autonomia nella pianificazione. In un mondo ferroviario «ideale», questo potrebbe significare che, sulla base dei desideri e delle preferenze del personale, sia possibile offrire un orario cadenzato. Nella realtà, però, ciò significa che l'essere umano è soggetto ad un proprio bioritmo e ad una propria vita sociale e, pertanto, gran parte del personale esprime preferenze e desideri molto simili tra loro. Quindi sì, affinché l'IPP davvero risulti attraente per il personale, i treni dovrebbero circolare proprio quando il personale ha tempo e voglia di recarsi al lavoro.

Lo strumento di pianificazione Caros di FFS Cargo, molto simile all'IPP e anch'esso sviluppato dalla ditta IVU, lascia un retrogusto amaro. I turni vengono comunicati tardi, spesso vengono modificati o



scambiati, vengono distribuiti in modo poco armonico e unilaterale, e se le singole richieste non possono essere soddisfatte, la giornata rimane semplicemente vuota. Ma l'azienda ne trae davvero beneficio? Nel 2018, la BLS SA aveva già interrotto un tentativo di introdurre uno strumento di pianificazione della ditta IVU. Nel 2024, in mancanza di alternative, il mandato è stato comunque assegnato a questo stesso fornitore. A questo penserà il libero mercato. Auguro tanta fortuna.

L'IPP finirà per rivelarsi ancora una volta un castello in aria, e i problemi reali non verranno risolti. Ricordiamoci delle



speranze che avevamo riposto nel programma Sopre. Solo che, all'epoca, sia la filosofia aziendale che la struttura dei processi non erano subordinati a un programma di pianificazione. Oggi, invece, la ditta produttrice IVU ha ricevuto la competenza di sviluppare ulteriormente il programma secondo i propri criteri, e le FFS sono diventate dipendenti da esso, potendo ormai solo reagire. Una situazione simile a quella con il SAP.

Tra l'altro, è anche interessante, per non dire curioso, l'approccio di assegnare un contratto per un prodotto e firmare degli accordi, per poi creare solo in un secondo momento i parametri interni e le direttive necessarie per la sua implementazione. Per essere onesti, a me dà l'idea di un processo decisamente privo di orientamento e di concetto.

Ad ogni modo, l'IPP difficilmente avrà un impatto significativo sulla produzione. Probabilmente tutto diventerà un po' più rapido, più a breve termine e meno vincolante. In compenso, però, le condizioni di lavoro di diverse migliaia di dipendenti delle FFS verranno completamente stravolte. E per questo, devo ammetterlo, mi manca totalmente la comprensione.

Il Gruppo realizza centinaia di milioni di franchi di utile, il Gruppo sogna - dopo la disavventura con i nuovi treni notturni - treni ad alta velocità all'estero, e il Gruppo si mette in bella luce con valori come la soddisfazione e la puntualità. Perché allora tanta pressione sulle condizioni di lavoro proprio di quei collaboratori che svolgono un'attività produttiva, che lavorano in turni estremi e che rappresentano il volto delle FFS davanti alla clientela? Perché è la cosa più semplice da fare! In quelle professioni dove il tempo di lavoro viene registrato al minuto

e che contano su un organico del personale molto numeroso, è molto più facile dimostrare un aumento dell'efficienza. Mentre FFS Infrastruttura distribuisce a tutto spiano dei livelli salariali più alti e il settore Traffico viaggiatori non è a conoscenza di ulteriori obiettivi di risparmio per le sue riorganizzazioni, la produzione di Traffico viaggiatori si permette dei progetti come KoA, un'ottimizzazione del processo di partenza per i treni a lunga percorrenza.

Come l'IPP, anche KoA è un progetto che va avanti ormai da diversi anni senza giungere mai davvero a compimento. Anche il progetto KoA dovrebbe risolvere tutta una serie di problemi, ma nel frattempo è completamente sovraccarico di obiettivi e aspettative, complice il continuo aumento di parti coinvolte. KoA dovrebbe rendere i treni più veloci, aumentare gli standard di sicurezza, ottimizzare i collegamenti, fornire un supporto digitale alle persone e molto altro ancora. Purtroppo, però, alla fine KoA porterà al massimo a risparmiare qualche secondo nel processo di partenza, ma solo quando non ci sono troppi passeggeri a bordo.

Tutte queste dinamiche non le considererei nemmeno delle problematiche, se solo valessero le stesse condizioni per tutti i collaboratori. Se per i giochi di equilibrio negli uffici ci si può permettere tempo e denaro a volontà, allora sinceramente mi aspetto che vengano garantite le stesse premesse anche per chi lavora in ruoli rilevanti per la sicurezza e per il sistema. Non ci vorrebbe poi molto. Ad esempio, un po' di diversificazione, degli orari di lavoro prevedibili, qualche momento per tirare il fiato, dei servizi igienici disponibili o delle cabine di guida pulite. Altrimenti, i cicli di pulizia degli uffici potrebbero, ad esempio, essere allineati a quelli

delle cabine di guida. Ogni 75 giorni passa qualcuno con uno straccio... Ma sì, tutto questo costa denaro che, a quanto pare, non abbiamo. E nemmeno più tempo. Quindi, quando non si rientra tra coloro che hanno sostenuto le FFS facendo gli straordinari durante gli anni difficili. Quei fedeli collaboratori, oggi, si vedono costretti a svuotare i loro conti orari, prima che in estate riparta il tran tran delle prestazioni straordinarie. Non so per quanto tempo ancora la gente sopporterà tutto questo.

A proposito di tempo e denaro in abbondanza: la ferrovia... bisogna potersela permettere. Lo ha constatato di recente anche la ZVV. Solo una singola tratta dell'intera rete S-Bahn intorno a Zurigo risulta essere redditizia, e un'altra riesce a coprire i costi. Con 655 milioni di passeggeri trasportati, nel 2023 si è registrato un disavanzo di 383 milioni di franchi, e la tendenza è in aumento. Questo deficit viene coperto in parti uguali dal cantone e dai comuni, mentre la sola città di Zurigo finanzia un quarto dell'intera somma. La ferrovia, insomma, bisogna potersela permettere.

Ora immaginiamo che questo modello di compensazione venga inaspettatamente sottoposto a pressioni politiche, ad esempio, per l'arrivo di concorrenti esteri più efficienti o per uno spostamento politico a destra. All'inizio ho accennato agli sviluppi nei paesi vicini; la Svizzera, per fortuna, è ancora stabile.

Ma dove, esattamente, si dovrebbe intervenire con i tagli, se già oggi, con un utile di 275 milioni di franchi, si sta spremendo il personale all'inverosimile? Non sarebbe finalmente ora di prepararsi in modo intelligente a simili scenari? L'obiettivo di ridurre il grado di copertura del debito si presterebbe bene a questo. Ha davvero senso continuare a portare avanti una gestione dei processi, delle continue riorganizzazioni, un apparato HR ipertrofico e una gerarchia mastodontica in questa forma?

Al momento, sembra che possiamo e vogliamo permetterci la ferrovia in questa forma.

Speriamo che la Svizzera rimanga stabile e che la concorrenza rimanga solo teorica. Perché altrimenti, un giorno, potremmo improvvisamente ritrovarci tutti a lavorare alle stesse condizioni, quelle più basse, con uffici che vengono puliti ogni 75 giorni, o anche meno spesso. E questo, davvero, non può essere l'obiettivo di nessuno. ➔





È sempre un grande piacere e un momento speciale poter parlare di fronte a così tante persone in nome di loro. A cela s'ajoutent les projets de numérisation et d'amélioration de l'efficacité, et bien d'autres encore.

## Anno d'esercizio del VSLF

Nell'ultimo anno l'andamento delle quotazioni di borsa ha rafforzato le finanze del VSLF e, di conseguenza, anche la nostra indipendenza. Questa indipendenza è uno dei pilastri principali della nostra associazione professionale e ci garantisce una capacità di azione illimitata.

La crescita netta dei membri del 6,3% dello scorso anno non ha raggiunto il livello del 2023, ma rappresenta comunque il secondo miglior risultato nella storia del VSLF. Attualmente contiamo circa 2700 membri attivi. Praticamente tutti sono macchinisti attivi.

Perché i macchinisti più giovani e quelli nuovi entrano a far parte del VSLF e perché i colleghi più anziani ed esperti restano nel VSLF? Un motivo importante è sicuramente il costante peggioramento delle condizioni di lavoro. Ma torneremo più tardi sull'argomento.

Sicuramente un fattore determinante sono i servizi offerti dal VSLF, dalle prescrizioni sulla circolazione ai programmi

di apprendimento digitale, fino ai corsi di preparazione agli esami periodici. Compiti che evidentemente svolgiamo meglio dei nostri datori di lavoro.

Penso che ci sia un altro motivo importante e non così evidente per diventare membro del VSLF: la continuità e la fiducia che ne deriva. Questa fiducia nel VSLF è dovuta al fatto che siamo gli unici in tutto il panorama ferroviario a capire

ancora e a prendere sul serio le preoccupazioni e i problemi del personale di locomotiva. A chi altri ci si potrebbe altrimenti rivolgere? Ai propri superiori? Ai servizi di sicurezza e agli esperti d'esame? Oppure ai reparti delle risorse umane? La risposta la conosciamo tutti.

Continuità, perseveranza, senso di responsabilità e affidabilità caratterizzano il VSLF. Il VSLF non è un modello aziendale, ma una vera e propria rappresentanza del personale.

Il VSLF non ha quindi bisogno di studi e analisi esterne per spiegare i fatti. Si tratta di avere una buona visione d'insieme, di lavorare insieme con impegno e di fidarsi del proprio istinto. E noi siamo presenti nei locali del personale e nelle cabine di guida, entrando così in contatto con tutti i problemi e le preoccupazioni direttamente dalla fonte.

Da parte dei datori di lavoro ci è stato ripetuto più volte e in modo molto comprensivo che noi, in quanto parti sociali, dobbiamo fare la nostra parte. Questo si può tradurre grosso modo in: «Quello che dite, dovete dirlo perché questo è il vostro ruolo».

Ci ho riflettuto spesso: abbiamo un ruolo?

lo? È davvero un ruolo? E che ruolo hanno quelli seduti di fronte a noi al tavolo delle trattative? Noi non abbiamo un ruolo, perché ciò che rivendichiamo e affrontiamo ci riguarda direttamente e lo prendiamo estremamente sul serio.

Dal momento che oggi non sono presenti dei consiglieri federali o altri politici e siamo tutti tra di noi, posso tranquillamente svolgere il ruolo che mi è stato assegnato ed esprimere liberamente alcuni aspetti. La nostra indipendenza ci permette di farlo.

## Panorama ferroviario

Permettetemi di fare un giro d'orizzonte nel mondo ferroviario.

Quello che Stoccarda 21 è per la Germania, Losanna lo è per la Svizzera. Un ritardo di almeno 4 anni e mezzo e 500 milioni di franchi di costi aggiuntivi rappresentano un risultato non indifferente. Insieme al nuovo orario della Svizzera occidentale, che può essere definito un vero e proprio servizio-lumaca, non c'è tanto da stare allegri. E così, 30 città della Svizzera occidentale hanno unito le forze e hanno indetto una marcia sulla Hilferikerstrasse di Berna. E cosa ha dichiarato pubblicamente il CEO delle FFS?: «L'allungamento dei tempi di percorrenza è dovuto anche al sistema ETCS». Quindi, dopo 20 anni in cui si sostiene il contrario, non si può più fare a meno di constatare che questo sistema è semplicemente una porcheria di 40 anni fa.

Ma, attenzione: solo un buon 10% dei veicoli in Svizzera funziona esclusivamente con l'ETCS. La grande valanga deve ancora arrivare. Al più tardi quando raggiungerà la S-Bahn di Zurigo, le rassicurazioni non saranno più sufficienti. Allora si dovranno costruire nuovi binari per compensare le promesse non mantenute dell'industria. Ma, prima di allora, magari i costi in costante aumento ci daranno il colpo di grazia, ciò che non si può escludere.

Ma, fermi tutti, ce lo dimentichiamo di continuo: di soldi ce ne sono in abbondanza. Se l'UFT prescrive l'installazione dell'ETCS e tutte le specifiche tecniche per gli standard di interoperabilità (STI), come prescritto dall'UE, vengono adottate senza riserve, allora tutto verrà pagato. Ma alla fine, ovviamente, a pagare non è né l'UE né l'UFT, bensì il settore pubblico, cioè noi. I costi aggiuntivi per l'ETCS dei 286 nuovi veicoli regionali di FFS, Turbo e RegionAlps dovrebbero

ammontare a ben 100 milioni di franchi. Le cifre esatte non sono disponibili, poiché l'ETCS è parte integrante dell'ordine...

In realtà, le FFS hanno talmente tanti soldi da potersi permettere il lusso di garantire ad Axpo l'acquisto di energia antieconomica per 20 anni. Inoltre, nei centri amministrativi della regione di Berna, le FFS hanno aumentato il loro organico del 17%, ovvero di 1.300 posti di lavoro, nel giro di cinque anni.

In generale, la FFS SA ha istituzionalizzato il libero mercato: ciò che non viene pagato, non viene fatto. Questo non è un servizio, ma una pura e semplice implementazione di compiti amministrativi, in realtà destinati a essere automatizzati mediante soluzioni digitali.

Anche la strategia di FFS Cargo va in questa direzione: se non si paga, non si circola. Nonostante tutti i grossi problemi che attualmente affliggono Cargo, si stanno acquistando molte nuove locomotive e vagoni, tutti ovviamente dotati delle più recenti tecnologie digitali, tra cui l'accoppiamento automatico. Ebbene, il VSLF non fa nessuna politica dei trasporti. Stiamo però monitorando attentamente ciò che viene fatto con il personale Cargo e stiamo reagendo per tempo.

Ci vuole davvero coraggio a definire ancora le FFS e la loro infrastruttura una società per azioni. Sarebbe probabilmente più appropriato il termine Ufficio federale per l'infrastruttura ferroviaria. Con dei flussi di cassa garantiti, sarebbe più facile da calcolare. Anche altri settori che non generano alcun profitto e apportano un valore aggiunto limitato sono in costante crescita: l'Information Technology (IT), le Human Resources HR e la Qualità, Sicurezza e Ambiente (QSA), o come poi si fanno chiamare. Ci sono poi ancora



i progetti di digitalizzazione e di miglioramento dell'efficienza e molto altro ancora.

Non mi dilungherò su aspetti secondari come i 920 carrelli nuovi per dei veicoli che hanno quasi 20 anni. Come detto prima, il denaro non è un problema. Probabilmente verrà contabilizzato come spesa operativa.

È encomiabile anche il fatto che, per la sua infrastruttura, la SOB si possa permettere degli uffici direttamente sulla Bahnhofstrasse di Zurigo. Davvero signorile - nel gioco del Monopoli, la Paradeplatz di Zurigo è di colore blu scuro e, con 8000 franchi, è il campo più costoso. Per inciso, il campo «ferrovie interurbane» costa meno.

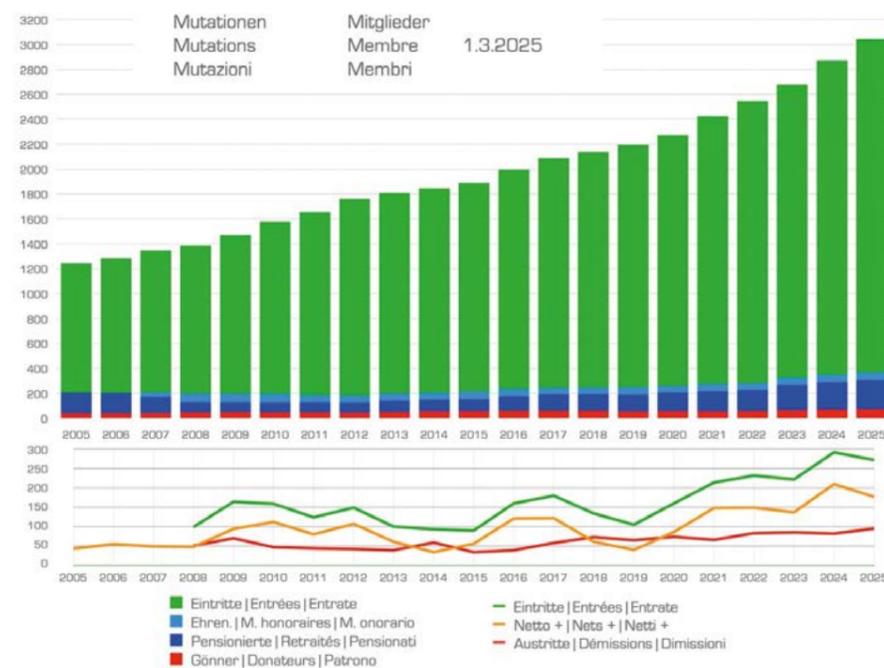
Riassumendo: È evidente che ci sono soldi in abbondanza. Questo è bello e pertanto tutti sono contenti. Finché ce lo possiamo permettere, questo non è un problema.

Tuttavia, come sempre, ci si continua a lamentare che adesso si tratta di risparmiare molto seriamente. Figurarsi se le cose andassero diversamente! Se proprio si deve risparmiare, qual è il posto migliore per farlo? Ovviamente alla base. C'è sicuramente una certa logica in tutto questo.

## Macchinisti oggi

Ho sempre considerato dignitose le condizioni di impiego del personale di locomotiva. Anche le condizioni di lavoro degli altri dipendenti delle ferrovie erano relativamente buone e ragionevoli, almeno in passato.

Quello che vediamo oggi nelle ferrovie per quelli che stanno al di sopra del





personale di base spesso non ha nulla a che vedere con delle condizioni di lavoro adeguate e proporzionate. Si rasenta la mentalità del self-service. La gente viene assunta a condizioni che non hanno uguali nell'industria privata.

La dimostrazione migliore è il fatto che molti macchinisti vanno a cercare fortuna altrove, per sottrarsi almeno in parte al lavoro irregolare in cabina di guida. Quando il superiore di un macchinista guadagna il 22% in più del macchinista, senza qualifiche particolari, non deve più guidare su richiesta e ha tutte le sere e tutti i fine settimana liberi, qualcosa non funziona. Ma parleremo più tardi delle responsabilità.

Parto dal presupposto che questo sia esattamente ciò che si vuole. I macchinisti sono di fatto uno dei gruppi più numerosi del personale. E noi siamo quelli che ricevono più indennità, dal momento che il nostro orario di lavoro è di gran lunga il più estremo. Non abbiamo nemmeno un libero mercato del lavoro, altrimenti i treni verrebbero cancellati.

Diamo un po' un'occhiata a ciò che attualmente viene offerto a noi macchinisti:

Presso Thurbo è possibile mantenere i modelli di turni desiderati se si è disposti a coprire i depositi più lontani con la propria auto e nel proprio tempo libero: in altre parole, degli orari di lavoro umani e rispettosi della salute in cambio di tempo libero e dell'uso gratuito del proprio veicolo privato. Fedele al motto: «o mangi questa minestra o salti dalla finestra».

Se uno si è messo d'accordo con la propria compagna che lei lavorerà la mattina

e lui la sera per occuparsi dei figli, non ha molte alternative. Sono questi i miglioramenti tanto decantati per conciliare la vita privata e quella lavorativa?

Per me questo rasenta una forma di coercizione. Il fatto che la legge sulla durata del lavoro possa essere aggirata con un trucco dimostra quanto il personale sia alla mercé di queste macchinazioni. Ma se si riesce a trovare un numero sufficiente di volontari, più o meno consenzienti e che stiano al gioco, allora le cose sono fatte.

La SOB sta lavorando da anni sui treni automatizzati, che costringono il macchinista a limitarsi a osservare la corsa, sebbene continuino ad assumersene tutta la responsabilità. E così facendo non si risparmia nemmeno sul macchinista. Certo, se ci sono abbastanza soldi per queste trovate, ovviamente è fantastico.



Quattro binari e due segnali. Quale segnale appartiene a quale binario?

In base ad una delle giustificazioni più gettonate per i treni a guida autonoma sotto la supervisione del macchinista, si afferma che in futuro il macchinista sarà oberato di lavoro quando coprirà l'area centrale della S-Bahn – tante grazie per l'apprezzamento! Se non altro ci dicono apertamente in faccia cosa pensano di noi. Il tubetto di senape «treni automatici» è definitivamente spremuto.

Di recente un collega mi ha spiegato che, prima di iniziare il turno serale, nel pomeriggio di solito deve aggiungere 20 minuti al tragitto per via del rischio di ingorghi stradali. Ciò significa 20 minuti di tempo libero in meno per circa 100 giorni all'anno, il che equivale a 2000 minuti o a 4,1 giorni. Si tratta all'incirca del numero di giorni che il personale d'ufficio riceve automaticamente come ponte durante le festività natalizie, in quanto considerati «guadagnati». In altre parole, 1,5 settima-

ne di disparità di trattamento all'anno. La tanto auspicata diversificazione nell'assegnazione delle linee è in costante diminuzione. Una cooperazione tra ferrovie in materia di personale di locomotiva è impossibile. Tranne nei casi in cui gli effettivi del personale sono nuovamente fuori controllo: in tal caso, il personale della BLS può essere prestato alla RhB o alla SOB.

Con l'impiego dei veicoli è invece possibile tutto ciò che è impossibile con il personale di locomotiva. Manca la volontà, la pressione economica e il senso di responsabilità per il trasporto pubblico.

In cambio, abbiamo un ruolo sempre maggiore quando si tratta di problemi a breve termine. Non sono solo le modifiche sempre più a breve termine degli orari di lavoro a essere più attuali che mai. A titolo precauzionale, a causa dei grandi eventi estivi di quest'anno tutte le richieste di congedo sono state bloccate per diversi mesi. È così che si fa. Naturalmente solo per il personale di locomotiva, di manovra e dei treni.

Per una moderna gestione del personale, questo significa scaricare le responsabilità e una dichiarazione di fallimento. Beninteso, il tempo necessario per i congedi desiderati è stato trovato quando le ferrovie ne avevano bisogno. La gente si rende conto che non può riscattare il proprio credito senza interessi dal datore di lavoro.

Ci sono anche molti altri aspetti, apparentemente di poco conto, che non possiamo non notare:

A quanto pare, per TILO e Thurbo è importante che il personale di locomotiva indossi una divisa. Considerando che i nuovi veicoli hanno sempre meno finestrini che danno sulla cabina di guida, questo non fa assolutamente senso. La cosa può essere vista come una combinazione di mancanza di fantasia, una sorta di coercizione e, non da ultimo, come un eccesso di denaro. Il vero biglietto da visita di un'azienda è rappresentato da del personale valido e motivato, e non da quattro stracci imposti con la forza. Speriamo almeno che con una bella divisa i treni in Ticino non scappino più via così in fretta. A scappare via in Ticino, al momento non sono solo i veicoli, ma anche il partenariato sociale.

La disposizione dei segnali da parte di Infrastruttura è semplicemente vergognosa. Ho dovuto constatare che spesso non è tanto una questione di cattiva volontà, quanto piuttosto di mancanza di conoscenze ferroviarie e del conseguimen-

to degli obiettivi di risparmio. Basta qualche analisi dei rischi, e i nostri reclami vengono dichiarati infondati, anche perché in fin dei conti la cosa riguarda sempre solo il personale di locomotiva che, si sa, si lamenta sempre. E chi presta ancora attenzione ai segnali...?

Ebbene, finché non ci sarà una pressione economica, ossia finché ci saranno abbastanza soldi o addirittura troppi, per tutti questi problemi non si muoverà proprio niente. Peccato per i finanziatori e per gli svantaggi in termini di politica sociale e del personale. Noi li sentiamo entrambi.

### Come trovare dei macchinisti

Qual è la nostra sfida comune?

Sono convinto che il reclutamento e, soprattutto, il mantenimento di personale valido in cabina diventerà molto presto la sfida più grande.

La questione è come reclutare sufficiente personale di locomotiva per garantire che ogni treno disponga di un macchinista. E, ultimamente, i treni circolano giorno e notte non solo nel trasporto merci, ma anche in quello passeggeri, come ad esempio sulla S-Bahn di Ginevra, dove i treni circolano 24 ore su 24.

Speriamo che non sia una sorpresa il fatto che la fluttuazione continua ad aumentare. Sia internamente che esternamente vengono offerte sempre più spesso delle condizioni di lavoro e anche delle retribuzioni migliori. Con le fluttuazioni aumentano i costi di formazione e aumenta anche la perdita di know-how.

La tentazione di soffocare i problemi con i soldi e, allo stesso tempo, di intensificare il lavoro del proprio reparto è proba-

bilmente troppo allettante. I nostri problemi vengono sempre più sfruttati per creare posti di lavoro ben retribuiti. Sarà interessante vedere come le condizioni di lavoro incideranno sulla motivazione e sulla lealtà dei macchinisti nel medio termine.

Per aumentare l'attrattività abbiamo tre opzioni:

1. Le regolamentazioni sulla durata del lavoro: Con i nostri orari di lavoro non è nemmeno possibile compensare i continui peggioramenti legati al traffico.
- 2.
3. La diversificazione: Anche qui le cose vanno sempre peggio. Come ho già menzionato, la pressione per i cambiamenti è ancora troppo limitata. Il progetto ZWALP di FFS Viaggiatori, che mirava ad ampliare le aree di percorrenza, è stato nuovamente neutralizzato dai quadri inferiori. Peccato.
4. La retribuzione: Se non si riesce a migliorare la questione dell'orario di lavoro e della diversificazione, rimangono solo i soldi. E se si riesce ad attirare la gente solo grazie ai soldi, ben presto se ne andrà di nuovo.

Immagino che non vi stia raccontando niente di nuovo.

Negli ultimi anni lo stress sul lavoro è aumentato notevolmente a causa del continuo aumento dei tempi di guida. La pressione durante la corsa è aumentata anche a causa delle velocità sempre più elevate e delle accelerazioni sempre maggiori dei veicoli. Per ogni minuto di lavoro bisogna produrre molto di più, tutto gira sempre più veloce. Ci sono certi modelli di turnazione con dei servizi talmente lunghi da essere praticamente





Tutta l'Helvetia è occupata da Divisionum, Verwaltium, Managemus e Kostendruckum. Tutta l'Helvetia? No! Il popolo dei macchinisti continua a opporre resistenza.

insostenibili. Del resto, lavorare quando non si è abili al lavoro è un reato. E nessun datore di lavoro può pretendere che si commetta un reato.

Ci sono sicuramente anche degli aspetti positivi da segnalare. Spesso i miglioramenti delle condizioni di lavoro ci vengono propinati come una grande conquista e frutto di grande impegno. Troppo spesso vengono abbinati ad altre misure che relativizzano il successo. Forse è anche per questo che la gioia è spesso un po' smorzata.

Un importante successo congiunto è stata la conquista di avanzamenti salariali fissi per il personale di locomotiva di diverse ferrovie. Ciò che è anche giusto, dal momento che veniamo gestiti dal sistema e non possiamo essere valutati nel senso classico. E questo non è sostanzialmente cambiato negli ultimi 180 anni.

### Il partenariato sociale oggi

Nel partenariato sociale molte cose sono cambiate, ma la sostanza è rimasta la stessa. Sulla base della mia esperienza pluriennale, vi posso confermare che tutto si ripete da capo nel tempo. Questa mancanza di fantasia alla lunga diventa estenuante.

Ciò che è cambiato è che molte rivendicazioni, misure e disposizioni servono solo ai singoli reparti e non alle aziende. Soprattutto non a lungo termine. Ognuno è responsabile solo verso se stesso. Le conseguenze delle decisioni per gli altri

reparti o per il personale non hanno alcuna importanza; sono semplicemente irrilevanti.

Il fatto di affrontare immediatamente ogni singolo problema, non importa quanto piccolo, e gestirlo con il massimo impegno sembra essere in linea con lo spirito dei tempi. Che questo crei nuovi problemi, dovuti anche alla mancanza di conoscenze specifiche, è davvero fantastico: in questo modo il lavoro non manca mai. Per certi reparti, questo continuo girare a vuoto rappresenta un vero e proprio modello aziendale e la giustificazione della loro esistenza. Fintanto che un'azienda si può permettere simili reparti, per quei collaboratori la situazione ovviamente è piacevole. Non troviamo però questo comportamento anti-azien-



dale solo nelle ferrovie. Ma dal momento che qui confluiscono molti soldi e poche responsabilità, si tratta di un terreno particolarmente fertile.

Un elemento non indifferente nella soddisfazione dei dipendenti è rappresentato dall'apprezzamento da parte del datore di lavoro. Apprezziamo molto la vostra presenza e l'interesse dimostrato dai tanti ospiti intervenuti alla nostra Assemblea generale. Grazie tante. È anche la migliore dimostrazione di un partenariato sociale attivo e pertanto funzionante. E, idealmente, entrambe le parti traggono vantaggio da un buon partenariato sociale.

### Panoramica

Un ultimo commento personale: I miei superiori, dal mio responsabile regionale alla direttrice di filiale, dal responsabile della produzione ferroviaria al responsabile della produzione del trasporto viaggiatori, sono tutti presenti oggi. Vorrei ancora dirvi una cosa: «nel mio ruolo, ho dovuto dire tutto questo. I love you all». Sappiamo tutti che a noi macchinisti la ferrovia non offre solo un lavoro e uno stipendio, ma anche una buona schiera di superiori. Non ci si sente mai soli.

Prima dicevo che avrei parlato ancora di responsabilità. Tutte le persone qui presenti devono assumersi grandi responsabilità. Il fatto di assumersi delle responsabilità è una cosa bella, preziosa e importante. Non tutti sono in grado di farlo. In quanto partner sociale e associazione professionale critica e costruttiva, il VSLF ha questa responsabilità. È anche nostra responsabilità opporci agli eccessi che danneggiano le nostre attività e i nostri clienti. Da questo punto di vista, noi rappresentiamo il villaggio gallico di Asterix e Obelix.

Questo pomeriggio dovremo eleggere tre nuovi membri del comitato. E nomineremo anche un nuovo presidente, il nostro Majestix. Proprio come i Galli nel loro villaggio, siamo tutti diversi e puntualmente ci diamo a vicenda del filo da torcere. Ma quando i malvagi romani cercano di sopraffarci, siamo uniti e compatti dietro al nostro Majestix. Le nostre scorte di pozione magica sono piene. Auguro al VSLF di continuare ad avere tanto successo, continuità e resilienza. E invito tutti i membri del VSLF a sostenere il comitato e il nuovo presidente al meglio delle loro possibilità. Per la nostra onorata professione e per la nostra ferrovia.

Grazie.  
Hubert Giger  
Presidente del VSLF ➔



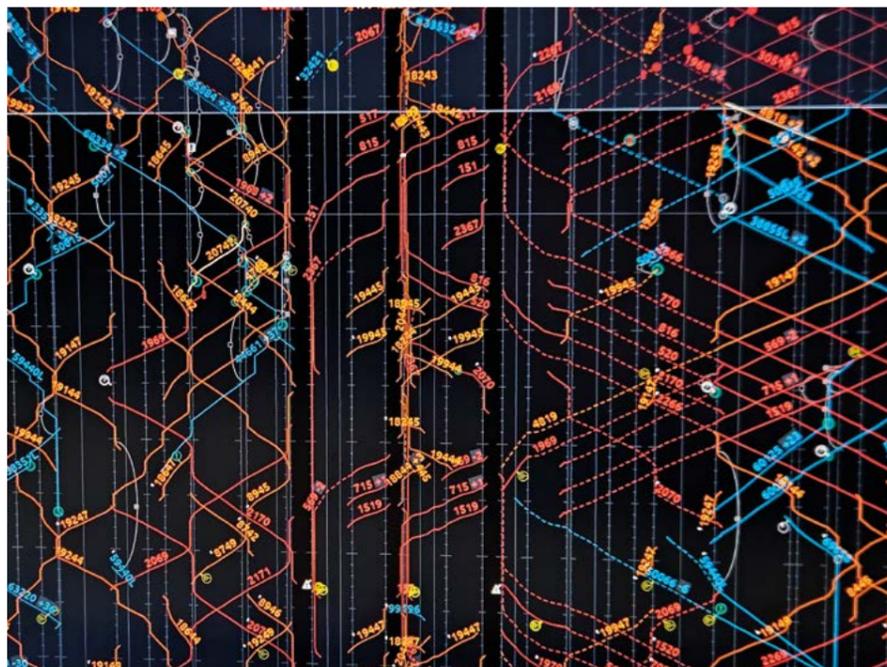


raria o addirittura ogni 15 minuti, ci sono treni d'attivazione ed EC, IC, IR, RE, S-Bahn e treni merci che condividono le tratte. All'improvviso, la densità dei treni si è avvicinata all'intervallo di frequenza effettivo. Le tratte dei treni non sono distribuite uniformemente nell'arco di un'ora. A causa della struttura a ragnatela, i treni provenienti dai grandi nodi circolano in gruppi ravvicinati, spesso con soli due minuti (o meno) di distanza l'uno dall'altro. Questi gruppi di treni sono particolarmente sensibili ai ritardi.

## È richiesta precisione

L'alta precisione nella guida dei treni è importante per garantire che i treni non si rallentino a vicenda. L'esecuzione operativa dell'orario viene gestita nelle centrali d'esercizio sulla base dell'orario d'esercizio, che rappresenta il percorso calcolato tra i singoli punti d'esercizio e i segnali. Il capomovimento vede sullo schermo ogni treno come una linea, compresi i conflitti di precedenza.

Da questa rappresentazione bidimensionale, la linea ferroviaria viene raffigurata con i punti d'esercizio da sinistra a destra, mentre il tempo viene rappresentato in verticale. La corsa di un treno è quindi una linea che va dall'alto a sinistra in basso a destra o, nel caso di un treno in direzione contraria, dall'alto a destra in basso a sinistra. Una linea grigio chiaro a circa 1/4 dell'altezza è la linea del presente. Quello che si trova oltre questa linea è il passato. Sotto la linea c'è invece il futuro previsto, ed è qui che i conflitti diventano visibili. Se si prevede che due treni viaggeranno contemporaneamente sullo stesso settore di tratta, è compito della centrale risolvere questo conflitto futuro. Ciò avviene deviando un treno su un altro binario oppure decidendo attivamente



Rappresentazione dei treni sullo schermo del capomovimento: il tempo scorre da sopra a sotto, la tratta da sinistra a destra. Ogni linea rappresenta un treno.

quale treno debba percorrere per primo il tratto interessato. La decisione di disposizione rappresentata nel sistema porta l'ADL a calcolare autonomamente come dovrebbe circolare il treno eventualmente da rallentare, affinché abbia via libera nel punto di conflitto. L'ADL decide anche autonomamente se e quando inviare al personale di locomotiva una raccomandazione di guida corrispondente. In passato, questo veniva fatto tramite segnali a via impedita o frecce verso il basso o verso l'alto in stazione, ciò che era decisamente meno preciso. In seguito su alcune tratte sono stati introdotti i messaggi «HOT» (Hub Optimisation Technology), che erano in grado di decidere autonomamente le sequenze secondo un punto di conflitto definito. Il futuro si orienta verso le «decisioni di disposizione

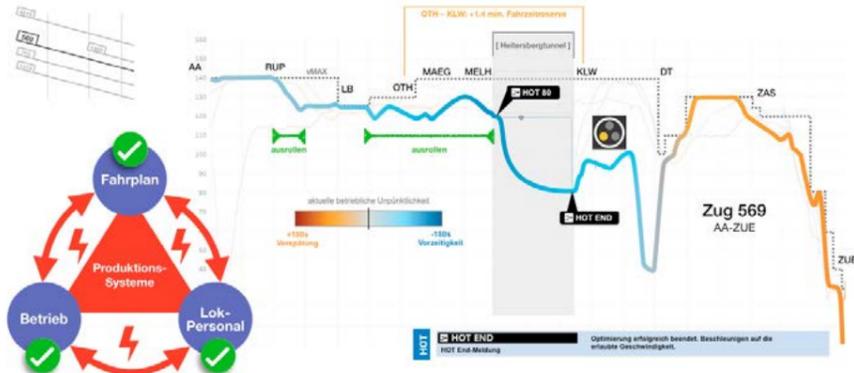
automatica». In tutte le ex aree HOT, le sequenze sono oggi in gran parte decise e programmate autonomamente dal sistema RTO (Real Time Optimisation). L'ADL converte poi automaticamente queste decisioni in raccomandazioni di guida per il personale di locomotiva.

Il problema si pone quando una linea di previsione cambia in modo inaspettato o brusco. Questo può accadere nelle stazioni se il cambio passeggeri richiede più tempo del previsto, se il materiale rotabile è difettoso o se la trazione è scarsa. E poi ci sono situazioni per le quali non c'è una spiegazione diretta. A volte la causa è quando il personale di locomotiva non dispone di sufficienti informazioni. Gli orari commerciali a volte si discostano notevolmente dagli orari di esercizio. Quando nel LEA erano visibili solo gli orari commerciali, per il personale di locomotiva le informazioni erano insufficienti. «Gli orari commerciali sono spesso leggermente anticipati rispetto a quelli d'esercizio.

In questo modo si garantisce che i passeggeri arrivino in orario e che un treno che eventualmente circola in anticipo non debba rinunciare al suo anticipo», spiega Thomas Graffagnino. «Ma anche essere in anticipo significa non essere puntuali», aggiunge Thomas Wieland. C'è il rischio che un treno in anticipo raggiunga quello che lo precede e debba fermarsi davanti a un segnale che indica «stop». Quando poi riparte, perde tempo e accumula ritardo.

### Analyse der Produktionssysteme

Bsp. Einfädelung Heitersberg-Dietikon



In ritardo nonostante un lungo anticipo: l'avviso prima di Dietikon rallenta notevolmente il treno. Arriva con circa un minuto e mezzo di ritardo.

## vPRO

Il nostro collega Stephan Gut, purtroppo scomparso, ha avuto l'idea di fornire al personale di locomotiva delle informazioni più dettagliate.

Con vPRO, a partire dal 18 gennaio 2021, questo problema è stato affrontato tramite una colonna aggiuntiva nel LEA. I tempi visualizzati in questa colonna hanno subito un'evoluzione.

Inizialmente rappresentavano la linea del piano orario, ma questa linea era stata creata per uno scopo diverso. Di conseguenza, in alcuni casi risultavano delle tempistiche non realizzabili e forti variazioni di velocità. L'obiettivo però era quello di ottenere una guida più regolare possibile.

Graffagnino e il suo team hanno quindi esaminato l'intera rete ferroviaria delle FFS e hanno adattato i tempi. Fino a quel momento, questi dati molto precisi sui tempi di percorrenza non erano disponibili. vPRO ha ora una linea propria, che differisce leggermente dalla linea del piano orario.

I dati vPRO (tempi e velocità) sono calcolati due ore prima della partenza di ogni treno. Tengono conto del materiale rotabile in uso con le rispettive caratteristiche dei veicoli, di tutti gli itinerari del treno, dei punti di rallentamento e della posizione degli altri treni grazie a punti fissi

## Display della puntualità

Il display della puntualità, disponibile in cabina dal 20 aprile 2023, permette al personale di locomotiva di stimare più facilmente la situazione attuale dell'orario. Mostra la deviazione rispetto ai tempi vPRO. È come nelle stazioni, per i clienti e per l'esercizio: un più significa in ritardo, un meno significa in anticipo.

## Normale e corsivo

In condizioni operative normali, il display della puntualità e vPRO sono strumenti eccellenti per guidare con precisione un treno. Purtroppo, come spesso accade, le istruzioni non erano adeguate. Ad esempio, in pochi sanno che gli orari di vPRO sono di solito indicati in corsivo e a volte in carattere normale.

Gli orari all'arrivo scritti normali corrispondono ai punti fissi. Se qui si riduce al minimo la deviazione dall'orario indicato, si può contare su una corsa fluida e scorrevole. Gli orari in corsivo, invece, sono indicativi. Un macchinista esperto ha un certo margine di manovra su questi tempi per sfruttare la topografia o lasciar scorrere il treno nel caso ci siano pochi passeggeri. Un treno automatizzato si muoverà esattamente sulla linea vPRO. È qui che possiamo sfruttare i nostri punti di forza ed essere migliori! La nostra esperienza, ad esempio sulle condizioni di aderenza, sulle condizioni dei veicoli e

sul volume dei passeggeri, è difficilmente trasferibile a un sistema automatizzato.

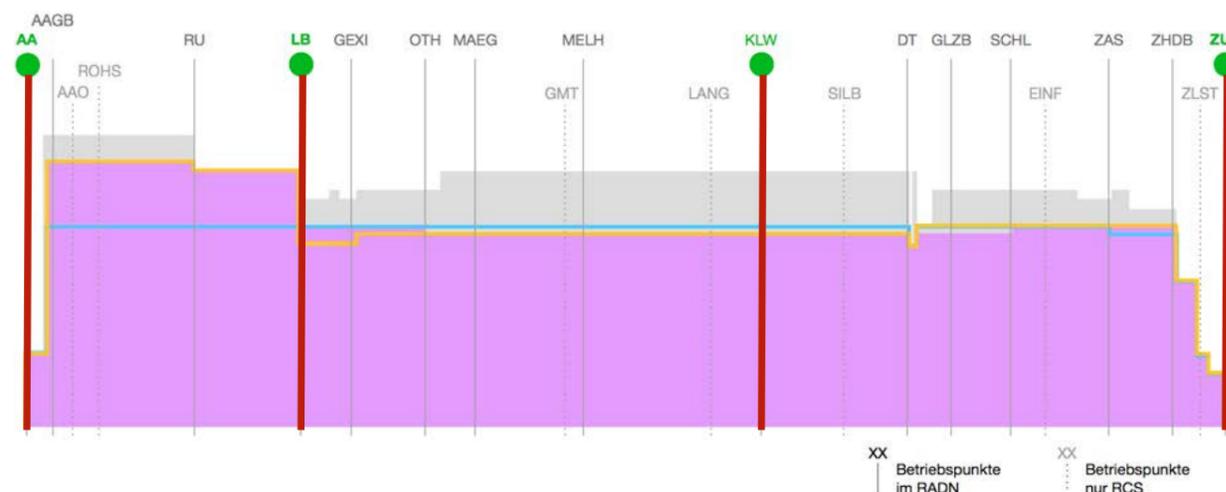
## Ritardo / Interruzione

In caso di ritardo, il display della puntualità non è ancora ottimale. Se la sequenza dei treni non viene riprogrammata, il ritardo viene visualizzato correttamente. In tal caso, bisognerebbe recuperare il ritardo alla velocità massima consentita e individualmente accettabile (fattori personali e sicurezza). Ma non appena il treno viene riprogrammato, la visualizzazione della puntualità non corrisponde più necessariamente alla situazione. È quindi possibile incorrere in un segnale d'avviso. In questi casi, l'ADL può essere utilizzato per raccomandare al treno una velocità inferiore.

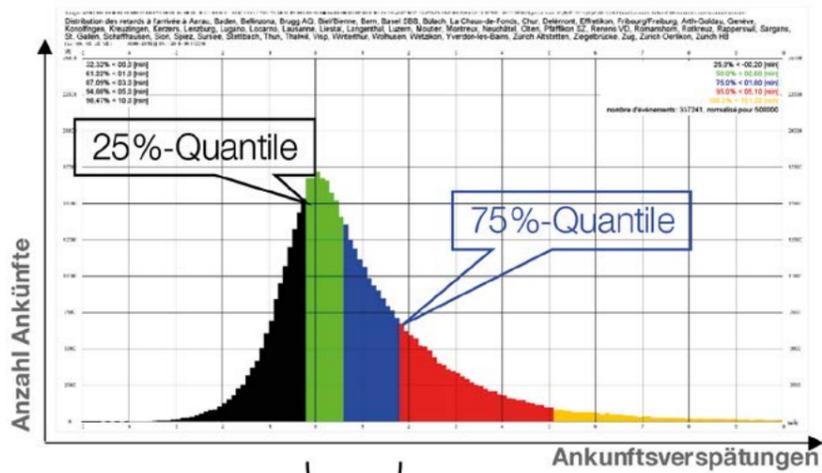
Poiché i treni merci spesso non circolano nell'ordine di marcia previsto originariamente, il sistema con vPRO può essere utilizzato solo in misura limitata. Quindi i macchinisti Cargo ricevono delle informazioni sulla situazione attuale della marcia, che possono utilizzare come riferimento.

Lo sviluppo dei sistemi continua. Da un lato si stanno valutando nuove modalità per visualizzare la puntualità nella nuova pianificazione in modo che si riferisca alla nuova linea temporale. Dall'altro, si sta pensando di mostrare al personale di locomotiva se un treno è davanti o dietro di loro, di che tipo è e quanto è puntuale.

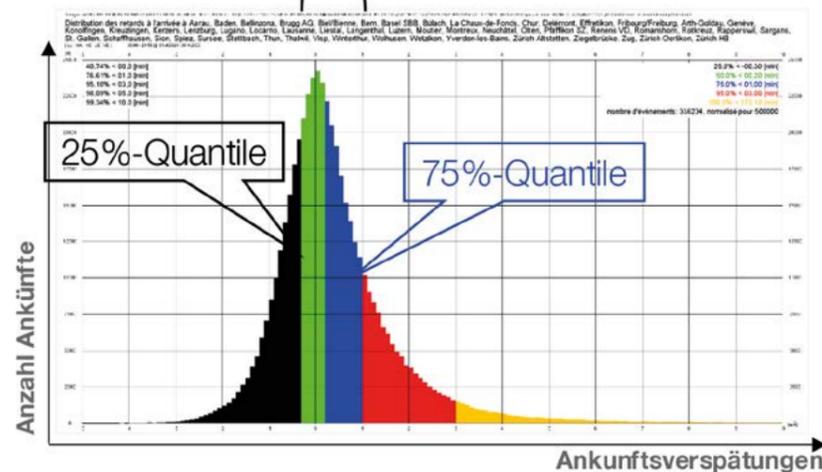
## Neue Planung mit Fixpunkten Fahrbare Trassen



La pianificazione con punti fissi ha portato a tracce percorribili. I punti fissi sono gli orari di arrivo rappresentati con la scrittura normale nel LEA e dovrebbero essere rispettati il più precisamente possibile. Questo consente una guida fluida e priva di conflitti.



Starke Reduktion von IQR  
= Abstand zwischen 25% & 75% Quantile



vPRO e il display della puntualità hanno portato a una diminuzione della variazione nei comportamenti di guida. I treni sono più puntuali. Sopra: prima di vPRO/Display della puntualità, sotto: con vPRO/Display della puntualità

I sistemi già esistenti sono strumenti validi e utili per oltre il 95% delle corse.

Non possono però evitare in ogni singolo caso che le informazioni siano contraddittorie.

Per noi macchinisti è quasi doloroso fisicamente quando ci troviamo di fronte a un avviso dopo una guida a v<sub>max</sub> e dobbiamo fermare inaspettatamente il treno in poco tempo.

È comprensibile che queste situazioni possano causare grande stress e rabbia. Sarebbe utile un'interfaccia più semplice per gli esperti, in modo che queste situazioni si verificano sempre meno.

Un articolo sul LocoFolio non è il canale di segnalazione ideale, anche se l'obiettivo è quello di smuovere le acque.

## Energia / Puntualità

L'introduzione di vPRO e del display della puntualità ha portato a una riduzione misurabile del consumo energetico.

Solo grazie all'osservazione del display della puntualità da parte del personale di locomotiva, si stima un risparmio annuo di 10 GWh per traffico viaggiatori e altrettanti per Cargo. Nel caso dell'ADL, il risparmio è di 70 GWh/anno, mentre per vPRO è di 50 GWh/anno. Inoltre, i treni circolano in modo più uniforme e il loro intervallo di frequenza medio si è ridotto.

## Riassunto

Ciò che era buono in passato lo è ancora oggi, ma con delle condizioni.

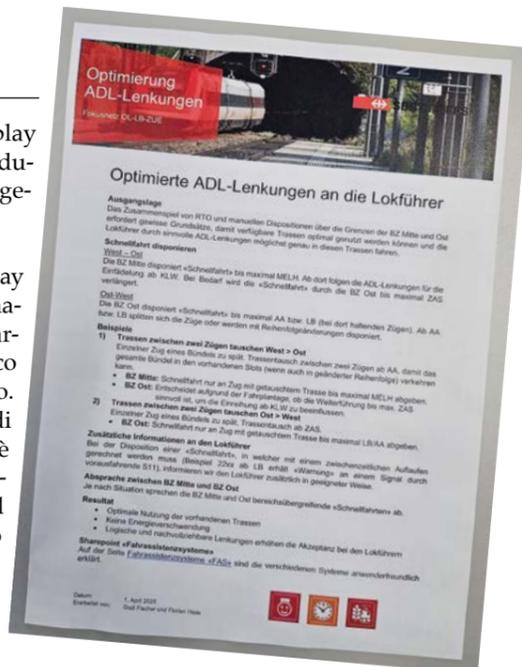
Una buona conoscenza della topografia e l'esperienza aiutano a guidare un treno in modo elegante e risparmiando energia. Tuttavia, a causa dell'elevata densità dei treni odierna, i margini di manovra si sono ridotti.

È quindi fondamentale orientarsi con gli strumenti disponibili e seguire con la massima precisione possibile la traccia prevista nei punti chiave. Questo è il motivo che ha dato origine alla purtroppo illusoria, fiducia nella guida automatizzata.

Dubito ancora che un sistema di guida automatizzato possa essere superiore a un treno condotto con competenze umane. Tuttavia, noi macchinisti e macchinisti dobbiamo ricevere le informazioni pertinenti ma anche attenerci ad esse.

La nostra professione, come la gestione della circolazione nelle centrali di controllo e la pianificazione degli orari, rimarrà un'arte ancora per molto tempo ancora.

Desideriamo ringraziarvi ancora una volta per la comunicazione aperta e per aver preso sul serio le nostre preoccupazioni!



Godi Fischer



Felix Traber



Thomas Wieland



Thomas Graffagnino

## Come un articolo sul LocoFolio ha portato a un miglioramento dell'ADL..

### ADL unbrauchbar

Nach wie vor sind viele ADL-Meldungen falsch. Neben mehr Energie und Bremsbelastung ist das System «V-Pro» für die planmäßige Steuerung der Züge wie zusätzlich eine dynamische Vmax-Funktion nicht auf der Höhe der Zeit und der Möglichkeiten. Technikgruppe V.

ESQ-Meldung  
Betreff: ESQ: falsche ADL-Lenkung / Zug 1001 / GMT-KTW / 09.2024  
Nachname: x

knüft. Da ich davon ausgehe, dass Sie wegen einer Verspätung 1902 die Reihenfolge geändert haben, teile ich die Empfehlung mit und bitte den Zug auf die empfohlene

Un articolo apparso nell'ultimo numero del LocoFolio intitolato «ADL inutilizzabile» ha suscitato irritazione presso la centrale operativa Est. L'autore dell'articolo scriveva che molte segnalazioni ADL sarebbero «sbagliate» e che questo comporterebbe uno spreco di energia, freni e nervi. Il collega aveva ricevuto dall'ADL l'istruzione di accelerare il treno fino a 130 km/h invece di lasciarlo scorrere. Invece di ricevere il via libera, però, ha ricevuto un avviso di segnale d'ingresso a via impedita a Killwangen-Spreitenbach. Innanzitutto, va detto che una situazione del genere è estremamente spiacevole per noi e genera molto stress. Per piccoli esseri umani come noi, guidare un veicolo da 500 tonnellate implica una grande fiducia nella tecnologia e nei processi. La nostra fiducia viene però messa a dura prova da informazioni sbagliate di questo tipo.

Ma come si è arrivati a questo? Fortunatamente, i responsabili della centrale operativa si sono riuniti e hanno analizzato la situazione. Grazie tante!

Godi Fischer, responsabile della sala di comando della centrale operativa Est, spiega: «Abbiamo constatato che le istruzioni per le corse ad alta velocità erano orientate verso un punto operativo non adeguato.» In molte situazioni operative, ha senso creare spazio per una traccia aggiuntiva tramite un'istruzione di «corsa veloce». Tra Olten e Zurigo, nella zona di Killwangen, è il sistema RTO a decidere in quale ordine i treni vengono instradati verso la stazione centrale di Zurigo. Poteva quindi accadere che, nonostante l'istruzione di «corsa veloce», il treno venisse rallentato dall'ADL prima di Killwangen. Questo comportamento del sistema risulta illogico e frustrante per il macchinista.

«Abbiamo quindi adattato il nostro modo di lavorare e ora diamo indicazioni per la corsa veloce da ovest solo fino a Heitersberg. Nella centrale operativa non eravamo abbastanza consapevoli delle aspettative che stavamo creando nel personale di locomotiva con un'istruzione di «corsa veloce.»



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

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

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

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

### CAP ASSUME INOLTRE I SEGUENTI COSTI:

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

### ISCRIZIONE PROTEZIONE GIURIDICA PRIVATA E CIRCOLAZIONE privaLex®

#### Assicurazione per la singola persona

Locatario	CHF 184.70	invece di 369.50/anno	senza Multi Risk CHF 165.50/anno	VANTAGGI
Proprietari di un immobile che serve da propria abitazione presso l'indirizzo di residenza*	CHF 222.50	invece di 416.80/anno	senza Multi Risk CHF 203.30/anno	

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

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

**Durata del contratto:** 1 anno, con rinnovo tacito annuale, salvo disdetta tre mesi prima della scadenza.  
**Pagamento:** annuale anticipato 0000719

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

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

Fanno fede le CG privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, Edizione 09.2023, così come le CG Protezione giuridica immobili, Edizione 09.2021. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria del VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF. I dati dei clienti vengono trattati con il massimo riserbo. L'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali avviene nel rispetto della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. stesura di un preventivo o di una polizza o invio di documentazione) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati dei clienti nell'ambito di iniziative di ottimizzazione di prodotti e per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto a essere informato e, in presenza di determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici.

Luogo/data \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

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

## Riduzione dei rischi dovuti al comando di emergenza «posizione di base del conta-assi»

Raoul Fassbind, presidente del VSLF

Il VSLF ha già scritto più volte nel LocoFolio in merito alle misure richieste, in particolare in seguito all'incidente sfiorato del 17 luglio 2023 a Unterterzen e alla successiva constatazione di un aumento di situazioni analoghe. Ora l'UFT si è espresso in modo definitivo al riguardo.

Quando dopo dei lavori di costruzione i binari occupati vengono segnalati come liberi, nella cabina di manovra viene attivato il comando di emergenza «posizione di base del conta-assi». I conta-assi vengono quindi riportati alla posizione di base e gli itinerari possono essere nuovamente impostati. Questo presuppone che il personale del cantiere abbia segnalato che non ci sono più binari occupati da treni o macchinari. Nel caso di Unterterzen, come pure della collisione del 2016 a Sihlbrugg di una storica automotrice a vapore con carri da cantiere, la causa era dovuta proprio a questo processo. Numerosi altri incidenti simili sono stati documentati e sono noti ai gestori delle infrastrutture e all'Ufficio federale dei trasporti.

Il VSLF ritiene che questo processo sia uno dei principali fattori di rischio per gli incidenti nell'esercizio ferroviario e ha quindi chiesto all'Ufficio federale dei trasporti di prescrivere sempre la «marcia a vista» per la prima corsa dopo il ripristino degli annunci di binario libero. Dopo oltre un anno di accertamenti da parte di Infrastruttura e dell'UFT, il VSLF ha finalmente ricevuto una risposta definitiva riguardo alla prassi da seguire. L'UFT ritiene tuttavia che la prassi attuale sia adeguata e motiva la propria posizione come segue:

- Le disposizioni e i processi contenuti nelle PCT sono chiari e completi. Le imprese di trasporto sono tenute a implementare le direttive vigenti con la dovuta diligenza nell'ambito dei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza.
- Diversi incidenti sfiorati dimostrano che l'attuazione delle direttive nella pratica è lacunosa.
- FFS Infrastruttura ha dimostrato che il rischio è minimo e che sono state esaminate delle misure mitigative. Questo corrisponderebbe allo stato dell'arte e alla metodologia abituale.
- FFS Infrastruttura ha adottato l'unica

misura proporzionata, ossia una formazione più approfondita del personale responsabile. Si continuerà tuttavia a cercare ulteriori misure e ottimizzazioni tecniche e operative proporzionate. A livello settoriale si prevede di aumentare la resilienza del sistema di sicurezza sul lavoro.

- Queste attività verranno seguite da vicino dall'UFT nel quadro del programma di monitoraggio della sicurezza.

In breve, l'UFT non vede praticamente alcun problema di una certa rilevanza e ritiene sproporzionata l'introduzione della misura «marcia a vista» dopo l'attivazione del comando di emergenza «posizione di base del conta-assi». L'argomento di FFS Infrastruttura, che ha messo in primo piano la potenziale mancanza di economicità della misura «marcia a vista», ha avuto un peso maggiore rispetto al guadagno in termini di sicurezza effettiva per il personale e i passeggeri. Il VSLF deplora profondamente questa decisione, ma continuerà a monitorare e valutare gli eventuali eventi futuri e, se necessario, chiederà nuovamente delle misure adeguate.



### Tratti isolati presso i segnali d'entrata

Nelle stazioni ferroviarie, i tratti isolati si trovano generalmente al confine della stazione, quindi in corrispondenza dei segnali d'entrata. In passato, ad esempio nelle stazioni di Lucerna e Lupfig, si è constatato che in alcune stazioni svizzere i tratti isolati erano stati posizionati diversi metri dal segnale d'entrata. Il problema è emerso quando, durante delle manovre verso il confine della stazione, i binari di linea venivano segnalati come occupati. In questi casi, al macchinista veniva imputato un presunto superamento di segnale, sebbene si fosse fermato correttamente davanti al segnale d'entrata. Il VSLF ha già segnalato questa problematica in passato e ha chiesto delle modifiche da parte di FFS Infrastruttura. Le possibili soluzioni potrebbero essere l'installazione di tavole limite di manovra in corrispondenza dei tratti isolati o la modifica dell'impianto della stazione con un riposizionamento corretto dei tratti isolati. FFS Infrastruttura ha assicurato che verrà controllato il posizionamento dei tratti isolati in corrispondenza dei segnali d'entrata in tutte le stazioni svizzere e che tutti i tratti isolati posizionati in modo errato verranno corretti.

Lo scorso novembre è stato documentato un caso analogo nella stazione di Zugo, nonostante l'impegno da parte di FFS Infrastruttura di controllare e correggere tali situazioni in tutta la Svizzera. Questo significa che la promessa di FFS Infrastruttura di controllare e correggere tutti i tratti isolati in corrispondenza dei segnali d'entrata non è stata mantenuta o solo parzialmente. Di conseguenza, non è chiaro in quali stazioni potrebbe essere imputata al personale di manovra un'infrazione per superamento di segnale, anche in caso di condotta corretta.

Il VSLF raccomanda pertanto di procedere con cautela quando si effettuano manovre verso i segnali d'entrata e consiglia di mantenere una distanza adeguata dal confine della stazione, oppure di richiedere direttamente alla centrale operativa un itinerario verso il binario di tratta adiacente. I processi per le corse di manovra che escono solo parzialmente dal perimetro della stazione, sono definiti e regolamentati nelle PCT. ➔

# Autorizzazione per i test operativi con il sistema AFAS presso la SOB

Dopo un lungo tira e molla in merito all'ottenimento del rapporto di sicurezza, nel maggio 2025 l'Ufficio federale dei trasporti ha rilasciato l'autorizzazione alla Südostbahn.

Raoul Fassbind, presidente FFS V

Plusieurs malentendus sont à l'origine. A quanto pare, il ritardo nell'autorizzazione era dovuto principalmente a una serie di malintesi. Una volta chiariti questi aspetti e una volta che la SOB è stata in grado di sottoporre un rapporto di sicurezza completo, l'UFT ha concesso rapidamente l'autorizzazione ai test operativi. Visto il denaro che è già stato investito, questa decisione era in parte attesa. Anche la pressione per portare avanti le soluzioni digitali continua a essere enorme.

Il progetto consiste principalmente nel testare le possibilità di automatizzazione di determinate operazioni sull'infrastruttura esistente, con poche modifiche alla dotazione dei veicoli. Il sistema di assistenza attiva alla guida AFAS si assume una parte significativa delle funzioni del personale di locomotiva: la guida, la frenatura e il riconoscimento dei segnali vengono infatti affidati al sistema. Il lavoro del personale di locomotiva si limita quindi a far salire e scendere i passeggeri e a riconoscere gli eventuali ostacoli; per il resto del tempo deve osservare l'AFAS mentre lavora.

Sul senso o nonsenso di queste automazioni si potrebbe discutere a lungo. Il VSLF ha espresso chiaramente la propria posizione nel dossier dedicato all'ATO.

Nel progetto AFAS, la questione delle responsabilità è stata a lungo un punto controverso per il VSLF. Mentre la SOB esita a prendere una posizione chiara, sulla sua homepage l'UTP annovera tuttora l'AFAS nel grado di automazione GoA2. Dal momento però che il GoA2 implica una competenza di automazione relativamente elevata, questo significherebbe che le imprese ferroviarie e i produttori del sistema dovrebbero assumersi una parte delle responsabilità. Dato che le relative basi giuridiche pare che non siano ancora state create, la SOB ha infine optato per il GoA1, sebbene in realtà il sistema AFAS presenti delle competenze superiori. E così almeno la responsabilità è chiaramente a carico del personale di locomotiva, che però non capisce necessariamente la logica del sistema, ma lo deve comunque monitorare costantemente. Da notare che i margini

di intervento sono estremamente limitati per via delle curve di frenatura che sono già al limite. Un'altra critica che ha tenuto alquanto impegnato il VSLF riguarda il mantenimento dell'attenzione – la cosiddetta vigilanza – durante il funzionamento del sistema AFAS.

Dal momento che il macchinista non ha praticamente più niente da fare durante la corsa, ma deve comunque osservare con la massima concentrazione l'operato del sistema, ci si chiede quali misure possano essere adottate per mantenerlo vigile. A lungo la SOB non ha saputo rispondere a questa domanda, e alla fine ha rimandato allo sviluppo di una consapevolezza situazionale ed è stato introdotto un secondo livello di monitoraggio del sistema. Oltre al pedale dell'uomo morto, si tratta di premere un pulsante sul display ogni pochi secondi. Il sistema genera quindi delle azioni supplementari totalmente inutili, il cui unico scopo è quello di tenere occupato il personale, che potrebbe in realtà svolgere dei compiti ben più sensati.

Il progetto, una volta avviato, è limitato a un anno. Trattandosi di un prototipo, l'autorizzazione all'esercizio non potrà essere prorogata, ciò che non è comunque lo scopo. Durante il progetto, si dovrà cercare di chiarire meglio le questioni ancora aperte relative alle responsabilità e alla vigilanza. Lo scopo è inoltre quello di verificare quanto sia più efficiente e puntuale un treno che viaggia con il «pilota automatico». Il fatto che sia stata scelta una delle tratte meno frequentate della Svizzera fa però pensare che si tratti piuttosto di un esperimento senza reali prospettive di successo. Se l'obiettivo fosse davvero quello di studiare come mantenere alta la vigilanza, il treno dovrebbe circolare per almeno 30 minuti consecutivi senza l'intervento del personale. Sulla linea S31, invece, si tratta al massimo di quattro minuti. Se l'obiettivo fosse quello di ricavare delle indicazioni sull'aumento della puntualità e dell'efficienza, il test dovrebbe essere fatto su una tratta con riserve di tempo di percorrenza minori. Rimane da una parte la speranza che il test non produca risultati tali

da giustificare un ulteriore sviluppo di questo prodotto. Ma resta anche il timore che i risultati vengano presentati in modo eccessivamente positivo, al punto da essere spacciati come un grande successo.

Si ha comunque la netta sensazione che dei macchinisti ben formati, informati e competenti potrebbero facilmente riportare dei risultati migliori rispetto all'automazione. Il personale di locomotiva dispone delle competenze e dell'esperienza necessarie per mantenere la puntualità anche in condizioni operative più complesse, a condizione che il materiale rotabile e le infrastrutture lo consentano. È fuorviante dipingere il personale come se fosse perennemente oberato e bisognoso di supporto, mentre si ignorano le vere problematiche di fondo del sistema ferroviario odierno. In fin dei conti, tra il v-soll e l'AFAS, ossia il tempomat e il cambio automatico, esiste ancora la possibilità di decidere liberamente se si vuole essere assistiti o «alleggeriti» da un supporto tecnico, proprio come nel traffico automobilistico. ➔



## VSLF-SHOP



Swiza  
Taschenmesser / Couteau / Coltellino



Victorinox  
Taschenmesser / Couteau / Coltellino 2024



LKW Planentasche / Sac en bâche de camion /  
Borsa in tessuto telo di camion



Laptop Backpack - Victorinox

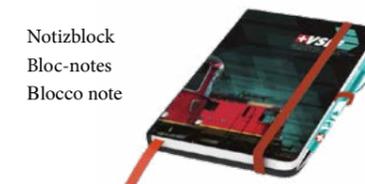


Caran d'Ache  
Kugelschreiber  
Stylo à bille  
Penna a sfera

Caran d'Ache  
Minenhalter  
Porte-mines  
Matita fixpencil



Microfasertuch iPad /  
Microfibre pour iPad /  
Microfibra per iPad



Notizblock  
Bloc-notes  
Blocco note



Mappe A4 mit Rechner / Porte-documents A4 avec  
calculatrice / Portadocumenti A4 con calculatrice



Taschenschirm schwarz  
Parapluie de poche noir  
Ombrello nero



Taschenschirm hell  
Parapluie de poche gris-pierre  
Ombrello grigio pietra



Neue Softshell-Jacke Herren Logo farbig  
nouveau Veste Softshell homme logo en couleur  
nuovo Giubbotto Softshell uomo logo a colori



Neue Softshell-Jacke Damen  
nouveau Veste Softshell femme  
nuovo Giubbotto Softshell donna



Online Shop

<https://www.vslf.com/fr/services/shop>

Molti ora si staranno chiedendo: che parola strana è mai questa? È un nuovo tipo di canarino, qualcosa da mangiare, o magari una nuova marca di automobili? Niente di tutto questo! Si tratta di un termine estremamente importante per la sicurezza e sta per «Trasporto Eccezionale». Ma di cosa si tratta esattamente? *Beda Breu, membro del Comitato centrale VSLF*

I treni non sono semplicemente lunghi, alti o larghi «a caso». Al contrario, si prevede un profilo limite con delle linee di delimitazione definite in modo esatto. Il profilo limite serve da un lato a determinare lo «spazio libero» che deve essere mantenuto sgombro lungo l'itinerario, e dall'altro serve anche come specifica tecnica per la progettazione e il dimensionamento dei veicoli ferroviari in questione. Ora può capitare che un veicolo o il suo carico siano più larghi o più alti rispetto al profilo limite. Affinché simili corse o trasporti possano comunque aver luogo, viene applicata la regolamentazione speciale TE, Trasporto Eccezionale. Queste corse vanno pianificate con estrema precisione: a cominciare dalla definizione dell'itinerario all'uso dei binari nelle stazioni e talvolta anche al divieto di incrocio di due treni TE!

Qui di seguito i treni interessati dalla normativa TE: Come prima cosa vengono naturalmente in mente i treni Huckepack. Poi ci sono i carri armati Leopard dell'esercito svizzero che, per la loro larghezza, eccedono il profilo di ingombro. Possono esserci anche dei nuovi treni stranieri, ad esempio quelli prodotti dalla Stadler, che hanno un profilo maggiore rispetto ai nostri.

Affinché i treni TE possano circolare sulla nostra rete ferroviaria, deve essere utilizzata una circolare con un itinerario speciale, in cui sono specificati i binari di linea e quelli nelle stazioni autorizzati al passaggio. Da notare che ci sono anche dei binari vietati, a causa di segnali, pensiline o binari di rampa troppo ravvicinati. La maggior parte dei treni per i trasporti eccezionali sono inoltre

contrassegnati con un'etichetta blu.

Negli ultimi tempi si sono verificati sempre più casi in cui i carri TE non sono stati registrati correttamente. Le conseguenze sono ovviamente catastrofiche! Chiunque può immaginare cosa succede se un convoglio di questo tipo viene deviato su un binario interdetto ai treni TE...

Dallo scorso autunno, la centrale operativa di Olten ha iniziato a rimuovere sistematicamente questi treni, con grande disappunto del personale di locomotiva e, naturalmente, dei nostri clienti, perché la successiva trasmissione dei dati TE richiede tempo.

Per questo motivo, Martin ed io siamo intervenuti durante una riunione con la direzione Cargo a Olten. Gli errori sono stati individuati quasi subito: la colpa sarebbe di Orca e dell'app Willy. Ci è stato assicurato che tutto sarebbe migliorato rapidamente. Effettivamente, nel corso di un'altra riunione è stato annunciato che nella primavera del 2025 ci sono stati solo alcuni casi isolati. Purtroppo però questa situazione è durata solo fino a Pasqua. Da Bülach abbiamo dovuto far deviare i treni da e per Singen a causa della chiusura di Rastatt. Improvvisamente il problema TE è tornato di attualità, dal momento che i dati di alcuni treni non sono stati inseriti correttamente nel sistema, con tutte le conseguenze del caso. Di recente, nella Svizzera centrale un treno di 700 metri era pronto a partire esattamente all'orario previsto. Ho comunicato lo stato di marcia al capomovimento. Dal radiotelefono mi sono sentito dire: «C'è qualcosa che non va nella tua documentazione». Allora chiedo: «Qual

è il problema? Io ce l'ho una notifica al macchinista». Sì, ma un carro TE non è stato inserito nel sistema, che palle! Come può essere ancora possibile una cosa del genere a metà maggio? Assolutamente incomprensibile e del tutto inaccettabile. Adesso Martin ed io dovremo intervenire nuovamente a Olten, perché qui ne va della sicurezza.



Qui di seguito due immagini del convoglio TE 41014 dietro alla locomotiva ad Altstetten e Bülach nel settembre 2024. Il carro ha attivato un allarme ZKE a Steinen. Questa volta il trasporto eccezionale era stato registrato correttamente, ma il semirimorchio aveva poca aria nelle sospensioni. ➔



Foto: Markus Leutwyler



Foto: Georg Trüb

## Guida autonoma in ferrovia: panacea, visione utopica del futuro o un po' di entrambe?

*Marc Engelberger, Responsabile CCL e durata del lavoro, Comitato centrale VSLF*

Negli ultimi anni molte persone, spesso autorevoli (dirigenti d'azienda, ricercatori e rappresentanti del settore industriale) hanno sostenuto i vantaggi della guida autonoma nell'esercizio ferroviario. La stampa ha spesso parlato della superiorità delle macchine rispetto all'uomo, ad esempio in termini di efficienza di guida e di precisione nelle fermate.

Sono stati inoltre sottolineati altri aspetti, come la maggiore standardizzazione delle infrastrutture e dei sistemi di sicurezza a livello nazionale e internazionale e la riduzione dei costi.

In altre parole, la guida autonoma è stata generalmente valutata in modo molto positivo nel dibattito pubblico, con argomentazioni che riguardano la sua presunta efficienza, efficacia e, infine, la riduzione dei costi diretti e indiretti.

Il VSLF, come sindacato del personale di locomotiva, crede che questa discussione sia condotta da una prospettiva distorta e prevenuta.

Su questo argomento è raro leggere e ascoltare opinioni tecniche e obiettive di personalità veramente neutrali.

Per questi motivi, il VSLF ha allestito un dossier che analizza nel dettaglio l'automazione delle operazioni di trasporto e le opportunità e i rischi associati.

Il dossier VSLF definisce innanzitutto cosa si intende con il termine un po' ingombrante di «automazione dell'esercizio». Vengono poi presentati vari esempi di automazione già realizzati. Si evidenziano in seguito soprattutto i vantaggi e gli svantaggi del «Grade of Automation 2». Infine vengono discussi gli effetti dell'automazione sul lavoro del personale (di locomotiva).

Dopo aver analizzato questi diversi aspetti, il VSLF ritiene che l'automazione, così come è attualmente concepita e in parte implementata, ha poco senso. Tuttavia, non tutto è da buttare e c'è un potenziale per aumentare l'efficienza del sistema ferroviario e quindi ridurre i costi. Poiché l'automazione completa sembra attualmente un'utopia, esiste un grande potenziale per i movimenti di manovra e per alcuni corse con lunghi tratti in galleria.

In quest'ottica, il Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti macchinisti

(VSLF) auspica che in futuro le questioni relative all'automazione possano essere affrontate e discusse in modo ampio e oggettivo e desidera contribuire in modo importante in tal senso con il presente dossier. Lo scopo è quello di rendere in futuro il sistema ferroviario più efficace, efficiente, resiliente e quindi più competitivo.

Il dossier completo del VSLF «Treni automatici - ATO in Svizzera» può essere scaricato dal nostro sito alla pagina seguente:

<https://www.vslf.com/info/projekte/ato>



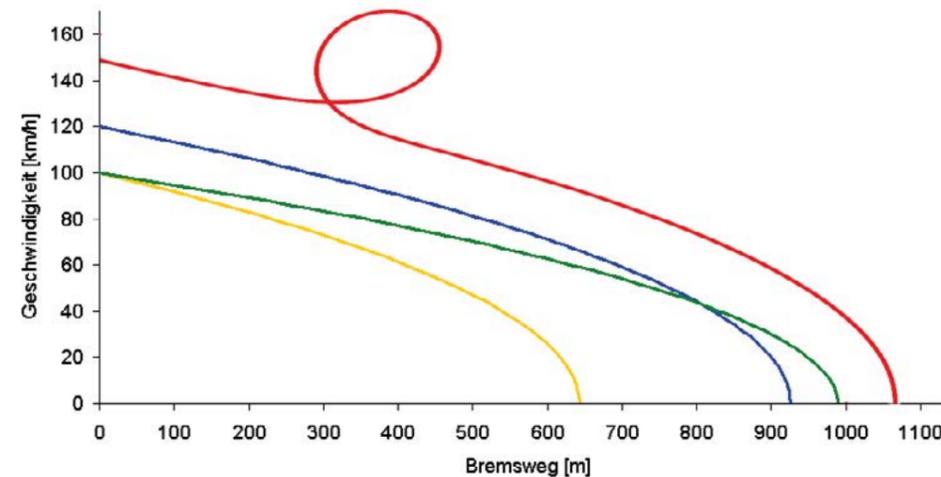


Foto: Dario Häusermann

## Norme assurde e pericolose

Non fraintendetemi, per favore! Le norme sono spesso un'ottima cosa e non di rado costituiscono la base per lo sviluppo di nuove tecnologie.  
Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio

Curve di frenata a diverse velocità



Tutto inizia già con l'alfabeto: l'uniformità dei segni ha enormemente facilitato l'evoluzione della lingua scritta. Le norme sociali permettono la costruzione di società civilizzate (da non confondere con i social media: quelli piuttosto ne favoriscono la disgregazione...). E poi, naturalmente, c'è tutta un'infinità di norme tecniche, come le regole del traffico stradale, gli standard nei sistemi elettrici, le norme informatiche e così via. Tutto molto valido e utile. Quasi sempre. Quasi ovunque.

E poi ci sarebbe anche la ferrovia (sospiro profondo...). Mentre riesco a cavarmela abbastanza bene ovunque nel mondo come automobilista medio (europeo), perfino in un paese piccolo come la Svizzera esistono numerose sotto-categorie di norme sul traffico ferroviario (prescrizioni operative) che sono talmente incompatibili tra loro da dover seguire mesi di corsi di aggiornamento. Questo sì che sarebbe un terreno fertile per i creatori di norme! Eh già... ormai ci sono, e probabilmente non riusciremo a liberarcene mai. E continuano a emanare norme a tutto spiano! Ma non quelle che farebbero davvero la differenza. Stabiliscono, ad esempio, che ogni porta debba emettere un suono continuo. Se questo effettivamente aiuta i non vedenti, cosa di cui dubito, allora non ho nulla in contrario. Stabi-

liscono che il tergicristallo del «Bombi» debba pulire solo una striscia così stretta da darti la sensazione di essere dietro a una feritoia. Definiscono le scritte sui treni, che ormai sono talmente illogiche da avere quasi una loro logica interna. Algoritmo: sempre diverso da come te lo aspetti. Anche le nostre comunicazioni radio stanno facendo una brutta fine. Tutto cambia, tutto viene «normato».

Vogliamo parlare poi dell'ETCS? Quel sistema, in cui l'eccezione è la regola e di cui sembrano esserci più varianti che imprese ferroviarie? Con il poco rassicurante L1-LS, che esiste solo in Svizzera e ci costringe ad adottare un comportamento di guida a dir poco contorto? Un sistema dove, ad ogni nuovo aggiornamento, improvvisamente spariscono informazioni estremamente importanti e ci costringe a guidare alla cieca? Ma, a quanto pare, tutto questo è perfettamente conforme alle norme!

Il sistema di comunicazione interna non ha mai avuto la fama di essere particolarmente incisivo. Spesso la risposta standard era: «Non ne vediamo la necessità!» Ma almeno allora si sapeva chi incolpare, chi era il responsabile. Oggi, invece, ci sentiamo dire sempre più spesso: «Non possiamo farci nulla, è la norma STI.» Ma c'è un limite oltre il quale non si può più scherzare. Faccio ancora fatica a credere che si sia davvero messo mano

alle curve di frenatura dell'attuale flotta Flirt. Siamo abituati al fatto che, per motivi tecnici, non tutti i veicoli frenano allo stesso modo. Un Flirt e un treno navetta EW-IV in inverno sono due cose diverse. Ma con questo ci si può convivere, perché è prevedibile. Il fatto però che ora dei veicoli tecnicamente impeccabili vengano declassati a mezzi imprevedibili e capricciosi - che, se fossero dei vecchi ronzini, verrebbero subito abbattuti - è semplicemente assurdo! Le percentuali di frenatura sono stati ridotti da 220 a 200: già solo questo è scandaloso e si può solo sperare che nessun avvocato troppo sveglio ne venga mai a conoscenza se un giorno, «per poco», non succede il peggio.

Ma, nella pratica, l'indicazione della percentuale di frenatura ha poca rilevanza per noi, visto che si riferisce alla frenata d'emergenza che non è, o meglio, fino a poco tempo fa non era la modalità abituale di frenata di servizio. Nella pratica i Flirt, incasinati dal nuovo software, mostrano un comportamento in frenata che, per noi in cabina, sembra quasi una sorta di sabotaggio. Una frenata è perfetta, quella successiva pure e poi, con quella dopo, nelle stesse condizioni, non funziona più niente. E questo l'ho sperimentato personalmente. Il treno non era più sul marciapiede e si è fermato solo all'altezza della prima porta. E non sono assolutamente l'unico a segnalare un simile comportamento di frenata.

Le norme sono create dagli esseri umani e dovrebbero essere fatte per gli esseri umani. Ma qui qualcosa è sfuggito completamente di mano. Con un'obbedienza cieca e servile degna di un cane da guardia, ogni flatus delle STI viene implementato alla velocità della luce. STI = Norme tecniche di interoperabilità. Anche quando i veicoli vengono impiegati esclusivamente nel traffico interno.

Abbiamo bisogno di un eroe! Qualcuno che si rifiuti di fare il saluto al cappello delle STI e abbia il coraggio di opporsi a questa follia normativa! Sei nella posizione giusta e ti senti chiamato in causa? Sii coraggioso e scrivi la storia! ➔

# Misure contro l'inquinamento acustico nelle cabine di guida

Hubert Giger, ex presidente del VSLF

Nel settembre 2024, il VSLF ha scritto alle FFS richiamando l'attenzione sul problema dell'elevato inquinamento acustico nelle cabine di guida di tutte le flotte, dovuto soprattutto ai rumorosi impianti di climatizzazione e ai componenti di trazione, ma anche sul problema delle emissioni acustiche estremamente elevate di molte locomotive Re 460. Il problema dell'inquinamento acustico continuo è in costante aumento a causa delle velocità più elevate e delle tratte sempre più lunghe nelle gallerie, con tempi di permanenza sempre maggiori.

Un collega macchinista ha riassunto la situazione in modo drastico: «Devo indossare le scarpe di sicurezza e anche un giubbotto di protezione per me e per il mio zaino. Ma quando riguarda direttamente la mia salute, il mio datore di lavoro purtroppo non fa nulla».

Il VSLF esorta le FFS ad adottare misure efficaci per ridurre in modo significati-

vo l'inquinamento acustico complessivo nelle cabine di guida. Abbiamo chiesto esplicitamente di non inviarcì statistiche, cifre o studi in risposta, bensì di affrontare il problema in modo approfondito.

Nel gennaio 2025, sul sito web delle FFS è apparso un articolo intitolato «Risultati delle misurazioni delle emissioni acustiche effettuate nella cabina di guida e misure adottate» degli esperti in salute sul lavoro HR-AGS. Secondo l'articolo, tutte le misurazioni sono inferiori al limite medio giornaliero di emissioni acustiche di 85 dB(A) prescritto dalla SUVA e, pertanto, non sono pericolose per l'udito. Anche i rumori fastidiosi, come lo svuotamento della linea principale o i segnali acustici, non superano la soglia del dolore uditivo di 135 dB(C).

Oltre ad alcune misure, è stato raccomandato di indossare dei tappi auricolari di protezione uditiva dei modelli MoldexMelLows 7600 o E-A-R UltraFit UF-01-000, forniti in dotazione. In sintesi, l'articolo dice che non si fa nulla di più per proteggere il personale.

Dato l'elevato numero di macchinisti affetti da problemi di udito, ciò che può essere provato statisticamente, l'affermazione secondo cui il rumore continuo non è dannoso per la salute se vengono rispettate le tolleranze può essere relativizzata. Una soluzione può essere l'uso consigliato di protezioni acustiche, sempre che ciò non sia esplicitamente vietato dal Medical Service. Dopotutto, raccomandando di indossare delle protezioni acustiche si conferma che il livello di rumore costante è (troppo) elevato.

Il nostro interlocutore ufficiale, FFS HR, ci ha comunicato che i reparti delle risorse umane purtroppo non possono aiutarci, in quanto la nostra richiesta non rientra

assolutamente nel loro ambito di competenza.

Il VSLF continuerà a occuparsi della questione.

Nel 2022, le FFS hanno condotto delle indagini approfondite sulle locomotive Re 460 a causa delle elevate emissioni acustiche nella sala macchine e in cabina. Motivo dell'indagine: «Ronzio sgradevole nella cabina di guida. Il livello di rumore massimo si verifica tra gli 80 e i 100 km/h.» Nella sala macchine è stato registrato un livello massimo di pressione acustica di 93,5 dB(A) a 1000 Hz / 100 km/h. Sebbene il rumore nella cabina di guida sia «meno forte» rispetto alla sala macchine, è comunque chiaramente percepibile (95 dB corrispondono al rumore di una sega circolare).

È emerso che la sostituzione del motore di trazione (pignone del motore) o del cambio può contribuire a ridurre il rumore. Potrebbero essere utili anche delle misure come la strategia di accoppiamento: mantenere l'accoppiamento durante lo smontaggio e il montaggio.

## Livello di pressione sonora e rumore

Il decibel (dB) è l'unità di misura del livello di pressione acustica. Le persone percepiscono i rumori compresi tra un livello acustico di 40 decibel e circa 65 decibel come silenziosi, normali e piacevoli. Per noi, il volume diventa alto quando si aggira intorno agli 80 decibel. Anche gli scienziati definiscono i suoni al di sopra di questa soglia come «forti» o «rumore».

La scala dB(A) valuta il livello acustico in base alla sua frequenza e rappresenta una riproduzione approssimativa della nostra capacità uditiva.

## Effetti psicofisici

Il rumore è un suono fastidioso. Il disturbo può essere percepito consciamente o inconsciamente e provoca una reazione

di stress con i relativi effetti sulla salute. Il livello di pressione sonora fornisce solo informazioni limitate sul grado di disturbo.

Gli eventi sonori a banda larga con lo stesso livello (rumore di fondo) sono generalmente percepiti come meno fastidiosi di quelli a banda stretta (fischi). Le frequenze comprese tra 1000 e 4000 Hz risultano particolarmente fastidiose, perché è in questa fascia che l'udito è più sensibile e che si verificano risonanze anche nel condotto uditivo. I rumori intermittenti sono più fastidiosi di quelli continui. Le vibrazioni o i suoni che ricordano i toni di allarme scatenano reazioni di stress particolarmente forti. Se si svolge un'attività che richiede concentrazione (come la guida di un treno), il suono può risultare fastidioso anche a livelli di pressione sonora molto bassi.

- I valori inferiori a 60 dB(A) sono considerati fastidiosi o molto fastidiosi.
- A partire da un'esposizione continua di 60-65 dB(A), le ricerche sull'impatto del rumore parlano di danni per la salute.

## Effetti fisici

Il rumore che supera il livello di esposizione acustica giornaliera (LEX) di 85 dB(A) è considerato dannoso per l'udito. Ogni aumento di 3 dB del livello di pressione sonora comporta il dimezzamento del tempo di esposizione consentito.

Le linee guida dell'Ordinanza 3 sulla legge sul lavoro riportano dei valori indicativi per la LEX per vari tipi di attività. Il gruppo 2 comprende le attività che richiedono un'elevata concentrazione temporanea o permanente, tra cui l'uso di sistemi di osservazione, controllo e monitoraggio.

Durante queste attività, in media la LEX non deve superare i 65 dB(A) in 8 ore. I valori misurati sulle Re460 superano questo valore durante le normali corse a lunga percorrenza.

Un'esposizione giornaliera continuata superiore a 65 dB(A) comporta un aumento del rischio di malattie dovute a cambiamenti nel metabolismo e nell'equilibrio ormonale o alterazioni nell'attività delle onde cerebrali. A lungo termine aumenta il rischio di ipertensione e infarto cardiaco.

Fonte: Ufficio federale bavarese per l'ambiente / SUVA

# Salute sul posto di lavoro: persistente presenza di muffe in alcuni treni Flirt LEX

Gruppo funghi VSLF



Da diversi anni il personale di locomotiva segnala la presenza di intensi odori di muffa in alcune cabine dei treni Flirt LEX, e più precisamente nelle cabine derivanti dalla riconversione dei vecchi treni Flirt France (treni 201, 202, 212, 213, 214). Questi odori sono particolarmente forti nella cabina 2, ciò che indica un'origine strutturale che non è stata trattata in modo definitivo.

Le prime segnalazioni risalgono a diversi anni fa, quando i macchinisti della cabina 2 del treno 522 213 avevano notato un persistente odore di muffa. Nonostante le ripetute pulizie, l'odore ritornava sistematicamente, a volte mascherato da deodoranti per ambienti altrettanto sgradevoli. Dopo oltre un anno di attesa e una richiesta formale tramite ESQ, si era finalmente ammesso che una perdita dal tetto aveva causato delle infiltrazioni d'acqua che avevano danneggiato l'impianto di condizionamento dell'aria. Per finire, l'impianto in questione della cabina interessata era stato sostituito completamente.

Negli ultimi mesi, nella cabina 2 del treno 522 212 è stato rilevato lo stesso odore, con la stessa intensità. Questo nuovo caso solleva legittime preoccupazioni: il problema originario non è mai stato affrontato alla radice? L'umidità stagnante nei condotti di ventilazione potrebbe favorire la crescita di muffe, le cui spore sono potenzialmente dannose per la salute, soprattutto per dei macchinisti che lavorano quotidianamente in uno spazio così chiuso.

Di fronte a questa situazione sono state avanzate delle chiare richieste ai superi-

ori affinché si possano finalmente trovare delle soluzioni strutturali.

Il VSLF sottolinea che la salute dei lavoratori e delle lavoratrici non è negoziabile. La lotta contro l'esposizione alla muffa e il miglioramento delle condizioni nelle cabine di guida devono avere la priorità assoluta. Continueremo a seguire da vicino l'evoluzione di questo dossier e a sostenere tutte le misure volte a tutelare il personale. ➔

### Rischi legati a muffe e legionelle

La muffa e i batteri della legionella si sviluppano negli impianti di ventilazione e di condizionamento dell'aria principalmente a causa dell'umidità, di problemi strutturali, di scarsa manutenzione e di mancanza di igiene. Muffe come l'Aspergillus o il Penicillium proliferano in ambienti umidi e scarsamente ventilati. I batteri della legionella, in particolare della legionella pneumophila, si moltiplicano nell'acqua calda, tra i 25 e i 45°C. Gli impianti di ventilazione forniscono le condizioni ideali: la condensa, l'umidità ristagnante nelle vaschette di raccolta o nelle tubature e i biofilm sulle superfici ne favoriscono la crescita. Se la pulizia non è adeguata, spore e batteri si diffondono nell'aria in tutti gli ambienti interni. Sul piano della salute provocano allergie, irritazione delle vie respiratorie, asma, bronchiti croniche o, in caso di indebolimento del sistema immunitario, infezioni pericolose come la legionellosi. Per ridurre al minimo il rischio, sono fondamentali delle ispezioni regolari, la sostituzione dei filtri, la pulizia e una manutenzione professionale.

# L'eterna «circolazione a 40 km/h» a Dübendorf

Gruppo rete dei binari del VSLF

Nell'ottobre 2024, il personale di locomotiva della stazione di Dübendorf è stato «deliziato» con un tratto rallentamento a 40 km/h in corrispondenza della biforcazione di Chriesbach. Materiali e macchinari da cantiere? Nessuna traccia nei paraggi. Siamo quindi rimasti alquanto stupiti nel vedere che il tratto in questione è segnalato nel LEA fino al 4 aprile 2025. Curioso che FFS Infrastruttura possa permettersi di mantenere una biforcazione così importante a velocità ridotta per ben sei mesi. Sui motivi sono state fatte diverse speculazioni. Che si possa trattare di un danno o di un'usura importante degli scambi è chiaro al personale di locomotiva. Ciò che non è chiaro, però, è perché stia durando da così tanto tempo. Da una parte, si sostiene che Infra abbia esaurito il budget per il 2024 e quindi non possa più eseguire ulteriori lavori. Un'altra ipotesi è che, al momento, non ci siano abbastanza macchinari da cantiere o personale disponibile per effettuare le necessarie riparazioni. Un'altra teoria suggerisce invece che lo scambio-intersezione, che ha una forma speciale, al momento abbia dei tempi lunghi di consegna dovuto al fatto che lo stabilimento del produttore in Austria è stato allagato. Indipendentemente dalla causa, questo tratto di rallentamento è un'evidente prova di incapacità. Il tempo di percorrenza da Stettbach o Wallisellen a Uster può essere rispettato solo spin-

M	km	+	AE	Stadelhofen	R150	An	Ab	12:23:24 27.02.25
Home	90.4	10	4	<b>Dübendorf</b>	100	(20:56)		SBBP 18580 ADL 1 vPR0
Tour	106.9	13	11	<b>Stettbach</b>	120	(20:57)		08:32:53
Fahren	105.9			Block	R274/S174			
	105.0			Block	R273/S173			
	104.5			km 104.500				
	104.0			Block	R272/S172			
Formulare	106.9	17	0	<b>Stadelhofen</b>	120	21:02	21:02	Manövrieren
	5.7				60-80			
	101.6			Block	R273/S173			
	100.6			Block	R273/S173			
Dokumente	Langsamfahrstelle							
	Chriesbach - Dübendorf 2 km: 91.211 - 91.537 VMax = 40							
	02.10.2024 05:00 - 04.04.2025 05:00			73-163-63	120	21:11	21:11	
	I-1039603 + OR019482							
Private Dokumente	Chriesbach - Dübendorf 4 km: 91.211 - 108.566 VMax = 40							
	02.10.2024 05:00 - 04.04.2025 05:00			71-163-63	100	21:14	21:15	
	I-1039610 + OR019484							
	Chriesbach - Dübendorf km: 91.326 - 91.451 VMax = 40							
	02.10.2024 05:00 - 04.04.2025 05:00			74	100	21:19	21:19	
	I-1039593 + OR019481							
	Chriesbach - Dübendorf 3 km: 91.326 - 108.534 VMax = 40							
	02.10.2024 05:00 - 04.04.2025 05:00			72	100	21:25	21:25	
	I-1039605 + OR019483							

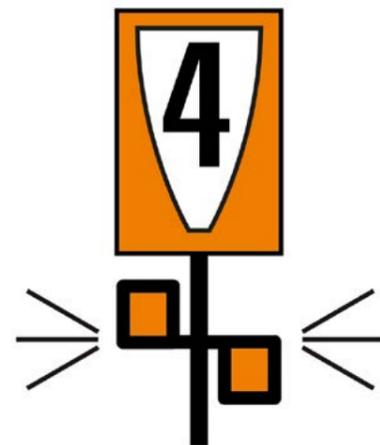
gendo al massimo la velocità consentita; basta il minimo ritardo e si arriva fuori orario. E, come sempre, è il personale di locomotiva a dover sopportare in silenzio le conseguenze dei problemi creati da qualcun altro... Se questi continui rallentamenti dovessero diventare la norma, un giorno alle FFS ci ritroveremo con una situazione simile a quella della Germania, ciò che dobbiamo assolutamente evitare. Le FFS stanno ancora cercando di colmare i ritardi nella manuten-

zione accumulati a causa della disastrosa politica di risparmio del predecessore di Vincent Ducrot. E una volta raggiunto questo obiettivo, dovremo fare tutto il possibile per evitare che qualcuno dello stesso stampo possa aspirare alla carica di CEO delle FFS...

*Quanto è costato il tratto di rallentamento di Dübendorf?*

*I costi vengono generati in diversi ambiti e non sono facili da quantificare. I ritardi, ad esempio, non si possono semplicemente convertire in franchi. È un po' più facile con l'energia. Ogni giorno circa 360 treni attraversano Dübendorf, di cui 200 senza fermata obbligatoria. Questi treni devono rallentare da 120 a 40 km/h e poi accelerare di nuovo fino a 100 km/h (o in ordine inverso). Sulla base di alcune ipotesi plausibili (rendimento energetico di trazione e recupero, massa dei treni, percentuale di frenatura pneumatica), si può stimare che a causa di questo tratto di rallentamento ogni giorno vengano «bruciate» circa 8000 kWh di energia elettrica. Con un costo dell'energia elettrica pari a 25 centesimi al kWh, ciò equivale a circa 2000 franchi al giorno, ossia circa 60 000 franchi al mese. In termini di emissioni, questo corrisponderebbe, secondo il mix energetico dell'UE, a circa una tonnellata di CO<sub>2</sub> al giorno. Per fortuna, le FFS sono più o meno neutrali dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Un albero assorbe circa 50 kg di CO<sub>2</sub> all'anno.*

Energieverbrauch pro Tag verursacht durch LaFa Dübendorf			
Eintrittsgeschwindigkeit (km/h)	120	kin. Energie (kWh)	77.2
LaFa (km/h)	40	kin. Energie (kWh)	8.6
Austrittsgeschwindigkeit (km/h)	120	kin. Energie (kWh)	77.2
Durchschnittliche Masse pro Zug (t):	500		
Wirkungsgrad Rekuperation (inkl. Anteil pneumatisches Bremsen):	55%		
Wirkungsgrad Beschleunigung (inkl. Schlupf und Schleuderbremse)	75%		
Energie rekuperiert (kWh):	37.7		
Energie benötigt für Beschleunigung (kWh):	91.5		
Differenz (=Energieverlust pro Zug)	53.8		
zusätzlicher Energieaufwand höheres vPro	20		
Anzahl Züge pro Tag	360		
davon ohne Halt in Dübendorf (relevant):	200		
<b>Totale Energieverbrauch (kWh):</b>	<b>14760</b>		
Kosten pro kWh (Fr.):	0.25		
<b>Totale Kosten (Fr./Tag):</b>	<b>3690</b>		
CO <sub>2</sub> -Äquivalent Schweiz (kg/kWh)	0.113		
kg CO <sub>2</sub> :	1668		



# Regali di addio a Hubi

Hubert Giger, ex presidente del VSLF

In occasione dell'Assemblea generale del 15 marzo 2025 ho ricevuto inaspettatamente diversi regali in segno di commiato.

A nome della BLS, il CEO Daniel Schäfer mi ha regalato il modellino di una locomotiva Re 465 con due persone che si tengono per mano, in riferimento al partenariato sociale con il VSLF.

Linus Looser, in rappresentanza delle FFS, mi ha donato la nuova locomotiva pubblicitaria per la professione di macchinista. Un grande ringraziamento ad entrambe le ferrovie per la fantastica sorpresa e il grande riconoscimento per il lavoro svolto dal VSLF. I miei più sentiti ringraziamenti anche alla CAP e a RailPlus per i loro graditi omaggi. ❤️

In occasione dei riconoscimenti conferiti nella parte interna dell'Assemblea generale, il comitato del VSLF ha colto l'occasione per regalarmi una magnifica tanica di gasolio per la mia locomotiva diesel in giardino.

Al posto del diesel la tanica conteneva sigari, un accendino Zippo e whisky scozzese per passare il tempo al meglio. Un'esclusiva T-shirt da jogging contribuisce a trasmettere il dinamismo del sindacato sulle rive della Limmat. Il sacco di mangime per polli è già stato fatto fuori, le galline erano entusiaste e, come me, ringraziano di cuore per la sorpresa decisamente riuscita. ❤️

Anche i colleghi della sezione di Berna hanno fatto decisamente centro regalandomi una bellissima campana con il nome inciso dalla fonderia di campane Gusset AG di Uetendorf. Grazie di vero cuore. Un regalo che davvero non mi aspettavo e che interpreto come un segno di grande apprezzamento. ❤️

Desidero ringraziare sentitamente anche per le tante e-mail di apprezzamento con i migliori auguri per il futuro ❤️ Tutti i regali e i messaggi mi hanno fatto un immenso piacere e mi hanno commosso.

Vorrei inoltre ringraziare le numerose colleghe e colleghi per il loro sostegno nel corso degli anni. Ci si vede! ➡️



Locomotiva diesel Tm II con tanica di gasolio e T-shirt da jogging



Campana della fonderia di campane Gusset AG



Re 465 009 della BLS



Re 460 046 delle FFS



## 52 anni alle FFS

Il 12 maggio 2025 il nostro collega Werner Sturzenegger ha guidato il suo ultimo treno come macchinista FFS da Chiasso a Zurigo. Alla stazione centrale di Zurigo è stato accolto e festeggiato come merita. È davvero eccezionale, se non addirittura un caso unico, che un dipendente rimanga fedele a un'azienda così a lungo. «Le FFS sono un ottimo datore di lavoro», ha dichiarato Werner nella lunga intervista pubblicata sul LocoFolio 1/2023. La professione di macchinista è sempre stata la sua grande passione. Werner ha anche spesso messo a disposizione del LocoFolio delle magnifiche immagini della sua vita lavorativa. Noi tutti auguriamo a Werner il meglio per questa nuova fase della sua vita e tanta gioia per la ritrovata libertà (sveglia, addio!). Grazie Werner per il tuo grande impegno, per essere stato un macchinista esemplare e per la tua lunga appartenenza al VSLF.

Siamo orgogliosi di te!

## Misura di creazione di posti di lavoro per la gestione degli oggetti smarriti

Assurdità nell'impiego del personale presso FFS V. Un nuovo approccio nella gestione degli oggetti smarriti: ora anche il personale di locomotiva è coinvolto nel servizio oggetti smarriti. Cosa ci aspetta dopo? Un servizio di corriere per la consegna diretta degli oggetti smarriti? Gruppo di processo

In linea di principio, il personale di locomotiva era già responsabile della raccolta degli oggetti trovati o dimenticati dai clienti a bordo dei treni regionali, da quando è stato rimosso il personale di accompagnamento. Gli oggetti ritrovati dovevano essere etichettati con un biglietto riportante l'ora e il luogo del ritrovamento e successivamente depositati in una cassetta di raccolta. A un certo punto, il biglietto è stato digitalizzato e gli oggetti dovevano anche essere fotografati. Questa procedura era inclusa in modo forfettario nei 10 minuti di tempo di preparazione, indipendentemente dal lavoro svolto e dal tempo necessario.

Recentemente, nel deposito di Goldau è stato adottato un nuovo approccio. Poiché la cassetta degli oggetti smarriti doveva essere spostata per motivi legati alla sicurezza antincendio, è stata trasferita a un piano superiore. Per qualche motivo, il vecchio processo a quel punto sembrava non funzionare più, così, in modo del tutto pragmatico, si è deciso per un processo diverso, che appare più riconducibile al Security Management. A quanto pare, la commissione del personale aveva approvato questo processo una decina di anni fa in un contesto del tutto diverso, quindi la sua introduzione è avvenuta in modo del tutto discreto e

improvviso, semplicemente tramite una mail. La novità è pertanto che il personale di locomotiva del deposito di Goldau riceve un accredito di tempo giornaliero di 30 minuti per ogni turno (quanto ciò possa «valere» in termini economici sarà illustrato più avanti). In questo lasso di tempo, si deve camminare fino al nuovo punto in cui si trova la cassetta degli oggetti smarriti. Successivamente, bisogna verificare se vi sono oggetti al suo interno, sempre che ce ne siano. Poi occorre controllare se gli oggetti sono stati registrati correttamente. In caso contrario, vanno registrati. Gli oggetti vanno poi trasferiti nell'apposita app, e infine devono essere prelevati dalla cassetta e portati allo sportello per essere riposti in un'altra cassetta. In un contesto completamente diverso, un tempo si era stabilito che sul posto di lavoro non si dovessero sollevare borse o zaini di peso superiore a 7 kg. Per quale motivo il controllo del peso degli oggetti smarriti non sia incluso nel processo resta un mistero, ma è evidente che in questo caso la tutela della salute ha un ruolo piuttosto marginale. È sorprendente che si impieghi il personale di locomotiva per svolgere queste mansioni. In tempi di continui tagli e misure di aumento dell'efficienza, pare che il compenso orario per queste attività si aggiri intorno ai 500 franchi (ndr: in

realtà è decisamente più basso...). In linea di principio si tende piuttosto a togliere dei compiti al personale di locomotiva, soprattutto quando possono essere affidati a gruppi professionali con una retribuzione inferiore. Il controllo esterno ora viene effettuato dal personale addetto alla manutenzione, ma non più ogni mattina nelle stazioni, bensì solo ogni qualche giorno, quando il treno capita in un deposito. Anche le manovre sono ormai rare e vengono svolte dal personale di manovra. L'aumento dei casi di segnali bassi non ha però sicuramente nulla a che vedere con gli standard formativi semplificati del personale di manovra o con la sempre minore routine del personale di locomotiva.

Ma d'altronde, dal momento che il personale di locomotiva non deve più occuparsi delle sue mansioni principali, ora ha chiaramente molto più tempo da dedicare ad altre attività. Dato che le Risorse umane non sanno più da tempo in cosa consista il lavoro dei dipendenti, la descrizione del lavoro verrà presumibilmente sostituita a breve con una descrizione generica della funzione; a quel punto potremo essere ancora più creativi nella definizione dei contenuti lavorativi. Sarà interessante vedere quali altri eccessi procedurali ci attendono. ➔



# Si salvi chi può!

Quattro curiosità sulla tutela della salute // Gruppo Salute del VSLF  
Groupe santé VSLF

## Pop goes the Compressor

Il 23 dicembre 2024, negli impianti di manutenzione di FFS-PP è comparso un nuovo avviso che metteva espressamente in guardia contro la presenza sulle Re 460 di compressori che andavano letteralmente a pezzi durante il funzionamento.

Qualora ci si trovasse nelle immediate vicinanze del compressore nel momento in cui va a pezzi, questo rappresenterebbe un pericolo non indifferente per la propria incolumità fisica.



La ZFR è venuta a conoscenza del problema solo all'inizio di gennaio 2025, quando il presidente del VSLF Hubert Giger ha chiesto informazioni al riguardo.

Purtroppo non è stato possibile appurare se la manutenzione non abbia ritenuto necessario avvisare gli altri reparti di FFS-PP, oppure se tale avviso sia stato effettivamente inviato, ma sia rimasto nelle caselle di posta elettronica senza essere letto durante le due settimane di «assenza invernale» della direzione ZFR.

Poco dopo, è seguita una notifica con obbligo di quietanza tramite V-App ZFR.

## WRRRRRRRR goes the Transmission

Sempre a gennaio 2025, PP-SQA ha annunciato tramite E-News che le misurazioni acustiche sulle Re 460, in corso già da tempo, sono state completate. La fonte del rumore è stata individuata nei pignoni della trasmissione. Nonostante non ci si aspettasse molto di diverso, siamo rimasti comunque sorpresi nello scoprire che i livelli di rumore rilevati rispettano apparentemente tutti i valori limite.

Il Gruppo Salute del VSLF concorda con la valutazione di PP-SQA e raccomanda l'uso di una protezione acustica qualora il rumore nella cabina di guida venga percepito soggettivamente come eccessivo. I tappi per le orecchie messi a disposizione da ZFR sono adatti a tale scopo.

## EEEEEEEEEE go the Rectifiers

Anche per quanto riguarda il fastidioso fischio ad alta frequenza emesso dai convertitori statici su alcune Re 460, che si verifica a velocità comprese tra circa 80 e 95 km/h, purtroppo non sono giunte nuove informazioni da parte di PP-SQA.

Anche in questo caso, in presenza di rumore si raccomanda l'utilizzo di tappi per le orecchie.

## Il tuo udito è compromesso? Niente protezione acustica per te!

Parlando dell'articolo in questione sulle E-News, alcuni colleghi più anziani hanno riferito che, non avendo percepito alcune frequenze durante il test dell'udito, il medico ferro-

viario ha emesso un provvedimento che vieta loro di indossare protezioni acustiche durante la guida.

Ci permettiamo di dubitare che questa scelta sia davvero coerente con una tutela efficace della salute. Davvero non esiste una soluzione migliore che permetta al personale di locomotiva di lavorare in sicurezza, senza mettere ulteriormente a rischio la residua capacità uditiva a causa del rumore aggiuntivo?

Il Gruppo Salute del VSLF chiede che la situazione venga migliorata. ➡



# Chi cavalca così tardi nella notte e nel vento?

A proposito delle sfide notturne per il personale di locomotiva  
Simon Steinmann

Nella percezione umana, la notte è da sempre un luogo in cui la realtà appare trasformata. L'oscurità cela ciò che alla luce del giorno è evidente, e mette in primo piano ciò che normalmente ci sfugge. Mentre la maggior parte della popolazione dorme tranquillamente nel proprio letto caldo, delle strane figure trascorrono sveglie le ultime ore del giorno e le prime ore del mattino...

Quello che può sembrare l'inizio di un racconto dell'orrore è in realtà una parte importante del lavoro del macchinista. La giornata del ferroviere dura 24 ore, un fatto di cui gran parte della popolazione non è affatto consapevole. «Ma cosa fate a quell'ora della notte? Secondo l'app delle FFS alle due e mezza di notte non parte nessun treno!», un commento che, nel privato, capita di sentire più spesso di quanto si pensi.

**Le attività notturne del personale di locomotiva**  
Iniziamo con le nostre colleghe e colleghi attivi nel trasporto merci, che approfittano delle linee libere dai treni passeggeri per trasportare rapidamente le merci da A a B durante la notte. Questo è un vantaggio significativo della ferrovia rispetto ai mezzi pesanti, in quanto sulla rete ferroviaria non vige il divieto di circolazione notturna.

Ma anche nel trasporto viaggiatori c'è molto da fare durante la notte. Quando il servizio termina all'una di notte, i treni devono ancora essere spostati nell'area di stazionamento. Poi c'è dell'altro lavoro da fare: I treni vengono puliti, lavati e sottoposti a manutenzione. Alcune carrozze e intere unità vengono sostituite. Ben presto i primi treni devono essere rimessi in servizio, perché se il treno deve partire alle 5 del mattino dalla periferia verso la città, la preparazione del treno deve iniziare fino a un'ora prima della sua partenza. Se il veicolo deve prima essere spostato nell'area periferica come treno vuoto, la preparazione inizia ancora prima. E ogni volta che i treni devono

essere spostati, è inevitabile che ci siano dei macchinisti all'opera.

Infine, non possiamo dimenticare anche la S-Bahn notturna. La sua costante espansione è uno dei motivi principali per cui al personale di locomotiva sempre più spesso vengono



asgnati dei turni classici anche di notte.

## Trasporti notturni in aumento

Cresce tra la popolazione e la politica la richiesta di un servizio di trasporto pubblico attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, durante tutto l'anno. Concetti simili sono già da tempo una realtà a New York, Londra e Copenaghen. A Ginevra, il Léman Express ha iniziato il servizio 24 ore su 24 con il cambio di orario del 2025, e un progetto analogo è previsto anche per altre città svizzere. Si sta discutendo an-

che di una rete nazionale notturna, che verrà sperimentata quest'anno durante i fine settimana ad alto volume di traffico. Anche in Svizzera è probabilmente solo questione di tempo prima che città come Basilea, Berna e Zurigo seguano l'esempio di Ginevra. L'introduzione di una rete nazionale notturna, a quel punto, sarebbe solo una formalità.

Per il personale di locomotiva, questa evoluzione comporterà un aumento significativo del carico di lavoro. Non è un segreto che il lavoro a turni irregolari e, in particolare, il lavoro notturno possono causare seri danni alla salute. Invece di 1-2 volte al mese come finora, le corse notturne della S-Bahn potrebbero presto comparire nei piani di servizio 1-2 volte alla settimana. E non sono solo gli orari scomodi a rappresentare un problema. Avevo già accennato prima a certe figure losche...

## La clientela notturna

Non dovrebbe sorprendere che nei treni di notte si incontri un tipo di clientela completamente diverso rispetto al giorno. I lavoratori e le lavoratrici dei turni serali e notturni costituiscono già di per sé una categoria particolare. A questi si aggiungono i passeggeri assonnati, i frequentatori di locali notturni, i consumatori di alcol e altre sostanze che alterano la mente, nonché tutta quella gente che per natura tende a essere attiva di notte. In questo contesto, il personale di locomotiva si ritrova spesso a dover svolgere delle mansioni che non compaiono in nessun mansionario: servizio sveglia, buttafuori, paramedico o babysitter.

Tutti questi «lavori extra» entrano in gioco, ad esempio, quando al capolinea, durante il controllo finale, non riesco a svegliare un passeggero addormentato nemmeno urlando (chi mi conosce sa che ho una voce davvero potente!). A quel punto ho bisogno del supporto della sicurezza delle FFS. Ma spesso non hanno risorse disponibili, e la polizia locale di solito si rifiuta categoricamente di inter-

venire solo per svegliare qualcuno. Posso anche capirlo: in quanto a personale, anche la polizia non è messa particolarmente bene durante la notte. Tuttavia, il fatto che in queste situazioni il personale di locomotiva sia abbandonato completamente a se stesso, mentre le forze dell'ordine, che detengono il monopolio della forza, si spostano sempre almeno in due e sono armati, è decisamente subottimale. Nella regione di Zurigo ho il vantaggio che, nella maggior parte dei casi, posso portare la persona addormentata fino alla stazione centrale, dove c'è sempre del personale adeguatamente formato ed equipaggiato. Non voglio nemmeno immaginare come se la cavino i colleghi e le colleghe nei depositi più periferici. In ogni caso, è davvero incredibile come la frase: «BUONGIORNO, POLIZIA, IN PIEDI!» riesca a risvegliare immediatamente anche le persone apparentemente in coma profondo.

Naturalmente si potrebbe anche intervenire direttamente, scuotere il passeggero per svegliarlo e invitarlo a scendere dal treno. Ma così si corre il grosso rischio che il nostro «servizio clienti» venga interpretato come un'aggressione fisica da parte del passeggero o della passeggera

stessa. Se si pensa che al giorno d'oggi perfino dei giovani sbarbatelli possono avere con sé uno spray al peperoncino o un coltello, non deve sorprendere che questo tipo di approccio non susciti particolare entusiasmo tra il personale. Come si possa poi riconoscere se uno sta semplicemente dormendo, se ha un'intossicazione da alcol o se ha un serio problema medico, francamente lo ignoro. In linea di massima, come membro di un corpo dei pompieri volontari, sarei portato ad aiutare chi è in difficoltà. Essendo però da solo e dovendo tutelare la mia sicurezza personale, raramente posso farlo.

Finora, per fortuna, non ho mai dovuto chiamare i soccorsi.

### Sporcizia ed escrezioni

L'elevato livello di sporcizia nei treni fa il resto e si può già parlare di fortuna se in ogni carrozza non c'è almeno una pozza di vomito. Lo scorso autunno, su uno dei treni notturni della S-Bahn su cui viaggiavo, un visitatore dell'Oktoberfest in versione zurighese ha lasciato una scia di diarrea alcolica nel treno mentre cercava di raggiungere la toilette. Nonostante l'intervento immediato del personale di sicurezza con assorbenti, la

carrozza interessata ha continuato a puzzare di feci fino alla fine del mio turno. Le squadre di pulizia, come spesso accade, erano oberate di lavoro, e si può solo sperare che la carrozza in questione sia stata pulita a dovere prima del successivo servizio. Perché nemmeno questo, ormai, è più garantito alle FFS. E a proposito di toilette: proprio sui treni della S-Bahn notturna, queste sono spesso fuori servizio a causa di guasti, sporcizia o anche per dimenticanze da parte delle FFS (serbatoio dell'acqua vuoto, bioreattore pieno, carta igienica assente). Con gli orari estremamente serrati della S-Bahn, non c'è tempo per una riparazione tempestiva, il personale è scarso e spesso già impegnato altrove. Tutto ciò compromette pesantemente la qualità del viaggio, e con l'impellenza di svuotare la vescica dopo una serata fuori, la situazione diventa ancora più critica.

### Sensazione di sicurezza ridotta

Naturalmente, anche i macchinisti vanno in giro di notte al di fuori dei treni. E con ciò cambia anche la definizione di cosa possa essere considerato un percorso sicuro. Rispetto alla massa di ubriachi sulla Langstrasse, alle auto truccate che sfrecciano ovunque e ai taxi che fanno



Foto: Markus Leutwyler

delle manovre imprevedibili, un'area dei binari può sembrare un posto relativamente tranquillo. Dove c'è pericolo, l'area è chiaramente delimitata grazie ai binari, e i movimenti dei treni e di manovra non arrivano mai inaspettati grazie alla segnaletica. È vero, il rischio di slogarsi una caviglia è un po' più alto nell'area dei binari, ma quello di ricevere insulti o di subire violenza fisica è decisamente più basso... E poi ci sono i cosiddetti «teppisti della notte», termine del gergo ferroviario che indica i vandali di ogni genere che, soprattutto di notte, si diletano a disturbare l'esercizio ferroviario. Sui binari vengono ad esempio gettati massi della massicciata, biciclette e carrelli della spesa, vengono distrutte pensiline e distributori di biglietti, i macchinisti vengono accecati con puntatori laser o vengono lanciate uova contro i treni. Per non parlare poi dei «graffittari» armati di bombolette spray.

### Indennità notturne troppo basse

Per affrontare questi disagi, il personale di locomotiva, come anche altre categorie professionali interessate, riceve una cosiddetta indennità notturna. Questa indennità non è particolarmente elevata: appena sei franchi in più all'ora è quanto le FFS ritengono adeguato per il nostro impegno straordinario. Un importo chiaramente insufficiente per l'attuale traffico notturno e il suo impatto sulla salute. Tenuto conto dell'esorbitante inflazione degli ultimi anni e nell'ottica di un ulteriore ampliamento dei servizi notturni con conseguente incremento del carico di lavoro, è assolutamente necessario aumentare in modo significativo l'indennità notturna per il personale di locomotiva e per tutte le altre categorie professionali interessate.

### Possiamo fare di meglio!

Già che ci siamo, ecco alcune proposte per migliorare il servizio ferroviario not-

turno, perché in certi casi il livello del servizio è davvero inaccettabile:

- Tutti i treni notturni devono essere scortati senza eccezione dal personale di sicurezza. I treni non circolano senza la presenza di questo personale.
- Dalle 22:00 alle 06:00 tutte le ispezioni finali devono essere effettuate dal personale di sicurezza. Gli incarichi devono essere assegnati in modo chiaro. Per semplificarne la pianificazione, questi controlli devono essere effettuati preferibilmente nelle stazioni centrali piuttosto che in quelle periferiche. Se il personale di sicurezza non è disponibile, per l'ispezione finale vale il principio dei «quattro occhi».
- Solo treni con servizi igienici perfettamente funzionanti possono essere utilizzati nel servizio notturno (serbatoi dell'acqua pieni, bioreattori sotto l'80% di capacità, scorte complete di carta igienica e riserve). Nelle stazioni nodali devono essere presenti dei controllori incaricati di rendere nuovamente operativi i servizi igienici difettosi.
- Nelle stazioni nodali ci deve essere sufficiente personale delle pulizie per interventi a breve termine. I treni notturni devono essere puliti a fondo prima della successiva entrata in servizio, senza eccezioni.
- Per garantire che non siano solo i nottambuli a beneficiare del servizio, ma anche la popolazione attiva, va introdotta una cadenza semioraria per i treni notturni.

### Il paradosso del personale di locomotiva

L'ultimo punto in particolare è destina-

to a sollevare delle discussioni, perché comporta un ulteriore carico di lavoro per il personale di locomotiva. Il problema di fondo è il seguente: Io, ad esempio, abito da sei anni a circa 50 metri da una fermata della SN18 di Zurigo, eppure posso contare sulle dita di due mani le volte in cui l'ho effettivamente utilizzata per recarmi al lavoro. Raramente l'inizio o la fine del servizio coincidono con la partenza ogni ora di quella linea perché valga la pena aspettare. Aspettare tre quarti d'ora alle due di notte, senza essere pagato, alla stazione centrale in attesa dell'inizio del turno, è semplicemente uno spreco di sonno prezioso. Quindi, per finire, prendo l'auto. È quasi una barzelletta: un macchinista che abita a più di qualche minuto a piedi dal luogo di servizio ha quasi sempre bisogno di un'auto per svolgere il proprio lavoro. Le due ruote di ogni tipo, a seconda del tempo e delle condizioni, sono problematiche sia dal punto di vista della sicurezza che del comfort. Chi guida il primo treno non può pertanto prendere il primo treno.

Con una cadenza semioraria continua, molte persone che lavorano a turni potrebbero fare a meno dell'auto privata. I datori di lavoro dovrebbero predisporre meno parcheggi costosi, e le città potrebbero contare su un'ulteriore riduzione del traffico automobilistico, tanto odiato dagli abitanti delle città, che è causa di rumori particolarmente fastidiosi durante la notte. Resta da capire se un servizio del genere debba essere garantito ovunque tramite la ferrovia o se, in determinati casi, sia più opportuno utilizzare gli autobus.

Come spesso accade, è una questione di cosa si vuole veramente. Finché si garantisce la sicurezza necessaria e si retribuisce adeguatamente il personale interessato, credo che molte cose siano possibili. ➔



Foto: Markus Leutwyler

## Aprire un'e-mail e trovarsi davanti la foto di una salsiccia



I macchinisti e le macchiniste di Ginevra sono stati invitati a una grigliata dai loro CLP, un'iniziativa di per sé molto simpatica e che merita un sentito grazie! Mercoledì Le foto di salsicce non sono certo una rarità nel cyberspazio, ma a lasciare perplessi sono state le opzioni disponibili: «classica» oppure «halal». In uno scenario simile a base di «salsiccia-e-formaggio», nel 2025 ci si sarebbe almeno aspettati anche una variante «vegetariana».

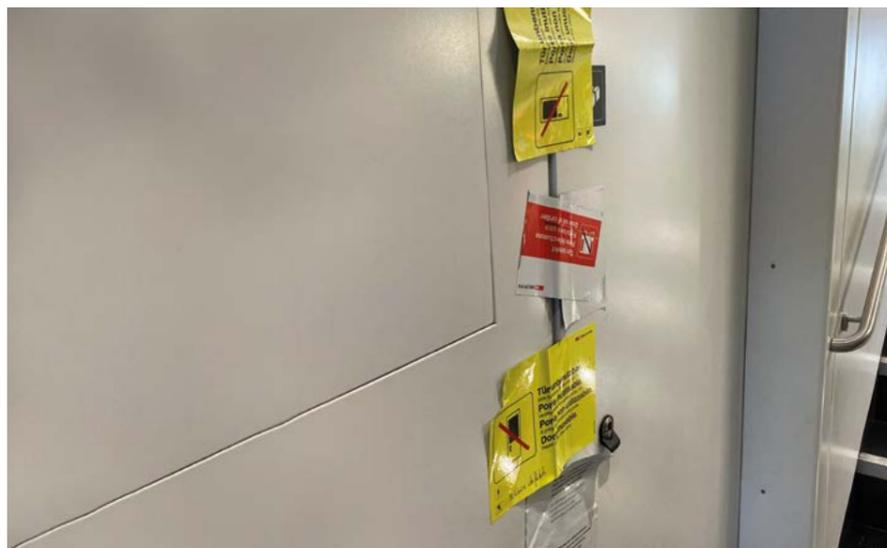
Senza mettere in discussione l'utilità e l'importanza di questi momenti conviviali (grazie davvero!), la scelta tra «carne classica o halal» non ha mancato di sorprendere, tanto più che nel 2025 ci si aspetterebbe piuttosto la presenza di una variante vegetariana, magari anche vegana. Dopotutto, anche l'inclusività passa dal piatto. ➔



I diventa 4, grazie a Edding tutto è possibile. (Wil binario 1 lato Schwarzenbach)



I punti di fermata devono essere rispettati rigorosamente nella stazione ristrutturata di Genève-Cornavin. Meno male che non l'ho fatto...



Ci mettiamo su un adesivo.



## LETTERE ALLA REDAZIONE

### Feedback LocoFolio 2024/2

*«In questo contesto, l'evoluzione del numero dei membri la dice lunga.»*

Anche questo numero del LocoFolio è un vero gioiello. Molti articoli sono delle vere chicche e vale davvero la pena leggerli tutti. Sebbene molti contributi meritino un apprezzamento speciale, vorrei concentrarmi soprattutto su due aspetti.

Hubi

L'intervista a Hubi, presidente di lunga data del VSLF, e il suo bilancio dei 20 anni nel VSLF, sono davvero avvincenti ed è come leggere un romanzo poliziesco. In qualità di socio sostenitore, ho avuto spesso l'opportunità di seguire gli eventi dalla galleria degli spettatori e degli ascoltatori. La sua schietta apertura nelle discussioni, la competenza professionale a 360 gradi, unite a una buona dose di calore umano e cameratismo, sono davvero proverbiali e mi hanno sempre colpito profondamente. Lo spirito di squadra nel comitato direttivo e tra tutti i collaboratori, fino al singolo membro, è più che evidente. Non è sempre stato così. Penso che sia in gran parte merito di Hubi se oggi il sindacato è così ben strutturato. Grazie al suo modo di essere e alla sua grande personalità, è stato in grado di motivare positivamente i suoi diretti collaboratori, sia nel comitato, che nelle sezioni e nei gruppi specialistici, e di accendere quel «fuoco sacro» che alla fine è alla base della forza del VSLF. Va da sé che anche la volontà e l'impegno di tutti i diretti interessati sono stati essenziali per questo successo. Date le sue dimensioni attuali, il VSLF è diventato un fattore da tenere in seria considerazione al tavolo delle trattative. Questo è dovuto a uno spirito associativo – potremmo anche chiamarlo «spirito del VSLF» – che non ha uguali. Nel prossimo futuro verranno ricoperte varie posizioni, in particolare anche la presidenza. I nuovi funzionari gestiran-

no le varie problematiche in modo diverso, in base alla loro personalità. C'è da sperare che, nonostante questi cambiamenti, lo «spirito del VSLF» venga preservato come garanzia per un lavoro sindacale ottimale e, di conseguenza, di successo. Questo richiede la cooperazione e il contributo di ogni singolo membro, indipendentemente dalla sua funzione. Incrocio le dita e sono convinto che il VSLF continuerà ad avere successo come partner negoziale.

**Macchinisti Cargo**  
(intervista a Beda Breu)

Questa intervista offre uno spaccato approfondito del lavoro del macchinista Cargo, sconosciuto a molti, nota bene scritto su carta nera a testimoniare i turni Cargo che spesso si svolgono di notte. Con grande serietà e con il suo caratteristico senso dell'umorismo, Beda Breu illustra alcuni aspetti del suo variegato lavoro. Il fatto che anche la foto di copertina sia dedicata al tema Cargo parla da sé: la venerabile Re 620 (un tempo, in modo elegante, si chiamava Re 6/6), con davanti Beda vestito di tutto punto con il «bastone del freno». Questa scena mi riporta alla mente il terribile incidente nella GbG che ha causato danni enormi. Resta ancora da capire se un'analisi tempestiva dei danni alle ruote avrebbe potuto evitare l'incidente. In questo contesto, va anche menzionato che sulla stampa specializzata è apparso uno screenshot della schermata corrispondente della centrale di Pollegio, che evidenziava delle irregolarità nel percorso del treno incidentato dopo l'ingresso nella GbG. Resta aperta la questione del perché non sia stato preso alcun provvedimento e il treno non sia stato fermato per tempo nella galleria.

Quindi un grandissimo «grazie» ai macchinisti Cargo che, spesso ignorati dall'opinione pubblica, svolgono il loro duro lavoro nel cuore della notte, con la nebbia e il freddo, e devono dare il cambio a un collega in qualche stazione sperduta nel bel mezzo del nulla dopo una

lunga attesa, anche quando i locali della stazione sono chiusi.

Anche in futuro il lavoro, sicuramente impegnativo e laborioso, del sindacato non diminuirà. Per ottimizzare i processi lavorativi è fondamentale l'input del fronte, onde trovare delle soluzioni valide in collaborazione con il datore di lavoro. Purtroppo, negli ingranaggi spesso c'è più sabbia del necessario, il che non rende le cose più facili. In veste di uno dei vostri numerosi passeggeri, sono contento che il VSLF stia dando il proprio contributo in modo così competente e, in caso di dubbio, anche con una buona dose di testardaggine. Vi prego di andare avanti a fare un buon lavoro di squadra, affinché la ferrovia possa continuare a svolgere il suo compito al meglio.

Uerikon, 25.02.2025  
Hans Baer ➔

### Lealtà

Se l'azienda ha troppi macchinisti, i turni vengono semplicemente accorciati un po' ogni giorno. Se l'azienda ha troppo pochi macchinisti, i turni vengono semplicemente prolungati un po' ogni giorno.

Inoltre: Non mi sono mai stato concessi dei giorni liberi su richiesta, a meno che non ci fossero troppi macchinisti. Se non c'era lavoro non mi sono mai stati assegnati dei compiti.

Ho già preso spesso dei giorni liberi quando c'erano troppi macchinisti. E spesso mi è stato chiesto di venire a lavorare quando c'erano troppo pochi macchinisti.

Questa strada a senso unico a favore del datore di lavoro era chiamata anche lealtà. Questa lealtà può però raggiungere un punto di rottura se, ad esempio, le condizioni di lavoro nei BAR vengono peggiorate senza motivo.

Uno dei tanti macchinisti delle FFS ➔

# Ennesima riorganizzazione di FFS Cargo

Con il progetto G-ensis, è in corso un'altra radicale riorganizzazione di FFS Cargo. L'obiettivo di G-ensis è di riorganizzare e rendere più sostenibile l'intero traffico merci su rotaia – dal trasporto a carri singoli ai treni completi, dal trasporto combinato al traffico di transito.

Martin Geiger, divisione FFS Cargo

Per sostenere questa iniziativa, la Confederazione ha stanziato dei contributi per gli investimenti e delle compensazioni per l'offerta e i servizi nell'ambito del traffico a carri singoli (EWLV). È stato approvato un credito d'impegno di 260 milioni di franchi per il periodo 2026–2029. Per la seconda fase di finanziamento (2030–2033) è previsto un nuovo credito d'impegno. FFS Cargo continuerà a fornire la maggior parte dei servizi e ad avere la responsabilità generale del traffico EWLV. Anche altri operatori ferroviari avranno la possibilità di candidarsi per l'esecuzione di prestazioni parziali all'interno del sistema EWLV.

FFS Cargo registra da anni dei risultati negativi, presenta un deficit strutturale e dispone di locomotive e carri merci obsoleti. Il modello aziendale non è economicamente sostenibile e i processi sono ormai superati. Ecco come vengono giustificati i nuovi tagli ai posti di lavoro. Dal punto di vista del VSLE, però, si sta facendo molta confusione.

I processi non sono di per sé obsoleti, bensì non più in linea con i cambiamenti previsti e presentano delle lacune. Questi processi devono innanzitutto essere aggiornati per poter ottenere dall'UFT il necessario certificato di sicurezza che, dopo le ultime verifiche, è

stato rilasciato solo provvisoriamente per un anno. L'adeguamento dei processi non implica necessariamente una riduzione del personale. Che le locomotive Re 420 e Re 620 siano tecnicamente datate è evidente già solo se si risale al loro anno di produzione. È un dato di fatto che i giorni di indisponibilità sono in aumento e che alcuni pezzi di ricambio non sono più reperibili. Ma è anche legittimo chiedersi come mai altri operatori ferroviari in Svizzera sarebbero ben felici di acquistare queste locomotive, e come alcuni di essi riescano a gestire l'attività quotidiana con veicoli ancora più vecchi. Perfino la Svezia aveva mostrato interesse per le Re 620, ma la consegna non aveva potuto però avere luogo per ragioni di sicurezza (amianto).

Resta il fatto che l'attività non è economicamente sostenibile e quindi non è redditizia.

Sostenibilità sembra, ancora una volta, significare un massiccio taglio dei posti di lavoro, che colpisce soprattutto la base operativa come già in occasione dell'implementazione del progetto TCC 17. Ma «sostenibile» in senso economico dovrebbe anche significare orientato al cliente, puntuale e flessibile, soprattutto quando i clienti continuano a scegliere il trasporto merci su rotaia nonostante dei prezzi spesso molto più alti.

Se nella produzione lavorano sempre meno persone, è praticamente impossibile garantire questi standard. E anche la digitalizzazione e l'automazione che ci sono state promesse saranno di scarso aiuto, e non certo nel breve periodo. Nessuno dei progetti prospettati, come le prove automatiche dei freni, è oggi pronto per l'uso operativo. Un altro esempio lampante è il fatto che si continui a puntare sull'accoppiamento automatico digitale, anche se la sua introduzione in Europa richiederà

ancora decenni, se mai verrà davvero implementato. Ma anche il fatto che l'impiego di sistemi di accoppiamento diversi a seconda del tipo di trasporto comporta enormi perdite di risorse, rendendo il sistema del trasporto merci su rotaia più costoso e meno flessibile. Altri progetti, come il controllo tecnico dei carri mediante l'intelligenza artificiale o la preparazione operativa automatica dei treni restano ancora delle promesse ben lontane dalla realtà.

Riteniamo che i benefici non giustifichino i costi complessivi per lo sviluppo, la manutenzione e il costante rimodernamento legati ai continui aggiornamenti per adattare i sistemi alle nuove tipologie di carri.

Parlando con i nostri colleghi si percepisce chiaramente che ognuno, nel proprio ambito operativo, sa perfettamente dove e come si potrebbe lavorare in modo più semplice, produttivo e sostenibile. Ma da anni questo sembra non interessare a nessuno. I grossi progetti arrivano dall'alto, e poi ci si stupisce se la gente non sta più al gioco e le cose non funzionano. Sarebbe auspicabile, per una volta, ribaltare l'intero approccio e chiedersi cosa serva davvero per produrre in modo più efficace.

Anche se con G-ensis non si vedono cambiamenti sostanziali rispetto al progetto TCC o alle precedenti riorganizzazioni, una cosa è cambiata radicalmente: ossia i toni. Adesso si dice: «Se non ce la facciamo stavolta, in futuro non ci saremo più». Dal nostro punto di vista, si tratta di un'affermazione azzardata.

La forte frammentazione del traffico merci su rotaia ha sì generato una maggiore concorrenza, ma anche una perdita di produttività e sostenibilità. Una cooperazione sensata non è più possibile nemmeno tra le filiali della stessa azienda. Per riuscire a rimanere competitivi in un simile contesto di mercato, ci vorrebbe finalmente uno snellimento radicale dell'apparato amministrativo. Ma con tutte le idee futuristiche citate prima, è più probabile che questo apparato venga piuttosto ampliato ulteriormente, per garantirne la realizzazione.

L'esito è incerto. ➔

## Lettera alla redazione da Losanna

Con una gestione un po' più intelligente, questa parte del turno potrebbe essere svolta in modo molto più efficiente e nei tempi previsti. Dov'è il problema?

(Le FFS sono state informate della situazione, ma non è cambiato nulla.)

Il problema nasce dal fatto che le FFS cercano di risparmiare su ogni minimo dettaglio, a scapito della qualità del servizio. Queste prestazioni comportano automaticamente un ritardo del treno di circa 4-6 minuti, anche in assenza di altri problemi tecnici...

Mi è stato infatti chiesto di arrivare a Les Paleyres a piedi in 21 minuti, il che è del tutto ragionevole. Poi mi si chiede di eseguire la messa in servizio parziale (prima parte), in 8 minuti, sul lato Ginevra/Grandson, ciò che è fattibile. Ma

poi, devo eseguire la manovra in 4 minuti da Les Paleyres fino alla stazione, ciò che è molto ottimistico: già solo per annunciare che si è operativi e perché il responsabile del traffico ci apra il segnale nano, in media ci vogliono piuttosto tra i 10 e i 15 minuti.

Infine, una volta arrivato alla stazione, devo mettere fuori servizio la mia cabina sul lato Ginevra/Grandson, andare in coda al treno, eseguire la seconda parte della messa in servizio in 6 minuti, poi tornare in testa al treno, riattivare la cabina, fare le prove dei freni e infine poter partire per Grandson.

Come si può facilmente intuire, questo comporta diversi andirivieni inutili e soprattutto impossibili da eseguire nei tempi assegnati. Una delle soluzioni potrebbe essere quella di eseguire la seconda parte della messa in servizio durante l'inversione a Grand-



son, oppure di fare tutto a Les Paleyres PRIMA della manovra.

Un macchinista di Losanna ➔



Foto: Dario Häusermann

# Con Allianz un mondo di vantaggi!

**Approfittate delle condizioni vantaggiose riservate ai soci di VSLF** su una serie di prodotti assicurativi selezionati. Un'offerta esclusiva per voi e i vostri cari.

## Mobilità

- Assicurazione auto
- Assicurazione moto
- Assicurazione veicoli d'epoca
- Assicurazione natanti

## Abitazione e tempo libero

- Assicurazione mobilia domestica
- Assicurazione di responsabilità civile privata
- Assicurazione oggetti di valore
- Assicurazione stabili

## Altre offerte

- Assicurazione di protezione giuridica (privata, circolazione e immobili)
- Assicurazione privata contro gli infortuni

**Desiderate maggiori informazioni sui vantaggi a voi riservati? Saremo lieti di fornirvi una consulenza gratuita e presentarvi un'offerta concreta.**



Allianz Suisse  
Agevolazioni per aziende e associazioni  
allianz.ch | @allianzsuisse



Cliccate qui oppure scansionate il codice QR e approfittate di ulteriori agevolazioni su assicurazioni selezionate!

## Introduzione della carta di parcheggio digitale

Simon Steinmann, CO-Presidente della sezione VSLF Svizzera orientale

Nel dicembre 2024 è stata introdotta anche presso ZFR la carta di parcheggio digitale. Quando, nel febbraio 2024, il resto dell'azienda aveva fatto passi importanti in questa direzione, eravamo contenti di essere stati risparmiati dal caos che ne era derivato. Si era fatta strada la speranza che, grazie all'esperienza maturata in primavera, da noi le cose sarebbero andate meglio.

Purtroppo le cose non sono andate così lisce.

Così il giorno dopo sono andato nell'ufficio del CLP di Zurigo, dove per caso ho incontrato la persona responsabile delle carte di parcheggio digitali. Con il suo aiuto sono poi riuscito a ordinare la tessera, ma mi ha fatto capire chiaramente che, dal suo punto di vista, avevo fatto qualcosa di sbagliato nel compilare il modulo d'ordine. Sulla base delle precedenti interazioni con questa persona, ho deciso di prendere questa osservazione come un complimento...

Se non altro sono venuto a sapere che

### Digitalisierung Parkplatzkarten ZFR und KBC

29. November 2024

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Im Februar seid ihr über die Einführung der digitalen Parkbewilligung für die ganze SBB informiert worden. Da die Prozesse für einige Bereiche noch nicht final durchdacht waren, wurde die Übergangsphase für die Bereiche von ZFR & KBC bis zum 15. Dezember 2024 verlängert. Während dieser Übergangsphase konnten weiterhin Parkkarten auf Papier bestellt werden.

Die definitive Umstellung auf die digitale Parkbewilligung erfolgt wie angekündigt per 16. Dezember 2024. Für die Cleaning Mitarbeiterinnen aus der Region West ändert sich nichts, da für sie die Parkkarten schon seit Februar digital sind.

Der Bestellprozess für KBC Ost und Mitte/Süd sowie ZFR sieht nun wie folgt aus:

- Neu muss die Parkbewilligung via [ICIT Bestellportal](#) bestellt werden.
- Die vorgesetzte Stelle prüft den Antrag zu einer Parkbewilligung, genehmigt oder lehnt in ab. Grundlage dazu ist die [Nutzung von SBB Dienstparkplätzen](#). Für den Raum Zürich dient zusätzlich das [BCA 20381148 Parkplatzreglement Zürich](#).
- Hast du regelmässige Pikett-/Interventionseinsätze? Wähle den entsprechenden Bestellgrund «Pikett-/Interventionsdienste», den Bewilligungstyp «Intervention (dringend)» und setze den Haken, um eine Parkbewilligung für die ganze Schweiz zu beantragen.
- Im Feld «Standorte nach Organisation Filtern» kannst du zwischen den vorhandenen Organisationseinheiten auswählen. So werden dir die zur Verfügung stehenden Standorte auf einem Blick angezeigt.
- Die Billet-Kontrolle läuft über die P+Rail Kontroll-Applikation.
- Falls du am Standort für die Parkplatzkontrolle zuständig bist, wird zwingend die Berechtigung «Parkbewilligung-Selbstkontrolle» benötigt. Eine detaillierte Bestellanleitung findest du in der [Anleitung im Produktbeschreibung](#) «Lesen QR-Code»

Le prime informazioni sono state pubblicate il 2 dicembre sul canale ZFR-Info, un portale informativo che viene consultato sporadicamente. Il preavviso è stato breve, in quanto il nuovo regolamento sarebbe entrato in vigore già il 16 dicembre. La maggior parte dei macchinisti ha notato subito la notizia solo perché alcuni superiori si sono presi la briga di inviare il link dell'articolo di ZFR-Info via e-mail. Questo è anche come l'ho scoperto io.

In parte per senso del dovere e in parte per morbosa curiosità, mi sono subito dato da fare per ordinare una di queste tessere, ma non ci sono riuscito a causa dell'interfaccia utente troppo sensibile.

era in preparazione una notifica per la consultazione obbligatoria della V-App e che ci sarebbe stata una fase transitoria fino a marzo 2025, durante la quale non sarebbero state emesse delle multe. Purtroppo queste due informazioni non sono state inserite nella comunicazione iniziale e pertanto hanno causato molta confusione. Tuttavia, pare che la maggior parte dei dipendenti sia riuscita a ordinare questa carta per il parcheggio.

Nel frattempo, il periodo di tolleranza è scaduto, apparentemente senza problemi degni di nota. Al momento della chiusura del LocoFolio, prevista per il 01.04.2025, stavo ancora aspettando la notifica promessa nella V-App.

### Considerazioni

La comunicazione è uno dei maggiori punti deboli della ZFR nei confronti del personale di locomotiva.

Spesso è a breve termine, di solito è incompleta e spesso viene pubblicata sui canali sbagliati. Il VSLF è già intervenuto più volte sulla questione e la ZFR ha spesso promesso di fare meglio. Alcuni miglioramenti sono già stati fatti, ma con la carta di parcheggio digitale ancora una volta purtroppo non ha funzionato. Purtroppo devo anche constatare che nel recente passato FFS-PP ha spesso avuto difficoltà a implementare le innovazioni senza grossi intoppi. Il personale di locomotiva è contrariato da questa situazione, perché da noi ci si aspetta che raggiungiamo la perfezione praticamente totale nello svolgimento della nostra professione, almeno per quanto riguarda la segnaletica e le fermate corrette. Non c'è da stupirsi se abbiamo delle aspettative altrettanto elevate nei confronti dei nostri superiori. Non c'è quindi da sorprendersi che il personale di locomotiva guardi con apprensione a progetti come IPP, il nuovo quadro di marcia/DAS e RAKO.

Dal mio punto di vista, non è del tutto chiaro in che modo, e soprattutto a chi, l'introduzione della carta di parcheggio digitale dovrebbe semplificare il lavoro e far risparmiare denaro. Posso solo sperare che i responsabili abbiano fatto un'analisi costi-benefici approfondita.

Mi rendo conto che si potrebbe risparmiare del denaro utilizzando i parcheggi riservati al personale di locomotiva per altri scopi. Ma perché la divisione Immobiliare delle FFS può imporre degli affitti così esorbitanti per ogni cosa? Perché i loro edifici sono vicini alle stazioni ferroviarie e quindi in posizioni ad alta frequentazione (i tre parametri più importanti per un immobile sono: posizione, posizione e posizione!).

E perché ci sono tutte queste persone nelle stazioni ferroviarie? Esatto, perché è lì che ci sono i treni. E chi, per favore, guiderà questi treni, almeno nel prossimo futuro? ➔



# Rappresaglie dopo delle frenate di emergenza in Germania

In Germania si è cominciato a minacciare i macchinisti di conseguenze in caso di frenate di emergenza attivate dai sistemi di sicurezza del treno. Quanto è efficace questo approccio e come viene gestito in Svizzera?

Raoul Fassbind, presidente



Foto: Dario Häusermann

Le frenate di emergenza, ossia quelle attivate da un sistema di controllo del treno con la massima forza frenante fino all'arresto, si verificano ovunque vengano impiegati questi sistemi. Questi sistemi hanno lo scopo di migliorare la sicurezza e di prevenire che un treno superi un segnale di arresto, che oltrepassi i limiti di velocità o che il personale di locomotiva non presti la dovuta attenzione. I primi sistemi rudimentali funzionavano tramite magneti, oggi invece vengono utilizzati dei dispositivi moderni e tecnologicamente molto complessi. Mentre i magneti venivano utilizzati principalmente per monitorare delle situazioni stazionarie, i dispositivi elettronici attuali sono in grado di controllare a distanza dei convogli interi e di sostituire i segnali.

Il principio è però uguale per tutti i sistemi: se c'è un problema, il treno viene fermato. Può esserci un intervento giustificato, ma ci sono anche altri motivi che possono portare a una frenata. Da un lato, può essere attivata a seguito di un errore del macchinista, dall'altro possono anche esserci guasti nel sistema o logiche di monitoraggio poco trasparenti. La causa può essere però anche una comunicazione carente, confusa o poco chiara delle variazioni di velocità dovute a tratti di rallentamento, nuove velocità di linea o nuove segnalazioni di curva. Va da sé che, per una questione di sicurezza, il treno va fermato se il macchinista non frena o frena troppo poco. È altrettanto chiaro che dei sistemi così

complessi possono presentare degli errori o dei malfunzionamenti: questo in un certo senso fa parte del normale funzionamento di un sistema, anche se nella pratica sono eventi relativamente rari. Tuttavia, dall'introduzione dell'ETCS, si è registrato un aumento delle frenate di emergenza spontanee dovute alla mancanza di indicazioni delle limitazioni che sono presenti solo nel sistema. Sempre più di frequente si verificano errori di programmazione sia nei dispositivi dell'infrastruttura che in quelli dei veicoli, e i processi diventano sempre più complessi sia sul piano dell'utilizzo che della gestione.

Anche il numero dei punti di conflitto monitorati è in costante aumento: se un tempo venivano monitorati in modo particolare solo i punti considerati pericolosi, presso alcuni gestori dell'infrastruttura oggi si procede al monitoraggio pressoché totale della rete. Un altro fenomeno relativamente nuovo è la forte riduzione delle velocità nelle stazioni e nelle linee, sia a causa dei cantieri o semplicemente perché si è pianificato male. Tra i macchinisti, località come Muttenz, Twann, Mägenwil o Löchligut sono ancora sulla bocca di tutti. Un esempio recente riguarda la riduzione della velocità a Lenzburg da 125 a 90 km/h. Il cambiamento è stato annunciato al personale con un'e-mail dal tono alquanto sarcastico: «Affinché Lenzburg non diventi un'altra Bremsburg...». La combinazione tra interventi necessari e errori di sistema, insieme all'aumen-

to costante dei punti di monitoraggio e ai numerosi interventi errati, ha fatto sì che già da diversi anni si registri un costante aumento del numero di frenate di emergenza. Una frenata di emergenza comporta innanzitutto un'usura inutile del materiale rotabile, una perdita di tempo e il rischio di ferire i passeggeri. È quindi logicamente nell'interesse delle imprese di trasporto mantenere il numero di frenate di emergenza quanto più basso possibile. Si pone però la domanda su come raggiungere questo obiettivo. La risposta più semplice sembra essere quella di chiedere conto al personale di locomotiva, ossia alle persone che guidano il treno.

Di norma, sono però proprio loro che fanno tutto il possibile per guidare un treno in modo sicuro, efficiente e puntuale dall'inizio alla fine. In generale, il personale di locomotiva è motivato e svolge il proprio lavoro con impegno: nessuno desidera trovarsi nella spiacevole situazione di una frenata di emergenza, e di certo nessuno lo fa di proposito. Allo stesso tempo, però, il personale deve fare i conti con il fatto che l'inerzia dei complessi sistemi di controllo del treno rende sempre più difficile mantenere la puntualità. E nonostante uno stile di guida più conservativo, le limitazioni imposte dai sistemi portano sempre più spesso la corsa al limite, cioè ad una frenata di emergenza.

Uno stile di guida scorrevole per mantenere la puntualità, oggi è in netta contrapposizione con la presunta sicurezza che un sistema di controllo dei treni dovrebbe garantire. L'economicità ne risente comunque, per non parlare del comfort di viaggio. Resta quindi la questione di quali misure siano necessarie per gestire meglio queste situazioni. In Germania è stato testato un nuovo approccio: dopo ogni frenata di emergenza, il macchinista deve sostenere un «colloquio chiarificatore» con il proprio superiore.

Dopo otto frenate di emergenza nell'arco di un anno, è prevista una formazione supplementare; dopo sedici casi, il collaboratore in questione non può più lavorare come macchinista. In media, la Deutsche Bahn segnala da tre a cinque

frenate di emergenza per persona all'anno. Queste misure impopolari sembrano voler nascondere il fatto che la ferrovia stessa non è in grado di garantire un esercizio sicuro e affidabile, né di esercitare un controllo effettivo sul comportamento del personale in tali situazioni. Il sindacato EVG sottolinea che il problema è di natura sistemica. Da un lato, il personale di locomotiva sarebbe spesso male informato (ad esempio in caso di lavori sulla linea), la pressione del tempo sarebbe altissima a causa dei ritardi cronici, e la stanchezza per l'enorme mole di straordinari dovuti alla carenza di personale sarebbe impressionante. Anche i responsabili si chiedono quando dovrebbero aver luogo questi colloqui, visto che il carico di lavoro è già molto importante e il personale nel frattempo non potrebbe mettersi alla guida del treno, oppure dovrebbe fare ancora più straordinari. Si pone anche la questione dell'efficacia del provvedimento: o si finisce per intimorire i dipendenti che in realtà lavorano in modo corretto e che cominceranno a guidare in modo sempre più difensivo, a scapito della puntualità, oppure si ammette che viene impiegato personale incompetente o insufficientemente formato. Se questi collaboratori dovessero poi essere formati ulteriormente o essere

perfino rimossi dal servizio, ciò peggiorerebbe ancora di più la situazione del personale e il reclutamento diventerebbe ancora più difficile, anche a causa della cattiva reputazione che ne deriverebbe. A quel punto molte persone valide potrebbero addirittura decidere di non candidarsi affatto.

In Svizzera si adotta il principio dell'autodenuncia. Ogni frenata di emergenza deve essere segnalata. Si tratta di spiegare la situazione e di fornire una descrizione dell'accaduto. Inoltre, i computer a bordo dei veicoli vengono regolarmente analizzati, e per ogni numero di treno associato a una frenata di emergenza viene verificata la presenza di una relativa segnalazione. Se dovesse mancare, il superiore la richiede al macchinista assegnato al treno interessato.

A seconda della gravità della situazione e della frequenza degli episodi, il superiore ha la facoltà di adottare autonomamente delle misure appropriate nei confronti del collaboratore interessato. Se viene documentata un'evidente concentrazione di frenate di emergenza, è sicuramente necessario indagare a fondo sulle cause di questa situazione. Queste possono essere molteplici: preparazione

insufficiente del servizio, mancanza di sonno, scarsa concentrazione, abbagliamenti, stress sono solo alcuni esempi. Tuttavia, non è definito in modo univoco quale debba essere il criterio di valutazione né quali siano le misure o gli sviluppi opportuni. Queste decisioni dipendono principalmente dal giudizio del diretto superiore. Fattori interpersonali delicati, ambizioni individuali nella carriera dei dirigenti o un'eccessiva presa in considerazione dei principi gestionali in passato hanno già portato a provvedimenti alquanto discutibili. Spesso, purtroppo, il macchinista viene lasciato da solo con la minaccia poco costruttiva di porre urgentemente rimedio al proprio operato. Fondamentalmente, basterebbero delle misure molto rudimentali come la trasparenza e una comunicazione corretta riguardo alle velocità da rispettare, nonché la chiarezza sui punti di intervento dei sistemi. Anche dei tempi di percorrenza adeguati e dei tempi sufficienti per la preparazione sono importanti. La soluzione più efficace sarebbe però di poter contare su macchinisti riposati, rilassati, concentrati, attenti, competenti e sicuri di sé.

E, infine, una logica chiara e concreta riguardo alle velocità da rispettare. ➤



Foto: Stefan Gall

## Multe per ogni minima cosa

Le sanzioni in caso di errore sono da sempre un mezzo piuttosto diffuso. In un'edizione della Schweizerische Eisenbahn-Zeitung, il sindacato ha pubblicato un elenco delle multe inflitte a uno dei suoi macchinisti.

Ecco alcuni esempi dei motivi:

«Multa per indicazione errata del consumo di olio»

«Multa per ritardo del treno»

«Multa per aver percorso troppo velocemente il ponte sull'Aare presso Brugg»

In questi casi si trattava di uno o due franchi. Rapportati agli importi odierni, ciò equivarrebbe a circa 10-20 franchi. Il vero problema non era tanto il danno economico, quanto piuttosto l'umiliazione che ne derivava.

Il superamento di un segnale chiuso a Wiesendangen costava 2 franchi, che a fronte della rigidità generale dell'epoca appare quasi indulgente.

Che il macchinista in questione non avesse un ottimo rapporto con i superiori, o che fosse richiesta un'obbedienza pressoché militare, lo dimostra anche la seguente multa:

«Multa per comportamento impertinente»: 1 franco

Il colmo, però, era questo:

«Multa per grave insulto al capostazione di Siggenthal. Minaccia di retrocessione al ruolo di fuochista».

Verzeichnis der Strafen von Heinrich Metzger, Lokomotivführer.		
1883. 20. Sept.	Busse wegen unterlassener Erneuerung eines absolet gewordenen Bürgschelnes, trotz wiederholter Aufforderung	Fr. 3.—
1884. 30. Jull	Reparaturkostenbeitrag (Welohe)	1.—
1885. 29. Januar	Busse wegen unricht. Angabe des Oolkonsumes	—, 50
" 6. Sept.	Busse wegen unricht. Angabe des Oolkonsumes	—, 50
1886. 13. Okt.	Busse wegen unricht. Angabe des Oolkonsumes	1.—
1887. 7. Mai	Busse wegen vorlautem Benehmen	1.—
1888. 9. Januar	Busse wegen grober Beschimpfung des Vorstandes in Siggenthal. Androhung der Versetzung zum Helserdienst	10.—
1889. 30. März	Busse wegen Zugverspätung	1.—
" 23. Sept.	Busse wegen vorzeitigem Verlassen des Dienstes	2.—
" 10. Dea.	Busse wegen mangelhafter Vorspannleistung	1.—
1890. 11. Januar	Busse wegen zu rascher Einfahrt in den Bahnhof Waldehut	1.—
1891. 25. März	Busse wegen Zugverspätung	1.—
" 17. Nov.	Busse wegen Zugverspätung	1.—
" 15. Dez.	Busse wegen zu raschem Befahren d. Anrebrücke bel Brugg	1.—
1893. 10. Januar	Busse wegen Zugverspätung	1.—
" 16. Doz.	Busse wegen Zugverspätung	1.—
1894. 6. Okt.	Busse wegen Zugverspätung	1.—
" 11. "	Busse wegen Zugverspätung	1.—
" 30. Nov.	Busse wegen Zugverspätung	1.—
" 27. Dez.	Reparaturkosten - Beitrag (Aueschmelzon eines Tenderachselgors)	2.—
1895. 12. Febr.	Busse wegen Ueberfahren der geschlossenen Signalscheibe in Wiesendangen mit Zug 26 am 28. I.	2.—
" 17. Jull	Busse wegen Ueberfahren der Station Frauenfeld	2.—
1896. 3. Juni	Busse wegen Zugverspätung (Zug 184 am 1. V.)	1.—
" 15. Sept.	Busse wegen Zugverspätung (Zug 184 am 6. IX.)	1.—
" 14. Dez.	Busse wegen unregelmäss. Führung des Zuges 89 am 23. XI.	1.—

Sanktionen dienen den Bahnunternehmen für die Massregelung ihrer Bediensteten. Als «gravierendes Kabinettstück» publiziert die Gewerkschaft vor der Verstaatlichung die zwischen 1884 und 1896 von der Nordostbahn gegen einen Lokführer verhängten Bussen und ihre Gründe.

Schweizerische Eisenbahn-Zeitung 12.4.1901.

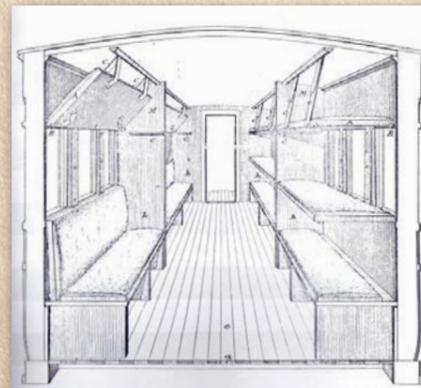
## «Su questi treni notturni sono poche le persone che viaggiano con i loro biglietti gratuiti». Alcuni punti salienti della storia dei treni notturni

Ecco come, nel settembre 1886, la Neue Zürcher Zeitung (NZZ) ironizzava sullo scarso utilizzo del primo treno notturno in Svizzera, che all'epoca collegava Zurigo a Ginevra. L'introduzione dei treni notturni era stata preceduta da anni di dibattiti, incentrati principalmente sull'aspetto finanziario. Sebbene il loro utilizzo fosse inizialmente modesto, i treni notturni avevano continuato a essere parte integrante dell'orario. Garantivano inoltre il collegamento del nostro paese alle linee ferroviarie internazionali. Prima di entrare nel merito della situazione in Svizzera, questo testo illustra le tendenze a livello internazionale. Benjamin Spielmann

### 1. Sviluppi internazionali

#### 1.1 Gli inizi negli Stati Uniti

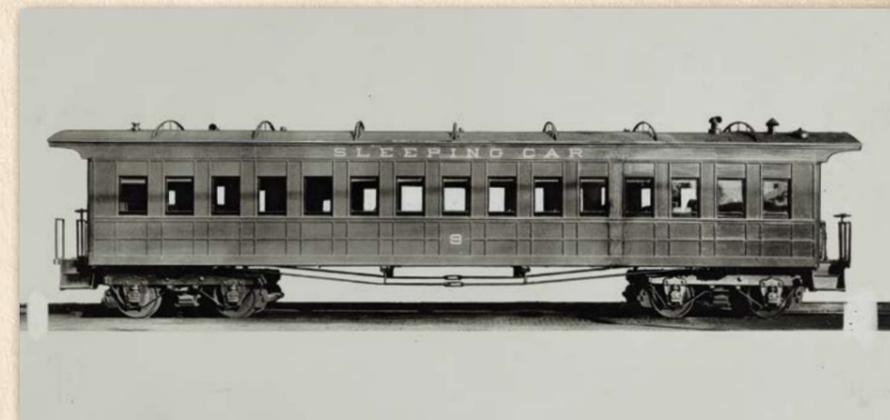
I primi treni notturni sono nati nei paesi con grandi distanze e un numero limitato di stazioni ferroviarie. Un esempio è rappresentato dagli Stati Uniti, dove la Cumberland Valley Railroad gestiva i primi treni notturni già nel 1836. I viaggiatori dormivano su semplici panche senza molta privacy (imm. 1).



Imm. 1: Vagone letto spartano / Wikipedia

I viaggiatori dovevano portare con sé le proprie lenzuola o dormire vestiti. Solo in seguito le compagnie ferroviarie avevano iniziato a fornire coperte e lenzuola, che venivano riposte in grandi casse e messe a disposizione dei passeggeri. La biancheria da letto veniva lavata raramente o addirittura mai, per cui viaggiare su questi treni notturni non era necessariamente sinonimo di pulizia o igiene. Negli anni '60, questo aveva portato l'uomo d'affari George Mortimer Pullman (1831-1897) a sviluppare un vagone letto moderno e lussuoso (imm. 2).

Le carrozze Pullman si distinguevano per una minore usura e per una silenziosità superiore alla media, in quanto sin dall'inizio erano montate su carrelli. Erano inoltre dotate di veri letti, cuscini e coperte. Tappeti, tende, toilette e un ampio corridoio centrale ne aumentavano ulteriormente il comfort.



Imm. 2: Con carrelli già nel 1859: il primo vagone letto Pullman

Il prezzo del biglietto era però circa dieci volte superiore a quello dei vagoni letto tradizionali. Il settore dei treni notturni non era quindi più rivolto alla classe media, bensì ad una classe più agiata (imm. 3).

#### 1.2 I treni notturni in Europa

Ispirato da un viaggio negli Stati Uniti

a bordo di confortevoli vagoni letto Pullman, l'ingegnere belga Georges Nagelmackers (1845-1905) aveva deciso di introdurre i treni notturni anche in Europa. A tal fine, nel 1872 aveva fondato la Compagnie Internationale de Wagons-Lits (CIWL).

Le compagnie ferroviarie europee erano inizialmente scettiche nei confronti



Imm. 3: Lussuoso pernottamento in un vagone letto Pullman (intorno al 1905)

South Eastern Railway - London-Chatam-Dover Railway

CHEMINS DE FER DU NORD & DE L'EST DE FRANCE

LONDRES · PARIS · CONSTANTINOPOLE

Départ tous les Jours  
De LONDRES & DE PARIS POUR VIENNE  
Les Mercredis  
POUR CONSTANTINOPOLE  
Le Jeudi & le Dimanche  
POUR BUKAREST

SERVICE RAPIDE  
Sans Changement de Voitures  
ET  
SANS PASSEPORT  
ENTRE

FAST TRAVELLING  
Without any Change of Carriages  
ET  
WITHOUT PASSPORT  
BETWEEN

The Trains are Starting  
FROM LONDON & PARIS EVERY DAY FOR VIENNA  
Only on Wednesday  
FOR CONSTANTINOPOLE  
On Thursdays & Sundays  
FOR BUKAREST

PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE & CONSTANTINOPOLE  
& ENTRE & BETWEEN  
PARIS & BUKAREST  
**ORIENT EXPRESS**

HIVER 1888-89 WINTER 1888-89

**LONDRES-PARIS-VIENNE**

Tous les JOURS	LONDRES (Victoria) . . . . .	8 h 20 matin	LONDRES (Charing Cross) . . . . .	8 h 40 matin
	CALAIS (Gare maritime) . . . . .	10 h 33	BOULOGNE . . . . .	11 h 50 soir
	PARIS (Gare du Nord) . . . . .	8 h 40 soir	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	8 h 57
	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	7 h 30 soir (p. m.)	VIENNE . . . . .	10 h 15 soir (p. m.)
	MUNICH . . . . .	1 h 38 soir (p. m.)		

**PARIS-CONSTANTINOPOLE**

Mercredi	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	7 h 30 soir (p. m.)	Wednesday
Jeudi	VIENNE . . . . .	10 h 15 soir (p. m.)	Thursday
Vendredi	BUDAPEST . . . . .	5 h 25 mat. (a. m.)	Friday
Vendredi	BELGRADE . . . . .	32 h 00 p. m.	Friday
Samedi	CONSTANTINOPOLE . . . . .	6 h 40 soir (p. m.)	Saturday

**PARIS-BUKAREST**

Jeudi et Dimanche	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	7 h 30 soir (p. m.)	Thursday and Sunday
Vendredi et Lundi	VIENNE . . . . .	10 h 15 soir (p. m.)	Friday and Monday
Samedi et Mardi	BUDAPEST . . . . .	4 h 00 mat. (a. m.)	Saturday
	BUKAREST . . . . .	50 h 00 a. m.	and Tuesday

20 - rue CHAIX (succ<sup>e</sup> Chérol) 18, rue Brunel, PARIS.

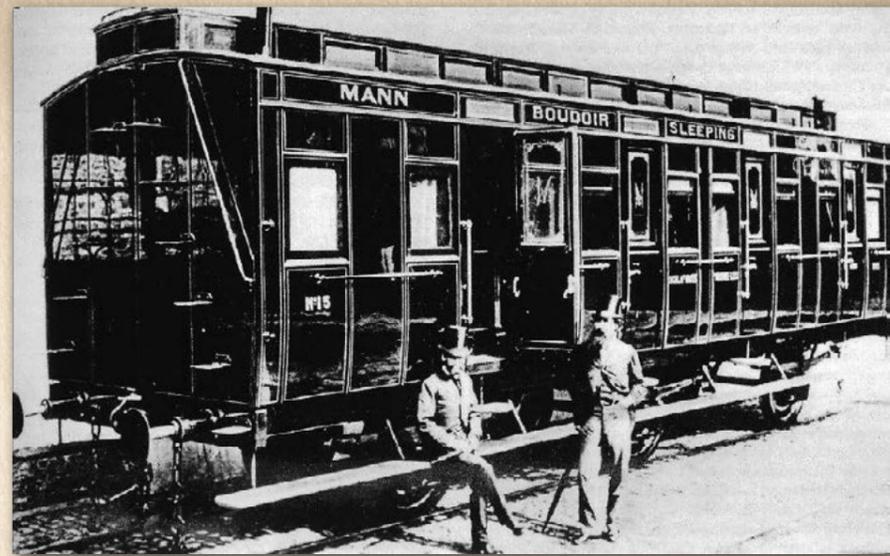
Imm. 4: Manifesto pubblicitario dell'Orient Express degli anni '80

dei treni notturni. Da un lato, temevano la concorrenza con le carrozze esistenti con posti a sedere e, dall'altro, vedevano ostacoli tecnici e politici nei collegamenti transfrontalieri. Tuttavia, pian piano Nagelmackers era riuscito a concludere dei contratti con diverse compagnie ferroviarie. Nel 1873, ad esempio, quattro vagoni letto viaggiavano tra Parigi e Vienna, dove nello stesso anno si era tenuta l'Esposizione Universale. Lì vi era esposto anche uno dei suoi vagoni letto e un vasto pubblico aveva avuto modo di ammirarlo. Dal momento che questi treni erano ben frequentati, anche altre amministrazioni ferroviarie avevano mostrato interesse, al punto che ben presto i treni notturni avevano iniziato a collegare Berlino e Ostenda, Colonia e Parigi e Monaco e Parigi. Intorno al 1880, i treni notturni collegavano Parigi e Lione con Torino e Bologna.

Dopo l'Orient Express, che nel 1889 aveva collegato per la prima volta Parigi e Costantinopoli (imm. 4), erano seguiti altri treni di lusso che portavano gli eleganti passeggeri a destinazione con la massima comodità: Il Sud-Express consentiva ai viaggiatori benestanti di viaggiare dalla Francia alla costa atlantica del Portogallo. Il Calais-Méditerranée-Express trasportava l'élite inglese e francese da Calais alla Riviera franco-italiana, passando per Parigi. Il Riviera Express e il Nord-Sud-Express facevano la stessa cosa anche per l'alta società tedesca. Sebbene questi treni fossero già dotati di tutti i possibili comfort, la Transiberiana, che collegava Mosca e Wladivostok, senza dubbio li superava tutti: il personale viaggiante dovevano conoscere perfettamente almeno tre lingue, e a bordo c'erano docce, saloni di parrucchiere, sale di lettura, di musica e di ginnastica. Fino alla prima guerra mondiale, ogni anno entravano in servizio delle nuove linee di treni notturni, per cui all'epoca l'Europa poteva contare su una fitta rete di treni notturni.

Mentre i primi vagoni letto di Nagelmackers erano ancora dotati di tre assi (imm. 5), verso la fine del 19° secolo i carrelli erano diventati la norma, ciò che aveva permesso di eguagliare il comfort dei vagoni letto americani.

Solo nel 20° secolo i treni notturni sono diventati accessibili anche ai viaggiatori con risorse economiche più modeste. Tra i pionieri ci furono le ferrovie statali svedesi, che nel 1910 avevano introdotto i vagoni letto di terza classe che potevano ospitare fino a 45 persone. Contemporaneamente, anche in Germania erano par-



Imm. 5: Vagone letto a tre assi di Georges Nagelmackers (a sinistra nella foto) del 1874

titi degli esperimenti con i vagoni letto di terza classe. Inizialmente, però, c'erano delle riserve, in quanto si temeva una migrazione dei viaggiatori dalle carrozze di classe superiore. Fino alla seconda guerra mondiale, tuttavia, l'attenzione era rivolta alle fasce di popolazione particolarmente agiate. Negli anni '50, con l'introduzione di posti letto o cuccette, anche le persone meno abbienti si potevano permettere sempre più spesso un posto per dormire sul treno. Le cuccette potevano essere trasformate in posti a sedere, per cui queste carrozze potevano circolare anche durante il giorno (imm. 6).

2. Treni notturni in Svizzera

2.1 Negoziati infruttuosi

Nel 19° secolo, anche in Svizzera si era cominciato a parlare di treni notturni. Tuttavia, ci sono voluti decenni prima che il primo treno notturno attraversasse il nostro paese. Una sfida non indifferente era rappresentata dalla nostra rete ferroviaria che aveva l'aspetto di un mosaico su scala ridotta. Nel 19° secolo, diverse compagnie ferroviarie avevano costruito, mantenuto e gestito le proprie reti. La Confederazione esercitava una funzione di coordinamento, in quanto doveva esaminare e approvare tutte le concessioni. Di fatto, le domande venivano approvate più o meno alla cieca.

Il settore ferroviario era stato pertanto a lungo di competenza dei cantoni. Non si era fatto praticamente nessuno sforzo per armonizzare gli orari o i biglietti tra di loro. Ogni compagnia ferroviaria si concentrava sulla propria infrastruttura, con il risultato che alla sera spesso i treni si fermavano ai confini delle rispettive

reti. I viaggiatori poi dovevano arrangiarsi da soli per proseguire il viaggio. Questo poteva comportare dei pernottamenti forzati a San Gallo, Zurigo, Aarau, Losanna o Bienne, dal momento che non erano garantiti degli ulteriori collegamenti.

A complicare le cose c'erano anche gli orari di servizio ridotti rispetto a oggi: le compagnie ferroviarie facevano infatti circolare i loro treni dalle 5 del mattino alle 10 di sera. Spesso i viaggiatori raggiungevano le loro destinazioni più tardi rispetto al passato, quando ancora si viaggiava con la carrozza trainata dai cavalli. Per decenni, i viaggi in treno particolarmente lunghi sono stati quindi estremamente faticosi e dispendiosi in termini di tempo. Oltre al fatto che i viaggiatori stranieri evitavano di passare per la Svizzera, in quanto poco adatto come paese di transito. Questa era una situazione insostenibile, non solo per i passeggeri, ma anche per la distribuzione di lettere e pacchi che in parte venivano trasportati su rotaia, ciò che comportava una notevole perdita di tempo.

All'inizio degli anni '60, era stato quindi il Dipartimento federale delle poste che aveva preso contatto con la Nordostbahn e la Centralbahn per introdurre dei collegamenti notturni almeno tra Zurigo, Basilea e Berna. Le compagnie ferroviarie erano fondamentalmente aperte all'idea, ma volevano essere indennizzate per i previsti costi aggiuntivi legati alla gestione dei treni notturni. Erano seguiti diversi anni di trattative e le parti avevano finalmente concordato che, in una prima fase, un treno notturno sarebbe circolato tra Berna e Zurigo e uno tra Basilea e Lucerna. Olten doveva fungere da stazione di trasferimento e



Imm. 6: Cuccetta della Société nationale des chemins de fer français (SNCF), che poteva essere trasformata in posto a sedere

da stazione suburbana. La Confederazione aveva accettato di assumersi parte dei costi aggiuntivi. I contratti erano già pronti, ma proprio all'ultimo minuto la Centralbahn si era rifiutata di firmarli. Nonostante le sovvenzioni federali, si prevedevano infatti delle entrate troppo basse per coprire tutti i costi. I costi aggiuntivi derivavano, tra l'altro, dai costi salariali del personale come pure dalla gestione e dall'illuminazione delle stazioni. La Suisse-Occidentale, che aveva aderito alle trattative solo in un secondo momento, voleva partecipare all'attività dei treni notturni solo se la Confederazione si fosse fatta carico di tutti i costi aggiuntivi. Anche in questo caso non era stato possibile raggiungere un accordo e le trattative erano state interrotte. La questione dei treni notturni era pertanto momentaneamente scomparsa dall'agenda della politica dei trasporti svizzera.

## 2.2 Tempi di crisi

Sarebbe sbagliato affermare che le pressioni delle compagnie ferroviarie per ot-

tenere delle sovvenzioni federali fossero motivate esclusivamente dalla pura sete di guadagno. Bisogna piuttosto sottolineare che nella seconda metà del 19° secolo molte compagnie ferroviarie private si trovavano già in una situazione economica alquanto difficile. In una generale euforia ferroviaria, verso la metà del 19° secolo molte ferrovie private avevano iniziato a implementare le loro reti in modo avventato e approssimativo. Ben presto era apparso evidente che gli ingenti investimenti non potevano essere rifinanziati in tempi ragionevoli. Molte compagnie ferroviarie private si erano impegnate eccessivamente sotto

il profilo finanziario. Si doveva pertanto ricorrere a iniezioni di capitale, oppure si verificavano delle fusioni o dei fallimenti. Soprattutto gli anni '70, caratterizzati anche da un'importante depressione economica, avevano rappresentato un decennio particolarmente critico per le ferrovie svizzere.

L'esempio più eclatante è probabilmente quello della Ferrovia nazionale svizzera. Sorta dalla fusione di ferrovie più piccole, doveva collegare le città di medie dimensioni della Svizzera tedesca, aggirando i grandi centri come Zurigo, San Gallo e Berna. In questo modo, la Ferrovia nazionale voleva ovviare alle rivalità con le grandi compagnie ferroviarie come la Nordostbahn, la Centralbahn e le Vereinigte Schweizerbahnen. Mentre la maggior parte delle altre compagnie ferroviarie si avvaleva di capitale privato, la Ferrovia nazionale svizzera erano finanziate con fondi pubblici provenienti dai comuni e dai cantoni. La pianificazione delle tratte si era però rivelata mal concepita, per cui nel 1878 la National-

bahn aveva dovuto essere liquidata. Nel 20° secolo, Winterthur, Baden, Lenzburg e Zofingen stavano ancora sostenendo i costi del fallimento. Alla luce di questi sviluppi, è comprensibile che le compagnie ferroviarie, alcune delle quali si trovavano in gravi difficoltà, fossero disposte a lanciarsi nell'avventura dei treni notturni solo a patto che venisse chiarita la questione dei finanziamenti.

## 2.3 Nuovi impulsi grazie alla galleria del San Gottardo

L'apertura della galleria del San Gottardo nel 1882 aveva dato nuovo slancio al dibattito sui treni notturni. Mentre verso la fine degli anni '50 la Svizzera era già completamente accessibile su rotaia tra il Lago di Ginevra e il Lago di Costanza, ora era possibile attraversare il paese in treno anche sull'asse nord-sud. La Svizzera era diventata un paese di transito ed era pertanto interessante per i collegamenti con le linee ferroviarie straniere.

Allo stesso tempo, la Camera di commercio di Zurigo, che già intorno al 1830 era stata una figura di spicco nel dibattito ferroviario, aveva presentato nuovamente la proposta di introdurre un treno notturno tra Zurigo e Ginevra. La sua argomentazione era che il successo economico di un paese dipende dalla rapidità dei trasporti. Si doveva poter percorrere le tratte più lunghe durante la notte, in modo che i passeggeri potessero svolgere il proprio lavoro durante il giorno e perdere il minor tempo produttivo possibile viaggiando in treno.

I tempi sembravano finalmente maturi. Nonostante la questione delle sovvenzioni ancora irrisolta, nell'estate del 1886 il Consiglio federale aveva emanato un decreto che obbligava le compagnie ferroviarie a offrire in via sperimentale un collegamento ferroviario notturno in entrambe le direzioni tra Zurigo e Berna. Il 25 luglio 1886, alle ore 23:00, i treni avevano lasciato le rispettive città.

A quel punto i viaggiatori potevano attraversare comodamente la Svizzera in un vagone letto senza dover scendere o cambiare treno. Tuttavia, un biglietto di sola andata in terza classe costava 15.95 franchi. Dal momento che questo importo equivaleva all'incirca alla paga settimanale di un lavoratore medio, era ovvio che solo pochi privilegiati potevano permettersi questa offerta. Dopo anni di controversie legali tra la Confederazione e le compagnie ferroviarie, solo verso la fine degli anni '90 il tribunale federale aveva stabilito che la Confederazione doveva sostenere un terzo dei costi aggiuntivi. Il treno notturno aveva raggiunto



Imm. 7: Non tutti si potevano permettere un vero posto letto (viaggiatore su un treno notturno da Zurigo a Ginevra, anni '50).

una certa popolarità, ma la domanda da parte dei viaggiatori era comunque rimasta al di sotto delle aspettative. Secondo la NZZ, ciò era dovuto al fatto che il viaggio con il treno notturno durava due ore in più rispetto allo stesso viaggio durante il giorno. Dopo alcune settimane di servizio, aveva scritto in modo laconico, ma sicuramente non del tutto sbagliato: «Inoltre, essi [i treni notturni] viaggiano con una lentezza che supera persino quella dei normali treni locali». Oltre al fatto che, sempre secondo la NZZ, a Zurigo, Olten e Berna circolavano «all'ora sbagliata».

Il Dipartimento delle poste e delle ferrovie aveva riconosciuto il problema. Nella speranza di aumentare la frequenza dei passeggeri, in occasione del cambio di orario del 15 ottobre 1886 aveva modificato i tempi di percorrenza in modo che a Zurigo ci fosse un collegamento diretto con i treni rapidi per Stoccarda, Vienna e Monaco. A Olten dovevano essere agevolate le coincidenze con il treno rapido del Gottardo, e a Ginevra quelle con la linea

per Lione e Marsiglia. Poiché il volume di passeggeri era rimasto relativamente modesto, il treno notturno veniva utilizzato principalmente per il trasporto della posta. A partire dall'orario invernale del 1886, il treno notturno tra Zurigo e Ginevra era diventato parte integrante dell'orario (imm. 7). Nel 1889, i treni rapidi attraversavano la Svizzera anche tra Milano e Berlino.

## 2.4 Tendenze dopo il 1900

Le FFS, fondate nel 1902, avevano rilevato il settore dei treni notturni e negli anni successivi l'avevano ampliato. Inizialmente l'attenzione si concentrava sul servizio postale. Nel 1907, ogni notte erano in servizio 24 vagoni postali, in cui svolgevano le loro mansioni 34 dipendenti postali e 17 impiegati d'ufficio. I collegamenti con le linee estere erano particolarmente importanti (imm. 8). Il presupposto determinante era la stipulazione da parte delle FFS di un contratto con la Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft

(Mitropa) per la gestione dei vagoni letto e delle carrozze ristorante. Nell'estate del 1928, erano ben 11 i servizi Mitropa che circolavano da e per la Svizzera, e nel 1939 erano addirittura 18, con destinazioni che comprendevano non solo i grandi nodi ferroviari come Zurigo, Basilea e Ginevra ma, in base alla domanda turistica, anche Coira, Lugano e Interlaken. Dopo la seconda guerra mondiale, la domanda di viaggi di lusso era calata. I vagoni letto erano quindi stati convertiti in modo da poter ospitare un numero maggiore di passeggeri. Gli scompartimenti da sei persone con semplici possibilità di sdraiarsi consentivano di viaggiare in treno di notte anche a chi aveva un budget limitato. A partire dagli anni '50, i cosiddetti treni delle vacanze trasportavano i viaggiatori verso le destinazioni turistiche. Oltre ai posti a sedere e ai vagoni letto, questi treni disponevano anche di carrozze ristorante e bar. Nel 1971, le FFS e altre compagnie ferroviarie europee avevano creato un pool di carrozze, che dal 1980 si chiamava Trans Euro Nacht (TEN), con l'obiettivo di gestire

congiuntamente i treni notturni. La collaborazione si era tuttavia rivelata difficile, per cui di quell'epoca è rimasta solo la livrea blu del colore delle carrozze (imm. 9). Nonostante l'aumento generale della mobilità, il settore dei treni notturni ha perso man mano importanza, anche a causa dell'avvento delle compagnie aeree low-cost all'inizio del nuovo millennio. Sulla scia del cambiamento climatico e della svolta ecologica dei trasporti, da qualche anno i treni notturni hanno acquisito un'importanza sempre maggiore, ciò che si riflette in una domanda piuttosto elevata. Un punto particolarmente controverso è la questione di chi debba finanziare il settore dei treni notturni e in quale misura. E questo riporta la discussione al punto in cui si trovava più di 150 anni fa.

#### Letteratura

Walter Brand: *Schlaf-und Speisewagen der Eisenbahn. Ihre Entwicklung und Geschichte*, Stuttgart 1968.

A. Gutersohn: *Die Entwicklung der Fahrpläne für den Personenerkehr*, in: *100 Jahre Schweizer Eisenbahn*, pubblicato dalla Direzione Generale delle Ferrovie Federali Svizzere, Zurigo 1947, pagg. 54-66.

Ernst Mathys: *Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte*, Berna 1954.

August Mencken: *The railroad passenger car. An illustrated history of the first hundred years with accounts by contemporary passengers*, Baltimore 2000. André Papazian: *Hotel auf Schienen. Nachtzüge in Europa*, Stoccarda 2011. Articolo di giornale tratto dalla NZZ, Der Bund.

Diritto: Grazie ai collegamenti diretti di transito, la Svizzera era riuscita ad accedere alle linee ferroviarie internazionali.

In basso: Vagone letto TEN, foto scattata nel 1982 a Basilea



#### IN MEMORIAM

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

**Hans Peter Reutener**

\*1940

† 01.02.2025

**Hanspeter Landenberger**

\*1949

† 17.04.2025

**Claude Bretscher**

\*1974

† 18.05.2025

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



Und immer sind irgendwo Spuren deines Lebens, Gedanken, Bilder, Augenblicke und Gefühle. Sie werden uns immer an dich erinnern und dich dadurch nie vergessen lassen.

**Hans Peter Reutener-Rösselet**  
14.02.1940 – 01.02.2025

Traurig, aber dankbar für die Erlösung, lassen wir dich gehen. Mit vielen schönen Erinnerungen danken wir dir für deine Fürsorge, deinen Familiensinn, deinen Humor.

Romy  
Daphne, Sarah, Samantha  
mit Familien

Im Sinne von Hans Peter verabschieden wir uns von ihm mit einer kleinen Feier im engeren Familien- und Freundeskreis:  
Freitag, 14. Februar 2025, 11.30 Uhr, Friedhof Kaiseraugst.

Wir bitten, von Blumenspenden abzusehen. Mit Ihren Gaben unterstützen wir im Namen von Hans Peter den Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF, IBAN-Nr. CH74 3000 0001 8005 2312 1 (Vermerk H.P. Reutener).

Gilt als Leidszirkular.

Traueradresse: Rosmarie Reutener, Allmendgasse 6, 4303 Kaiseraugst

#### RINGRAZIAMENTI

Un sentito ringraziamento a tutti coloro che, a nome di Hans Peter Reutener e nel rispetto delle sue volontà, hanno fatto una donazione al Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF). Questo gesto di solidarietà dimostra quanto Hans Peter fosse apprezzato. Hans Peter era nato il 14 febbraio 1940. Nel 1962 aveva iniziato il suo apprendistato di macchinista presso le Ferrovie Federali Svizzere e nel 1976 era diventato membro del VSLF. Non era un semplice membro, bensì uno molto attivo e aveva continuato a esserlo anche dopo il suo pensionamento. In qualità di membro del VSLF di lunga data e particolarmente attivo, Hans Peter era stato insignito dell'onorificenza di socio onorario. Qualche anno fa, Hans Peter era stato improvvisamente colpito da un ictus dal quale purtroppo non si era più ripreso. Il VSLF si prefigge di salvaguardare e promuovere gli interessi dei propri membri attivi e pensionati sia in ambito sociale che medico, economico e professionale. Conformemente ai propri statuti, il VSLF utilizzerà le donazioni con grande attenzione. Desideriamo ringraziarvi ancora una volta per le vostre generose donazioni.

Ricorderemo sempre Hans Peter con profonda stima e affetto.



Herzlichen Dank!

Wir sind überwältigt von den zahlreichen Zeichen der Anteilnahme, die wir beim Abschied von Hans Peter erfahren durften. Die vielen wohlthuenden Worte, gesprochen oder geschrieben, sind uns ein grosser Trost.

Besonderen Dank gebührt dem Pflegeteam des Alterszentrums Rinaupark für die langjährige liebevolle Pflege und Pfarrer Andreas Fischer für die würdevolle Abschiedsfeier. Die grosszügigen Geldspenden im Namen von Hans Peter zu Gunsten vom VSLF verdanken wir ebenfalls herzlich.

Wir bedanken uns bei allen, die Hans Peter im Leben ihre Zuneigung und Freundschaft schenkten. Er wird für uns unvergessen bleiben.

Die Trauerfamilien

*Herzlichen dank für deine Anteilnahme Romy*

In lieber Erinnerung an  
Hans Peter Reutener  
14.02.1940 - 01.02.2025

www.ifolor.ch



Foto: Dario Häusermann



Foto: Stefan Gall

«Miagolii normativi con regolamenti ferroviari»

Gatti, un vagone arrugginito e una foresta piena di regolamenti: benvenuti nella giungla burocratica delle ferrovie svizzere!

Mentre un gatto nero studia disperato un foglio strappato con scritto «UIC», i suoi colleghi si godono il caos normativo come in una vacanza benessere – ETCS come cuscino, L1LS come cioccolatino da comodino. Su un albero svolazzano regolamenti ferroviari, accanto a un manifesto «WANTED»: ricercato, probabilmente, l'ultimo macchinista che ci ha capito qualcosa.

Conclusione: se i regolamenti potessero miagolare – suonerebbero proprio così.

Olio su tela – Stefan T. Gall



NON È UN PROBLEMA A  
CREARE DIFFICOLTÀ,  
MA BENSÌ LE NOSTRE  
SOLUZIONI AD ESSO.