

# **LocoFolio**

2025/2 RIVISTA DEL SINDACATO SVIZZERO PER MACCHINISTI E ASPIRANTI VSLF



150  
anni di  
VSLF

Edizione anniversario







4	Editoriale	40	Come viaggerà il treno del futuro?
6	La voce del presidente	41	ADL «vmax» davanti a un segnale di arresto
8	Lavoro part-time presso le FFS	42	Concorso per i 150 anni del VSLF
9	Conclusione delle trattative BAR	44	Breve visita alla Forchbahn
10	Non abbiamo un problema	50	...battute d'arresto e successi del VSLF dal 1876
12	Punti di rottura alla ZFR	59	Lettere alla redazione
13	Un management quante volte può...	66	Ferrovita
14	Fare il macchinista...	62	Nel 1981 fu una mossa temeraria!
16	Ciò che ci unisce - Le vostre voci	65	VSLF Shop
24	AFAS	66	Sezioni
25	ETCS – Argomento di vendita...	76	In Memoriam
26	Il traffico ferroviario funziona...		
27	Senza speranza		
28	Rumore nella cabina di guida		
29	Esempio di disposizione esemplare dei segnali		
30	Caos nei segnali		
31	Cartelli non illuminati		
31	RTE – Prescrizioni intese		
33	La filosofia di sicurezza POTS delle FFS		
34	Colloqui inutili dovrebbero rafforzare		
36	Quando un frigorifero sostituisce la mensa...		
37	Servizi igienici per il personale di locomotiva		
38	Inidoneità a causa del diabete		
39	Riduzione dei giorni liberi dal lavoro		



**Markus Leutwyler**  
*Redattore*



**Stefan T. Gall**  
*Artdirector*

Foto: Dario Häusermann

Mintage: 380 / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Tutti i diritti riservati.

La ristampa e riproduzione solo con il consenso della redazione

LocoFolio 26/1: 14.6.2026 | Chiusura di redazione LocoFolio 26/1: 1.4.2026

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	





# 150 anni sulle

Non c'erano né la TV né la radio, i treni andavano a vapore, l'aspettativa di vita era di circa 37 anni e la Svizzera contava 2,7 milioni di abitanti. 150 anni fa, nel 1876, 21 rappresentanti del personale di locomotiva svizzero si riunirono e fondarono, in una storica iniziativa pionieristica, il primo sindacato dei ferrovieri, l'«Associazione Svizzera dei Macchinisti VSLF». Alla base di questa iniziativa c'erano le pessime condizioni di lavoro.

Benjamin Spielmann, macchinista e storico, ripercorre l'affascinante storia del VSLF in un testo avvincente. 150 anni e sei generazioni dopo, siamo ancora qui: più forti, ma anche

più importanti che mai. Oggi ci troviamo ad affrontare diverse sfide, in particolare le trattative BAR e il nuovo concetto operativo ZF 2.0. In entrambi i casi dobbiamo assicurarci che le nostre condizioni di lavoro non peggiorino nuovamente. Il nuovo concetto operativo ha suscitato grande irritazione, e numerosi articoli hanno trattato l'argomento.

Come netto contrasto, riceviamo grande riconoscimento e apprezzamento da parte di numerosi dirigenti e colleghi. Abbiamo raccolto queste voci e ve le presentiamo sotto forma di brevi testimonianze. Quali strategie permettono a una piccola ferrovia di

sopravvivere, quando con circa 6,2 milioni di passeggeri all'anno trasporta appena tanti viaggiatori quanti le FFS in soli cinque giorni? Una delegazione del VSLF ha visitato la Forchbahn (Zurigo – Esslingen), dove Simon Steinmann ha messo sotto torchio Damian Keller, responsabile del settore operativo. Prima grande scoperta di questa giornata così interessante: la Forchbahn utilizza un sistema di sicurezza dei treni degli anni '90, capace di mettere in ombra molti sistemi moderni.

Cosa c'è di meglio per festeggiare un anniversario se non un grande concorso? Tenta la fortuna, rispondi alle domande e vinci una locomotiva originale H0



# montagne russe

del VSLF, un meraviglioso calendario ferroviario o uno degli altri fantastici premi!

Chi lavora da più tempo in ferrovia nota subito che questo ambiente ha molte analogie con una fiera paesana: ci sono alti e bassi come sulle montagne russe, colori e dolci in abbondanza, convogli nuovi, veloci e scorrevoli, trenini vecchi e traballanti, ma anche rumore, odori sgradevoli e rifiuti. E la direzione, sorprendentemente, somiglia a un carosello: le stesse figure – simbolo delle idee – ricompaiono sempre, con bambini che vi siedono sopra. Dopo qualche giro scendono, e salgono i nuovi pivellini, per i quali tutto è nuovo e meraviglioso.

Alla fine anche loro scendono, lasciando spazio al gruppo successivo.

La mia avventura sulle montagne russe del LocoFolio si conclude con questo numero. Dopo venti edizioni, dal 2026 Simon Steinmann salirà nel mio vagone, pronto a lasciarsi trasportare tra salite e discese, a farsi scuotere e a lasciarsi entusiasmare. Gli auguro di cuore tutto il meglio per questa avventura così stimolante e tanta, tanta gioia!

Desidero esprimere un grande ringraziamento a tutti i nostri sostenitori: i membri, i soci sostenitori, a chi ha inviato o messo a disposizione immagini o testi, e a tutti coloro che ci hanno sostenuto e ci sostengono, sia con la pubblicità

sia idealmente. Personalmente, nel mio lavoro di redattore del LocoFolio, ho potuto sperimentare grande fiducia e benevolenza. Grazie di cuore! È stato per me un vero onore.

Abbiate cura di voi e trattatevi bene l'un l'altro! Ogni fiera prima o poi finisce. Ciò che resta sono i bei ricordi, i momenti di gioia e le amicizie profonde. ➤

Markus Leutwyler  
Redattore del LocoFolio





## La voce del presidente

*Raoul Fassbind, presidente del VSLF*

È stato un anno particolarmente intenso nel mondo ferroviario. Oltre un anno fa le SBB hanno rinnovato il CCL. A questo rinnovo le FFS avevano collegato lo sviluppo ulteriore dei BAR, mentre i partner sociali avevano chiesto, da parte loro, di avviare delle trattative per l'aumento delle indennità. I partner sociali hanno mantenuto l'impegno e, da gennaio 2025, lavorano insieme alle FFS allo sviluppo dei BAR. Da parte delle FFS si registra invece una dolorosa assenza di progressi sul tema delle indennità. I primi incontri sono previsti solo a partire da gennaio 2026.

Nel contesto del rinnovo del CCL, le FFS avevano inizialmente richiesto anche di incorporare i BAR dal CCL; in alternativa, avevano prospettato la risoluzione dei BAR qualora i partner sociali non avessero aderito alle trattative o non si fossero registrati dei visibili progressi. Dal punto di vista giuridico, tuttavia, la situazione è chiara: i BAR fanno

parte integrante del CCL e non possono quindi essere disdetti separatamente. Nonostante ciò, le FFS avevano ribadito la propria posizione con una lettera dal tono alquanto minaccioso, con la quale sottolineavano l'importanza di un «buon andamento delle trattative». Questo approccio aveva però generato un enorme clima di sfiducia sin dall'inizio delle trattative, con il risultato che il processo è stato molto lento e con progressi minimi, esattamente l'opposto dell'obiettivo dichiarato dalle FFS. Eppure, al di sopra di tutto resta l'avvertimento ricorrente che, nel caso in cui il potenziale di risparmio realizzato sui BAR fosse insufficiente, le FFS cercheranno di compensarlo altrove. Siamo curiosi di vedere come evolverà la situazione...

Le trattative BAR sono state caratterizzate da pacchetti di richieste molto ampi da entrambe le parti, che in gran parte si

sono poi annullati a vicenda. In pratica, quindi, si è trattato di un anno di trattative per mantenere lo status quo, segno che la pressione al risparmio non deve essere poi così forte. A soffrirne, però, è stata la fiducia reciproca. Le FFS sostenevano che la comunità di negoziazione dei partner sociali stesse deliberatamente rallentando i negoziati, mentre la stessa comunità ha rilevato, tra l'altro, che i verbali delle decisioni redatti dalle FFS risultavano sorprendentemente poco chiari, pieni di errori e apparentemente modificati in un secondo momento.

A mio avviso, la trattativa può essere considerata un successo per i partner sociali. Le FFS hanno capito che le attuali delegazioni lavorano bene insieme e sono pienamente in grado di resistere alla forte pressione a cui sono sottoposte.





In un contesto di presunti vincoli di risparmio ci si sarebbe aspettati un risultato peggiore. È possibile però che alle FFS non interessi realmente risparmiare; potrebbe anche trattarsi di una strategia volta a simulare dei tentativi di risparmio e creare così argomenti per giustificare l'impossibilità di offrire condizioni più favorevoli.

Anche l'elaborazione del nuovo concetto operativo per ZFR va nella stessa direzione. Se si parte quindi dal presupposto che alle FFS non interessi realmente risparmiare, ma solo simulare dei tentativi di riduzione dei costi, allora, in prima battuta, il nuovo concetto operativo è proprio questo: un tentativo di risparmio. Si afferma che gli effetti sul personale di locomotiva siano minimi. Tuttavia, senza una reale necessità e senza alcun vantaggio, si sta distruggendo un profilo professionale, con conseguenze destinate a provocare un danno irreparabile alla reputazione. Il nuovo concetto operativo comporta una forte frammentazione delle

prestazioni di guida e crea nuove interfacce, con conseguenti punti di conflitto. Provoca un forte aumento della monotonia e della noia, senza che l'azienda indichi quali misure intenda adottare per contrastarle. A medio termine, porta a una perdita significativa di competenze su linee, mezzi, routine e gestione delle anomalie. In generale, riduce l'efficacia nell'applicazione dei processi. Genera inoltre una disparità di trattamento tra le diverse sedi: i piccoli depositi periferici ne risentono pesantemente e il trasferimento verso sedi più grandi diventa impossibile. La conseguenza è pertanto una minore attrattività della professione, in un settore in cui la situazione del personale è critica ormai da anni.

A tenerci impegnati non è stato solo FFS Traffico viaggiatori, ma anche FFS Cargo, che con il suo attuale programma di ristrutturazione ha generato ingenti oneri. Tuttavia, mentre FFS Traffico viaggiatori ha iniziato solo di recente a rivedere la propria struttura dei costi, FFS Cargo è specializzata in questo già da decenni. Al punto che l'azienda sembra voler fare un ultimo tentativo per evitare

di essere smantellata e sciolta. Almeno per il traffico a carri completi isolati, questa è l'ultima occasione. Questo spiega anche il nostro atteggiamento relativamente più tranquillo nei confronti di FFS Cargo. Lo si potrebbe paragonare a un concerto metal: quando qualcuno è a terra, lo si aiuta a rialzarsi – o almeno non lo si calpesta...

Possiamo però riportare anche delle notizie positive. Presso la BLS abbiamo potuto contribuire allo sviluppo e all'introduzione di un nuovo sistema salariale. In futuro, questo sistema garantirà salari più equi e trasparenti, rifletterà meglio le attuali condizioni di mercato e offrirà prospettive chiare per il futuro.

Guardiamo quindi al prossimo anno e alle sfide quotidiane nel mondo ferroviario con moderato ottimismo. Per il VSLF sarà comunque un anno speciale: il nostro sindacato festeggerà i suoi 150 anni, un traguardo che celebreremo con diverse iniziative, grandi e piccole. Il momento clou sarà però la nostra prossima assemblea generale, il 14 marzo 2026 a Safenwil. Invitiamo tutti i membri a partecipare numerosi.

Cordiali saluti,  
Raoul 🍷





# Lavoro part-time presso le FFS

Un rapporto disomogeneo nell'offerta tra i diversi gruppi di aventi diritto risulta inevitabile.  
*Gruppo orario di lavoro*

Sul suo sito internet, le FFS promuovono il lavoro part-time con le seguenti parole a effetto:

«Le FFS offrono posti di lavoro a partire dal 60%. La vita a volte ha bisogno di più tempo. Ed è per questo che mettiamo a concorso i nostri posti di lavoro a partire da un tasso di occupazione del 60%. Perché vogliamo creare per te delle condizioni quadro compatibili con la vita e la famiglia.»

Vengono proposti dei modelli di lavoro part-time adatti a tutti. «Giornaliero» significa lavorare meno ore ogni giorno, «settimanale» indica la possibilità di prendere giorni liberi aggiuntivi, mentre «annuale» permette di lavorare a tempo pieno a blocchi, seguiti da un lungo periodo di assenza. Naturalmente, la flessibilità varia a seconda della percentuale di occupazione. Subito dopo viene fatto diretto riferimento ai posti part-time disponibili, con la

possibilità di candidarsi direttamente. Ciò che però salta all'occhio è che, nonostante la varietà di posti vacanti, non è presente alcuna offerta per il personale di locomotiva di cat. B.

Questo è dovuto al fatto che i modelli di lavoro part-time, pur numerosi e diversificati, non vengono affatto offerti a questa categoria professionale. Il modello «giornaliero» non è possibile, in quanto il traffico ferroviario segue una cadenza regolare e viene pianificato in turni completi.

Questo comporterebbe un aumento significativo del fabbisogno di personale e difficoltà nella pianificazione dei turni. Il modello «annuale» non è più previsto da tempo, dato che per le FFS la prevedibilità della situazione del personale è sempre stata un grande mistero, con notevoli carenze soprattutto nella seconda metà dell'anno.

Rimane quindi solo il modello «settimanale». Questo è effettivamente disponibile, purché la situazione del personale lo consenta. E con un po' di fortuna si può perfino ottenere un giorno fisso alla settimana. Tuttavia, ciò che è ancora possibile presso le grandi sedi difficilmente può essere realizzato nelle piccole sedi secondarie. E nell'eventualità che il part-time venga approvato, i giorni di riposo devono spesso essere richiesti con largo anticipo e in base alla preferenza. Infine, l'approvazione dipende nuovamente dal numero di turni aperti.

Il VSLF ha recentemente sollevato la questione presso HR, ricevendo la risposta che si sta impegnando a garantire quanto più lavoro part-time possibile e a informare in modo trasparente sulle opportunità e i tempi di attesa. Il VSLF deplora profondamente che, in una singola categoria di personale, il lavoro part-time venga svantaggiato rispetto ad altre posizioni in maniera così marcata. Sarebbe almeno onesto e trasparente inserire sulla piattaforma di reclutamento per il part-time un avviso che specifichi che alcune categorie professionali ricevono meno offerte rispetto ad altre, e questo già prima dell'inizio della formazione e dell'assunzione. ➡

**2026 SCHWEIZER BAHNEN KALENDER**  
by Dario Häusermann

- 14 Bilder aus dem Bahnland Schweiz
- **Offsetdruck** für beste Bildqualität / **Format 50x35 cm**
- Ausführliche Beschreibungen mit Blick hinter die Kulissen
- Karte mit allen Fotostandorten
- **Neu** französische Übersetzung verfügbar (Beilage oder online)
- Alle Bilder hochauflösend downloadbar
- Produziert in der Schweiz
- Viele erstmals gezeigte Drohnenaufnahmen



# Conclusione delle trattative BAR presso FFS Produzione Traffico viaggiatori

Le difficili e complesse trattative sul regolamento di base per la pianificazione, l'assegnazione e le condizioni di lavoro del personale di locomotiva, «Regolamentazione specifica della durata del lavoro per il personale di locomotiva dell'unità Condotta treni/Manovra nella divisione Produzione Traffico viaggiatori P131.3», si sono concluse il 15 ottobre 2025. Gruppo di negoziazione

La chiusura dei negoziati è stata determinata, da un lato, dalla scadenza del mandato negoziale da parte di FFS Produzione Traffico viaggiatori e, dall'altro, dall'urgenza di procedere alla parametrizzazione del nuovo strumento di pianificazione.

La crescente urgenza è emersa con chiarezza nel corso di una giornata di trattative che, dopo 13 ore di confronto, non ha consentito di portare a termine tutti i punti all'ordine del giorno. Nonostante la scadenza del mandato, è stato comunque possibile fissare degli incontri nel mese di novembre per il personale di accompagnamento clienti. Il risultato è stato o sarà valutato e illustrato dettagliatamente tramite newsletter, dal momento che la chiusura redazionale del LocoFolio è avvenuta troppo presto per poterne dare notizia.

Ciò che ha colpito in queste trattative è stato l'approccio discutibile adottato dalle FFS. Nell'ambito del dibattito sulla proroga del CCL, già nel 2024 era stata avanzata la richiesta di scorporare i BAR dal CCL. Questo tuttavia non è previsto giuridicamente ed è stato respinto dalle parti sociali. È stato però concordato che la questione dei BAR e dell'aumento delle indennità sarebbe stata comunque trattata. Successivamente, dopo il rinnovo del CCL senza lo scorporo dei BAR, l'allora responsabile HR aveva inviato alle parti sociali una lettera nella quale si prospettava la possibilità di disdire i BAR qualora l'andamento delle trattative non avesse soddisfatto le aspettative. Anche questo modo di procedere manca di una base legale.

Mentre le rivendicazioni delle parti sociali si basavano essenzialmente sulle istanze dei loro membri, le FFS erano mosse principalmente dai vincoli imposti dalla riduzione del debito e dai principi legati al nuovo strumento di pianificazione. L'obiettivo era risparmiare diverse centinaia di milioni di franchi e tornare ai livelli minimi di tutela dei lavoratori pre-

visti dalla legge sulla durata del lavoro. Nonostante ciò, alle parti sociali veniva rimproverato che le loro richieste fossero eccessive. È però importante sottolineare che queste erano state elaborate in modo molto dettagliato, mentre quelle delle FFS erano formulate in termini piuttosto generici, lasciando così ampi margini di interpretazione. Considerate le premes-



se, è a dir poco sorprendente che queste trattative abbiano potuto aver luogo. Le parti sociali devono tuttavia riconoscere di aver agito in modo talvolta poco coordinato e con qualche ritardo; ciò è però dovuto in gran parte alla loro iniziale inesperienza e alla quasi completa nuova composizione del gruppo. Date le circostanze, il fatto che le trattative BAR si siano concluse con un risultato equivalente allo status quo può quindi essere considerato un successo. Le richieste iniziali delle FFS erano infatti molto pesanti e sono state respinte quasi completamente. La collaborazione all'interno della comunità negoziale è oggi più proficua e cooperativa che mai: questa dinamica e questo spirito di coesione sono stati ampiamente sottovalutati.

Anche le FFS devono però riconoscere di aver agito, in certi momenti, in modo poco accorto e con atteggiamenti che hanno contribuito a rallentare il tutto. Da un lato, a seguito di cambiamenti

di ruolo interni, ha proceduto più volte alla riassegnazione di funzioni centrali; dall'altro, anticipando prematuramente una possibile conclusione positiva delle trattative, ha adottato delle misure che hanno suscitato soprattutto grande irritazione. Da un lato, già alla fine di maggio è stato pubblicato un video che avrebbe dovuto illustrare la nuova filosofia di pianificazione dei turni, basandosi sulla data di conclusione originariamente prevista per le trattative; dall'altro, a metà ottobre sono stati organizzati dei punti informativi per il personale che sono iniziati ancora prima della conclusione effettiva delle trattative.

Le reazioni dei dipendenti al video potrebbero essere state calcolate, ma il tutto ha dato soprattutto l'impressione di essere poco coordinato. Questo ha influenzato in modo significativo sia i tempi sia i contenuti delle trattative. Se fosse stata una mossa voluta per ottenere l'attuale risultato delle trattative, andrebbe valutata, in positivo o in negativo; tuttavia, probabilmente non si tratta di un'idea particolarmente geniale.

La convocazione anticipata dei punti informativi è probabilmente dovuta al fatto che, a uno stadio così avanzato delle trattative, nessuno avrebbe tratto vantaggio da un loro eventuale abbandono. Più probabilmente, dietro questa scelta c'era soprattutto una disorganizzazione nella gestione dei tempi.

Nel complesso, le trattative BAR sono state sì concluse, ma non ancora completamente ultimate. In base all'esperienza, la stesura degli articoli richiederà ancora del tempo. Resta inoltre da attendere il risultato sull'altro tema relativo al rinnovo del CCL, ossia le «indennità», prima che l'esito complessivo possa essere sottoposto al voto dei delegati del VSLF.

Al momento non è possibile definire con precisione quando e in che forma le nuove disposizioni dei BAR entreranno in vigore, né quali sarebbero le conseguenze nel caso vengano respinte dai delegati; queste informazioni verranno comunicate tramite altri canali. ➡



# Non abbiamo un problema di comprensione, ma di fiducia

Commento di Simon Steinmann, presidente della sezione VSLF Svizzera orientale

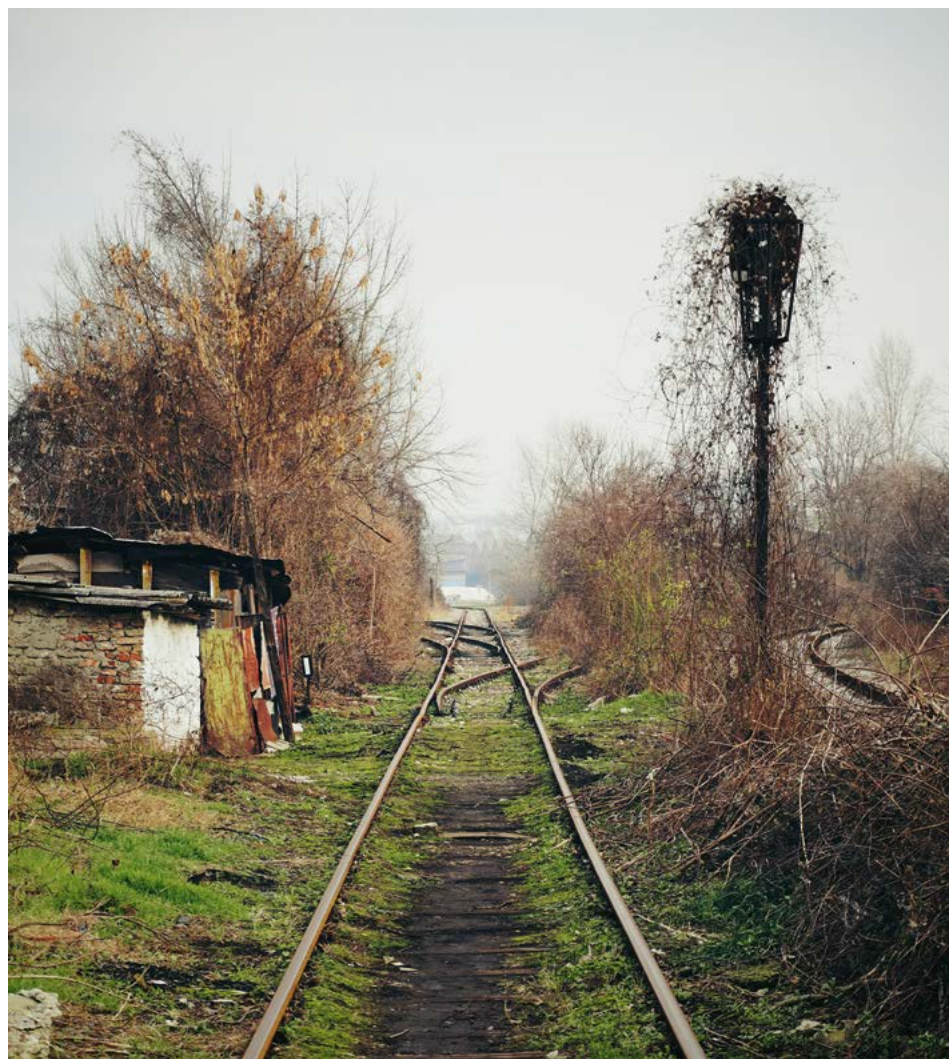


Foto di Ivan Aleksic su Unsplash Belgrado Serbia

Indipendentemente dall'esito delle trattative BAR del 2025, ho notato qualcosa a proposito della comunicazione, spesso molto articolata, da parte delle FFS. Più volte si è potuta leggere o sentire una variante della seguente frase: "Il personale di locomotiva non riesce semplicemente a capire cosa vogliamo realmente con le nuove BAR".

## La fiducia è venuta meno

I macchinisti hanno dunque problemi di comprensione dei testi? Io sostengo esattamente il contrario. Capiamo fin troppo bene di cosa si tratta. La maggior parte del personale di locomotiva ha già compreso come una nuova regolamentazione del BAR potrebbe, almeno sulla carta, portare a dei miglioramenti a suo favore.

Ma manca completamente la fiducia che le FFS rispetteranno davvero la propria parte degli accordi. Non tanto per cattiva volontà delle persone coinvolte, bensì per il fallimento istituzionale dell'intera struttura dirigenziale.

La fiducia nella dirigenza aziendale si è erosa a tal punto che il personale di locomotiva, di fronte a ogni novità, per quanto buone possano esserne le intenzioni, parte automaticamente dal presupposto che si stia cercando di imbrogliarlo. Non servono a niente le spiegazioni, né scritte né tramite video. Chi insiste nel dire che il personale di locomotiva semplicemente non ha capito, non contribuisce di certo a rasserenare gli animi, bensì getta benzina sul fuoco. E questo porta a commenti come quello sentito nella mensa di Zurigo:

*"Hai visto il video con le spiegazioni? Ancora una volta pura propaganda. Ma chi ci dovrebbe credere? Io di sicuro no. Non sono nemmeno capaci di mantenere ciò che promettono!"*

Si percepisce chiaramente che una parte del personale di locomotiva ne ha talmente abbastanza di questo modo di fare da essersi ormai rassegnata. Questo fa sì che parecchi colleghi e colleghe si limitino ormai a seguire le regole in modo puntiglioso e senza motivazione, mettendo in atto una specie di "obbedienza passiva" e, in pratica, staccando la spina dentro. Praticamente tutto il personale con più di 55 anni prende almeno in considerazione il pensionamento anticipato. Queste forze distruttive infliggono all'azienda, attraverso continue piccole ferite nel corso degli anni, un danno così importante da vanificare probabilmente gli effetti di tutte le misure di risparmio. Temo però che il management delle FFS non sia più in grado di reagire adeguatamente a situazioni tanto delicate: i problemi sono troppo complessi, le strutture troppo incancrenite e i giri di potere troppo intrecciati. E così si continua semplicemente come sempre. Se non funziona, significa solo che non si è provato abbastanza a lungo o con sufficiente determinazione...

## Epilogo

... proviamo allora con questo nuove BAR, vedrete che sarà fantastico. L'IPP vi renderà tutto mooolto migliore. I macchinisti più giovani vogliono comunque molta più flessibilità, e voi state negoziando senza considerare affatto chi verrà dopo di voi. Dovreste esserne a dir poco entusiasti, noi ci stiamo prendendo così cura di voi! Perché allora non vi mostrate almeno un po' contenti? Mostrate un po' di gratitudine, dopotutto avete ancora un lavoro...

Questa fiducia apparentemente incrollabile di tanti manager delle FFS, convinti che le nuove BAR e l'IPP saranno a dir poco fantastici e che il personale di locomotiva amerà a prescindere la riorganizzazione prevista, suscita nel personale un altro, ben allenato riflesso: "Se a loro piace così tanto, vuol dire che per noi sarà sicuramente un disastro." ➡



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

Una controversia legale, come si sa, comporta costi notevoli. Spesso le sole spese per tribunale e perizie superano già il valore litigioso – conviene quindi avere un'assicurazione di protezione giuridica. Con CAP potete contare sull'esperienza e la competenza di specialisti del settore per far valere le vostre ragioni.

Con la nostra Protezione giuridica privata e circolazione privaLex® andate sul sicuro. E potete integrarla con il modulo Multi Risk per tutelarvi anche da altri rischi come quelli connessi a informatica, incasso, diritto della costruzione, diritto scolastico, caso decesso o diritto di protezione dei bambini e degli adulti. Perché prevenire è meglio.

## Cosa copriamo:

- onorari di avvocati
- spese ripetibili
- spese giudiziarie e d'inchiesta
- cauzioni penali
- costi per perizie
- spese di mediazione
- spese di viaggio per le udienze in tribunale
- spese di traduzione

## Richiesta di un'assicurazione di protezione giuridica privata e circolazione privaLex®

### Assicurazione per singola persona

<input type="checkbox"/> <b>Locatario</b>	<b>CHF 184.70</b> anziché 369.50 / anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 165.50 / anno	<b>Vantaggi</b>  ✓ <b>Premi economici:</b> sconto speciale fino al 50 %  ✓ <b>Prestazioni in denaro</b> fino a CHF 750 000.– per sinistro  ✓ <b>Copertura in tutto</b> il mondo
<input type="checkbox"/> <b>Proprietario dell'abitazione all'indirizzo di domicilio*</b>	<b>CHF 222.50</b> anziché 416.80 / anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 203.30 / anno	

### Assicurazione per più persone

<input type="checkbox"/> <b>Locatario</b>	<b>CHF 220.60</b> anziché 441.20 / anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 196.50 / anno	
<input type="checkbox"/> <b>Proprietario dell'abitazione all'indirizzo di domicilio*</b>	<b>CHF 258.40</b> anziché 488.50 / anno	<input type="checkbox"/> senza Multi Risk CHF 234.30 / anno	

\* Se siete proprietari di ulteriori immobili (ad es. casa di villeggiatura, seconda casa, immobili non abitati in proprio), contattate direttamente CAP Protezione giuridica (T 058 358 09 00, [underwriting@cap.ch](mailto:underwriting@cap.ch)) per ottenere un'offerta personalizzata.

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

0000410

Validità da (non prima di 1 giorno dopo il recapito a CAP)	N. socio
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Cognome / Nome	Data di nascita
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Via, n.	NPA / Località
<input type="text"/>	<input type="text"/>
Telefono / Cellulare	E-mail
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Dichiaro di essere socio/a del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e di avere letto su [cap.ch](http://cap.ch) le Condizioni generali (CG) privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, le Condizioni generali (CG) Protezione giuridica immobili e le relative informazioni per i clienti. Fanno fede le CG privaLex® Protezione giuridica per privati, per indipendenti e piccoli imprenditori, edizione 09.2023, e le CG Protezione giuridica immobili, edizione 09.2021. La protezione giuridica in relazione all'attività statutaria del VSLF viene concessa esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF. I dati vengono trattati con il massimo riserbo. Il trattamento e la conservazione dei dati personali avvengono in stretta osservanza delle disposizioni della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. allestimento di un'offerta/polizza o recapito di documenti) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo tuttavia il diritto di trattare i dati dei clienti per l'ottimizzazione dei prodotti e per finalità di marketing interne. Il/La cliente ha diritto a essere informato/a e, a determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici. Ulteriori informazioni, anche su altri impieghi e altri destinatari dei dati forniti e sui diritti degli interessati, si trovano nelle nostre Informazioni sulla protezione dei dati ([cap.ch/protezione-dei-dati](http://cap.ch/protezione-dei-dati)).

Luogo, data	Firma
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Inviare a: CAP Protezione giuridica | Casella postale | 8010 Zurigo | Per contattarci: T 058 358 09 00 | [underwriting@cap.ch](mailto:underwriting@cap.ch)





# Punti di rottura alla ZFR

Come si può arrivare a promuovere attivamente un'energia corrosiva e atteggiamenti distruttivi in professioni dove la sicurezza dovrebbe essere prioritaria? La pianificazione di un reparto FFS ne offre un chiaro esempio.

*Gruppo di processo*

“Punti di rottura” a prima vista suona come un termine strategico per indicare punti tattici di... cedimento. In realtà si tratta del nuovo piano operativo ZF 2.0 della produzione ferroviaria delle FFS. Anche se il nome evoca già un certo disagio, il vero tema è la svalutazione sistematica di un'intera categoria professionale. Si tratta di un presunto piano ingegnoso per pianificare e impiegare il personale di locomotiva di FFS PP-BP-ZFR in modo ancora più efficiente e razionale. Anche se il nuovo piano presenta moltissime somiglianze con modelli già applicati in passato, e giustamente abbandonati, ci sono ora nuove persone ai comandi convinte di aver avuto l'ennesima idea brillante da mettere subito in pratica. Basta poi aggiungere qualche strumento digitale di ottimizzazione automatizzata e il gioco è fatto: ecco servita l'illusione dell'aumento di efficienza. Tutto questo senza eliminare un solo posto di lavoro, mentre per molti dipendenti il lavoro diventa sempre più monotono e privo di senso. E come se non bastasse, l'80% dei turni dichiarati più efficienti e flessibili viene comunque modificato all'ultimo momento...

Il piano prevede di non impiegare più il personale di locomotiva per l'intero percorso del treno, ma di farlo alternare su tratte più brevi, per poi rimandarlo di nuovo nella stessa direzione. E così, più volte al giorno, avanti e indietro, avanti e indietro. Il tutto, di norma, partendo dalla stessa sede di assegnazione. Secondo i pianificatori, questo sistema garantirebbe un presunto aumento dell'efficienza. Sembra che, sulla carta, questo garantisce una certa “efficienza” nella pianificazio-

ne. E naturalmente, con un bel software di ottimizzazione, tutto dovrebbe funzionare ancora meglio. Insomma, deve proprio valerne la pena...

Alle FFS, la definizione del budget di una singola unità, in questo caso la pianificazione della produzione, riveste un ruolo centrale. Ciò che invece comporta, a livello operativo, per un'altra divisione, in questo caso ZFR, in termini di costi aggiuntivi, non sembra avere alcuna importanza. Eppure, la direzione di FFS Produzione Traffico viaggiatori è pienamente coinvolta in queste pianificazioni e nei relativi calcoli, e li ha approvati in modo attivo e consapevole. Se in futuro le FFS non saranno più in grado di reclutare sufficiente personale di locomotiva, i responsabili sappiamo chi sono. Se le FFS non riusciranno a tenere sotto controllo i propri costi, i responsabili sappiamo chi sono. Se aumenteranno gli incidenti legati alla sicurezza, i responsabili sappiamo chi sono. E se ci sarà un aumento dei comportamenti distruttivi, i responsabili sappiamo chi sono.

In realtà, il meccanismo dell'ottimizzazione dei costi basata sulla pianificazione è noto da anni. FFS Cargo è esperta in questo, mentre la Deutsche Bahn lo ha portato all'estremo ... fino a quando i conti non hanno più retto. Le FFS godono del vantaggio di poter contare su ingenti risorse statali, almeno finché la ministra Keller-Sutter non deciderà diversamente. Anche il VSLF ha familiarità con le deviazioni di bilancio. Con una differenza fondamentale: nel nostro caso si tratta del capitale del sindacato e dei suoi membri, non di denaro pubblico. E diventa sempre più difficile spiegare

all'Assemblea generale perché il comitato spende sistematicamente molto meno di quanto viene stanziato a bilancio.

Ritorno alla questione con uno sguardo storico. Un tempo esisteva il macchinista completamente polivalente, operativo su treni viaggiatori, merci, manovre e servizi di costruzione/manutenzione, su tutte le linee e con tutti i mezzi presenti in un deposito. Da diverse prospettive si può valutare se questo modello fosse sensato o meno. Dal punto di vista del personale di locomotiva, probabilmente rappresentava la forma più diversificata e stimolante della professione. Tuttavia, questa modalità è scomparsa dagli anni '90, a seguito della divisionalizzazione e della separazione tra traffico merci e traffico viaggiatori. Successivamente, si sono susseguiti vari tentativi di applicare approcci di tipo aziendale al personale di locomotiva, principalmente con l'obiettivo di contenere i costi di formazione. I depositi sono stati quindi suddivisi in gruppi distinti, ciascuno con competenze specifiche su determinati veicoli e linee.

Parallelamente, sono state fondate delle società affiliate, pensate per garantire delle strutture di costo più snelle nella produzione. Sono state inoltre introdotte delle ferrovie private anche nel traffico a lunga percorrenza, nel tentativo di promuovere una certa concorrenza. Ogni volta, tuttavia, la produzione è stata ulteriormente frammentata. Mentre in passato i turni del macchinista potevano essere pianificati e gestiti in modo omogeneo, con catene di prestazioni produttive e ben coordinate, oggi queste catene risultano fortemente frammentate. La pianifi-



Foto : Dario Häusermann



cazione risulta quindi poco efficiente e, nella maggior parte dei casi, la produzione effettiva non corrisponde a quanto pianificato. Per ogni servizio è infatti necessario disporre del personale “giusto” con la competenza specifica richiesta in quel momento. Nonostante il medesimo livello di requisiti previsto dall’OVF dell’UFT, il personale di locomotiva oggi conosce la maggior parte dei veicoli soprattutto attraverso i trasferimenti o i viaggi di servizio come passeggero.

Il cosiddetto concetto operativo “Punto di rottura 2.0” di FFS ZFR può ormai essere considerato come un goffo tentativo di rimediare, almeno parzialmente, ai fallimenti e alle decisioni sbagliate del passato. Ma quanto si può essere miopi per mettere continuamente i bastoni tra le ruote a una categoria professionale che opera nel cuore stesso dell’azienda, garantendo sicurezza, puntualità, affidabilità, attenzione al materiale, orientamento al cliente, flessibilità e motivazione, e che si assume volontariamente e senza compenso ulteriori competenze e impegni? Che questa volta si sia andati troppo oltre lo dimostra la nascita spontanea di una comunità di interessi a difesa della diversità professionale. A metà ottobre, quaranta dipendenti provenienti da due sedi particolarmente interessate, si sono incontrati spontaneamente una sera e hanno dato vita a questa iniziativa. Nel frattempo, la comunità conta già centinaia di simpatizzanti in tutta la Svizzera. Non va sottovalutata la dinamica che può generarsi quando tante persone convinte e motivate si uniscono per un obiettivo comune. Data la situazione, spetta ora alla direzione decidere quanto intenda continuare a mantenere la linea fin qui adottata. O forse questo è anche il punto di svolta che costringerà il management a sviluppare nuove idee. Non sarebbe ora di chiedersi seriamente quanta efficienza si potrebbe realizzare nel personale di locomotiva, se solo la sua pianificazione fosse di nuovo coerente e organica? E magari, allo stesso tempo, si potrebbe anche snellire un po’ la struttura aziendale.

Il programma «Phoenix» potrebbe essere interpretato come un’opportunità per abbandonare finalmente, dopo trent’anni, le strutture e i meccanismi burocratici tipici dell’apparato statale, eliminando gerarchie e livelli di funzione superflui. Il personale di locomotiva delle FFS appare, tra l’altro, così poco produttivo anche perché una parte consistente delle ore pagate dai committenti deve essere girata ai dipartimenti della direzione aziendale e HR. #SimmetriaDelSacrificio #M6KunFlop ➡



Foto: Dario Häusermann

## Un management quante volte può commettere lo stesso errore?

FFS Traffico viaggiatori aveva registrato una grave carenza di personale già verso la fine del 2019. Ciò non era dovuto né ad eventi, né alla pandemia (che sarebbe arrivata più tardi) o a qualche altra scusa di comodo. L’unica vera causa erano degli errori gestionali, ossia le misure di risparmio nella formazione. *Markus Leutwyler, redattore del LocoFolio*

Il 12 ottobre 2019 c’è stato il primo colpo di scena: tutti i treni della “Läufelfingerli” (S9 Olten – Läufelfingen – Sissach) sono stati cancellati. Grazie a premi speciali e al ricorso a personale esterno, l’esercizio aveva poi potuto essere ristabilito almeno in parte. Tuttavia, da agosto 2020 nemmeno questo bastava più: da quel momento sempre più treni sono stati cancellati, a volte oltre cento al giorno e, questo, per settimane intere.

- Dal 7 settembre 2020 fino al cambio d’orario 2020, la S28 Zofingen – Suhr è stata completamente soppressa e sostituita da autobus.
- La S9 Olten – Läufelfingen – Sissach è stata ridotta nella frequenza.
- Anche altri treni sono stati interessati, in parte indirettamente, ad esempio per la mancanza di treni di riserva.

A parte un canton Argovia infuriato, questo fallimento gestionale non ha avuto

ulteriori conseguenze per le FFS. In quel periodo, il mondo era infatti alle prese con un virus microscopico che teneva sotto scacco centinaia di milioni di persone...

Con il nuovo concetto operativo per il personale di locomotiva, ora una parte del management medio delle FFS ha nuovamente gettato le basi per delle gravi limitazioni nel traffico ferroviario. Le decisioni sono state delegate a un’intelligenza artificiale, mentre la verifica della fattibilità operativa sembra essere scomparsa del tutto. Le interruzioni del servizio non vengono nemmeno contemplate, e la motivazione del personale, che dal 2019 ha salvato la situazione, viene calpestata senza ritegno.

Ma c’è una differenza rispetto al 2019/2020: questa volta non c’è alcun virus a distrarre l’attenzione. Questa volta tutto viene osservato con attenzione e i responsabili vengono chiamati con nome e cognome. ➡



# Fare il macchinista – ancora una passione o ormai solo frustrazione?

Jamie Biemann, referente per la formazione VSLF e macchinista presso FFS Traffico viaggiatori a Briga

## Fare il macchinista – per molte donne e molti uomini è un sogno d'infanzia.

Questo sogno spesso rappresenta la spinta decisiva per fare il grande passo e salire in cabina di guida. Per decenni, è stato una garanzia per il ricambio generazionale nella nostra professione e ha mantenuto vivo l'orgoglio per questo mestiere. Ma oggi, questo fascino non è più così forte come lo era vent'anni fa.

Anche per me è iniziato tutto molto presto: fin dall'età di cinque anni sapevo che un giorno avrei voluto sedere alla testa di un treno e attraversare tutta la Svizzera. Nella mia ingenuità di allora non potevo ancora immaginare quanto potesse essere complesso il bagaglio di conoscenze richiesto a un macchinista all'interno di un'azienda come le FFS – e che le competenze variano sensibilmente da un deposito all'altro. Al più tardi dalla pubblicazione del cosiddetto "concetto operativo DT" presso FFS Traffico viaggiatori, a ogni macchinista una cosa è diventata chiara: la diversificazione promessa – e con essa un fattore importante per l'attrattiva della nostra professione – difficilmente verrà mantenuta in futuro nella misura in cui la rivendichiamo da anni. E per un certo periodo si era anche accesa una speranza: con l'introduzione di ZWALP e AVANTI, la situazione sembrava migliorare almeno per alcune regioni e per alcuni macchinisti – a condizione che non fossero penalizzati geograficamente, come ad esempio Briga o Coira.

Più varietà, maggiore diversificazione del lavoro, più attrattiva – così sembrava. Ma ora è chiaro: i desideri del personale di locomotiva contano ben poco nell'ambito del progetto ZFR.

Molti hanno addirittura l'impressione che l'attuazione vada attivamente nella direzione opposta a tali desideri, e che il riconoscimento per il nostro lavoro sia praticamente inesistente. Vorrei tuttavia sottolineare che esistono naturalmente grandi differenze tra le strutture dei vari depositi presenti nel Paese. Ci sono infatti anche sedi in cui, anche con un'anzianità di servizio relativamente bassa, è ancora possibile godere di una certa varietà – almeno fino ad oggi. Anche le notizie negative emerse nel frattempo – come i

tagli di posti di lavoro presso FFS Cargo o la crescente automazione in cabina di guida – contribuiscono ulteriormente ad aggravare il reclutamento di nuove leve. A ciò si aggiungono le future filosofie di pianificazione dei turni, che con ogni probabilità renderanno ancora più difficile conciliare vita lavorativa e vita privata.

## Detto in modo chiaro e diretto: le conseguenze possono essere pesanti.

Non si tratta solo della frustrazione in cabina – gli effetti saranno ben più ampi. La monotonia nel servizio di guida porta inevitabilmente a una routine pericolosa. E con essa aumenta il rischio di irregolarità. Un semplice promemoria su come prevenire i passaggi errati senza fermata non risolve questo problema – del resto, la sua efficacia era già dubbia fin dall'inizio.



Ma la conseguenza più grave sarà l'aumento della fluttuazione del personale.

Colleghi più anziani che avevano intenzione di lavorare fino alla regolare pensione, giovani macchinisti che volevano realizzare il loro sogno d'infanzia o lavoratori che si sono avvicinati alla professione solo in un secondo momento, per molti di loro questo nuovo concetto operativo rappresenterà la spinta finale a manifestare il proprio malcontento e, nel peggiore dei casi, a lasciare le FFS.

Le ripercussioni economiche sono ingenti: già solo i circa 70'000 franchi per la formazione dei singoli macchinisti sono in netto contrasto con gli onnipresenti piani di risparmio delle FFS. Chi perde del personale specializzato e ben formato non solo si gioca un know-how vasto e importante, ma danneggia anche sé stesso.

## L'orgoglio professionale ne risente.

L'amore per la propria professione – uno dei motori più importanti per il lavoro quotidiano – si sta affievolendo. E non senza motivo: le decisioni vengono prese da persone che, con ogni probabilità, non sono mai state in una cabina di guida. Il mancato riconoscimento del nostro lavoro e le limitazioni che questa professione comporta nella nostra vita privata non vengono minimamente considerati. È naturale che anche la professione del macchinista cambi, così come cambia il mondo – e questo, in sé, è positivo. Ma spacciare a priori ogni novità come un progresso è pericoloso. A mio avviso, la direzione intrapresa attualmente è tutt'altro che costruttiva.

## Aumento dell'efficienza?

### Absolutamente no.

Nonostante tutte le promesse, questo concetto non porterà alcun miglioramento in termini di efficienza – al contrario, comporterà svantaggi tangibili per la clientela. Un Intercity in ritardo, che invece di due cambi di macchinista ora ne prevede quattro, genera nuovi problemi operativi per ogni singolo servizio successivo. Dubitare che questi possano essere riorganizzati in modo rapido ed efficiente è più che legittimo.

E anche se le competenze esistenti venissero formalmente mantenute o addirittura ampliate, ogni macchinista lo sa per esperienza diretta: percorrere una tratta solo una volta ogni tre anni è tutto fuorché sensato. La professione del macchinista è destinata a cambiare – e questo è inevitabile. Molti colleghi sono pronti a sostenere questi cambiamenti, ma ciò richiede il coinvolgimento attivo delle categorie professionali direttamente interessate e, come base imprescindibile, un'utilità reale e concreta! La direzione intrapresa, però, indebolisce l'orgoglio professionale, la motivazione e il reclutamento di nuove leve. Invece di rendere la professione più attrattiva, si creano ulteriori ostacoli che, a lungo termine, toccheranno non solo il personale di locomotiva, ma anche l'intero esercizio ferroviario e la clientela. Ma prima che i responsabili se ne rendano davvero conto, è probabile che molte altre «task force» o «gruppi di lavoro» spariranno con la stessa rapidità con cui sono stati creati. ➡



A red Stadler train is approaching on a railway track. In the foreground, two hands are positioned to form a heart shape, framing the train. The background shows a mountainous landscape under a blue sky with some clouds. The train has the number 3112 on its front.

**STADLER**

## Il tuo cuore batte per...

Qual è l'aspetto migliore del tuo posto di lavoro presso Stadler? Mostracelo. Inviaci una foto del tuo veicolo o scattata dal tuo veicolo, un selfie o un breve testo. Inviando il tuo contributo all'indirizzo [marketing@stadlerrail.com](mailto:marketing@stadlerrail.com) acconsenti all'utilizzo da parte di Stadler delle foto e dei testi inviati per scopi di marketing e comunicazione. Se ci comunichi il tuo indirizzo, ti invieremo un piccolo ringraziamento per la tua partecipazione. Qual è il tuo momento clou personale? Siamo curiosi di saperlo!

[stadlerrail.com](http://stadlerrail.com)





## Ciò che ci unisce - Le vostre voci



«Come responsabile della conduzione dei treni, ho vissuto (quasi) sempre il VSLF come un interlocutore molto professionale e impegnato. Dopotutto, abbiamo sempre perseguito insieme l'obiettivo più importante: una ferrovia sicura e puntuale.» Cordiali saluti,  
*Mani Mani Haller, ex Responsabile conduzione dei treni FFS*

«150 anni di passione alla guida del treno: Le macchiniste e i macchinisti sono la spina dorsale della ferrovia. La vostra competenza, il vostro autocontrollo anche nei momenti più impegnativi e il vostro senso di responsabilità verso milioni di passeggeri rendono la vostra professione davvero affascinante e indispensabile per le FFS. Un sentito ringraziamento per il vostro impegno di tutti i giorni! Insieme a molti altri ferrovieri permettete alla ferrovia di funzionare 24 ore su 24 e di collegare tutta la Svizzera.»  
*Andreas Stuber, Responsabile Comunicazione FFS*



«150 anni VSLF e 100 anni CAP: Guardiamo con orgoglio a oltre 30 anni di collaborazione e siamo felici di poter continuare a offrire supporto legale ai membri del VSLF. Congratulazioni al VSLF per il suo 150° giubileo.»  
*Daniel Eugster, Avvocato/CEO Assicurazione di protezione legale CAP*

«Le macchiniste e i macchinisti danno un contributo indispensabile affinché ogni anno oltre 215 milioni di passeggeri della S-Bahn di Zurigo raggiungano la loro destinazione in sicurezza e quasi sempre puntuali. In qualità di direttore della ZVV, sono pertanto grato per il buon rapporto con il VSLF e anche per gli interessanti spunti che ci offre il LocoFolio sulla vostra quotidianità lavorativa. Un sentito ringraziamento per il vostro grande impegno e le più sincere congratulazioni per il vostro 150° giubileo!»  
*Dominik Brühwiler, Direttore dell'Unione dei trasporti di Zurigo*



«Congratulazioni vivissime per il vostro 150° giubileo! Grazie al vostro impegno e alla preziosa, pluriennale collaborazione con le imprese ferroviarie, avete contribuito in modo significativo a plasmare sia il trasporto pubblico che la figura professionale del personale di locomotiva. Sono lieto di poter proseguire questa collaborazione anche in futuro.»  
*Armin Weber, CEO SOB AG*

«Il VSLF ci stimola costantemente come ferrovie: con creatività, competenza e un approccio costruttivo per trovare valide soluzioni per la ferrovia e il personale di locomotiva. Congratulazioni vivissime a tutti coloro che si impegnano a favore del VSLF.» *Claudia Bossert, Responsabile aziendale Thurbo AG*



«Ho conosciuto il VSLF e Hubert Giger durante la creazione dell'Associazione per la formazione professionale superiore delle macchiniste e dei macchinisti (AFSM/VHBL). In seguito, nell'ambito del nostro progetto nextRAILplus, ho avuto l'opportunità di fare diverse corse in cabina con Hubi, durante le quali ho potuto contare sui suoi noti e apprezzati input critici ma costruttivi sulla digitalizzazione dell'esercizio ferroviario.» Cordiali saluti, Joachim,  
*Joachim Greuter, Direttore Railplus AG*

«Anche se non sempre eravamo dello stesso parere, il VSLF, con la sua prospettiva privilegiata dalla cabina di guida, ha fornito contributi preziosi per rendere il sistema ferroviario ancora migliore e più sicuro. Auguro al VSLF di proseguire il suo cammino con successo.»  
*Peter Füglistaler ex Direttore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT)*



Il dialogo su un piano di parità è un pilastro centrale della nostra cultura aziendale. Solo attraverso un confronto aperto con i nostri partner sociali possono nascere delle soluzioni valide e sostenibili per affrontare le sfide del futuro. In questo senso, il LocoFolio è molto più di una semplice rivista associativa, in quanto offre interessanti spunti e approfondimenti sul mondo del trasporto pubblico. Apprezzo in particolare i contributi tecnici, sempre ben argomentati, che mostrano con quanta competenza e passione viene plasmato il nostro settore. Congratulazioni vivissime per questo giubileo!  
*Daniel Schafer, CEO, BLS AG*



# Ciò che ci unisce - Le vostre voci



«Le macchiniste e i macchinisti sono il cuore della nostra ferrovia. La loro professionalità, passione e impegno permettono da 150 anni alla Svizzera di viaggiare in modo affidabile e sicuro. Il VSLF ha sempre svolto un ruolo molto importante – come voce e partner di una comunità di macchinisti forte e unita. Congratulazioni vivissime per questo giubileo e grazie a tutte le macchiniste e a tutti i macchinisti per il loro straordinario impegno.» Cordiali saluti,

*Vincent Ducrot, CEO delle FFS (SBB CFF FFS)*



Per me personalmente, i colloqui con i delegati del VSLF rappresentano molto più di semplici trattative: riflettono il nostro impegno comune per trovare delle soluzioni eque e garantire delle buone condizioni di lavoro. In questo contesto, percepisco grande impegno, chiarezza e rispetto reciproco. Questa collaborazione costruttiva è una componente fondamentale della nostra cultura aziendale. Sono lieto di continuare a percorrere insieme questa strada.

*Horst Johnner, Responsabile HR & Trasformazione, BLS AG*

«Da 150 anni il VSLF rappresenta con grande impegno gli interessi delle macchiniste e dei macchinisti, contribuendo in modo significativo all'elevata qualità del sistema ferroviario svizzero. In qualità di presidente del Consiglio di amministrazione delle FFS, porgo le mie più sincere congratulazioni per questo giubileo e ringrazio il sindacato per il suo prezioso contributo al successo del trasporto pubblico.» Con i miei migliori auguri, *Monika Ribar, Presidente del Consiglio di amministrazione delle FFS*



I 150 anni del VSLF L'informazione vale oro. Le grandi aziende IT e gli attori dei social media cercano in tutti i modi di scoprire il più possibile su di noi e sui nostri bisogni.

L'importanza dell'informazione è particolarmente rilevante in un'azienda complessa come quella ferroviaria. E chi, in una ferrovia, dispone di più informazioni, direttamente dal fronte e addirittura in tempo reale? Le macchiniste e i macchinisti. Grazie alla loro formazione e alla loro esperienza, hanno anche l'intelligenza naturale per interpretare ciò che osservano.

Per una compagnia ferroviaria, una rilevazione continua delle osservazioni e delle esperienze dal campo rappresenterebbe quindi un elemento essenziale per migliorare la qualità del servizio. Per fare ciò, sarebbe probabilmente necessario eliminare gli attuali ostacoli burocratici e coinvolgere attivamente le macchiniste e i macchinisti nello sviluppo di una soluzione adeguata. Sono convinto che i membri, sempre molto impegnati, del VSLF possano costituire una solida base per questo processo. Le mie felicitazioni al VSLF per questo 150° giubileo e auguri a tutti di tanto successo per il futuro!

*Thierry Lalive d'Épinay, ex Presidente del Consiglio di Amministrazione FFS*

«Congratulazioni vivissime per il 150° giubileo del VSLF! In questo lungo e straordinario arco di tempo, il VSLF ha saputo svolgere un ruolo fondamentale nella valorizzazione del profilo professionale e nel supporto ai propri membri. La collaborazione con il VSLF è sempre stata caratterizzata da grande apertura e trasparenza. Anche se non è sempre stata semplice, apprezzo molto il dialogo critico ma corretto che il sindacato porta avanti. Il vostro instancabile impegno e la passione con cui vi battete per la tutela dei macchinisti sono fonte di ispirazione. Ai prossimi 150 anni di proficua collaborazione e impegno! Le mie felicitazioni e i migliori auguri per il futuro!»

*Claudio Pellettieri, Responsabile Conduzione e Manovra, Produzione Traffico Viaggiatori*







## Ciò che ci unisce - Le vostre voci

«Faccio parte del VSLF perché credo sia fondamentale essere tutelati e uniti per difendere i nostri diritti. Nel comitato sezione mi impegno per aiutare i colleghi, convinto che solo insieme e con spirito altruista si possano affrontare le sfide e migliorare le condizioni di tutti.»

*Gianluca Romanini, Macchinista FFS Chiasso (V) e vicepresidente del comitato sezione Ticino*



«Il VSLF è uno strumento fantastico che, in quanto uno dei pochi dipendenti con CCL, mi offre la possibilità di contribuire attivamente alla definizione, alla tutela e allo sviluppo delle condizioni del mio posto di lavoro. Vivo il VSLF come un sindacato del personale che unisce la collegialità alle esigenze specifiche di una professione davvero unica. Un momento per me particolarmente significativo è stato senza dubbio quando, alcuni anni fa, il nostro storico presidente Hubert Giger mi ha sostituito dopo un incidente in cui era coinvolta una persona, offrendomi sostegno e incoraggiamento in quel momento difficile. In qualità di presidente non mi limito a far parte del sindacato, lo vivo pienamente, ogni giorno. È un gruppo vivace di colleghe e colleghi coscienti, a volte più allegri, a volte meno, che conservano nel cuore il fascino della ferrovia e svolgono con passione la loro professione di macchinista. Impegniamoci tutti insieme per preservare al meglio questa splendida professione e per sostenerla attivamente all'interno del VSLF!»

*Raoul Fassbind, Macchinista FFS V a Goldau, Presidente del VSLF*

«Nell'inverno del 2016, ancora in formazione, avevo dimenticato a Coira di mettere la chiave del mio EW4-Bt su 0 e, dopo una telefonata del collega in partenza, ero dovuto correre di nuovo in stazione. Il macchinista che mi accompagnava rideva di cuore e mi aveva invitato a prendere un caffè nel centro storico. Avevamo parlato a lungo della ferrovia e della mia motivazione a diventare macchinista.

Nella primavera del 2016, lo stesso collega aveva tenuto una splendida presentazione alla giornata dei partner sociali sul perché si dovesse diventare membri del VSLF. La sua presenza carismatica e le sue parole incisive avevano contribuito al fatto che, più tardi nello stesso anno, decidessi di aderirvi. Qualche anno più tardi l'ho incontrato per caso dopo il lavoro alla stazione centrale di Zurigo. Alla mia domanda su cosa faceva quel giorno, aveva risposto che aveva ancora una riunione di comitato della sezione VSLF della Svizzera orientale. "Hai tempo e voglia di venire una volta anche tu?" mi aveva chiesto. Sì, avevo tempo e voglia, e così ero andato con lui. Gli anni sono passati, prima sono diventato capodeposito a Zurigo, poi direttore del circondario III della sezione Svizzera orientale. A fine estate del 2023 ho scritto un necrologio per Stephan Gut. Lo stesso autunno, con il ritiro di Christoph Jud, sono diventato l'unico titolare della carica che Stephan ricopriva al momento della sua scomparsa. Ci sono stati e ci sono molti influssi da parte di diverse persone, e ancora oggi imparo ogni giorno dal loro esempio. Ma è solo grazie a Stephan Gut e a qualche fortunata coincidenza che adesso vi tocca tenermi a bordo! Vedremo cosa ci riserva il futuro...»

*Simon Steinmann, Macchinista FFS V a Zurigo, Presidente della sezione VSLF della Svizzera orientale e Redattore del LocoFolio dal 2016*



«Avanti verso il futuro! Il VSLF, fondato nel 1876, è uno dei sindacati più vecchi della Svizzera. Possiamo essere orgogliosi della nostra professione, della nostra ferrovia e della nostra storia.

Il futuro non sarà facile per il personale di locomotiva. Non possono ancora fare a meno di noi, ma si sta cercando sempre più di degradarci a unici responsabili senza alcun potere decisionale. Ogni nostra azione e ogni secondo del nostro lavoro possono essere registrati, valutati e ottimizzati, e tutto questo sta diventando sempre più un peso. E sono sempre più gli "specialisti" che fanno di tutto per ottimizzarci. Questo vale per tutti coloro che lavorano in prima linea, non solo nel mondo ferroviario. Alla base si fa di tutto per tagliare i costi, ma nel contempo l'apparato gestionale cresce a dismisura e si assume sempre meno responsabilità. A quanto pare, nessuno vuole, o deve, davvero risparmiare. Contrastare tutto questo, con continuità, perseveranza e determinazione, resta il nostro compito anche in futuro. Il nostro sindacato è solido e ben strutturato. E gli argomenti validi sono dalla nostra parte. Il VSLF è un partner sociale in grado di agire in modo indipendente e democratico, con un approccio che parte dalla base. Per questo, gli auguro ogni possibile successo per il futuro.»

*Hubert Giger, ex Presidente del VSLF*



# Ciò che ci unisce - Le vostre voci



«Ciò che mi colpisce del VSLF è la sua capacità di agire in modo estremamente rapido, flessibile, mirato e indipendente. Questo è possibile grazie ai tanti funzionari e alle tante funzionarie che, oltre al loro lavoro sui binari, si impegnano con grande passione e dedizione per il nostro sindacato. Negli ultimi decenni il VSLF ha raggiunto risultati straordinari, ma ci aspettano ancora molte sfide. Sono felice di far parte di questo team e di poter contribuire al mantenimento e al miglioramento delle nostre condizioni di lavoro.» *Rahel Wyss, comitato del VSLF, Divisione FFS V*



«Dal mio punto di vista il VSLF non è solo un sindacato, ma un insieme di persone che svolgono il proprio lavoro con grande passione e, soprattutto, con onestà, ogni singolo giorno. Qui la collegialità viene scritta a lettere maiuscole! Quando qualcosa non funziona, se ne parla apertamente, e si cerca di affrontare attivamente il problema all'interno del grande apparato delle imprese di trasporto pubblico, con l'obiettivo di trovare una soluzione soddisfacente e duratura, per tutte le parti coinvolte. Non si cerca di abbellire le cose o di presentarle come migliori di quel che sono: qui prevale la vera onestà! Nel VSLF si dà ascolto ai propri membri, sia alle piccole che alle grandi preoccupazioni di ogni singola persona, e ci si impegna attivamente affinché la situazione si stabilizzi o, meglio ancora, migliori. L'esempio perfetto per la mia fascia d'età è l'attuale avanzamento salariale presso FFS Viaggiatori! E, da non dimenticare, tutto questo viene raggiunto da persone che operano nel sindacato a titolo accessorio, spesso parallelamente a un impiego a tempo pieno come macchinista. Il tempo libero, già limitato, si riduce ancora di più, e per me questo non è affatto scontato. All'epoca, mi sono candidato per la carica di relatore per i seminari di formazione del VSLF, anche se non ero ancora un macchinista qualificato. Il mio primo corso autonomo l'ho tenuto meno di un anno dopo aver superato l'esame UFT, a soli 22 anni, e da allora non vorrei più rinunciare a questa esperienza. Mi dà enorme soddisfazione poter preparare le colleghe e i colleghi di tutto il paese agli esami periodici o poter imparare ancora qualcosa da loro. Lo sviluppo personale, sia dal punto di vista specialistico che sociale, in questo ruolo è enorme, e l'energia investita ha un effetto positivo diretto. Questo lo apprezzo molto. Sia quando si riesce a fornire una panoramica nella giungla delle prescrizioni, sia quando si ha la possibilità di insegnare qualcosa di nuovo a una collega o un collega con 30 anni di servizio in cabina di guida, oppure di trasmettere sicurezza per l'esame imminente – tutto questo, insieme a molti altri aspetti, fa sì che il ruolo di relatore sia molto più di una semplice occupazione secondaria. Un sentito ringraziamento a tutti coloro che mi hanno accolto con grande apertura e senza pregiudizi e che hanno sostenuto i corsi del VSLF, nonostante il giovane team di relatori, con i loro preziosi feedback. Sono convinto che nessuno si pentirà di aver partecipato, anzi, tutti ne trarranno beneficio! Un grande ringraziamento anche al VSLF per avermi offerto questa opportunità, che apprezzo moltissimo.» *Jamie Bielmann, Macchinista FFS V a Briga, relatore per i seminari del VSLF*

«Le ruote dei treni a volte girano più velocemente, a volte più lentamente, e in direzioni diverse. Il VSLF si assicura che la velocità e la direzione siano quelle giuste! Dopo dieci anni di appartenenza a un altro sindacato, ho deciso di aderire al VSLF. Il motivo principale di questa scelta è stato il fatto che il VSLF è un'associazione di categoria che rappresenta concretamente gli interessi dei macchinisti. Mi piace anche la sua struttura basata sul sistema di milizia: siamo ogni giorno sul campo e percepiamo direttamente dove ci sono dei problemi. Un altro aspetto positivo è che all'interno del VSLF non ci sono direttive politiche. Nel 2014, già dopo il passaggio alla sezione BLS del VSLF ho potuto collaborare all'interno del comitato di sezione, sia come rappresentante Crossrail che come membro e co-presidente della sezione. Anche il lavoro che svolgo dal 2021 nel comitato direttivo è stimolante e interessante. Apprezzo molto lo scambio quotidiano con i colleghi durante la pausa, sul marciapiede o nella cabina di guida, che considero molto importante.

Il sindacato si distingue per i percorsi brevi e le decisioni rapide, cosa che si percepisce sia nella sezione che nel comitato direttivo. La collaborazione con i colleghi è ottima e costruttiva, e va oltre i confini delle diverse imprese ferroviarie. Anche i contatti con i vari organi e dipartimenti delle ferrovie sono diretti e rapidi. Naturalmente, nella mia funzione fanno parte anche gli eventi della sezione BLS, l'assemblea generale di sezione e l'assemblea generale del sindacato. Tuttavia, la partecipazione a questi eventi era già da prima sempre segnata in agenda e, quando il piano di lavoro lo permetteva, la mia presenza era scontata. Anche i corsi preparatori per l'esame periodico a Sigriswil rappresentano un appuntamento fisso ogni 5 anni. Sono sempre interessanti, dato che molti colleghi e colleghe provenienti da diverse imprese ferroviarie partecipano a questi corsi. Le giornate sono impegnative, le serate piacevoli»

*Christof Graf, Macchinista Cargo e TKC presso la BLS, MuttENZ. Membro del comitato direttivo, responsabile BLS / co-presidente BLS*







Ciò che ci unisce - Le vostre voci

**STADLER**

*Stadler augura al VSLF un felice 150° anniversario e tanta gioia ai macchinisti nell'uso dei nostri veicoli.*



*La BLS augura un felice  
150° anniversario.*



Felice anniversario! 150 anni di supporto, consulenza e formazione per il personale di locomotiva – il vostro lavoro fa davvero la differenza.



*“150 anni del VSLF: tradizione, forza e una voce autorevole per chi fa muovere la Svizzera sui binari. Le nostre più sincere congratulazioni e il massimo rispetto.”*





Allianz fa i suoi migliori auguri al VSLF e a tutti i suoi soci per il 150° anniversario del sindacato. Siamo molto orgogliosi della nostra collaborazione con il VSLF, un impegno che portiamo avanti da ben 14 anni.

In occasione del 150° anniversario, regaliamo a tre fortunati vincitori un buono Coop del valore di CHF 500. In bocca al lupo!

**Per partecipare all'estrazione,  
scansionare il codice QR:**



### **Congratulazioni per il 150° anniversario!**

La CAP è orgogliosa della lunga collaborazione e si impegna a sostenere il sindacato e i suoi membri anche in futuro.

### **Sicuri in viaggio – sui binari e nella vita.**

Come macchinista affrontate ogni giorno sfide importanti. Non sempre tutto procede senza intoppi. Con la nostra assicurazione legale professionale, i vostri diritti sono sempre tutelati – sia in caso di procedimenti penali, controversie assicurative o contenziosi di lavoro. Che siate in servizio o sulla via del lavoro, potete sempre contare sulla nostra protezione.

Inoltre, potete tutelare voi stessi e la vostra famiglia dai rischi finanziari di una causa legale grazie alla copertura legale privata e per la circolazione stradale privaLex®, approfittando di uno sconto speciale del 50%.

Sia nella vita professionale sia in quella privata, la CAP è sempre al vostro fianco e vi supporta in tutte le questioni legali e controversie.





## Ciò che ci unisce - Le vostre voci



«Dieci anni dietro le quinte.

Dieci anni fa, senza bisogno di certificati, controlli di sicurezza, codici QR o marchi ecologici, ho potuto assumere l'incarico di redattore del LocoFolio. Ogni volta che iniziavo a chiedere "Dovrei...?", mi si rispondeva ancora prima che concludessi la frase: "Sì! Fallo!". Fare invece di lamentarsi - proprio il mio stile! Come redattore del LocoFolio mi si sono aperte tutte le porte: nelle nostre amministrazioni, nei centri di controllo e nelle centrali operative, tra i pianificatori degli orari, con CEO e membri del consiglio di amministrazione, nelle centrali elettriche, in aziende industriali, in una manifattura di orologi, presso la polizia dei trasporti, presso Swissgrid, negli uffici federali, in una tipografia, tra colleghe e colleghi e perfino in reparti che oggi nemmeno esistono più. È stato un periodo davvero straordinario e colgo l'occasione per ringraziare tutti di cuore per la grande fiducia e il continuo sostegno! Nel VSLF mi sono sempre sentito ben accolto e pienamente apprezzato. Siamo un'allegria banda di donne e uomini d'azione - ciascuno con i propri punti di forza, creatività e sempre accompagnati da una buona dose di umorismo. Con questa edizione brillante e variopinta, passo il testimone di redattore a Simon Steinmann, che saprà trasmettere al LocoFolio la sua energia travolgente e il suo stile personale. Simon, ti auguro tanta gioia e soddisfazione in questa tua nuova funzione!»

*Markus Leutwyler, Macchinista FFS V a Zug e redattore del LocoFolio fino alla fine del 2025*

«Ricordo ancora bene la visita in classe del 2016, quando Stephan Gut aveva presentato il VSLF. Per me era stato subito chiaro che, come sindacato, poteva entrare in considerazione solo il VSLF.

Il VSLF è un sindacato esclusivamente di macchinisti ed è proprio questo il suo punto di forza. Qui la nostra professione è rappresentata al meglio. Apprezzo in particolare la neutralità politica del sindacato. Ogni opinione è benvenuta e ogni membro può dare il suo contributo.

Dal marzo 2020 faccio parte del comitato direttivo e ricopro la funzione di cassiere. In questa veste ho potuto acquisire molte preziose informazioni sul lavoro del VSLF. Tutti noi del comitato siamo macchinisti attivi e pertanto viviamo in prima persona le sfide quotidiane della nostra professione. Questo rende il nostro operato all'interno del sindacato credibile e concreto, un chiaro valore aggiunto per tutti i membri. Sono orgoglioso di far parte di un team così impegnato e competente, che si dedica con passione alla tutela degli interessi dei macchinisti. Il VSLF ha conseguito molti risultati negli ultimi anni e sono felice di continuare, insieme ai nostri membri, a lottare per una rappresentanza forte delle nostre rivendicazioni. Collaboriamo tutti insieme per rafforzare ulteriormente la nostra professione e contribuire attivamente a plasmare il futuro dei macchinisti!»

*Tobias Früh, Macchinista FFS V a Zurigo, cassiere del sindacato e membro del comitato direttivo*



Il 1° settembre 2015 ho iniziato la mia formazione come macchinista a Brugg. Subito dopo la visita in classe dei sindacati, ho compilato il modulo d'iscrizione e il 1° aprile 2016 sono entrato a far parte del sindacato dei macchinisti. Ho scelto il VSLF perché era più conveniente rispetto ad altri sindacati... e perché trovavo (e trovo tuttora) giusto e importante che sia un'associazione di macchinisti per i macchinisti - vicina alla realtà quotidiana e politicamente indipendente! Ne ero convinto allora e lo sono ancora oggi. Attualmente ricopro la carica di segretario della sezione Hauenstein-Bözberg. Il lavoro all'interno del comitato di sezione mi piace molto. Partecipo volentieri agli eventi ufficiali, come l'assemblea generale e la gita di sezione, come pure all'AG del VSLF. Trovo particolarmente interessanti le relazioni e le discussioni. Sono inoltre riconoscente per l'offerta formativa con i corsi di preparazione all'esame periodico, il Phönix e l'opuscolo PCT del VSLF. Un caro saluto e grazie per il vostro impegno! *Benj Müller Depositi di Brugg e Olten, macchinista dal 2017, segretario di sezione dal 2019, membro dal 2016*

«Il 3 gennaio 1983 ho iniziato a lavorare presso le FFS nell'ufficio tecnico e nell'officina del deposito di Bienne, e ho svolto anche attività pratica come macchinista. Dal 1989 ho ricoperto la posizione di capomacchinista e sono stato responsabile della messa in servizio della Re 460. Dal 2003 al 2020, con proroga fino al 2023, sono stato esperto d'esame a Losanna e per gli esami SNCF. Soprattutto nel 2024, anno in cui, tra l'altro, ho continuato a lavorare nei fine settimana come "semplice" macchinista, ho avuto molti contatti con Hubi in relazione al miglioramento della segnaletica. Dal 1° gennaio 2025 sono definitivamente in pensione e mi godo la natura dedicandomi alla pesca al salmone.

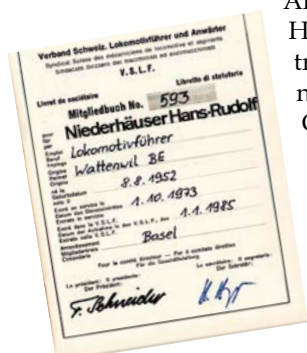
Auguro a tutti voi tanto successo, gioia e tanta salute!

*Dipl. Ing. HTL Anton Grolimund, ex PEX»*





Dal 2009, ho il piacere, come project manager della produzione di stampa, di far parte del team di fornitori del LocoFolio. Condivido quindi volentieri la mia esperienza da una prospettiva esterna. Dal momento che coordino tutto, dalla correzione delle bozze (in tedesco) alla stampa fino alla spedizione, ho naturalmente modo di seguire da vicino gran parte della «vita dei macchinisti e delle macchiniste». Ciò che leggo è sempre molto interessante e mi offre, come non ferroviere, uno sguardo sul più importante sistema di trasporto svizzero, uno sguardo che altrimenti non avrei mai potuto avere. È come una finestra su un altro mondo. Alcune situazioni mi hanno colpito molto. Ad esempio, il fatto che l'eventuale orientamento della direzione verso i treni senza macchinista abbia creato problemi nel reclutamento di nuove leve, contribuendo così alla carenza di personale, cosa che naturalmente si è fatta sentire anche per noi clienti. Oppure quando ho scoperto che il percorso effettuato durante il cambio del posto di guida in una stazione cieca non viene considerato come orario di lavoro. Ma naturalmente ho anche avuto il privilegio di ammirare le bellezze che solo la professione di macchinista sa regalare. Immagini di viaggi attraverso valli incantevoli o albe che difficilmente si possono ammirare altrove, mi hanno fatto capire quanto questa professione e questo luogo di lavoro siano davvero unici. Un'esperienza altrettanto unica per me è la collaborazione con il team del LocoFolio, soprattutto perché spesso pianifico il mio lavoro anche di notte. Se ho bisogno di chiarimenti o devo comunicare qualcosa, posso farlo subito e ricevere una risposta quasi immediata, dato che anche l'altro è al lavoro. Questo è solo un piccolo esempio di una collaborazione lunga, efficiente e sempre basata sullo spirito di squadra. Per questa collaborazione desidero esprimere i miei più sinceri ringraziamenti e auguro al team del LocoFolio di continuare a coltivare ispirazione e creatività aprendo la strada a altri emozionanti 150 anni, affinché la finestra su questo mondo così speciale rimanga aperta ancora a lungo. *Patrick Wälty, Feldner Druck AG*



La mia carriera nelle ferrovie è iniziata il 1° ottobre 1973 presso le Officine di Bellinzona. Poiché all'epoca il SEV era il principale sindacato dei ferrovieri, poco dopo l'assunzione sono entrato a far parte della LPV. La mia formazione come macchinista è durata oltre quattro anni. Come macchinista provvisorio, sono poi stato mandato per tre mesi alle officine di Meiringen. Il motivo? C'erano troppi macchinisti. Alla fine del 1984, insieme ad altri tre colleghi, abbiamo presentato le dimissioni dalla LPV, in quanto non ci sentivamo sufficientemente presi sul serio. Successivamente, il 1° gennaio 1985, sono entrato a far parte del VSLF nella sezione di Basilea, il cui presidente era Enrico Canonica. All'epoca, il presidente del VSLF era Fritz Schneider, mentre il rappresentante di circondario era Hans Häfliger, responsabile per entrambe le sezioni Ticino e Basilea. Lucerna era ancora un gruppo troppo piccolo e, in quel periodo, venivamo rappresentati da Hansueli Hänzli. Grazie al crescente numero di membri del VSLF nella regione di Lucerna, nel 1989 è stata fondata la sezione Lucerna/Gottardo, alla cui costituzione ho partecipato in qualità di membro fondatore. All'interno del comitato ho ricoperto per alcuni anni il ruolo di cassiere. Sono stato inoltre attivo nella commissione tecnica del VSLF, partecipando, tra le altre cose, alla pubblicazione dell'ABC del macchinista nel 1988 (sezione di Lucerna), alla redazione delle liste di controllo (check-list) nel 1989 e 1992, come pure alla realizzazione del Compendio per macchinisti nel 1990/92. Dal 1990 al 2003 ho lavorato alle FFS come formatore di macchinisti. Nel 2000, sono stato quindi invitato a tenere i corsi RCT per il VSLF sul Bürgenstock in qualità di relatore. Quando nel 2003 ho lasciato il mio ruolo di formatore di macchinisti, ho trasmesso questo incarico a Urs Schär. Dalla fine del 2004 fino alla fine del 2009 sono stato inoltre presidente della sezione Lucerna/Gottardo, oggi conosciuta come sezione della Svizzera Centrale. Ho anche collaborato nel comitato organizzativo per l'assemblea generale del marzo 2010, tenutasi allo Schweizerhof di Lucerna. Dal 15 febbraio 2015 sono andato in pensione anticipata all'età di 62 anni e mezzo. Da allora sono ancora attivo come membro pensionato, e dopo oltre 40 anni continuo a partecipare con piacere sia alle assemblee di sezione che a quelle del VSLF. A presto, alla prossima assemblea generale! *Hansruedi Niederhäuser*

# Impressioni dalla mia corsa di prova con AFAS

Un salto tecnologico rivoluzionario alla Südostbahn?

*Raoul Fassbind, presidente*

Presso la Südostbahn, a partire da questa estate, è stato avviato il progetto AFAS nell'esercizio regolare. Si tratta di un sistema di assistenza alla guida che dovrebbe alleggerire il lavoro del personale di locomotiva. Fortunatamente, i partner sociali della SOB sono stati coinvolti sin dalle prime fasi del progetto, potendo così esprimere le proprie osservazioni e preoccupazioni. Tuttavia, mentre l'entusiasmo da parte di ingegneri, appassionati di tecnologia e management sembrava alle stelle, la mia esperienza non ha fatto altro che confermare le riserve e i dubbi che già nutro in partenza. È indubbiamente impressionante vedere ciò che oggi è tecnicamente possibile. In fin dei conti, il treno è effettivamente partito. Questa parte può sembrare quasi scontata, ma la vera novità è che il treno non era più gestito completamente dal personale di locomotiva. Non era una novità nemmeno che qualcuno osservasse il treno durante la corsa; la novità stava piuttosto nella prospettiva di chi osservava. Nel complesso, dal punto di vista tecnico c'è ben poco da criticare. Quando i server non collassano per giorni interi e, come durante la mia corsa di accompagnamento, il tempo è bello, AFAS riesce a condurre

il treno in modalità Eco più o meno come un macchinista di talento medio. Certo, io avevo imparato che bisogna rilasciare i freni prima di partire, ma visto che la prova sulla linea S31 si svolgeva in buona parte in forte pendenza, stavolta non sarò troppo severo. Mi è stato riferito più volte che, in condizioni di scarsa aderenza, il veicolo non reagirebbe in maniera adeguata, applicando una trazione eccessiva. Ciò comporterebbe un aumento dell'usura di ruote e binari. Detto questo, durante la mia corsa di accompagnamento ad agosto il sole splendeva, quindi concentriamoci su quello. Per la partenza dalla stazione di origine è ancora necessario il personale di locomotiva, sia per motivi operativi che per la gestione del flusso dei passeggeri. Tutto il resto viene gestito dal sistema, praticamente in conformità completa con le norme di servizio. È impressionante constatare che, a seguito delle critiche del VSLF, il sistema imiti ora ancora più fedelmente i modelli di condotta del personale di locomotiva.

Tuttavia, questo potrebbe andare a scapito degli argomenti a favore dell'AFAS. Se si possiede un sistema che fa esattamente ciò che fa il macchinista, allora si potrebbe obiettivamente fare a meno dell'uno o dell'altro, e qui invece ci si ritrova con entrambi. Un vantaggio evidente del sistema è che, in caso di ritardo, riceve l'ordine categorico di riportare il treno in orario senza badare a usura, consumo o comfort. Il personale di locomotiva, al contrario, probabilmente agirebbe con



maggiore prudenza e attenzione.

Ciò che la mia corsa su un treno speciale appositamente predisposto, affiancato da una dozzina di altri rappresentanti delle parti sociali, non ha potuto chiarire è l'effetto sulla concentrazione e sulla motivazione. Poiché si rimaneva raramente più di cinque minuti consecutivi nel posto di guida e c'erano molte impressioni da elaborare, la situazione si è presto trasformata in un vivace andirivieni accompagnato da piacevoli chiacchiere. A questo proposito, rinvio alle osservazioni del personale di locomotiva durante il test pilota effettivo, dalle quali emerge che l'uso di AFAS è talmente semplice e privo di compiti oltre al cambio dei passeggeri, che la concentrazione tende rapidamente a calare e la stanchezza sopraggiunge frequentemente.

Tirando le somme, sono giunto alla conclusione che AFAS funziona in modo affidabile e può condurre un treno. Le preoccupazioni relative alla sicurezza si sono manifestate poco o per nulla, grazie alla

presenza a bordo di personale di macchina sufficiente. Il guasto del server di fine settembre ha però dimostrato il reale valore di un personale di locomotiva affidabile e a cosa potrebbe portare un'eccessiva fiducia cieca nella tecnologia e nella digitalizzazione. Ammetto di aver guardato AFAS con un po' d'invidia, per il suo notevole vantaggio informativo rispetto all'ETCS Level 1 LS. Il sistema sa esattamente dove frenare e da quale punto si applicano velocità ridotte. Chapeau!

Sarebbe quindi possibile fornire queste informazioni anche al personale di locomotiva; basterebbe una semplice indicazione della velocità da rispettare sullo schermo. Sembra però che attualmente non esista alcuna norma EU, TSI, IOP, ISO, DIN o simile che lo permetta...

Quello che però non sono riuscito a percepire in alcun modo è stata la convinzione che AFAS possa generare un reale valore aggiunto. Forse può offrire un supporto su lunghi tratti in galleria o nei trasporti combinati, quando per lungo tempo non ci sono azioni alternative o luce naturale, ma nella quotidianità produce soprattutto noia e ridondanze superflue. Un pensiero critico che mi è venuto è

se AFAS non sia stato persino sviluppato consapevolmente per rendere la professione meno impegnativa e allentare le disponibilità di personale sul mercato durante il reclutamento.

Ma se e come questi sistemi di assistenza riusciranno a dimostrarsi utili e affermarsi, lo dirà solo il futuro. Finché nel posto di guida sarà impiegato personale di locomotiva, occorre garantire che questo possa svolgere il proprio lavoro in modo motivato e con contenuti significativi. Inoltre, sarà da vedere quanto denaro potrà ancora essere investito in sistemi che, come dimostrato, non apportano alcun valore aggiunto rispetto al lavoro del personale di locomotiva. AFAS non è più efficiente, più confortevole, più puntuale, più sicuro o più gradevole di un personale ben formato, informato e altamente motivato. Utilizziamo quindi meglio queste competenze, invece di continuare a limitarle e ridurle a semplici fattori di sicurezza e di costo. ➤





Foto: ETCS BoBo Markus Leutwyler

## ETCS – Argomento di vendita per l'ATO e simbolo di processi assenti o carenti

Le sistematiche limitazioni e le perdite di capacità legate al sistema di controllo della marcia dei treni ETCS fanno emergere degli effetti collaterali...

*Rahel Wyss, comitato del VSLF, settore FFS Traffico Viaggiatori*

Il sistema di controllo ETCS rappresenta, dal punto di vista tecnico, la base per un'esecuzione sicura della corsa del treno, grazie alla visualizzazione delle informazioni e al monitoraggio. Tuttavia, proprio i processi e le informazioni più essenziali per il personale di locomotiva risultano assenti, mentre i controlli sono carenti, aumentando così in modo significativo il potenziale di distrazione. La base tecnica per una corsa è data, tra l'altro, dall'autorizzazione dell'infrastruttura, combinata con eventuali limitazioni di velocità comunicate tramite la segnaletica.

Nel contesto dell'ETCS Level 0 e 1, cioè nell'ambito della segnaletica esterna, le informazioni vengono trasmesse tramite segnali esterni. Di conseguenza, lo sguardo del macchinista è rivolto principalmente verso l'esterno, spostandosi all'interno del veicolo solo per specifiche operazioni o per la verifica di alcune informazioni. Con l'ETCS Level 2, invece, ossia nell'ambito della segnalazione in cabina di guida (SCab), tutte le autorizzazioni e limitazioni rilevanti vengono visualizzate sui display presenti all'interno della cabina. Le prime presentazioni promozionali lasciavano intendere che, grazie a questo sistema, si potesse abbassare completamente la tendina parasole e concentrarsi esclusivamente sugli strumenti di bordo.

Purtroppo, ci si è dimenticati che anche nell'ambito della segnalazione in cabina è comunque necessario prestare attenzione al tracciato, e che alcuni segnali, come ad esempio il pannello ETCS del punto di

arresto, sono visibili soltanto all'esterno. Dal punto di vista tecnico, non è ancora possibile rappresentare digitalmente al personale di locomotiva la posizione di una banchina. Sarebbe pertanto assolutamente necessario definire un processo chiaro su come debbano essere considerate e integrate le diverse informazioni. Ovviamente, un tale processo non esiste – la struttura della segnalazione in cabina, quando applicata a impianti esterni complessi, è ancora carente e non consente al personale di locomotiva di operare secondo delle procedure strutturate. Di conseguenza, ciascun macchinista tende a sviluppare dei propri «processi personali», a seconda di dove concentra la propria attenzione.

A complicare ulteriormente le cose vi è il fatto che il sistema ETCS non offre alcun supporto sotto forma di segnali acustici differenziati. L'ingresso in una galleria, ad esempio, suona esattamente allo stesso modo – un semplice “bip bip” – dell'annuncio di una riduzione di velocità o dell'avviso di fine dell'autorizzazione alla marcia. Con l'unica differenza che, durante una corsa media con l'ETCS Level 2 vi sono molte più gallerie che riduzioni della velocità... Il risultato è una pericolosa assuefazione a questo segnale acustico. A ciò si aggiunge che l'annuncio di riduzione della velocità non richiede alcuna conferma da parte del macchinista, come invece previsto nel Level 0 o 1. Può infatti essere facilmente confuso acusticamente con l'ingresso in una galleria, e si distingue visivamente solo per il colore bianco anziché grigio sul ta-

chimetro. Nessuna ulteriore richiesta di attenzione. Di fatto, il personale di locomotiva è costretto a monitorare sistematicamente l'interfaccia DMI, senza essere sollevato dal compito di monitorare costantemente anche il tracciato. Dal punto di vista della sicurezza, questo potrebbe anche essere definito accettabile, poiché il sistema continua a monitorare tutto in background e «ricorda» al personale di locomotiva eventuali errori o sviste sotto forma di frenate d'emergenza automatiche.

Nell'ETCS Level 1 LS la situazione è ancora diversa. L'osservanza della segnaletica esterna avviene in modo analogo al Level 0, mentre il monitoraggio e la visualizzazione delle limitazioni avvengono tramite ETCS sui display in cabina, invece che tramite il sistema ZUB. Il problema è che il sistema di supervisione è carente e soggetto a errori, e che la sua rappresentazione, incompleta e poco trasparente, aumenta notevolmente il rischio di distrazione e, di conseguenza, il potenziale di pericolo.

Vengono ad esempio visualizzate delle limitazioni di velocità senza che sia chiaro se si riferiscano al futuro, al presente o al passato. Sul display compaiono delle velocità di rilascio in momenti arbitrari e diventano attive in modo altrettanto imprevedibile – tuttavia, il loro superamento provoca una frenata d'emergenza che deve essere segnalata. Questo obbliga il personale di locomotiva a monitorare costantemente i display presenti in cabina, mantenendo quindi l'attenzione concentrata sugli strumenti anche duran-

te la marcia verso un segnale che indica arresto. E questo avviene in un sistema che, in teoria, dovrebbe servire proprio a migliorare il monitoraggio e aumentare la sicurezza.

Il mantenimento di un livello di sicurezza già esistente, in assenza di un valore aggiunto concreto (ETCS L1 LS rispetto al sistema ZUB), ha finora comportato ingenti investimenti. Il VSLF ha già trattato questo tema in modo approfondito in passato.

Sembra quasi che le informazioni necessarie al personale di locomotiva per svolgere correttamente il proprio lavoro vengano volutamente trattenute, costringendolo così a uno stile di guida difensivo, quasi insicuro, o quantomeno atipico. Una possibile spiegazione di questa ipotesi emerge osservando lo sviluppo del sistema AFAS e, più in generale, dell'ATO. AFAS, il sistema automatico di assistenza alla guida attualmente in fase di test presso la SOB, giustifica la propria esistenza proponendo uno stile di guida più orientato all'aumento della capacità rispetto a quello adottato dal personale di locomotiva. In linea generale, l'ATO (Automatic Train Operation) mira infatti a condurre i treni in modo più rapido, efficiente e sicuro rispetto al personale umano.

**Ebbene, nulla di più semplice, se prima con l'ETCS vengono intenzionalmente e pesantemente compromessi proprio questi tre fattori.**

Lo stile di guida difensivo, come detto prima, è il risultato diretto della scarsa disponibilità di informazioni. Contrariamente al personale di locomotiva, i sistemi automatici come AFAS o i diversi livelli di ATO dispongono di tutte le informazioni sulle limitazioni di velocità, sui parametri di monitoraggio e sui punti in cui questi vengono attivati. Questo consente loro di adattare con precisione il proprio profilo di velocità e ottenere così dei vantaggi in termini di tempi di percorrenza.

È interessante notare come il settore ferroviario prenda spesso e volentieri spunto dall'aviazione. Tuttavia, mentre in ambito aeronautico esistono delle regolamentazioni chiaramente strutturate, costantemente esercitate e regolarmente verificate per distinguere ad esempio tra volo a vista (analogo al Level 0) e volo strumentale (analogo al Level 2), il settore ferroviario vi rinuncia tacitamente. Nell'aviazione è chiaramente definito quando occorre prestare attenzione a quali strumenti e quali procedure devono essere seguite, garantendo la piena tracciabilità delle azioni. A differenza di quanto avviene nel settore ferroviario, nell'aviazione si riconosce il valore aggiunto di far comprendere al personale operativo il motivo per cui una determinata azione è prescritta o è presente una limitazione. I parametri monitorati sono definiti e noti nei minimi dettagli e le segnalazioni vengono sempre comu-

nicate acusticamente prima di un eventuale intervento automatico da parte dei sistemi. Sarebbe impensabile distrarre il personale di volo con controlli fuorvianti o privarlo delle informazioni necessarie per operare in sicurezza.

Forse la differenza sta nel fatto che, in aviazione, non è più necessario vendere dei sistemi automatici: sono già stati venduti e ritenuti efficaci. Con il passare degli anni si è però anche constatato che ogni forma di automazione è inutile se il pilota perde la propria routine e non è più in grado di intervenire adeguatamente in caso di emergenza. Proprio per questo motivo sono state introdotte delle regole vincolanti e delle raccomandazioni, come il fatto di tornare a volare più spesso «manualmente», ossia senza il supporto dei sistemi automatizzati.

Sarebbe un passo nella giusta direzione se le imprese ferroviarie facessero proprie queste esperienze e conoscenze, concentrandosi sul mettere a disposizione del personale operativo tutte le informazioni necessarie e sul sostenerlo concretamente nelle sue decisioni a favore della sicurezza. Finora, purtroppo, non si intravede alcuna intenzione in tal senso. Forse uno scambio regolare tra l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) potrebbe rivelarsi utile, anche se difficilmente sarebbe nell'interesse dei passeggeri aerei se l'UFAC improvvisamente cominciasse a prendere a modello le norme e le direttive dell'UFT... ➔

## Il traffico ferroviario funziona, ma la digitalizzazione arranca

Consultando lo strumento interno di informazione ai clienti, a metà settembre si poteva leggere che la ferrovia, in teoria, funziona, se non fosse per le innumerevoli applicazioni digitali che fanno fatica a stare al passo. Siamo comunque fortunati ad avere ancora delle alternative, o forse questi prodotti digitali sono semplicemente superflui. *Équipe tecnica*

Nel comunicato del 3 settembre 2025 si segnala che il cosiddetto arresto d'emergenza ZP non è disponibile. Da almeno due settimane. Questo sistema dovrebbe, in teoria, impedire che si ripeta una situazione come quella di Baden nel 2019 ma, a quanto pare, viene utilizzato talmente di rado da non essere nemmeno considerato un problema realmente rilevante per la sicurezza. #Brunoeraunsingolocaso  
Nel comunicato del 14 settembre 2025 si chiede di non segnalare più gli orologi di stazione che, a causa di un problema in un'interfaccia, si sono automaticamente impostati sull'ora invernale. Tutte le circa 50 stazioni interessate dovranno essere visitate da un tecnico e riportate manualmente all'ora corretta.

Il giorno successivo, 15 settembre 2025, viene segnalato un malfunzionamento nel processo di partenza via SMS. Poiché per questo processo è già da tempo prevista una sostituzione, e visto che funziona con estrema lentezza, il fatto che ora si debba ricorrere a un'alternativa ancora più lenta non fa grande differenza.

Tutto sommato, siamo fortunati a non esserci spinti più a fondo nei meandri della digitalizzazione di quanto sia strettamente necessario, e a conoscere ancora il mestiere che sta dietro, così da poter intervenire e colmare eventuali lacune manualmente. Per ora, almeno. #ATO-Trackside-Server-Down ➔





# Senza speranza

Nel 2018, FFS Cargo ha emanato un'istruzione operativa (G-32740 V3-0) per i treni 41029/41030. Il motivo era un incidente nella GbG, in cui un telone di copertura di un treno container aveva provocato dei cortocircuiti nella linea di contatto.

*Martin Geiger, comitato del VSLF*



*Photo: Dario Häusermann CBT Verzweigung Camorino*

Per ridurre il rischio di ulteriori episodi simili, questi treni devono da allora transitare nella GbG a Vmax 100 invece dei consueti 120 km/h. Trattandosi di un'istruzione operativa, spetta al macchinista informare il capomovimento di questa limitazione.

Quando l'illimitato archivio digitale Di-Loc è stato sostituito dalla V-App e i treni hanno iniziato a essere gestiti anche da altri depositi, l'istruzione in questione è riapparsa tra il personale. Come VSLF, siamo intervenuti in nome della sicurezza.

Il fatto che sia il personale di locomotiva a dover informare l'infrastruttura della limitazione di velocità non è, in linea di principio, compito del macchinista stesso e potrebbe addirittura essere rifiutato dal capomovimento. Questa limitazione deve essere comunicata preventivamente

dall'impresa ferroviaria all'infrastruttura, affinché il treno venga correttamente registrato nel sistema RCS con una velocità massima di 100 km/h.

Le limitazioni di velocità non devono essere impartite tramite istruzioni operative riferite ai numeri di treno. Il regolamento prevede che, in caso di riduzioni di velocità, sia obbligatoria una comunicazione protocollata. Tali misure di sicurezza devono essere emanate tramite una TZ, ossia circolari NeTS, oppure comunicate tramite il foglio di frenatura, come avviene per i carri doppio piano per trasporto auto (tunnel 80 km/h). Un ulteriore passo possibile sarebbe contattare il cliente dei vagoni per modificare teloni e cinghie di fissaggio in modo che il treno possa nuovamente transitare nel tunnel a 120 km/h.

SQA e i responsabili di settore si sono occupati della questione, dando origine a un intenso e prolungato scambio di email

sulle possibili soluzioni. Nelle commissioni tecniche si sono cercate misure di tipo sistemico. Purtroppo, dal punto di vista tecnico è molto complesso sviluppare un sistema in grado di visualizzare al macchinista le limitazioni di velocità su tratte parziali, ma anche dipendenti dal numero di treno.

FFS Cargo si occuperà di ottenere dal cliente lo stato di avanzamento dei carri interessati. Poiché si presume che si tratti di una misura temporanea, consigliamo di mantenere lo status quo. Secondo le informazioni in possesso di FFS Cargo, la situazione è certamente spiacevole, ma non sono noti rischi operativi diretti.

Successivamente è apparsa una notifica ESQ relativa al treno in questione, che indicava che a causa di un problema il treno poteva circolare solo fino a Kaise-raugst, dove doveva essere stazionato. Il giorno seguente, lo stesso treno 41029 circolava invece come treno 60185 con una velocità autorizzata di 120 km/h. Nessuno sapeva che si trattava del treno originario soggetto a limitazioni.

In occasione dell'incontro con le parti sociali del 28.09.2023, la delegazione negoziale ha ricevuto la seguente risposta: "La questione è risolta. Fino alla fine dell'anno continueremo a circolare a 100 km/h e a partire dal JUP 1 (cambio d'orario intermedio) la disposizione verrà revocata. La pendenza nel sistema del pianificatore verrà chiusa. Il motivo è che il proprietario dei carri provvederà a modificarli entro la fine dell'anno."

Per farla breve: l'istruzione operativa è tuttora presente nella V-App, e pertanto ancora valida. Non sappiamo se i carri siano stati effettivamente modificati e se da un anno il treno possa realmente circolare a 120 km/h, oppure se non sia stato fatto assolutamente nulla.

Un'apparente banalità può trasformarsi, in ambito ferroviario, molto rapidamente in un problema irrisolvibile. Nonostante tutti i mezzi tecnici e i processi disponibili, sembra che non sia più possibile trovare una soluzione pragmatica.

Una di queste potrebbe consistere semplicemente nel limitare permanentemente la velocità del treno interessato a 100 km/h. La perdita di tempo sarebbe minima, se non addirittura nulla, dal momento che l'ADL impedisce comunque una marcia più veloce. ➤



## Rumore nella cabina di guida

In merito alla forte esposizione al rumore nelle cabine di guida, in particolare sulle locomotive Re 460, nel 2024 il VSLF ha scritto al reparto FFS HR, nostro interlocutore, con la richiesta di adottare delle misure atte a ridurre sensibilmente l'inquinamento acustico all'interno delle cabine di guida. Nella risposta ricevuta siamo stati indirizzati alla divisione competente. (Vedi LocoFolio 1/2025).

A seguito di una lettera indirizzata a FFS Produzione Traffico Viaggiatori, abbiamo ricevuto la seguente presa di posizione:

*"Prendiamo la situazione molto seriamente e sono già state avviate diverse misure per migliorare in modo duraturo la situazione su queste locomotive. Alcune locomotive della flotta Re 460 presentano un rumore di trazione particolarmente marcato (motore di trazione e ingranaggi). Il rumore fastidioso si manifesta per lo più a una frequenza di circa 1000 Hz e si verifica soprattutto a velocità comprese tra 80 e 100 km/h. [...]"*

Dopo la sostituzione dei pignoni dei motori di trazione più rumorosi su tre veicoli, e le successive misurazioni del livello di pressione acustica, si è potuta confermare l'ipotesi che la causa fosse effettivamente legata ai pignoni. Le misurazioni delle superfici dei denti degli ingranaggi hanno evidenziato un'usura asimmetrica, che risulta essere la causa del rumore. [...]

Per le locomotive in cui il rumore in cabina risulta ancora fastidioso nonostante le misure in corso, è prevista una sostituzione proattiva dei pignoni. Questa avverrà al di fuori delle revisioni programmate, al fine di migliorare più rapidamente la situazione.

Anche se i pignoni contribuiscono in modo significativo alla questione del rumore, altri

SBB CFF FFS

Information

Le bogie 1 N° 131 / moteur 2 sur la loc 460067-2 est bruyant à partir de 100 km/h.  
Le bogie 2 N° 159 / moteur 4 sur la loc 460067-2 est bruyant à partir de 100 km/h.

Le problème de bruit est connu de PDT-DGS mais ne représente aucun danger mécanique.

Des investigations sont en cours afin de remédier à ce désagrément.

Das Drehgestell 1 N° 131 / Motor 2 auf der Lok 460067-2 ist ab 100 km/h lärmig.  
Das Drehgestell 2 N° 159 / Motor 4 auf der Lok 460067-2 ist ab 100 km/h lärmig.

Das Lärmproblem ist von PDT-DGS bekannt aber stellt keine mechanischen Gefahr dar.

Untersuchungen sind im Gang um diese Unannehmlichkeit zu beheben.

P-UHR-KOMP-PDT-DGS / Ph. Becker / S. Joss / 01.06.2021

Immagine: Info nella cabina di guida della Re 460 067, settembre 2025

fattori possono influire sulla tranquillità nella cabina di guida. Per questo motivo, sono in corso o in fase di valutazione ulteriori misure. Tra queste rientrano, ad esempio:

- La verifica del rispetto delle tolleranze dimensionali delle piastre di supporto del motore di trazione.
- L'attivazione della modalità a carico parziale ha portato a una riduzione del livello di rumore nella cabina di guida. Sulla Re 460 079, già sottoposta a revisione, nel luglio 2025 a Yverdon verrà eseguita un'analisi dettagliata dei componenti della trasmissione.
- La quantificazione dell'effetto positivo della modalità a carico parziale sul livello di rumore nella cabina di guida.

*Ci preme sottolineare con la presente che il rumore fastidioso nella cabina di guida di alcune Re 460 è noto, che viene preso sul serio e attualmente sono in corso delle misure concrete per risolvere il problema."*

La risposta dettagliata può essere consultata presso di noi in qualsiasi momento.

La problematica è stata presa a carico e, a quanto risulta, le prime misure sono state avviate già dal 2022. Il problema non è tuttavia ancora risolto. Riconosciamo però gli sforzi compiuti per migliorare la situazione e siamo lieti che siano stati intrapresi degli interventi sulle Re 460.

Non è invece stata affrontata la problematica di fondo, ossia l'aumento generale dell'esposizione al rumore in diverse cabine di guida di tutte le flotte.

Questo incremento è riconducibile in particolare a impianti di climatizzazione rumorosi, alla vicinanza fisica dei componenti di trazione rispetto al posto di lavoro, come pure alle velocità medie più elevate e a tratti sempre più lunghi in galleria. ➤



Foto: Dario Häusermann





Fto: Markus Leutwyler

## Esempio di disposizione esemplare dei segnali sul suolo svizzero

*Équipe tecnica del VSLF*

Ci sono delle tratte in cui, anche con segnali nuovi su binari doppi, i segnali principali vengono sistematicamente posizionati a sinistra (perfino nelle curve a sinistra).

Sulla tratta Basilea SNCF - Mulhouse (F), fino al confine nazionale presso St. Johann, si applicano le prescrizioni svizzere, e di conseguenza ci sono segnali svizzeri.

Da Basilea, i treni vengono guidati da macchinisti francesi. E poiché in Francia si attribuisce grande importanza a un posizionamento corretto della segnaletica, anche i segnali svizzeri sono installati secondo i principi francesi, ovvero a sinistra. In realtà, ciò dovrebbe essere la norma e non solo su questa linea. Lo stesso si osserva infatti anche sulla linea Ginevra - La Plaine e su quella Ginevra - Annemasse.

Una segnaletica impeccabile è dunque solo una questione di volontà.

*Immagini 1 – 4:*

*Segnali posizionati a sinistra nella direzione di marcia tra Basilea SNCF e St. Johann*

*Immagine 5:*

*Portale per segnali sul viadotto Jonction lungo la linea Ginevra – Annemasse*

*Immagine 6:*

*Viadotto Jonction, risalente agli anni 1941–1945, sulla linea Ginevra - Annemasse, con il portale per segnali al centro. Foto: Klaus Foehl / Wikipedia*

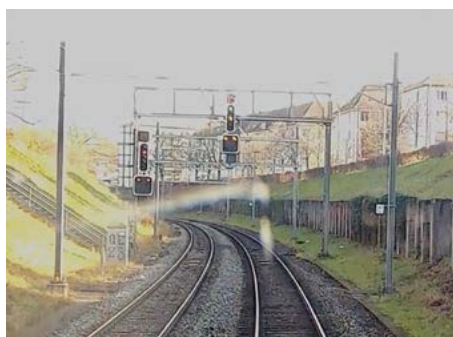


Bild 1

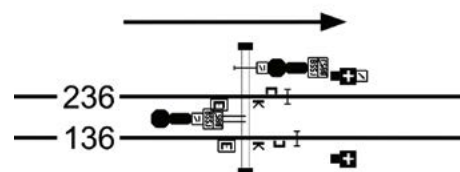


Bild 2

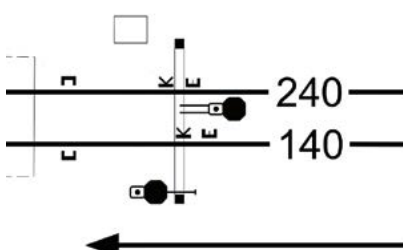


Bild 3



Bild 4



Bild 6

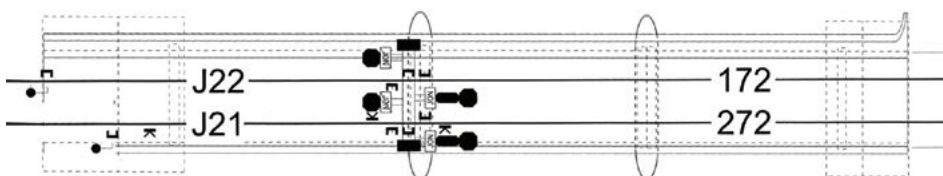


Bild 5



# Caos nei segnali

Si verificano sempre più problemi con il superamento del limite di manovra alla fine delle stazioni. Il rischio in questi casi: collisioni frontali!  
*Équipe tecnica del VSLF*

Con il segnale “Tavola di fine stazione”, che secondo il regolamento “... può anche trovarsi a destra”, non è più sempre possibile riconoscere chiaramente un limite definito. E se il segnale d’entrata della direzione opposta può essere identificato e definito come limite di manovra, non servono più le tavole di fine stazione.

## Esempio Zurigo Mülligen in direzione Schlieren:

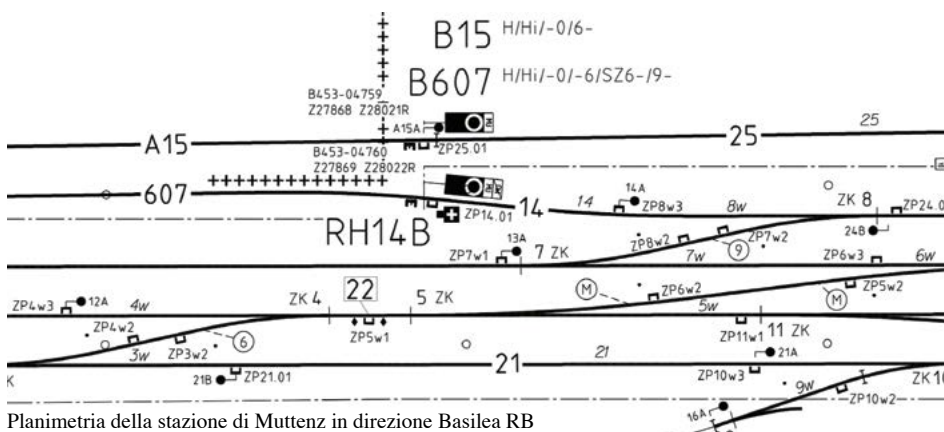
Ci sono sei binari; il secondo binario da sinistra è quello di uscita da Mülligen verso Schlieren. Il segnale d’entrata della direzione opposta ha una tavola di fine stazione. Quest’ultima si trova sul lato destro del tracciato, e viene evidentemente interpretata come non valida per il binario d’uscita, generando confusione. Numerosi macchinisti hanno già oltrepassato questo limite di manovra, il che ha portato i responsabili a intraprendere azioni mirate nei punti critici. Secondo le nostre informazioni, non è sempre l’infrastruttura delle FFS a opporsi all’installazione di una tavola d’arresto per manovre sul lato sinistro del tracciato.

## Esempio Muttentz in direzione della stazione di smistamento:

Con il nuovo viadotto della S-Bahn da Muttentz a St. Jakob e la stazione merci Wolf a Basilea, sono stati realizzati nuovi binari di linea dopo la stazione di smistamento di Basilea. Nell’immagine si vedono cinque binari: i tre binari a sinistra sono quelli principali verso Basilea PB, mentre i due a destra sono quelli verso la stazione di smistamento di Basilea RB. Entrambi sono dotati di segnali d’entrata. Apparentemente, il secondo binario da destra è un limite di manovra, mentre il binario più a destra no (!?). Il segnale d’arresto per manovre si trova chiaramente a sinistra del tracciato ed è valido. La tavola di fine stazione è però a sinistra del tracciato per il binario più a destra, generando così una situazione assolutamente poco chiara e inaccettabile, soprattutto in un impianto così complesso. Proprio in impianti complessi, è fondamentale disporre di segnalazioni chiare e di principi univoci nei regolamenti. La necessità di intervento è evidente. Il VSLF si impegna da molti anni su questa tematica, nell’interesse della sicurezza e a tutela del personale di locomotiva. ➡



Uscita da Zurigo Mülligen in direzione Schlieren



Uscita da Muttentz in direzione Basilea PB e Basilea RB



# Cartelli non illuminati

Quando si procede verso un paraurti di fine corsa, è sempre consigliabile fermarsi prima e non andarci a sbattere contro. Le conseguenze, anche a velocità molto basse, possono essere gravi. Possono esserci dei passeggeri feriti, e il macchinista non solo finisce dal diretto superiore, ma di solito anche sui giornali. *Équipe tecnica*

Questi sono i motivi per cui, ad esempio, a Lucerna o a Zurigo, il paraurti non viene quasi mai tamponato. Lo stesso vale per Parigi Gare de l'Est, Milano Centrale, Budapest Keleti e la stazione centrale di Monaco.

Nell'ambito dell'ampliamento dell'ETCS Level 2 anche sulle linee secondarie, vengono eliminati i segnali esterni che vengono sostituiti da cartelli in metallo non illuminati. Nel Level 2, il macchinista

deve guardare lo schermo in cabina, che gli segnala l'autorizzazione alla marcia. Verso la fine di questa autorizzazione, lo schermo indica una velocità di rilascio (ad esempio 15 km/h) e la fine effettiva della corsa deve essere individuata all'esterno tramite un cartello blu con freccia gialla, che può essere installato sia a sinistra che a destra del binario.

Dove un tempo, vicino al paraurti, un segnale rosso avvisava chiaramente del pericolo, in futuro verrà installata

soltanto una tavola laterale che, in caso di neve o al buio, è molto difficile, se non impossibile, da vedere. Un evidente passo indietro in termini di sicurezza e qualità, con la ricaduta delle conseguenze direttamente sul macchinista.

Un chiaro peggioramento dovuto ai nuovi, e costosi, "sistemi di sicurezza" europei. Speriamo solo che un giorno anche la luce eterna non venga sostituita da un cartello in metallo. ➤



Segnale di arresto ETCS all'altezza dei paraurti



Situazione con segnale di arresto ETCS di notte



Situazione con segnale luminoso di arresto di notte

## RTE – Prescrizioni intese come raccomandazioni

Presso le centrali operative, lo scorso anno si è svolta la giornata di aggiornamento del personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori, con l'obiettivo di rafforzare la reciproca comprensione tra macchinisti e la direzione del traffico ferroviario.

*Équipe tecnica*

È però emerso che, di fronte a domande concrete, venivano spesso fornite delle risposte evasive. Tra queste, ad esempio, la questione dei treni assegnati a binari troppo corti. Secondo le normative RTE, la lunghezza del binario dovrebbe corrispondere a quella del treno più una tolleranza di 13 metri, indicazione che spesso non viene rispettata. Le RTE (Richtlinien Technik der Schweizer Eisenbahnen) costituiscono il quadro normativo di FFS Infrastruttura, a cui sono subordinate le centrali operative. L'ente responsabile della pubblicazione è però l'UTP, mentre l'UFT interviene solo a titolo consultivo. Ai macchinisti le RTE sono sostanzialmente sconosciute, in quanto operano seguendo le prescrizioni sulla circolazione e le disposizioni operative.

Eppure ci sono sempre situazioni in cui il personale di locomotiva deve confrontarsi con le RTE. Ad esempio, quando un treno deve essere stazionato

su un binario molto corto. Alla domanda sul perché ciò accada, nonostante le RTE prevedano una tolleranza di 13 m, è stata data una risposta lapidaria: il treno ci sta e libera i binari adiacenti. Le RTE vanno quindi intese come raccomandazioni.

Un altro esempio riguarda l'annuncio dei tratti di rallentamento: FFS Infrastruttura sostiene da anni che, in determinati casi, secondo le RTE non sia necessario attivare il sistema di controllo del treno. FFS Traffico viaggiatori ha ormai adottato questo approccio, senza però fornire al personale di locomotiva il regolamento effettivamente vigente e necessario. Secondo le prescrizioni sulla circolazione, invece, i tratti di rallentamento devono essere annunciati e il sistema di controllo del treno deve emettere un avviso.

Resta un mistero perché FFS Infrastruttura si attenga a un regolamento che, di fatto, non ha carattere vincolante, rispettandolo più o meno a seconda dei

casi e riuscendo persino a convincere le imprese ferroviarie con argomentazioni ambigue e situazionali. Tuttavia, sia nel caso dei binari di servizio troppo corti sia in quello dei dispositivi di protezione del treno che non vengono attivati, la responsabilità ricade sul personale che più di chiunque altro è tenuto a rispettare le norme vincolanti e superiori. Come ciò avvenga o se venga effettivamente rispettato, resta a discrezione di ciascuno. In ogni caso, la responsabilità e le conseguenze ricadono sul singolo. ➤



Foto Al Bong Unsplash







# La filosofia di sicurezza POTS delle FFS

La sicurezza non è un caso. Molte menti brillanti hanno riflettuto su questo tema e hanno sviluppato delle filosofie per rendere sicuri i processi operativi. In questo contesto, il principio STOP è ampiamente diffuso e riconosciuto.

*Markus Leutwyler*

«STOP» sta per Sostituzione, misure di protezione Tecniche, Organizzative e Personali. Ciò significa che, tramite la sostituzione, il pericolo viene eliminato, sostituendo quindi un sistema pericoloso con uno più sicuro. Le misure di protezione tecniche mirano a rendere il posto di lavoro tale da contenere il rischio. Le misure di protezione organizzative garantiscono dei processi di lavoro sicuri e comprendono anche le regolamentazioni sugli orari di lavoro. Infine, c'è la dimensione individuale, ossia le misure di protezione personali. Un aspetto interessante è l'ordine delle priorità: la protezione individuale è solo l'ultimo anello dell'intera catena. Prima vengono le misure che devono essere adottate e implementate dall'azienda. Il ragionamento è chiaro: prima di intervenire a livello individuale, vanno sfruttate tutte le possibilità che migliorano la situazione per tutte le parti interessate. Fin qui, tutto logico e in fondo ovvio, si potrebbe pensare. Come macchinisti, siamo esposti a rischi che non riguardano solo noi, ma eventualmente anche i passeggeri, le merci trasportate o l'infrastruttura stessa. Eppure, il principio STOP non viene applicato come dovrebbe, se non addirittura ignorato. Le logiche degli apparati centrali, gli scambi di sicurezza e i sistemi come il ZUB rientrano nelle categorie «S» e «T».

Negli ultimi anni hanno contribuito in modo determinante all'elevato livello di sicurezza del traffico ferroviario. L'ETCS L1 rappresenta invece un passo indietro. Nel servizio di manovra non esistono sistemi di sicurezza di questo tipo. Proprio per questo sarebbe ancora più importante che le misure organizzative fossero concepite in modo da garantire lo svolgimento del lavoro nelle migliori condizioni di sicurezza possibili. Come dimostrano gli esempi riportati in questo e in precedenti numeri, le FFS sembrano però dare poca importanza a una segnalazione chiara, ben visibile ed ergonomica. Invece di intervenire sui punti critici, dove i segnali nani o i limiti di manovra vengono o l t r e p a s s a t i di frequente, si preferisce sommergere i macchinisti di foglietti, istruzioni e comunicazioni di sensibilizzazione, per poi imporre sanzioni personali in caso di errore. Dove e quando succede che un treno prosegua senza fermarsi? O si fermi dove non dovrebbe? Non si tratta di episodi casuali, ma sempre degli stessi punti, come ad esempio ad

Aarau o a Emmenbrücke Gersag, dove alcuni treni devono fermarsi al di fuori della normale logica operativa. Anche in questi casi si reagisce con una pioggia di circolari e istruzioni. Non c'è alcuna analisi scientifica: nessuno esamina i casi in modo obiettivo per capire quali misure organizzative potrebbero contribuire a migliorare la situazione. Più facile, invece, puntare il dito e cercare dei colpevoli.

Ciò che preoccupa maggiormente, però, sono i casi in cui delle buone misure organizzative vengono inspiegabilmente abbandonate. Il nuovo concetto

operativo per il personale

di locomotiva ne è un

esempio lampante.

Contro ogni buon

senso e contro ogni

conoscenza in materia

di human factors, si

sta portando avanti a

tutti i costi un progetto

che viola apertamente

il principio STOP.

Colleghe e colleghi! Siate

vigili e non superate i vostri

limiti! Se vi accorgete che la

concentrazione viene meno o che avete

bisogno urgente di andare in bagno,

prendete la cosa sul serio e agite di

conseguenza. Perché, prima di tutto,

viene la sicurezza. ➡



# Colloqui inutili dovrebbero rafforzare la motivazione sul lavoro

*Le ragioni per essere convocati dalla direzione possono essere molte. Quale beneficio se ne può trarre?*  
Gruppo di processo



Foto : Jessica Christian - Unsplash

In un'azienda che non perde occasione per sottolineare la sua difficile situazione finanziaria, appare quanto mai opportuno mettere in discussione in maniera critica l'impiego di singoli quadri di base e dei consulenti HR.

In linea di principio, i colloqui di accompagnamento o le audizioni hanno lo scopo di chiarire le questioni legate alla sicurezza e di analizzarne le eventuali implicazioni; più raramente, di comunicare delle misure disciplinari. Poiché il livello di qualità del personale di locomotiva, che è incredibilmente alto, rende raramente necessari tali colloqui, in passato il VSLF ha dovuto impiegare solo delle risorse minime per queste attività di accompagnamento.

Nel 2025, però, la situazione è cambiata. Delle infrazioni marginali in processi secondari possono già comportare una

convocazione. Ci si ritrova così di fronte al proprio diretto superiore, di norma accompagnati da consulenti HR e/o esperti del settore. Il rapporto di forze è quindi almeno di 2 a 1 a favore del datore di lavoro. Non è raro che, in seguito, i diretti interessati riferiscano di aver subito pressioni per ammettere le proprie colpe e promettere dei miglioramenti; talvolta tramite ammonimenti, talvolta con minacce di licenziamento. Ma si tratta sempre di casi isolati.

Il VSLF offre pertanto un supporto durante questi colloqui. Spesso, sorprendentemente, i problemi si risolvono da soli e le accuse si riducono ulteriormente o vengono chia-

rite prima ancora che il colloquio abbia inizio. Questo fa pensare che anche le più piccole irregolarità del personale di locomotiva vengano rapidamente represses, affinché disciplina e ordine siano garantiti; e ciò avviene in una categoria professionale che eccelle in quanto a dedizione, senso del dovere e professionalità. Colloqui di questo tipo difficilmente contribuiscono a rafforzare la fiducia in sé stessi o negli altri.

Questi colloqui riguardano per lo più piccole infrazioni, e solo più raramente quelle più gravi. Ad esempio, una convocazione è stata giustificata dal fatto che, in presenza di un guasto a una porta, il macchinista non aveva prima contattato il servizio operativo prima di recarsi alla porta stessa. La situazione è stata poi rapidamente chiarita: il macchinista aveva

effettivamente chiamato con il proprio cellulare, ma il servizio in questione non aveva risposto subito. Il macchinista voleva quindi risolvere rapidamente il problema, ma il processo sottostante non lo consentiva. Promuovere la qualità del lavoro non può quindi essere l'obiettivo di questi colloqui.

In caso di infrazioni più gravi, come un caso di segnaletica o una collisione, è prevista automaticamente un'audizione. Nell'ottica della sicurezza e dell'analisi di un simile evento, possiamo supportare questa procedura; allo stesso tempo, però, chiediamo che sia garantito l'accompagnamento automatico da parte di una persona di fiducia. In un caso documentato viene descritta la situazione di un macchinista che, dopo un presunto caso di superamento di un segnale basso, si è dovuto giustificare da solo di fronte al proprio superiore, a una consulente HR, a un esperto d'esame e a due collaboratori dell'infrastruttura. Gli è stato più volte consigliato di non opporsi, di ammettere il proprio errore e di assumersene le conseguenze, cosa che purtroppo ha fatto. Solo in seguito si è scoperto che il protocollo del posto di manovra era sbagliato, l'impianto non era costruito correttamente e il macchinista non aveva affatto commesso un caso di superamento di segnale. Ne consegue che anche una gestione corretta e pedagogicamente valida degli eventi non può certo essere considerata l'obiettivo di questi colloqui di accompagnamento.

Parliamo ora dello sviluppo della consapevolezza situazionale. Sarò breve: no. Spiegare a un macchinista che un caso di segnaletica deve essere evitato è come dire a uno scoiattolo che non deve cadere dall'albero: è nella sua genetica! Anche se lo si ripete continuamente al macchinista, prima o poi può verificarsi un caso di segnaletica. Il personale di locomotiva non lo fa intenzionalmente, proprio come di tanto in tanto uno scoiattolo può cadere per sbaglio.

Che ci sia allora qualche pensiero di ottimizzazione economica dietro questi colloqui? Mah! Il superiore e i consulenti HR si presentano sicuramente durante l'orario di lavoro; se ciò comporti trascurare altri compiti più importanti, non è possibile stabilirlo. Se invece il lavoro, sempre



che ce ne sia, venga creato appositamente per convocare il personale di locomotiva, è solo una teoria, ma la questione resta aperta. Da parte sua, il personale di locomotiva viene invece compensato tramite un accredito di tempo supplementare, oppure una parte del turno viene svolta da un collega e la persona interessata viene dispensata dal servizio. In pratica, tutti si devono sobbarcare del lavoro extra e, di conseguenza, non può risultare più economico. D'altronde, di norma la persona di accompagnamento non compare in un centro di costo. In futuro, il VSLF si riserva tuttavia il diritto di richiedere all'azienda un risarcimento o un indennizzo ogni qualvolta i propri funzionari di milizia devono accompagnare dei colleghi a dei colloqui particolarmente inutili. Scherzi a parte...

Per escludere sin dall'inizio che si tratti di un'iniziativa volta a promuovere la collegialità e l'armonia all'interno dell'azienda, vogliamo citare alcuni e-

sempi di situazioni in cui sono state trasmesse delle segnalazioni anonime al superiore. Si può trattare, ad esempio, di accuse di comportamento sveniente, diffamazione, errori nell'esecuzione del lavoro, abuso di sostanze che alterano le capacità mentali o di molti altri casi simili. Grazie alla protezione delle fonti prevista dal sistema di segnalazione confidenziale, il superiore si trova costretto a chiedere conto a un dipendente di buona reputazione e a fargli dimostrare la propria innocenza. Con questo approccio si finisce addirittura per favorire attivamente la delazione e minare uno dei più fondamentali principi giuridici.

Siamo dunque arrivati a un punto in cui dobbiamo constatare che, al di là di una pressione attiva, i colloqui di accompagnamento e le audizioni producono ben pochi benefici. Sorge quindi la domanda: perché proprio ora le FFS insistono con tanta veemenza nel promuovere questi colloqui di accompagnamento del tutto

superflui e dal carattere quasi stalinista? In relazione alla pressione derivante dalle trattative BAR, dai tanto discussi concetti operativi o dalle potenziali chiusure dei depositi, constatiamo sempre più il rischio che il personale di locomotiva delle FFS possa reagire con crescente insoddisfazione di fronte a nuove disposizioni. È prevedibile che l'energia corrosiva che le FFS stanno attualmente alimentando attivamente tra il personale di locomotiva finisca, prima o poi, per trovare uno spazio per manifestarsi in forme di comportamento distruttivo. L'aumento dei colloqui può quindi essere interpretato come un tentativo da parte delle FFS di esercitarsi sin d'ora a reprimere le proteste future in modo più rapido e deciso. I singoli casi dovranno poter continuare a essere trattati come episodi isolati anche in futuro, così da impedire che si sviluppi una dinamica collettiva o un'ondata di malcontento più ampia, che si cerca evidentemente di soffocare già sul nascere. Forse... ➤

#### **Abuso delle audizioni in caso di conflitti interpersonali**

Un caso verificatosi a Winterthur, protrattosi per diversi anni, dimostra come le audizioni possano essere utilizzate deliberatamente per «educare» o mettere sotto pressione i dipendenti. Dopo aver superato l'esame finale, un macchinista ha avuto alcuni piccoli incidenti, circostanza generalmente comprensibile, poiché a quel tempo la formazione presentava diverse lacune. Ciò che avrebbe dovuto essere risolto rapidamente tramite corsi aggiuntivi e accompagnamenti con gli esperti esaminatori si è invece trasformato in una situazione in cui il macchinista si confronta da oltre tre anni con le misure imposte dal suo superiore.

Ciò che inizialmente era cominciato con semplici corsi di aggiornamento e misure di accompagnamento si è progressivamente trasformato nel temporaneo ritiro della patente di guida, nell'assegnazione a mansioni sostitutive definite come «lavoro ragionevole» ma nettamente inferiori al livello di qualifica richiesto, nell'introduzione di modalità particolari per la fruizione di giorni liberi e in continui cambiamenti di assegnazione, fino a culminare nel mantenimento costante di una minaccia di licenziamento basata su motivazioni del tutto pretestuose.

E tutto questo solo perché il tono del macchinista non era gradito ai superiori, agli esaminatori e ai consulenti delle risorse umane. Si è quindi proceduto con quello che comunemente potrebbe essere definito un tentativo di rieducazione. Le minacce generiche di possibili

conseguenze per la minima infrazione alle sensibilità personali degli esperti d'esame durante la formazione erano già state oggetto di discussione nelle edizioni precedenti di questa rivista; ora, tuttavia, possiamo osservare un esempio concreto di come i quadri di base delle FFS possano arrivare a trattare i propri collaboratori. L'aspetto più significativo di questo caso è forse il momento in cui, del tutto improvvisamente, sono stati introdotti dei nuovi processi, mentre le procedure normalmente vigenti per l'interessato venivano sospese. Così, ad esempio, al dipendente è stato improvvisamente imposto di inoltrare le proprie richieste di giorni liberi esclusivamente tramite il suo superiore diretto. Di norma, il personale di locomotiva presenta le richieste di giorni liberi tramite l'apposito programma o, in alternativa, contattando telefonicamente gli addetti alla pianificazione. Sebbene il responsabile dei macchinisti abbia la competenza di approvare le assenze in accordo con la pianificazione, ciò riguarda generalmente solo le richieste di ferie o di assenze prolungate. All'interessato è stato inoltre improvvisamente vietato di cumulare i propri giorni di lavoro part-time, impedendogli di usufruirne in blocco. Dopo che il VSLF, nel corso di un colloquio di accompagnamento, ha sollevato dubbi sulle basi di tale procedura e sull'influenza esercitata dalle parti sociali nella definizione dei processi, le misure sono state, quasi da un giorno all'altro, revocate. Il VSLF è inoltre intervenuto poiché la minaccia di licenziamento per «comportamento scorretto» veniva continuamente prorogata,

avanzando nuovi argomenti pretestuosi e ammonizioni per questioni di minima rilevanza. Ultimamente perfino con la motivazione che l'interessato si era attenuto alle disposizioni procedurali impartite dal proprio superiore. Ciò ha comportato il rigetto, da parte dell'ufficio pianificazione, della richiesta del dipendente di lavorare dei giorni supplementari, poiché il superiore non era stato consultato come previsto dalle procedure. Sorprendente appariva inoltre il fatto che, durante l'interrogatorio sulla questione, il superiore fosse improvvisamente impossibilitato a partecipare e avesse dovuto farsi rappresentare da un sostituto. Alla richiesta del VSLF di fornire chiarimenti sulla propria condotta, il superiore ha poi disposto autonomamente una proroga dei termini, giustificandola con una presunta assenza per ferie, pur essendo effettivamente in servizio. Per questi motivi, alla chiusura di questa edizione non era ancora pervenuta alcuna risposta. Il VSLF condanna con fermezza ogni forma di vessazione. Per questo motivo, ha trasmesso il caso ad HR, al fine di avviare un'indagine interna. In presenza di conflitti interpersonali tra dipendenti e superiori, è fondamentale coinvolgere tempestivamente un'istanza di mediazione e conciliazione. In alcuni casi, può essere opportuno valutare un cambio di superiore. È però importante sottolineare che, di norma, tra il personale di locomotiva delle FFS e i rispettivi superiori si mantiene uno scambio collegiale e costruttivo, e che gli episodi problematici tendono a verificarsi prevalentemente sempre con gli stessi superiori. ➤

# Quando un frigorifero sostituisce la mensa. . .

Di mense, o come si chiamano oggi, «ristoranti aziendali», non ce ne sono più molte alle FFS.

*Beda Breu, comité central du VSLF*

Di mense, o come si chiamano oggi, «ristoranti aziendali», non ce ne sono più molte alle FFS.

Nel settore Cargo esistono ormai solo delle mense alla RBL, a Losanna Triage e a Bienne. Diversa è la situazione per il nostro personale amministrativo: lì ci sono mense gigantesche nell'Aarepark di Olten e ben tre mense al Wankdorf. La loro redditività, però, è probabile che venga garantita solo dal martedì al giovedì, poiché il lunedì e il venerdì molti preferiscono lavorare in home office, il che si ripercuote ovviamente sul fatturato delle mense.

Presso la RBL Est ora disponiamo di una mensa, che però da quando è arrivato



Ristorante aziendale RBL (prima della ristrutturazione)

il Covid funziona al rallentatore. Quali sono i motivi?

Prima della pandemia, la mensa era aperta fino a mezzanotte. Un cuoco scrupoloso ci deliziava con i suoi ottimi piatti, cosa che veniva molto apprezzata. Purtroppo, venivano venduti troppo pochi menu giornalieri sovvenzionati. Il cuoco è stato pertanto licenziato e, quasi contemporaneamente, è arrivato il Covid. L'orario di apertura è stato quindi limitato alle ore 14:00. Per i numerosi turni serali è stata introdotta un'offerta sostitutiva, inizialmente insufficiente e inutilizzabile, tramite un frigorifero. Dopo vari interventi, il rifornimento del frigorifero è migliorato. Purtroppo, la qualità dei prodotti varia ancora molto, rendendo necessarie continue segnalazioni e reclami.

Si è poi reso necessario un rinnovamento del pavimento della mensa. Considerando però che l'intero edificio è ormai giunto a fine vita e che nei prossimi anni sarà necessario costruirne uno nuovo, questa ristrutturazione lascia un po' perplessi.

A tal proposito, le Risorse Umane del Gruppo hanno previsto un'offerta sostitutiva.

Poiché per una settimana non è stato possibile accedere alla mensa, è stato allestito un buffet con griglia sull'area esterna, con panini e cornetti per la pausa di metà mattina. Tutto questo, però, solo



Ristorante aziendale RBL (attuale)

fino alle 14:00! Un'offerta sostitutiva per il personale impiegato nei turni serali? Nessuna traccia! Questo ha portato a numerosi reclami, anche solo per una questione di parità di trattamento. Un intervento della CoPe purtroppo non ha dato alcun risultato. Ulteriori reclami presso il responsabile regionale e il responsabile operativo hanno almeno avuto l'effetto di far installare un frigorifero provvisorio, rifornito di pasti, e una macchina del caffè, nell'edificio di servizio.

Un sentito grazie ad Andy e Peter!

Ora la mensa è di nuovo aperta e con piacere abbiamo potuto constatare che, oltre al pavimento rinnovato, anche l'arredamento è stato sostituito e le pa-

reti sono state ridipinte. Va inoltre menzionata anche la crocetta nel certificato di salario che impedisce la detrazione fiscale per il servizio mensa. Se il vitto per il personale non può essere garantito in modo continuativo, in futuro questa crocetta non dovrebbe più comparire nel certificato di salario. I ristoranti aziendali non hanno solo la funzione di fornire il vitto, ma sono anche molto importanti per favorire i rapporti sociali tra di noi. Ricordiamo ancora con piacere la



Dopo la ristrutturazione

mensa del deposito F che, tranne la domenica sera, era sempre aperta. Oppure la mensa di Erstfeld, dove passavamo notti intere ad aspettare i treni di ritorno dal Ticino. Sempre di buonumore, con le indimenticabili e fantastiche insalate di salsiccia e formaggio o i rösti... Il beneficio economico, come HR sottolinea spesso, non è mai stato il tema principale, bensì piuttosto il benessere e la soddisfazione dei collaboratori. ➤



La "benintenzionata" raccomandazione alimentare di FFS Cargo nel 2024



# Servizi igienici per il personale di locomotiva

I servizi igienici continuano ancora oggi a essere un tema ricorrente. Esistono bagni misti, bagni separati per genere e, più recentemente, anche bagni per il terzo genere. Tutto questo è giusto ed è anche in linea con i tempi. *Christof Graf, Comitato del VSLF*

Anche presso le sedi operative delle ferrovie, i servizi igienici rappresentano un tema di discussione: devono essere facilmente e rapidamente raggiungibili dal posto di lavoro, in numero sufficiente e, naturalmente, puliti.

E poi c'è il personale di locomotiva. Anche nei locali a loro riservati, i servizi igienici sono effettivamente presenti e vengono puliti regolarmente. Tuttavia, queste sedi non si trovano sempre nelle immediate vicinanze. Soprattutto durante le pause brevi, il tempo a disposizione è spesso troppo limitato per riuscire a raggiungerli. Le cose si fanno interessanti quando ci sono modifiche all'orario, ad esempio a causa di cantieri. Questi cambiamenti comportano anche variazioni nella rotazione dei treni. Così può capitare che un treno termini improvvisamente la corsa in una stazione dove prima passava senza fermarsi. In certi casi, questo consente al personale di locomotiva di fare una breve pausa o una vera e propria pausa, se il tempo lo permette. A questo punto, però, sorge subito la questione dei servizi igienici. Ed è qui che i pianificatori iniziano a diventare creativi. Viene rapidamente proposto di utilizzare, se presenti, i bagni pubblici

della stazione. Secondo loro, questo sarebbe sufficiente. C'è perfino stato chi ha fatto osservare che ogni treno è dotato di una toilette che pertanto può essere utilizzata durante la pausa. Che i bagni dei treni, come del resto quelli pubblici nelle stazioni, abbiano una cattiva reputazione e vengano utilizzati dalla maggior parte dei passeggeri solo in caso di reale necessità, dovrebbe essere noto a tutti. Eppure, sono proprio questi servizi igienici che vengono destinati ai macchinisti. Di sicuro una soluzione economica.

Di apprezzamento nei confronti del personale, con una soluzione del genere, non si può proprio parlare. Una soluzione semplice in questi casi sarebbe un container WC riservato esclusivamente al personale ferroviario ma, poiché questa opzione non è tra le più economiche, si preferisce ricorrere ai bagni pubblici. Gli stessi problemi si possono verificare anche durante un turno. A seconda dell'impresa ferroviaria, tra una pausa e l'altra possono passare 4,5 o anche 5 ore prima che il personale possa accedere di nuovo a un bagno in una sede per macchinisti. Nelle stazioni intermedie dove i treni effettuano un'inversione di marcia, non sempre sono disponibili soluzioni igieniche

che adeguate. In passato, in questi casi si scendeva semplicemente davanti alla locomotiva, ma questo decisamente non dovrebbe più essere lo standard oggi. Inoltre, ci sono sempre più donne che esercitano la professione di macchinista. Ma anche per un uomo è importante poter disporre di un bagno pulito, dove ci si possa anche lavare le mani. È davvero paradossale che, nel 2025, una richiesta così basilare come quella di disporre di servizi igienici decorosi non sia ancora una cosa scontata, e che debba essere inserita esplicitamente nei criteri di pianificazione, nei regolamenti sull'orario di lavoro o in qualsiasi altra regolamentazione delle varie imprese di trasporto. Una soluzione semplice sarebbe quella di installare nei grandi nodi ferroviari dove molti treni effettuano inversioni di marcia, dei servizi igienici riservati al personale e accessibili a tutte le imprese del trasporto pubblico.

Spesso, in queste stazioni sono presenti diverse imprese ferroviarie e anche aziende dei trasporti urbani, come autobus o tram. Se tutte queste realtà collaborassero, si creerebbe anche un'ottima opportunità, efficiente ed economica, per realizzare delle mense comuni, dove tutto il personale che lavora a turni potrebbe mangiare in modo sano ed equilibrato. Purtroppo, al giorno d'oggi ogni azienda di trasporto tende a pensare solo a sé stessa, e pertanto soluzioni semplici ed economicamente vantaggiose come questa continueranno, con ogni probabilità, a restare un'utopia. ➤

## «Happy Birthday, lieber VSLF. Dank guter Zusammenarbeit in der Bahnproduktion sind wir pünktlich wie nie unterwegs!»



Wir arbeiten in verschiedenen Gremien zusammen. Mit euch macht es Freude! Besonders hervorheben möchten wir den Beitrag vom Lokpersonal zur Pünktlichkeitssteigerung im 2024 von einem Prozent. Das habt ihr dank besserer Informationen (PüA, vPro) und der damit verbundenen Festlegung der Fahrstrategie erreicht!

Thomas Graffagnino  
Thomas Wieland  
I-FUB-GAR





# Inidoneità a causa del diabete

Alle FFS il personale di locomotiva che utilizza una pompa per il diabete viene automaticamente sospeso dal servizio. Nell'UE, invece, la valutazione avviene in modo più differenziato. Nel traffico transfrontaliero, i macchinisti dell'UE possono circolare sulla rete ferroviaria svizzera, mentre ai macchinisti svizzeri ciò è vietato.

Una terapia del diabete ben controllata consente oggi a una persona di condurre una vita con delle limitazioni talmente minime da poter svolgere anche mansioni che richiedono elevati standard di sicurezza. Almeno nell'UE è così. Secondo le linee guida mediche ferroviarie UIMC (UIC) del 2019, i macchinisti che soffrono di diabete possono rimanere in servizio a determinate condizioni. L'attuale regolamento delle FFS, che esclude in modo indifferenziato e automatico dal servizio i macchinisti che dipendono da una pompa per insulina, è discriminatorio e può creare gravi problemi alla persona interessata. La minaccia di perdere il posto di lavoro provoca profonde ansie esistenziali. La CoPe ha presentato una proposta per l'adozione in Svizzera delle direttive UE, a tutela della parità di trattamento, della protezione contro la discriminazione e dell'inclusione professionale delle persone con malattie croniche. Nella stessa proposta si è chiesto anche di con-

sentire la continuazione del lavoro alle persone oltre i 70 anni, purché soddisfino i requisiti medici. Nel loro tempo libero, molti conducenti di veicoli ferroviari desiderano infatti partecipare ad attività associative, come quelle legate alle ferrovie a vapore. La risposta delle autorità competenti è stata prudente e leggermente didattica, con riferimento all'Ordinanza concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF), già a noi nota. È stata comunicata la seguente risposta: Le direttive sull'idoneità medica del personale di guida sono stabilite dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). L'Ordinanza concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF), emanata dall'UFT, costituisce la base giuridica e tecnica vincolante per tutte le imprese ferroviarie e funiviarie in Svizzera. Come azienda, le FFS applicano le direttive e le disposizioni dell'UFT. Presa di posizione delle FFS in materia medica: La dichiarazione redatta da Mi-

chael Giger, esperto in personale rilevante per la sicurezza presso l'UFT, sul tema del diabete, già messa a disposizione della CoPe, è vincolante per le FFS. La valutazione medica delle macchiniste e dei macchinisti presso le FFS viene effettuata nel rispetto delle prescrizioni e delle linee guida dell'UFT. Gli aspetti clinici menzionati nella tua lettera (ad esempio: «Lo sviluppo del diabete di tipo 2 è favorito da fattori ereditari, sovrappeso e inattività fisica. (...) Pasti irregolari, situazioni di stress e turni di lavoro irregolari influenzano negativamente la stabilità della glicemia.») sono già stati considerati nella risposta del signor Giger e non rientrano nelle competenze delle FFS. Presa di posizione sul diritto europeo: Per le aziende svizzere valgono esclusivamente il diritto svizzero e le relative prescrizioni. Presa di posizione sul limite di età di 70 anni: Per le FFS, l'età prevista per il pensionamento è di 65 anni. I macchinisti possono mantenere il loro permesso di guida fino a 70 anni, secondo quanto stabilito dalla OVF. Noi ci atteniamo a questa disposizione.» Nella lettera si segnala inoltre che i privati possono presentare una richiesta direttamente all'UFT. Ci dispiace che, da parte delle FFS, tale richiesta non sia stata inoltrata all'UFT. ➤

## Schweizer Eisenbahnkalender 2026

- Format XXL 48.7cm x 33cm
- Spiralbindung mit Wandaufhängung
- Mit neuester Digitaldrucktechnik und bester Bildqualität
- 13 farbige Bilder aus der Schweiz
- 11 verschiedene Fahrzeugtypen
- 11 verschiedene Bahnunternehmen
- 1 Zusatzblatt mit detaillierten Hintergrundinformationen
- Preis inkl. Versand innerhalb der Schweiz 33.50 SFr
- Versand in weitere Länder auf Anfrage möglich

Zu bestellen bei:  
Daniel Schärer  
079 800 67 33  
dani\_e189@sunrise.ch



# Riduzione dei giorni liberi dal lavoro in caso di malattia

Secondo l'Allegato 4, Articolo 29 del CCL, le assenze per motivi di salute comportano una riduzione dei giorni di riposo (GR) e dei giorni di compensazione (GC).

Gruppo orario di lavoro del VSLF



Per le collaboratrici e i collaboratori con una settimana lavorativa di cinque giorni – vale a dire per le categorie di personale che lavorano a turni, come il personale di locomotiva – è prevista una riduzione dei giorni liberi dal lavoro in caso di assenze dovute a motivi di salute. Il numero dei giorni da ridurre viene calcolato come segue:

- 63 giorni di riposo (RT): 365 (risp. 366) × durata dell'assenza - le frazioni di giorno vengono tralasciate
- - 52 oppure 53 giorni di compensazione (GC): 365 (risp. 366) × durata dell'assenza - arrotondamento secondo la regola commerciale
- Le assenze giornaliere complete dovute a motivi di salute, fino a un massimo di 5 giorni per anno civile, non comportano alcuna riduzione

La seguente tabella mostra in che modo i giorni di assenza influiscono sulla riduzione.

Il VSLF ha realizzato un semplice calcolatore per la riduzione dei giorni liberi in caso di malattia. È disponibile sul sito web, nella sezione «Servizi». QR-Code  
Si nota che la suddetta regolamentazione comporta una certa «discontinuità». Con 5 giorni di assenza, il tempo di lavoro nominale giornaliero viene accreditato per tutti e 5 i giorni; con 6 giorni di assenza, invece, vengono ridotti 2 giorni liberi, per cui di fatto l'accredito corrisponde solo a 4 giorni.

In questo contesto, sussiste una differenza significativa tra le categorie di personale con settimana lavorativa di cinque giorni e il personale d'ufficio. Per le prime, l'orario di lavoro nominale giornaliero viene accreditato anche se si tratta di un giorno libero, con conseguente riduzione dei giorni liberi. Per le seconde, invece, i giorni liberi sono considerati comunque fruiti anche in caso di malattia, di conseguenza non viene effettuata alcuna riduzione. Questo può portare alla seguente situazione: Se un/a macchinista si assenta per malattia in due periodi di tre giorni lavorativi ciascuno, vengono ridotti due giorni liberi, con un saldo negativo di 16,4 ore

Assenza in giorni	Riduzione GR	Riduzione GC	Riduzione totale
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	1	1	2
7	1	1	2
8	1	1	2
9	1	1	2
10	1	1	2
11	1	2	3
12	2	2	4
13	2	2	4
14	2	2	4
15	2	2	4
16	2	2	4
17	2	2	4
18	3	3	6
19	3	3	6

sul conto ore. Se invece un impiegato d'ufficio si assenta per malattia in due periodi di tre giorni lavorativi ciascuno, il saldo ore rimane invariato.

La disparità di trattamento è più che evidente. Per i dipendenti part-time, queste conseguenze possono risultare ancora più marcate. In caso di assenza per motivi di salute, viene accreditato l'orario di lavoro nominale giornaliero. Per un collaboratore con un tasso di occupazione del 50%, ciò significa che in tre giorni di assenza vengono accreditate solo 12,3 ore, invece delle 24,6 ore che sarebbero state effettivamente lavorate in giorni mediamente lavorativi. Se questa persona si assenta per malattia in due periodi di tre giorni lavorativi ciascuno, ne risulta un saldo negativo effettivo di 24,6 ore, corrispondente alla differenza tra l'orario di lavoro nominale giornaliero e l'orario originariamente pianificato. Per un tasso di occupazione del 50%, a questo si aggiungono 8,2 ore derivanti dalla riduzione di due giorni liberi. Il risultato in questo caso è un saldo negativo equivalente a 4 giorni di lavoro – e questo solo a causa di assenze per malattia in 6 giorni lavorativi. È pertanto evidente che, per i dipendenti con settimana lavorativa di cinque giorni, la comunicazione di malattia o infortunio

al datore di lavoro anche nei giorni liberi è essenziale. La regola di riduzione descritta è in realtà finalizzata a tutelare il personale a turni, poiché tiene conto della distribuzione irregolare dei giorni liberi e, in teoria, previene un'eventuale disparità di trattamento tra il personale a turni e quello d'ufficio. Ciò implica tuttavia che la comunicazione di malattia debba sempre avvenire, indipendentemente dal fatto che si tratti di un giorno lavorativo o meno. È interessante notare che, di norma, il personale di locomotiva registra un numero di giorni di malattia inferiore alla media dell'azienda. Questo può significare due cose: o si tratta di una categoria professionale particolarmente sana, oppure le comunicazioni di malattia avvengono principalmente (e spesso solo parzialmente) nei giorni lavorativi, determinando in molti casi una riduzione calcolata correttamente ma sostanzialmente ingiustificata. ➤

Code QR



# Come viaggerà il treno del futuro?

Quest'estate, su LinkedIn, è apparso un post intitolato: "Come viaggerà il treno del futuro? Oggi lo abbiamo testato". Non serve molta fantasia per intuire che «il treno del futuro» viaggerà in modo automatico. Attualmente c'è ancora il macchinista a bordo, ma le idee vanno ben oltre.

Markus Leutwyler

Nell'immagine associata al post si vedevano delle persone sorridenti, raggianti come le «Radium Girls». Il contributo ha raccolto ben 275 like, mani che applaudono e cuoricini, insieme a commenti come: «Tenacia e costanza vi hanno portati al traguardo.» Al traguardo? Basta il test per dire che il traguardo è stato raggiunto? Si legge poi di una fede incrollabile nella possibilità di realizzare un progetto simile, si parla di perseveranza e coraggio. Un collaboratore delle FFS, attivo nel settore innovazione, si dice entusiasta di poter contribuire a plasmare il futuro insieme. Sole splendente, entusiasmo a mille. Tutte le assicurazioni delle FFS secondo cui l'ATO non sarebbe un tema attuale, suonano credibili quanto un volantino che promette l'acquisto di oro a prezzi equi...

La gioia è una cosa bella, e auguriamo a tutti di provarla, ma un po' di senso della realtà e di concretezza li dobbiamo a noi stessi e, non da ultimo, anche ai nostri clienti. Le innovazioni tecnologiche hanno da sempre suscitato grandi entusiasmi. Così è stato anche con il radio. Scoperto quasi esattamente 127 anni fa (il 21 dicembre 1898) da Marie e Pierre Curie, questo misterioso nuovo metallo trovò, nei decenni successivi, numerose applicazioni apparentemente straordinarie. Bagni al radio, bibite al radio e pomate al radio vennero messi in circolazione in grandi quantità. Particolarmente di moda erano gli orologi con lancette e quadranti luminescenti. Ragazze e donne lavoravano nelle fabbriche, come la «U.S. Radium Corporation», dipingendo con vernice al radio. Le donne leccavano i pennelli per mantenere la punta sottile e potevano persino portarsi a casa quella

fantastica vernice per decorare se stesse e l'ambiente circostante. Ben presto, molte di queste «Radium Girls» iniziarono a soffrire di fragilità ossea e tumori, e i decessi divennero sempre più frequenti. La produzione, tuttavia, proseguì senza sosta. Mentre le aziende negavano qualsiasi collegamento tra l'esposizione al radio e le malattie, conducendo vere e proprie campagne di insabbiamento, i dirigenti evitavano accuratamente ogni contatto con le sostanze radioattive e i chimici si proteggevano con schermature in piombo e mascherine. Ma cosa c'entra tutto questo con i treni a guida automatica? Moltissimo! Perché noi ne vediamo anche l'altro lato della medaglia, quello dei pericoli che, evidentemente, nessuno vuole riconoscere. Oltre agli errori nel software, ai rischi informatici, ai problemi legati alla sicurezza delle persone e a un rischio di concentrazione associato al GoA4, c'è soprattutto il fatto che dal «personale di locomotiva» si pretenderà qualcosa di impossibile. Nel meraviglioso futuro che ci viene prospettato, il compito dei macchinisti sarà quello di sorvegliare una black box silenziosa che fa qualcosa, senza che vi sia alcuna possibilità di capire in anticipo cosa stia «decidendo» di fare in quel momento. Nella

parte dei

casi, quel "qualcosa" sarà probabilmente la cosa giusta. Anzi, con il tempo, la percentuale di decisioni corrette sarà con ogni probabilità altissima. Ma più alta è la percentuale di decisioni corrette, più pericoloso diventa l'intero sistema.

Nel vortice della monotonia, la «macchinista» o il «macchinista» finiranno per perdere la vigilanza, ciò che è dimostrato scientificamente. All'inizio, magari, sarà necessario intervenire ogni pochi giorni, poi passeranno dei mesi, e infine degli anni. Ma quando poi si verificherà un evento critico, sarà proprio in quel momento che l'operatore verrà giudicato in base alla sua reazione. È giusto? È davvero fattibile? No, non lo è. Potrebbe rivelarsi un lavoro altrettanto distruttivo quanto quello delle Radium Girls. Il suo unico compito sarà quello di farsi carico della responsabilità per il comportamento errato della macchina. Per le imprese ferroviarie, le autorità di vigilanza e l'industria, non sarà altro che un capro espiatorio. Il rischio complessivo resta elevato anche con una bassa percentuale di errori tecnici, poiché in Svizzera, in media, ogni dieci secondi parte un treno da qualche parte - giorno dopo giorno, anno dopo anno.

La domanda non è se, ma quando un treno a guida automatica commetterà un errore grave, un errore che un essere umano non avrebbe commesso.

E allora, come reagiranno i sorridenti protagonisti della foto su LinkedIn? Si faranno avanti per assumersi le loro responsabilità? Oppure seguiranno l'esempio della U.S. Radium Corporation trincerandosi dietro una schermatura in piombo? ➤

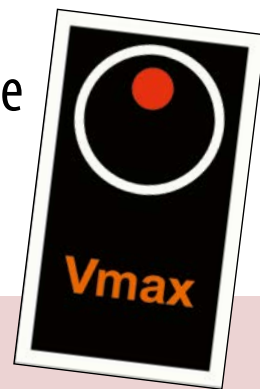




# ADL «V<sub>max</sub>» davanti a un segnale di arresto – del tutto intenzionale

Quando le mancanze di altri settori ricadono direttamente sul personale di locomotiva, spostando pericolosamente l'attenzione dalla sicurezza.

Groupe sécurité VSLF



Dalla notifica ESQ in possesso del VSLF risulta che, su una S6 in partenza da Küssnacht, è apparso il messaggio ADL «VMAX fino a Stadelhofen». Già al successivo segnale di preavviso è stata rilevata un'indicazione di pericolo – ingresso a Zollikon chiuso per diversi minuti. Alla richiesta di chiarimenti al responsabile della circolazione dei treni è stato spiegato che la prosecuzione della corsa sarebbe stata ritardata a causa di un esercizio a binario unico dovuto a lavori, ma successivamente si sarebbe dovuto procedere alla massima velocità.

Risulta quasi cinico che a un treno venga consigliata una corsa a velocità massima, dopo che la prosecuzione della stessa era stata impedita da problemi infrastrutturali. La situazione risultava ancora più paradossale considerando che il DTZ in servizio circolava con tre porte di accesso isolate e un convertitore di corrente disattivato. Come spesso accade, le limitazioni derivanti dall'infrastruttura e dalla manutenzione dei veicoli vengono scaricate sul personale di locomotiva senza alcuna verifica o approfondimento.

Nonostante l'apparente tono cinico, va sottolineato che le conseguenze per la sicurezza in simili situazioni possono essere molto gravi. Un ADL «VMAX» induce il personale di locomotiva a uno stile di guida quanto più rapido possibile, riducendo i tempi di percorrenza, ma a scapito dell'efficienza energetica. Viene così creata l'aspettativa che il treno abbia via libera e che non siano presenti dei segnali di arresto. Inoltre, si genera l'impressione che una guida più lenta e rilassata comprometta il traffico ferroviario. Questo provoca uno stress sottile ma costante, spostando significativamente l'attenzione dalla sicurezza.

La relativa notifica ESQ è stata dichiarata chiusa senza alcun riscontro o conseguenza da parte degli organi competenti. Dal caso descritto emerge che, in linea di principio, non ci si aspetta dal personale di locomotiva che venga rispettata la velocità massima in caso di ritardi dovuti al materiale rotabile o all'infrastruttura; qualora ciò venga richiesto, l'ADL lo impone in maniera esplicita e senza tener conto delle conseguenze. In tali condizioni, attenersi eccessivamente alle raccomandazioni di marcia dell'ADL può costituire una grave negligenza.

## A metà agosto 2025, due comunicazioni di ZFR hanno destato scalpore:

In un documento intitolato «Lernchance Schweiz»

(Opportunità di apprendimento Svizzera) si riportava che, nell'arco di breve tempo, alla stazione di Zurigo-Mülligen diversi macchinisti avevano oltrepassato il limite di manovra in direzione Schlieren. Tra i fattori che hanno contribuito all'evento figuravano, tra gli altri, il posizionamento della tavola di fine stazione sul lato destro e la confusione creata dal binario 182 della stazione, che appariva come se fosse il binario di linea 304. Tra le conclusioni tratte dall'analisi del caso figurava, tra l'altro, la raccomandazione che il personale di locomotiva consulti sempre il piano della stazione prima di effettuare una manovra.

In un'altra comunicazione si segnalava che, fino alla fine di luglio di quest'anno, si erano già verificati 22 episodi legati ai segnali nani, e le analisi preliminari indicavano che la mancata conoscenza dei nodi ferroviari era causa di irregolarità. Di conseguenza, il ripasso delle conoscenze dei nodi ferroviari è stato promosso in alcune stazioni come offerta aggiuntiva volontaria. Qui è evidente che si tratta chiaramente di mancanze da parte dell'infrastruttura. Con un numero così elevato di episodi non si può più parlare di errori individuali. Nonostante ciò, non vengono adottate, come il VSLF richiede da anni, delle misure correttive da parte dell'infrastruttura, come ad esempio una segnaletica chiara dei limiti di manovra; al contrario, la responsabilità ricade sul personale di locomotiva, mentre si spera di ottenere dei miglioramenti tramite delle misure di sensibilizzazione. Ancora una volta, il personale di locomotiva è chiamato a rispondere per gli errori di altri reparti.

## Puntualità vs. usura

Nel contesto dei tentativi di mantenere in qualche modo positiva la statistica della puntualità, è interessante analizzare le interazioni tra consumo energetico, usura dei materiali dei veicoli e delle infrastrutture, come pure i valori di puntualità. È anche interessante osservare come, parallelamente, evolvano i tempi di percorrenza. Una velocità maggiore e un'accelerazione più rapida comportano inevitabilmente un'usura più elevata tra ruota e rotaia. Le vibrazioni generate da queste sollecitazioni gravano ulteriormente sia sull'infrastruttura che sui veicoli. Allo stesso tempo, i processi, i sistemi di controllo dei treni e i limiti di velocità delle linee tendono a diventare sempre più lenti e meno reattivi. In passato, durante la formazione, veniva addirittura raccomandato di accelerare i treni con la massima forza di trazione. Sui Re450 DPZ della S-Bahn di Zurigo e sugli RBDe 560 Domino, questa pratica aveva però causato un'usura talmente elevata delle ruote da rendere necessarie delle nuove direttive sui valori di accelerazione e sull'uso del freno antisaltamento. Queste, a loro volta, avevano poi causato forti ritardi in condizioni di pioggia. Sui Flirt RABe 521-524 sono state introdotte ottimizzazioni del sistema di antisaltamento e adeguamenti software, in modo da ridurre l'impiego del freno meccanico. L'obiettivo era ridurre il consumo di energia e l'usura, ma questo ha comportato una sensibile riduzione dell'accelerazione. In condizioni di pioggia, inoltre, i veicoli incontrano notevoli difficoltà ad arrestarsi completamente. Di conseguenza, all'ultimo momento si interviene comunque con la massima forza frenante meccanica, causando l'usura prematura degli assi.

Diverse istruzioni, modifiche, ottimizzazioni e raccomandazioni di guida si susseguono di continuo. Queste mirano a guidare in qualche modo il personale di locomotiva affinché possa far fronte a questi sviluppi tecnici problematici. Nel frattempo, esistono talmente tanti livelli di conoscenza e pratiche operative che il comportamento del personale di locomotiva non può più seguire una logica chiara e non è più prevedibile. Al momento, l'unica misura realmente sensata ed efficace per garantire un esercizio ferroviario puntuale e stabile sembra essere il costante allungamento dei tempi di percorrenza. Eppure, si continua a investire ingenti risorse nella ricerca di soluzioni tecniche e software. Nella digitalizzazione si ripone una fiducia quasi salvifica, ma nella pratica anche queste soluzioni finiranno inevitabilmente per scontrarsi con la burocrazia e le amministrazioni. ➤

# Concorso

per i 150 anni del VSLF

Il VSLF festeggia i suoi 150 anni e tu puoi vincere! Il primo premio è una locomotiva in miniatura in scala H0, decorata con la splendida civetta del VSLF, del valore di oltre 400 franchi. Ma le sorprese non finiscono qui! In palio ci sono anche cinque calendari di Dario Häusermann e Daniel Schärer, coltellini tascabili, penne, borse, agende e raffinate cartelle portadocumenti in pelle con il logo del VSLF e della celebre civetta.

## Cosa devi fare?

Compila il concorso online cliccando sul link qui sotto e seleziona le risposte corrette. Inserisci il tuo nome e un indirizzo e-mail valido, quindi invia le tue risposte. Il termine per l'invio è il 31 dicembre 2025. Se il numero di risposte corrette supera il numero dei premi disponibili, i vincitori saranno determinati tramite sorteggio. Se i premi non vengono assegnati esclusivamente a chi ha risposto correttamente, saranno distribuiti in base all'ordine di arrivo e, in caso di parità, tramite sorteggio. Lo stesso sorteggio stabilirà anche

quale premio riceverà ciascun vincitore. I vincitori saranno informati via via e-mail e dovranno confermare il premio entro una settimana, fornendo un indirizzo di spedizione valido in Svizzera; in caso contrario, il premio sarà riassegnato tramite sorteggio. I dati forniti saranno utilizzati esclusivamente ai fini del concorso e non saranno comunicati a terzi. Dopo la conclusione del concorso, i dati saranno cancellati. Possono partecipare tutte le persone fisiche, ad eccezione dei membri del comitato e della redazione del LocoFolio del VSLF. I minorenni necessitano del consenso di un genitore o di

un tutore. Ogni persona può partecipare una sola volta. I premi saranno spediti esclusivamente a indirizzi in Svizzera. Il ricorso legale è escluso e non verrà intrattenuta alcuna corrispondenza riguardo al concorso. I premi non sono convertibili in denaro.

## Buona fortuna!

A proposito: tutti gli articoli del VSLF sono sempre disponibili nel nostro online shop, attualmente anche con uno sconto! (La partecipazione al concorso è indipendente dall'acquisto.)





## Chi sono i fotografi?

Chi non ha mai ammirato le fantastiche foto di treni che arricchiscono ogni numero del LocoFolio?

Dietro queste immagini ci sono fotografi e fotografe che si dedicano con passione

alla fotografia ferroviaria. Due di loro sono Dario Häusermann e Daniel Schärer, che ogni anno pubblicano un calendario molto apprezzato dal pubblico.

Anche quest'anno hanno realizzato un calendario con immagini straordinarie, una più bella dell'altra. Alcune delle foto presenti in questo numero provengono

dai nuovi calendari e sono appositamente indicate. I calendari possono essere sia vinti sia acquistati normalmente e rappresentano un fantastico regalo di Natale.

Altamente consigliati! (La partecipazione al concorso è indipendente dall'acquisto.) ➤

**Dario Häusermann** : «Sia alla guida dei treni presso la railCare AG o in ufficio alle FFS, ho avuto la fortuna di poter trasformare la mia passione in lavoro. Essendo nato anch'io nel 1989, non condivido solo lo stesso anno di nascita di Daniel Schärer, ma anche tanti ricordi dei bei vecchi tempi dei primi anni 2000, catturati allora con la nostra fotocamera. Quegli anni, caratterizzati da reciproca motivazione e dalla costante spinta a migliorare, ci hanno portato non solo a diventare grandi amici, ma anche i principali concorrenti nel mondo dei calendari ferroviari.»



**Daniel Schärer** racconta di sé:

«Nonostante la mia giovane età, essendo nato nel 1989, sono un grande appassionato di ferrovie, sia professionalmente come macchinista presso FFS Cargo International, sia nella vita privata come modellista e fotografo ferroviario.

Fin da piccolo sono stato contagiato dal "virus" delle ferrovie e presto ho capito che la ferrovia non sarebbe stata solo un hobby, ma la mia passione più grande.»





# Breve visita alla Forchbahn

Chi, trovandosi alla stazione di Zurigo Stadelhofen, oltre a osservare il vivace viavai sui marciapiedi, getta uno sguardo verso la strada, potrà scorgere qualcosa che stona completamente con il consueto schema cromatico bianco e blu dei tram zurighesi. «Ma sono finito a Berlino?», ci si potrebbe chiedere vedendo passare delle motrici rosso-crema con eleganti strisce nere, molto simili a quelle della S-Bahn berlinese.

*Simon Steinmann, presidente della sezione VSLF della Svizzera orientale*



*Be 4/4 (vecchio)...*

E invece no: quel tocco di colore appartiene a un treno della Forchbahn (FB). È una delle tante piccole ferrovie svizzere a scartamento ridotto che, all'ombra dei giganti del turismo ferroviario come la RhB, la MGB, la MOB o la Zentralbahn, non godono di particolare notorietà né a livello nazionale né internazionale, ma che rivestono un ruolo fondamentale nella vita quotidiana dei loro passeggeri.



*La delegazione del VSLF alla stazione di Forch*

La mattina del 27 agosto 2025, alla stazione di Zurigo Stadelhofen, Raoul Fasbind, Rahel Wyss, Marc Engelberger, Dario Bai, Markus Leutwyler e il sottoscritto siamo saliti a bordo della “Frieda Bünzli”, come la Forchbahn viene chiamata affettuosamente, e con un pizzico d'ironia, dalla popolazione locale. La nostra destinazione è il centro operativo di Forch, dove siamo stati accolti per una visita guidata da Damian Keller, responsabile dell'esercizio. Prima di arrivare a destinazione, eccovi un breve excursus

sulla storia della Forchbahn. Il trasporto pubblico attraverso Forch esisteva già dal 1836 sotto forma di diligenza postale. Intorno al 1870 si iniziò per la prima volta a pensare alla costruzione di una ferrovia. Tra il 1905 e il 1912 furono attivi sulla tratta i pullman Martini, una sorta di antenati degli autobus moderni. In un caso piuttosto raro, fu proprio una ferrovia a sostituire una linea di autobus, quando la Forchbahn ottenne la concessione il 12 giugno 1908. La linea venne realizzata come tranvia extraurbana, con un tracciato che correva sulla o in parallelo alla Forchstrasse. Al capolinea di Esslingen, esisteva un collegamento con la Uster-Oetwil-Bahn (UOe), la cui fermata



*Souvenir: freschi Luxemburgerli da Zurigo*

finale, situata all'incrocio di Langholz, permetteva a sua volta il cambio con la Wetzikon-Meilen-Bahn (WMB): due vere e proprie ferrovie sorelle della Forchbahn nell'Oberland zurighese, che oggi però non esistono più. Infatti, a seguito di decisioni popolari, entro il 1950 sia la WMB che la UOe furono convertite in linee di autobus. La Forchbahn riuscì a evitare la stessa sorte per tre motivi: era in condizioni strutturali molto migliori rispetto alle altre, collegava direttamente la periferia alla città e, infine, perché una sperimentazione con autobus non aveva dato esiti positivi. A partire dal 1954 la linea venne ammodernata per la prima volta, con l'ampio consenso della popolazione.



*...e Be 4/6 (nuovo) alla stazione di Forch*

A partire dal 1970, gli impianti del deposito di Forch furono rinnovati e assunsero l'aspetto attuale. Poiché la ferrovia non disponeva più di spazio sufficiente nel centro del paese di Zumikon, su iniziativa di Elisabeth Kopp, allora sindaca del comune e in seguito prima consigliera federale donna della Svizzera, quasi tutto il territorio comunale venne interrato. Per questo motivo, oggi Zumikon può vantare ben 1758 metri di “metropolitana”. Sempre da allora, la Forchbahn circola al di fuori del centro urbano completamente separata dalla sede stradale. Anche i veicoli più vecchi tuttora in servizio, basati sul modello Tram 2000, risalgono a quegli anni. Nel 2004 vennero acquistati per la prima volta dei veicoli a pianale ribassato e climatizzati, prodotti da Stadler Rail. A seguito di modifiche legislative, tutti i passaggi a livello privi di barriere sono stati gradualmente eliminati grazie a fondi della Confederazione; nella primavera del 2025, l'ultimo passaggio a livello, nel comune di Egg, è stato dotato di barriere. Ed eccoci arrivati ai giorni nostri, e nel frattempo anche il nostro treno è giunto alla stazione di Forch. Ad accoglierci c'è



Damian Keller, che ci dà il benvenuto e dà inizio alla nostra visita, seguita da una corsa fino a Esslingen e ritorno. Nel 2025, la Forchbahn si presenta come una moderna ferrovia suburbana, con una forte valenza identitaria per la regione. In caso di disservizi, arrivano regolarmente segnalazioni da parte dei passeggeri, sia positive che negative. Questo rispecchia perfettamente il polso degli utenti della "Frieda". La gestione operativa, come ci viene spiegato, rappresenta una sfida quotidiana. La Forchbahn fa parte della rete della S-Bahn di Zurigo, con la denominazione S18. Durante le ore di punta del mattino e della sera, tra Stadelhofen e Forch circolano quattro treni diretti e quattro treni regionali all'ora, mentre tra Forch ed Esslingen la cadenza è di un treno ogni 15 minuti. Le nove composizioni necessarie per garantire il servizio comprendono l'intero parco rotabile, formato da tre diverse generazioni di veicoli. Questo richiede un'elevata disponibilità dei mezzi, dato che non esistono vere e proprie riserve. Di conseguenza, in caso di guasto, tecnici e riparatori devono intervenire molto rapidamente. Se una porta è difettosa, ad esempio, viene bloccata dal personale di locomotiva, e la riparazione viene avviata immediatamente, ossia non appena il treno passa



*Il colore del gilet di sicurezza per i visitatori strappa qualche risata*

nuovamente per Forch. I tanto diffusi adesivi informativi sulle porte difettose, molto comuni altrove, qui si vedono solo di rado. Se dei veicoli devono essere temporaneamente tolti dal servizio, ciò non comporta necessariamente la soppressione del treno, ma i passeggeri ne risentono a causa della riduzione dei posti disponibili.

Secondo Damian Keller, sulla tratta principale Rehalp-Esslingen si riscontrano relativamente pochi problemi, mentre il servizio sulla tratta urbana è più problematico. Qui ci si trova su infrastrutture di terzi, anche se la collaborazione con la VBZ è molto stretta. La frequenza elevata dei tram tende a causare ritardi, ma la maggior parte dei problemi deriva da collisioni con veicoli stradali. Questi incidenti non solo ostacolano significativamente il servizio, ma riducono anche



*Il responsabile operativo Damian Keller ci mostra l'impianto di manutenzione*



## Ihr Partner für umfassende Bahndienstleistungen

### Betrieb & Personal

Akkreditierter Personaldienstleister mit erfahrenen Lokführer, Rangier- und Begleitpersonal für Bau-, Güter- und Streckendienst.

### EVU & Consulting

Beratung und Begleitung beim Aufbau von Eisenbahnunternehmen, Sicherheits- und Netzzugangsbewilligungen sowie Notfallmanagement.

### Ausbildung

Schulungen und Prüfungen nach BAV-Standards für alle Lokführerkategorien inkl. Deltakurse, Baureihen- und Zusatz-Schulungen.

### Logistik & Services

Baustellenlogistik, Linienbetrieb, Schicht- und Dienstplanung sowie grenzüberschreitende Logistiklösungen.





Prima dell'inizio della corsa dimostrativa con il Be 8/8 "cammello"

la disponibilità della flotta, spiega Keller. Al di fuori delle ore di punta, da alcuni anni a Forch viene tenuta pronta una composizione come "treno di riserva", un'idea ripresa dalle FFS. Inoltre, presso la stazione di Forch sono parcheggiati due autobus dell'azienda Autobusbetriebe Zürich Zollikon Küsnacht (AZZK), pronti all'uso, noleggiati dalla Forchbahn per poter attivare rapidamente un servizio sostitutivo in caso di problemi. Alcuni macchinisti della Forchbahn, analogamente a quanto avviene anche alla Waldenburgerbahn, possiedono anche la patente per autobus. Un "trenino" del genere (il termine è, a differenza di "tram", ancora appena tollerato) presenta, secondo Damian Keller, vantaggi e svantaggi sotto diversi aspetti. In oc-

casione di una riunione è stata decisa e introdotta una modifica al regolamento ritenuta necessaria. I percorsi sono brevi, le gerarchie piatte e le strutture semplici e flessibili. Le risorse finanziarie sono tuttavia piuttosto limitate e non si dispone di un esercito di personale amministrativo da chiamare in caso di necessità. Inoltre, come tutte le altre ferrovie, bisogna adeguarsi continuamente alle normative e ai requisiti di sicurezza in costante evoluzione, cosa che non è sempre semplice. Nel prossimo futuro verrà introdotto un sistema ECM per la manutenzione del materiale rotabile, già obbligatorio per le



Il macchinista Beat Krebsner nel suo elemento

ferrovie interoperabili (ECM: Enterprise Content Management, sistema elettronico per la gestione dei contenuti azien-

dali). Bisogna riuscire a gestire questi vincoli pratici e i costi ad essi associati, il che non è sempre facile con un budget limitato, afferma Keller. La Forchbahn può



Il dispositivo di inserimento dati per lo ZSL-90: il treno è lungo 72 m, ha una forza frenante del 140% e una velocità massima di 65 km/h

vantare un'altra particolarità: è una delle sole quattro ferrovie al mondo a puntare sul sistema di controllo automatico della marcia del treno chiamato "protezione del treno con linea conduttrice" (ZSL-90). Questo sistema viene impiegato anche dalla RBS bernese, dalla WSB nel Canton Argovia e dalla ferrovia aeroportuale di Kuala Lumpur. Negli anni '80, la RBS ha vissuto una serie di incidenti che hanno reso necessaria l'introduzione di un sistema di controllo migliorato. Questo

# L'entusiasmo per la cabina di comando ci unisce.

[bls.ch/lokipersonal](https://bls.ch/lokipersonal)

**bls**  
unisce.



sistema è stato sviluppato dall'azienda Integra (oggi parte di Siemens Mobility) in collaborazione con l'UFT. Si basa sul sistema di controllo continuo della marcia del treno (LZB), molto diffuso in Germania. Lo ZSL-90 trasmette i dati di sicurezza del treno tramite un conduttore lineare posizionato al centro del binario e



Nella rimessa del 1972

dispone di alcune funzioni che oggi nessuna ferrovia a scartamento normale in Svizzera possiede. Insieme al macchinista Beat Krebsler arriviamo ora al momento clou della nostra visita: la corsa dimostrativa dal deposito di Forch a Esslingen e ritorno. Il nostro treno ci attende nella "nuova" rimessa del 1972 ed è composto da due elettrotreni Be 8/8 accoppiati, che per via delle apparecchiature installate sul tetto vengono affettuosamente soprannominati "Cammelli". Oggi Beat ha fatto bingo: può testare con il suo treno delle situazioni operative che, nel lavoro di tutti i giorni, potrebbero avere delle conseguenze spiacevoli; anche alla Forchbahn, infatti, le frenate d'emergenza devono essere obbligatoriamente segnalate. Un primo tentativo di partenza si conclude dopo pochi centimetri: senza l'inserimento corretto dei dati non funziona niente. Anche il tentativo di usci-

re dall'area del deposito senza autorizzazione, di dirigersi verso uno scambio mal posizionato o di superare un segnale di arresto per manovre vengono immediatamente bloccati dal sistema con una frenata automatica di servizio. Il sistema di sicurezza funziona secondo una sequenza di sicurezza a tre livelli: prima un segnale acustico di avvertimento, seguito da una frenata di servizio. Se questa non è sufficiente, viene inevitabilmente attivata una frenata d'emergenza fino all'arresto completo del treno. Lo ZSL90 è anche in grado di monitorare le corse di manovra, una funzione di cui le ferrovie a scartamento normale in Svizzera ancora non dispongono. Le FFS, ad esempio,



Qui chiaramente visibile: la condotta lineare dello ZSL-90

cercano di colmare questa lacuna con un'app di avvertimento, che non è altro che un segnale acustico emesso quando un veicolo si avvicina alla fine di un itinerario di manovra. Perché le FFS tentino di risolvere un problema che è stato tecnicamente superato da ben 35 anni (!) mediante processi e strumenti digitali di supporto resta un mistero, e non solo per me. Anche lungo la linea, lo ZSL90 può ora dimostrare di cosa è ancora capace. Il tentativo di superare la velocità massi-

ma consentita, di passare con un segnale chiuso o con una velocità troppo elevata su un passaggio a livello segnalato come guasto hanno tutti la stessa conseguenza: una frenata d'emergenza. Dopo il reset, il sistema riprende esattamente dal punto in cui si era fermato; anche un nuovo tentativo di passare con un segnale chiuso provoca nuovamente una frenata d'emergenza, escludendo completamente qualsiasi situazione di pericolo per il treno. A differenza dei sistemi delle principali ferrovie locali, qui il personale di locomotiva può conoscere in ogni momento la velocità effettiva monitorata, che viene visualizzata in forma grafica. Il macchinista Beat sorride soddisfatto: è molto rassicurante constatare di persona che la rete di sicurezza e i sistemi di backup funzionano davvero in caso di necessità. Un'altra particolarità degna di nota sono i segnali ausiliari, che si attivano automaticamente con la chiusura del percorso di marcia, permettendo così



Condotta lineare ZSL-90 e bobine ZST-90

la prosecuzione della corsa senza ulteriore intervento del controllore del traffico ferroviario, ad esempio nel caso di un passaggio a livello guasto. Inoltre, la Forchbahn dispone di un livello di sicurezza di riserva: nel caso in cui il sistema ZSL-90 si dovesse guastare o temporaneamente non funzionare a causa di un errore nella misurazione della distanza, il sistema puntiforme "ZugStop 90" (ZST-90) continuerebbe comunque a fermare il treno in caso di segnali chiusi.

Grazie allo ZSL-90, la Forchbahn è tecnicamente all'avanguardia in termini di sicurezza. Durante lo sviluppo dello ZSL-90 si è valutata la possibilità di un impiego capillare su tutta la rete a scartamento normale svizzera, ma questa ipotesi è poi stata scartata. Anche un utilizzo mirato appare piuttosto incerto, tuttavia ritengo interessante fare un esperimento ipotetico riguardo a un possibile impiego sulla linea principale della S-Bahn di Zurigo.

Il corridoio tra le stazioni di Zurigo Hardsbrücke e Stadelhofen è talmente congestionato che si potrebbe addirittura escluderlo dall'accesso libero alla rete, dato che per le imprese ferroviarie europee



Il display ZSL-90. Il treno viaggia a 37 km/h, con controllo impostato a 60 km/h



Andavamo troppo veloci: frenata automatica d'emergenza



non ci sono comunque linee disponibili. A seguito delle recenti decisioni dell'UFT riguardo all'assegnazione delle concessioni, ad esempio per l'Hochrhein-Bodensee Express (HBE), sembra evidente che anche in futuro per le imprese ferroviarie straniere sarà difficile ottenere delle linee in Svizzera. Quando, in un futuro non troppo lontano, verrà completata l'introduzione dell'ETCS Level 1 LS sulla rete principale della S-Bahn di Zurigo, si dovranno rapidamente valutare le possibili alternative, sempre che si voglia



Il macchinista Beat Krebser davanti al "Cammello"

mantenere l'offerta prevista. Tuttavia, è molto probabile che poi si darà la priorità all'ETCS Level 2. Attualmente, presso la Forchbahn è in corso il vasto progetto di ammodernamento Frieda 2030, che prevede numerosi interventi: il risanamento della galleria di Zumikon, la modernizzazione e l'adeguamento di tutte le stazioni secondo la Legge sull'eliminazione degli svantaggi nei confronti dei disabili (LDis), l'acquisto di nuovi veicoli a pianale ribassato e la costruzione di un nuovo impianto di manutenzione moderno a Forch con possibilità di inversione di marcia e un tornio in fossa. È inoltre previsto, e in parte già realizzato, il rinnovo completo di tutti gli apparati centrali, con l'introduzione del software di comando ILTIS: il vecchio banco di manovra Domino 69 verrà completamente sostituito da schermi. È attualmente in corso anche la modernizzazione dell'ultima generazione di veicoli Be 4/6, risalente al 2004; al momento, il terzo veicolo si trova presso Stadler Rail per l'intervento di ristrutturazione. Inoltre, la stazione di Forch, oltre alla sua funzione di centro operativo, sarà sviluppata anche come snodo multimodale. Alcuni elementi sono già visibili: sono presenti servizi di bike e car sharing, è stato lanciato nella regione il



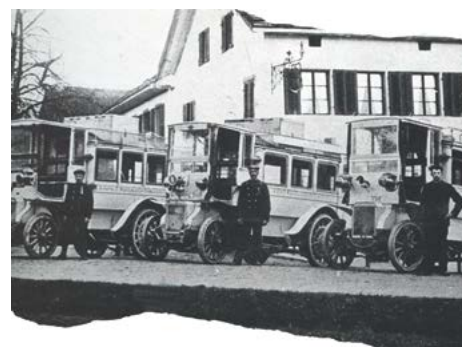
Nuovo vs. vecchio, il banco di manovra Domino-69 sarà presto completamente sostituito da ILTIS

servizio di mobilità mybuxi e presso lo ZVV Contact Center Forch si possono ottenere consulenze di viaggio e biglietti per tutta l'Europa. Sono in programma ulteriori innovazioni: entro quest'anno il capolinea della linea di autobus 744 verrà trasferito da Scheuren a Forch, e seguiranno ulteriori servizi di Mobility Sharing, oltre a stazioni di ricarica per i veicoli elettrici. In questo processo, la Forchbahn mantiene un dialogo costante con i comuni limitrofi, i residenti, i partner, e naturalmente anche con i passeggeri e i propri collaboratori. Per quanto riguarda i nuovi veicoli da acquistare, la Forchbahn intende continuare a puntare sul concetto dei convogli modulari, che si è dimostrato molto efficace. Si è invece deciso di rinunciare all'idea iniziale di acquistare dei treni completi a composizione fissa, completamente intercomunicanti, della lunghezza di 75 metri. Una decisione dettata in particolare dall'esperienza della Limmattalbahn, che fin dalla sua apertura ha dovuto più volte limitare l'esercizio su determinati tratti in seguito al danneggiamento di numerosi veicoli a causa di collisioni con mezzi stradali. La stessa considerazione ha portato la Forchbahn a prevedere nel nuovo ordine una piccola ma significativa riserva di veicoli, in modo da poter garantire la regolare frequenza del servizio anche in caso di più incidenti consecutivi.

Il concetto di automazione non risparmia nemmeno la Forchbahn. Secondo Damian Keller, si stanno valutando le possibilità di impiego delle tecnologie di automazione. L'integrazione successiva di tali sistemi è espressamente prevista nel capitolato per i nuovi veicoli. Tuttavia, le corse quotidiane sulla rete tranviaria di Zurigo consentono solo una parziale automazione dell'esercizio, e il personale di locomotiva resterà a bordo ancora per molto tempo. Secondo Keller, in un futuro più lontano è ipotizzabile un utilizzo alternativo del corridoio ferroviario della Forchbahn. Nelle ore di punta, si continuerà a puntare sui treni secondo orario, mentre nelle fasce orarie meno trafficate, ma non prima del 2045, si tratterà di valutare l'impiego di veicoli più piccoli e automatizzati, per garantire maggiore

flessibilità e un uso più efficiente delle risorse. Prima di tutto, però, dovrà essere portato a termine l'attuale programma di modernizzazione. E con questo si conclude la nostra visita alla Forchbahn, questa piccola sconosciuta nel Pfannenstiel.

Infine, è opportuno ricordare che, a partire dal 2037, per tutte le ferrovie svizzere che utilizzano lo ZSL-90 è prevista una migrazione al sistema ZSI-127. Lo ZSI-127, basato sull'ETCS, è destinato a sostituire lo ZST-90 nelle ferrovie a scartamento ridotto, ed è già in uso presso molte "grandi" ferrovie a scartamento metrico. Risulta però poco comprensibile perché si stia seriamente considerando



La flotta dei pullman Martini

questo passo indietro, passando da un sistema di protezione dei treni di tipo lineare a uno di tipo puntiforme. Nulla è però ancora deciso in via definitiva, e quindi c'è una speranza non del tutto infondata che lo ZSL-90 possa continuare a garantire la sicurezza sulla Forchbahn ancora per molti anni.

Glossario: ECM: Enterprise Content Management, sistema elettronico per la gestione dei contenuti aziendali

Fonti: <https://www.forchbahn.ch/>  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Forchbahn> /  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Zugsicherung\\_mit\\_Linienleiter\\_1990](https://de.wikipedia.org/wiki/Zugsicherung_mit_Linienleiter_1990) / [https://de.wikipedia.org/wiki/Zugsicherung\\_auf\\_Schmalspurbahnen\\_in\\_der\\_Schweiz](https://de.wikipedia.org/wiki/Zugsicherung_auf_Schmalspurbahnen_in_der_Schweiz)  
 Manuale operativo ZSL-90, edizione del 01.04.2025 / Un sentito ringraziamento a Damian Keller e alla Forchbahn per la calorosa accoglienza e l'entusiasmante corsa dimostrativa, come pure a Markus Leutwyler per le fotografie. ➔



# 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.

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



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





# Da outsider ribelle a forza trainante: evoluzione, battute d'arresto e successi del VSLF dal 1876

Fondato nel 1876, il VSLF è stato il primo sindacato nazionale dei macchinisti in Svizzera. La sua storia è caratterizzata da alti e bassi. Dopo un periodo di adesione ad altri sindacati, nel 1957 si è ricostituito e da allora si è sviluppato fino a diventare un influente sindacato per il personale di locomotiva. Spesso critico e con un approccio diretto, il VSLF non ha esitato a scontrarsi anche con altri sindacati e a usare i media per far valere le proprie posizioni, esercitando pressione sull'opinione pubblica. Al centro dell'attività del VSLF vi è però, da sempre, il miglioramento delle condizioni di lavoro per il personale di locomotiva.

*Benjamin Spielmann*

## Dalla fondazione al 1956: tra autodeterminazione e subordinazione

Per i primi ottant'anni della sua esistenza, il VSLF è stato davvero indipendente solo per circa la metà del tempo. Inizialmente affiliato al VPST (Verband Schweizerischer Transportanstalten) e in seguito al SEV (Schweizerischer Eisenbahnerverband), il VSLF si è presto reso conto dei limiti imposti da queste strutture superiori.

Dopo pochi anni, infatti, risultò evidente che all'interno di un'organizzazione centrale non era possibile perseguire con efficacia i propri obiettivi. Il bisogno di una politica sindacale autonoma era troppo forte. Di conseguenza, si arrivò più volte alla rottura con le federazioni mantello e alla rifondazione del VSLF come entità indipendente.

## I primi decenni

En 1847, le Spanischbrötlbahn fut le premier chemin de fer à vapeur. Nel 1847, con la Spanischbrötlbahn, iniziò a circolare la prima ferrovia interamente su suolo svizzero. Nello stesso anno, un agente del treno perse la vita in un incidente ferroviario di cui non si conoscono i dettagli. Lasciò una moglie priva di qualsiasi sicurezza finanziaria.

Alcuni ferrovieri decisero pertanto di fare una colletta per garantire alla vedova una rendita. A partire dagli anni 1860, le compagnie ferroviarie iniziarono a istituire delle casse malati, finanziate sia dai datori di lavoro sia dai dipendenti. Tuttavia, le prestazioni offerte erano estremamente modeste e l'assistenza pubblica era ancora agli albori. Un macchinista ferito o deceduto poteva pertanto gettare la propria famiglia in una grave crisi esistenziale (vedi immagine 1).

Un altro problema delle condizioni di vita dell'epoca era la quasi totale mancanza di tutela per i lavoratori contro l'arbitrio dei datori di lavoro. Nel settore ferroviario non erano rari turni di lavoro di 18 ore al giorno e salari del tutto sproporzionati rispetto alla grande responsabilità e ai rischi costanti a cui era esposto il personale di locomotiva. Le compagnie ferroviarie, orientate al profitto, puntavano a massimizzare i rendimenti per poter garantire dividendi generosi agli investitori. I bisogni del personale avevano quindi una priorità secondaria.

Non è quindi un caso che la fondazione del VSLF risalga proprio a quel periodo. Già nel 1868, alcuni macchinisti della Nor-



*Illustrazione 1: Incidente ferroviario del 1876 a Wädenswil, in cui persero la vita il macchinista e il fuochista. I superstiti all'epoca erano praticamente privi di qualsiasi sicurezza finanziaria. (Immagine: Wikipedia).*

dostbahn si unirono e si affiliarono come «Distretto 36» all'Associazione Tedesca dei Macchinisti, principalmente per poter accedere al loro fondo di assistenza. Nel 1870, l'associazione contava 66 membri. Nel 1874 venne presa la decisione di creare un'associazione autonoma con uno statuto proprio, e nel 1876 nacque ufficialmente il VSLF.

Già nel primo anno vennero create 12 sezioni, alle quali aderirono 313 membri. Oltre alle condizioni di lavoro, ai salari e alla tutela legale, un tema centrale era la creazione di una propria cassa di assistenza.

Ogni macchinista era tenuto a versare un contributo annuale alla cassa, oltre alla quota associativa al VSLF. La cassa in questione prevedeva un'indennità pari a circa tre mensilità (incluse le indennità) per i membri vittime di incidenti o, in caso di decesso, per i loro familiari. I pensionati potevano richiedere il rimborso dei contributi versati: la cassa di assistenza rappresentava quindi una via di mezzo tra l'AVS e la previdenza individuale.

Il VSLF fu solo uno dei numerosi sindacati del personale sorti in quegli anni: nel 1888 venne fondato il Verein Schweizerischer Eisenbahngestellter (VSEA), seguito nel 1889 dal Verein Schweizerischer Lokomotivheizer (VSLH). Nel 1895 nacque il Verband Schweizerischer Transportanstalten (VPST), una sorta di associazione mantello a cui aderirono diverse organizzazioni professionali.

Il VSLF entrò a far parte del VPST nel 1895, nella speranza che l'unione delle forze con altre categorie professionali potesse portare a un miglioramento delle condizioni per i macchinisti. Tuttavia, la sua indipendenza — da sempre un valore fondamentale per il VSLF — non doveva essere messa in discussione.



## Compagnie ferroviarie arroganti

Nel 1891 l'orario di lavoro dei ferrovieri venne ridotto a 12 ore al giorno, con un minimo di 10 ore di riposo tra i turni. Il carico di lavoro per il personale viaggiante restava comunque molto elevato. Nonostante una crescente resistenza sindacale, i responsabili delle ferrovie prestarono scarso interesse per le difficoltà del personale. Così, in occasione della Giornata dei ferrovieri del 16 febbraio 1896, ad Aarau si radunarono circa



Illustrazione 2: Giornata dei ferrovieri del 1896 ad Aarau. (Immagine: Archivio sociale svizzero).

10.000 ferrovieri che esposero pubblicamente e con grande risonanza mediatica le proprie rivendicazioni (vedi immagine 2). Solo allora le compagnie ferroviarie si mostrarono disposte a prendere sul serio le loro richieste. I salari furono sì aumentati, ma rimasero comunque relativamente modesti rispetto al crescente costo della vita.



Illustrazione 3: Aumentò i salari dei macchinisti e promosse la statalizzazione delle ferrovie: il Consigliere federale Josef Zemp. (Immagine: Wikipedia)

Il malcontento tra il personale ferroviario continuava a crescere, al punto che l'11 marzo 1897 i ferrovieri della Nordostbahn entrarono in sciopero per tre giorni. Solo allora le loro rivendicazioni iniziarono a essere prese sul serio, anche a livello federale. Il Consigliere federale Josef Zemp (1834-1908), capo del Dipartimento delle poste e delle ferrovie, reagì aumentando quasi del doppio il salario annuo massimo dei macchinisti e fissando un minimo per le indennità (vedi immagine 3).

Secondo quanto riportato dalla Neue Zürcher Zeitung del 15 marzo 1897, lo sciopero — e in particolar modo la sua conclusione — suscitò grande scalpore tra la popolazione zurighese:

«Lo sciopero è finito. Come un'allerta incendio, la notizia si è diffusa sabato pomeriggio per tutta la città, passando di bocca in bocca; i distributori di bollettini sono stati quasi travolti, la gente camminava più in fretta o si fermava in gruppi; conoscenti che di solito raramente si rivolgevano la parola si scambiavano le loro opinioni; Zurigo ha tirato un respiro di sollievo, come liberata da una pressione quasi paralizzante. A giudicare da ciò che si è visto e sentito per strada, la popolazione riconosceva pienamente la vittoria dei ferrovieri e si diceva sollevata dal fatto che non si fosse arrivati all'estremo. Alla soddisfazione si univa il vivo desiderio che la pace potesse essere solida e duratura, e che gli accordi tra le due parti venissero rispettati con lealtà da entrambe.»

La lunga resistenza e l'atteggiamento arrogante dei baroni delle ferrovie nei confronti del personale contribuirono in modo determinante al netto "sì" del popolo svizzero, che nel 1898 approvò con quasi il 68% dei voti la statalizzazione delle ferrovie. Anche i ferrovieri e i loro sindacati, tra cui il VSLF, sostennero questa iniziativa. Si aspettavano che, con la nascita delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) nel 1902, le condizioni di lavoro dei propri membri migliorassero sensibilmente.

## Speranze deluse sotto il segno delle Ferrovie Federali

Le aspettative di salari più alti sotto la nuova gestione delle FFS (vedi immagine 4) rimasero inizialmente disattese. I sindacati del settore ferroviario chiedevano un aumento salariale del 25% per i redditi medio-bassi e del 12% per i dipendenti con redditi più alti. Il Dipartimento federale delle ferrovie tuttavia respinse tali richieste. La revisione della legge sulla durata del lavoro del 1902 portò almeno a una riduzione dell'orario giornaliero a 11 ore.

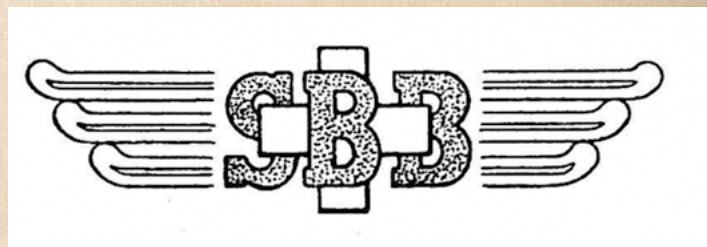


Illustrazione 4: Nessun reale miglioramento per il personale di locomotiva delle FFS. (Logo: Rapporto di gestione FFS del 1926. In questo rapporto venne utilizzato per la prima volta un logo. Nel 1938 venne introdotta la ruota alata e nel 1972 l'attuale simbolo delle FFS)

Il ruolo svolto dal VSLF in questa fase di transizione non può essere ricostruito con certezza. Sebbene nel 1901 il sindacato contasse un numero considerevole di membri — ben 966 —, non era ancora soddisfatto dei risultati ottenuti. Il VSLF riteneva infatti di non riuscire a far valere adeguatamente le proprie rivendicazioni all'interno del VPST, motivo per cui, alcuni anni più



tardi, decise di uscire dall'associazione mantello. Anche l'associazione dei fuochisti decise di uscire dal VPST, intensificando così la collaborazione con il VSLF. Tuttavia, molti macchinisti nutrivano un marcato senso di superiorità e guardavano ai fuochisti con sufficienza. Questi ultimi, dal canto loro, erano spesso costretti a scendere a compromessi con i macchinisti e a subire numerose vessazioni durante la loro formazione. Una parte dei macchinisti riteneva inoltre che i fuochisti fossero troppo orientati alla lotta di classe e troppo vicini al Partito Socialdemocratico, una posizione considerata incompatibile con gli statuti del VSLF, che si considerava politicamente neutrale. Va aggiunto che molti giovani macchinisti continuarono a rimanere fedeli al VSLH anche dopo aver completato la formazione. In breve: tra le due categorie professionali esistevano profonde divisioni, difficilmente superabili. Una fusione tra l'associazione dei macchinisti e quella dei fuochisti non venne quindi mai presa seriamente in considerazione. Il conflitto interno tra macchinisti e fuochisti danneggiò in modo duraturo l'immagine del VSLF. Nel 1912, quasi la metà degli iscritti lasciò il sindacato. In questo clima di tensione, i fuochisti e i macchinisti fuoriusciti fondarono il Sindacato svizzero del personale di locomotiva (SLPV).

## Periodo della Prima guerra mondiale come fase di consolidamento

Durante la Prima guerra mondiale, le FFS compensarono solo con riluttanza l'aumento del costo della vita mediante indennità per il caro-vita. La situazione economica dei ferrovieri era estremamente precaria: molte famiglie riuscivano a sopravvivere solo grazie alle raccolte fondi organizzate dai sindacati tra i propri membri. Questo periodo difficile portò però a una maggiore coesione tra i ferrovieri. Le diverse categorie professionali, fino ad allora frammentate, iniziarono a cercare una collaborazione più stretta, che sfociò nel 1919 nella fondazione del SEV. A questo nuovo sindacato aderirono il SLPV (dal 1932: SEV-LPV) e altre organizzazioni professionali del settore ferroviario – con l'eccezione del VSLF. Il SEV e le sue sezioni divennero membri della Federazione sindacale svizzera. Inoltre, il SEV entrò a far parte sia dell'Associazione federativa del personale delle amministrazioni e aziende pubbliche, sia della Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, con sede a Londra. Mentre il VSLF veniva percepito come un attore solitario e conflittuale, il SEV adottava una linea improntata al dialogo e al compromesso. Questa strategia, insieme alla sua struttura federale, valse al SEV ampio riconoscimento tanto sul piano politico quanto presso l'opinione pubblica.

## Anni di crisi nel SEV

Per il VSLF, un'adesione al SEV non entrava inizialmente in discussione. Il suo orientamento sindacale di sinistra era visto come una spina nel fianco. Il VSLF temeva inoltre per la propria autonomia, preoccupato di perdere margini d'azione e indipendenza politica, come già era accaduto al momento dell'adesione al VPST. Non tutti i membri del VSLF dividevano questo attaccamento quasi stoico ai principi dell'associazione – il che si tradusse in numerose dimissioni. Fino all'inizio degli anni Trenta, il VSLF perse quasi la metà dei suoi membri rispetto al 1920. L'indebolimento del VSLF fu tale che nel 1933 una parte dei suoi macchinisti decise di aderire al SEV, per poi essere integrati nell'Associazione del personale di locomotiva (LPV). Chi avrebbe mai immaginato che, almeno indirettamente, i macchinisti del VSLF si sarebbero uniti ai fuochisti?

I vecchi membri del VSLF trovarono nel SEV una nuova casa sindacale. A differenza del VSLF, che rappresentava esclusivamente gli interessi del personale di locomotiva, il SEV si configurava come un sindacato unitario, impegnato a tutelare diverse categorie professionali, spesso in concorrenza tra loro. Nel frattempo, i macchinisti si trovarono a dover affrontare un carico di lavoro sempre più pesante, che ritenevano mal compensato: percorrenze più lunghe, meno tempo per le operazioni preparatorie e finali, oltre all'introduzione sempre più diffusa del sistema a uomo solo grazie alla sicurezza automatica. I macchinisti esposero le loro istanze al comitato direttivo del SEV, ma non si sentirono presi sul serio. All'inizio degli anni '50 scoppiò così una profonda crisi di fiducia tra la dirigenza del SEV e i macchinisti. Nel 1953 i macchinisti organizzarono un'assemblea autonoma, con grande disappunto dei vertici del sindacato. La dirigenza del SEV, pur tollerando l'iniziativa, precisò con fermezza che si trattava di un incontro esclusivamente informativo e non decisionale. Neppure il congresso convocato dal SEV nel 1956 riuscì a ricomporre le tensioni. Al contrario, emerse chiaramente che gli interessi generali del SEV dovevano avere la precedenza sulle rivendicazioni delle singole categorie professionali, e che i macchinisti dovevano sottostare a questa logica. Quando, nel corso di una tornata salariale, il personale di locomotiva si sentì ignorato, la misura fu colma. Si consolidò la convinzione che, all'interno delle strutture del SEV, le loro esigenze non trovassero spazio né ascolto. L'unica via per rappresentare i propri interessi in modo autonomo e coerente era ormai la costituzione di un'associazione professionale indipendente.

## Dal 1957 al 2000: gli anni turbolenti del «nuovo» VSLF

Nella seconda metà del 20° secolo, il VSLF cercò di ritagliarsi il proprio ruolo come rappresentante dei macchinisti. Fu un periodo intenso, fatto di sperimentazioni, battaglie e ricerca d'identità. La domanda chiave era: con quali strumenti si potevano raggiungere al meglio gli obiettivi del sindacato? Trattandosi di un sindacato relativamente piccolo, doveva farsi sentire, e per farlo non esitava a "fare rumore". Questa fase fu caratterizzata da confronti accesi, sia con i datori di lavoro che con gli altri sindacati, in particolare con il SEV-LPV.

## Anni difficili per il nuovo VSLF

Fu così che nel 1957, a Zurigo, si tenne la seconda fondazione del VSLF, dotato, questa volta, anche di un proprio logo (vedi immagine 5). I primi anni furono tutt'altro che semplici: il VSLF dovette confrontarsi con ostilità, critiche e una diffusa indifferenza. Anche le compagnie ferroviarie tendevano a non prenderlo sul serio, soprattutto a causa della crescita modesta del numero di iscritti. Un grave handicap per i macchinisti che intendevano passare dal SEV-LPV al VSLF era rappresentato dall'obbligo di adesione al fondo assicurativo del SEV. Uscirne comportava pesanti perdite finanziarie, un ostacolo troppo grande per molti. Di conseguenza, il VSLF rimase per decenni il «fratello minore» del SEV in termini di numero di iscritti. Con la sua rifondazione, il VSLF poté finalmente concentrarsi con piena autonomia, e senza i vincoli imposti da un'associazione mantello, esclusivamente sulla tutela degli interessi del personale di locomotiva. Il SEV era ancora tenuto a rappresentare le istanze di tutte le categorie professionali del settore ferroviario. Le tensioni tra i due sindacati, tutt'altro che superate con la rifondazione del VSLF, emersero in modo ancora più evidente e segnaronero i rapporti reciproci per molti anni a venire.





Illustrazione 5: Logo del VSLF del 1957 (Sito web VSLF).

## Perizia controversa dell'ETH

Una delle prime vere prove per il neocostituito VSLF fu la revisione del regolamento relativo alle indennità accessorie del personale viaggiante. Il motivo di tale revisione risiedeva nel fatto che il personale viaggiante delle PTT percepiva indennità più elevate rispetto a quello delle FFS. In una perizia redatta dall'ETH, che si riproponeva di valutare le mansioni effettivamente svolte nelle diverse professioni, il personale del treno ottenne un punteggio superiore rispetto a quello del personale di locomotiva. Questo risultato suscitò sconcerto tra i macchinisti, in quanto ritenevano di essere esposti a maggiori rischi e responsabilità, che pertanto si sentirono sminuiti e ingiustamente penalizzati. A peggiorare la situazione contribuì un articolo di giornale che elencava tra le mansioni dei capotreno anche compiti che, secondo i macchinisti, spettavano invece al personale di locomotiva. Questo alimentò ulteriormente le tensioni tra le diverse categorie professionali del settore ferroviario.

Mentre il VSLF respinse fermamente le conclusioni della perizia dell'ETH, gli altri sindacati del settore mostrarono un atteggiamento più accomodante. Il presidente centrale del SEV-LPV parlò di una «soluzione soddisfacente», e anche il rappresentante del Sindacato cristiano del personale dei trasporti (GCV) affermò che sarebbe stato «sbagliato parlare di un fallimento». Il risultato fu che molti macchinisti affiliati al SEV-LPV si sentirono traditi e abbandonati dalla propria dirigenza. Per il VSLF, quel malcontento si rivelò un'opportunità: grazie alle numerose nuove adesioni, registrò infatti un significativo aumento dei propri membri che, all'inizio degli anni '60, portò alla fondazione di nuove sezioni a Bienne, Bellinzona e Basilea.

## Seggio nella commissione del personale

Un altro obiettivo centrale consisteva nell'ottenere un posto all'interno della commissione del personale delle FFS, i cui seggi, per anni, erano stati occupati esclusivamente dal SEV. Solo nel 1968 un rappresentante del VSLF riuscì ad ottenere un seggio, ma solo perché il numero dei posti disponibili venne aumentato da quattro a cinque. Il SEV continuò comunque a rivendicare per sé tutti i posti disponibili. Da quel momento, il VSLF fu sempre rappresentato nella commissione con almeno un seggio (tranne negli anni dal 1972 al 1976). In questo modo riuscì a garantire ai propri membri una voce all'interno degli organi ufficiali di negoziazione. Il VSLF non era quindi più soltanto un elemento di disturbo o un contestatore, ma aveva raggiunto un traguardo importante nel suo percorso verso il riconoscimento come interlocutore credibile nella lotta per migliori condizioni salariali e di lavoro.

## Macchinisti esausti

Alla fine degli anni '60, le compagnie ferroviarie si trovarono confrontate con una grave carenza di personale. Le classi per la formazione dei macchinisti si riempivano solo parzialmente. Il motivo principale era l'elevata domanda di forza lavoro nel settore privato, che spesso offriva condizioni di impiego più allettanti rispetto a quelle garantite dalle imprese statali. Inoltre, all'inizio degli anni '60, il Consiglio federale aveva aumentato i salari dei macchinisti in misura inferiore rispetto a quanto richiesto dal VSLF.

Nel 1975 venne introdotta la settimana lavorativa di 44 ore, ma il volume complessivo di lavoro per il personale di locomotiva rimase invariato. Ne risultò un'ulteriore razionalizzazione della professione di macchinista: aumento dei treni senza scorta, velocità più elevate, riduzione dei tempi per il lavoro accessorio, un numero crescente di segnali – in sintesi, un incremento del carico di lavoro individuale a parità di organico.

Quegli anni furono inoltre segnati da un susseguirsi di gravi incidenti ferroviari. Il 24 giugno 1968, lungo la linea tra St-Léonard e Sion, un treno merci e un treno passeggeri si scontrarono, provocando la morte di dodici persone. Il 18 gennaio 1971, a Herliberg-Feldmeilen, due RABDe 12/12 («Mirage») si scontrarono frontalmente, causando la morte di sei persone (vedi immagine 6). Solo pochi mesi più tardi, il 28 agosto dello stesso anno, un treno passeggeri deragliò nella galleria del Sempione, provocando la morte di cinque persone.



Illustrazione 6: Operazioni di sgombero dopo la collisione a Herliberg-Feldmeilen nel 1971. Diversi incidenti ferroviari avvenuti in quel periodo misero in evidenza le precarie condizioni di lavoro dei macchinisti. (Immagine: Wikipedia)

Grazie a un'intensa copertura mediatica, anche l'opinione pubblica iniziò a rendersi conto di quanto fosse impegnativo e pericoloso il lavoro nella cabina di guida. Numerosi quotidiani attribuirono almeno in parte la causa degli incidenti alle gravose condizioni di lavoro del personale di locomotiva (vedi immagine 7). In quel periodo, il VSLF si schierò sistematicamente a fianco del personale viaggiante. Il SEV, al contrario, in alcuni casi adottò le posizioni delle FFS che attribuivano al personale di locomotiva una parte di responsabilità per gli incidenti. Questo atteggiamento suscitò il disappunto di molti macchinisti. L'immagine del personale di locomotiva era ai minimi storici e i già tesi rapporti tra VSLF e SEV si inasprirono ulteriormente. Il VSLF ritenne che fosse giunto il momento



opportuno per rivolgersi nuovamente al Consiglio federale, al fine di ottenere un aumento salariale. I salari del personale di locomotiva – così come quelli di tutto il personale federale – furono effettivamente aumentati, ma ancora una volta in misura inferiore rispetto alle richieste avanzate dal VSLF.

## Condizioni insostenibili nelle cabine di guida

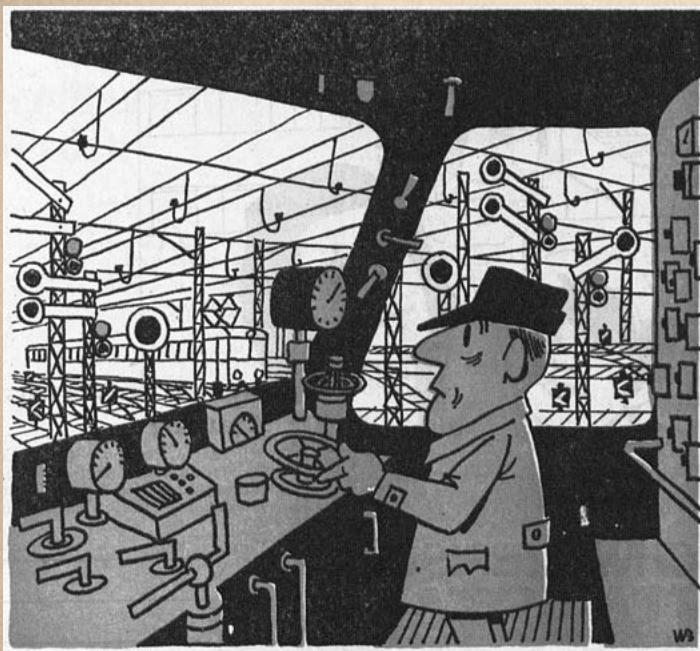


Illustrazione 7: Un macchinista visibilmente affaticato e sotto pressione durante il servizio. («Die Tat» del 5 febbraio 1972).

Sebbene il SEV-LPV e il VSLF condividessero l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro dei macchinisti, erano però in disaccordo sui metodi da adottare. Mentre il VSLF sosteneva con energia e coerenza le proprie rivendicazioni e non temeva i conflitti, il LPV puntava sul dialogo e sul compromesso. Questi approcci diversi causarono ripetute tensioni tra i due sindacati. Inoltre, il VSLF ribadiva costantemente la volontà di riunire tutti i macchinisti in un unico sindacato autonomo, mettendo così apertamente in discussione l'esistenza stessa del LPV e ponendosi in diretta concorrenza con lo stesso. Sullo sfondo di queste tensioni latenti, nel 1972 si tenne un incontro chiarificatore tra rappresentanti del LPV e del VSLF. La situazione si calmò temporaneamente, ma non mancarono nuovi conflitti ed



Illustrazione 8: Durante l'estate, sui parabrezza frontali di questa Re 420 («Swiss Express») venivano appesi alla meglio dei lenzuoli, nel tentativo di ridurre il surriscaldamento della cabina di guida. (Foto: Archivio VSLF)

escalation. Per anni, le cattive condizioni di lavoro in cabina di guida furono motivo di grande disagio. In estate il caldo diventava insopportabile – non esistevano ancora le tendine parasole (vedi immagine 8). Nelle cabine delle allora Re 4/4 II (Re 420) si registrarono, a tratti, temperature superiori ai 50 gradi Celsius. Inoltre, le locomotive erano difficili da riscaldare, e per avere un po' d'aria fresca i macchinisti dovevano aprire i finestrini laterali, il che causava dolori al collo e alla schiena.

Nelle locomotive più vecchie, come le Ae 4/7 e Ae 6/6, i macchinisti si lamentavano di spifferi fastidiosi e di un rumore eccessivo. Le misurazioni rilevarono valori superiori ai cento decibel. Il VSLF chiese quindi l'installazione di isolamenti, sistemi di ventilazione e finestrini della cabina a doppio vetro.

Le condizioni critiche nelle cabine di guida furono oggetto di attenzione mediatica anche nella primavera del 1978. L'allora presidente del VSLF, Karl Allemann, rilasciò un'intervista alla televisione svizzera direttamente dalla cabina di una Re 420 (vedi immagine 9). Anche un rappresentante del SEV ebbe modo di esprimersi, confermando le problematiche denunciate dal VSLF, ma criticando allo stesso tempo il modo di agire del sindacato, giudicandolo troppo aggressivo. Un confronto verbale diretto tra i rappresentanti del VSLF e del SEV, mostrato nel servizio televisivo, mise chiaramente in luce la profondità della frattura tra le due associazioni.

Le FFS modernizzarono le cabine di guida solo con riluttanza. Le Re 6/6 vennero dotate di un sistema di ventilazione e alcune cabine vennero equipaggiate con impianti di climatizzazione. Per le locomotive più vecchie si prevedevano solo interventi

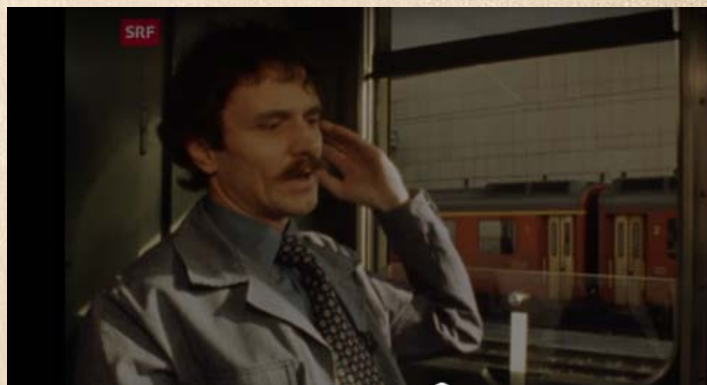


Illustrazione 9: L'allora presidente del VSLF, Karl Allemann, mostra alla televisione svizzera nel 1978 come gli spifferi provenienti dai finestrini laterali rendessero difficile il lavoro in cabina. (Foto: Screenshot da «Blickpunkt», televisione svizzera del 10 aprile 1978).

minimi, come l'installazione di materiali isolanti e tendine parasole. Ulteriori interventi vennero rifiutati dalle FFS per motivi di costo. Per il VSLF, il coinvolgimento dei media si rivelò la scelta giusta: secondo il sindacato, infatti, le FFS accettarono di fare concessioni solo quando i media iniziarono a dare ampia risonanza alle carenze nelle cabine di guida.

## Scontri sulla settimana lavorativa di 42 ore

Le tensioni tra SEV e VSLF, a tratti latenti e a tratti espresse apertamente, impedirono per anni ai due sindacati di operare in modo compatto ed efficace nei confronti del datore di lavoro. I contrasti si inasprirono in modo particolare con l'introduzione, il 1° giugno 1986, della settimana lavorativa di 42 ore per il personale federale.

Secondo i calcoli del VSLF, l'orario di lavoro effettivo del personale di locomotiva sarebbe dovuto essere inferiore rispetto a quanto indicato dalle FFS. Quando queste rifiutarono inizialmente di prendere in considerazione questa proposta, il VSLF



tornò a fare pressione attraverso i media: realizzò un manifesto provocatorio e portò le proprie rivendicazioni all'attenzione sia dei depositi che della stampa. L'iniziativa solitaria del VSLF spinse infine anche il SEV a schierarsi apertamente, chiedendo a sua volta per i macchinisti lo stesso orario di lavoro proposto dal VSLF. Alla fine, le FFS cedettero e accettarono di ridurre l'orario di lavoro come richiesto dai sindacati del personale.

## «Azione tutto chiaro»

Quando nel 1985 e nel 1989 il Consiglio federale respinse nuovamente l'aumento salariale richiesto dal VSLF, per il sindacato la misura fu colma. In seguito a una votazione interna, il 15 settembre 1989 i membri decisero che avrebbero lavorato seguendo alla lettera il regolamento: nessuna accelerazione completa, nessun utilizzo della velocità massima – la cosiddetta «Azione tutto chiaro». La direzione del VSLF sottolineò esplicitamente che non si trattava di uno sciopero, ma la stampa parlò apertamente di uno «sciopero bianco». Molti macchinisti non affiliati al VSLF si unirono alla protesta, mentre il SEV e le FFS condannarono l'iniziativa. Dal punto di vista operativo, le conseguenze furono limitate: i ritardi si mantennero per lo più al di sotto dei 15 minuti (vedi immagine 10). Tuttavia, il VSLF riuscì a raggiungere un obiettivo importante: le rivendicazioni del personale di locomotiva tornarono al centro dell'attenzione mediatica, anche grazie a un servizio televisivo trasmesso nel programma «Rundschau». Il VSLF dimostrò così, ancora una volta, che anche un piccolo sindacato è perfettamente in grado di esercitare una pressione pubblica efficace. Non ci furono conseguenze legali per i promotori dell'«Azione tutto chiaro» — anche grazie alla tenace difesa portata avanti dalla direzione del VSLF.

## Nuovo concetto formativo NAK e introduzione del ZUB

Negli anni '80, anche la formazione dei macchinisti fu oggetto di una profonda riforma, che divenne nota con il nome di NAK (Neues Ausbildungskonzept, ovvero “nuovo concetto formativo”). Sebbene fosse ancora richiesta una formazione professionale quadriennale nel settore metalmeccanico, a partire dal 1986 il periodo di pratica in officina venne ridotto a soli due mesi, portando la durata complessiva della formazione a circa 20 mesi. Sei anni più tardi, i requisiti furono ulteriormente abbassati: bastava un normale apprendistato professionale o una maturità scolastica per accedere alla professione. Di conseguenza, l'aspetto tecnico della formazione perse importanza, mentre acquisirono maggiore rilevanza la pratica di guida e lo studio dei regolamenti.

Il VSLF si oppose fermamente a queste modifiche, temendo una svalutazione della professione di macchinista e un calo della qualità nel lavoro quotidiano. Le FFS però non accolsero le sue obiezioni, anche perché il SEV appoggiava apertamente la riforma. All'inizio degli anni '90, le FFS furono scosse da una serie di incidenti ferroviari. Una forte risonanza mediatica suscitò in particolare la collisione tra un treno della S-Bahn e un treno rapido nella stazione di Oerlikon nel 1992, nella quale perse la vita una persona e altre otto rimasero ferite. L'episodio attirò grande attenzione mediatica e riaccese il dibattito sulla sicurezza ferroviaria. Per il VSLF, le cause principali della tragedia andavano ricercate nella progressiva soppressione del personale di accompagnamento nei trasporti regionali e

# Das Eisenbahn-Chaos fand nicht statt

**Bern. Zugreisende haben am Wochenende auf dem ganzen Streckennetz Verspätungen von fünf bis 15 Minuten hinnehmen müssen. Wie stark die Probleme auf die Bummelstreikaktion des Lokomotivführerverbands zurückzuführen waren, blieb umstritten. Während SBB-Betriebsdirektor Jakob Eberle von einem «gewissen verschärfenden Einfluss» der Aktion sprach, warf VSLF-Präsident Fritz Schneider den SBB vor, sie spielten die Aktion bewusst herunter.**

Die Verspätungen seien zur Hauptsache auf den starken Verkehr und auf Baustellen zurückzuführen, erklärte Eberle gestern auf gegenüber der AP. Nach Verspätungen von fünf bis 15 Minuten am Samstag sei der Sonntag fast verspätungsfrei angelaufen. Auf die Aussagen des unzufriedenen Lokführerverbands angesprochen, sagte der SBB-Direktor, im VSLF seien nur zehn Prozent der Lokführer organisiert. Sicher habe es einzelne Lokführer gegeben, die bewusst darauf verzichtet hätten, Verspätungen wieder einzuholen. Allerdings hätten andere Lokführer und Angehörige des Betriebspersonals,

die mit der VSLF-Aktion nicht einverstanden seien, durch zusätzliche Anstrengungen dazu beigetragen, die Probleme möglichst klein zu halten. «Viele haben sich gesagt: Jetzt erst recht», berichtete Eberle.

Zu möglichen Disziplinarmaßnahmen gegen bummelnde Lokführer meinte der SBB-Beamte, zu diesem Mittel werde geschritten, wenn ein klarer Fall von Vorschriftenverstößen vorliege. Man werde jedoch nicht irgendeinen Mitläufer bestrafen. Und auch bei disziplinarischen Massnahmen stehe nicht die Drohung der Entlassung im Vordergrund, sondern man werde wie in jedem anderen Betrieb zunächst das Gespräch suchen. «Oberstes Ziel ist es, im Interesse der Kunden für einen möglichst störungsfreien Betrieb zu sorgen», sagte Eberle und meinte, dies sei den SBB bisher gelungen.

### Für VSLF ein Erfolg

Der VSLF betrachtete demgegenüber seine Aktion als Erfolg. Präsident Schneider sagte auf Anfrage, dass die SBB die Aktion herunterspielen wollten. Aus Gesprächen mit Lokomotivführern habe er entnehmen können, dass sich Dutzende am Bummelstreik beteiligten. Im übrigen habe es auf der Strecke zwischen Zürich und Olten nicht mehr Baustellen als sonst, und diese seien im Normalfall verkehrsfäh und durch ein höheres Fahrtempo wieder aufholbar, sagte Schneider. Durch den Dienst nach Vorschrift schlugen diese Verspätungen nun voll durch. (ap)

## Reformer gründen eigene Partei

Budapest. Knapp drei Wochen vor dem mit Spannung erwarteten Parteitag der Ungarischen Sozialistischen Arbeiterpartei (Usap) haben in Budapest Reformpolitiker am Samstag eine «Bewegung für ein demokratisches Ungarn»

*Illustrazione 7: Per le Neue Zürcher Nachrichten, la faccenda non era poi così drammatica (Neue Zürcher Nachrichten del 18 settembre 1989)*

nell'obsolescenza dei sistemi di sicurezza. Le FFS, al contrario, attribuirono la responsabilità al macchinista, che avrebbe oltrepassato un segnale d'arresto. Nonostante ciò, le FFS riconobbero la necessità di intervenire e, in via temporanea, affiancò un secondo macchinista in cabina. Inoltre, venne accelerato il processo di introduzione del sistema di controllo automatico dei treni ZUB. Da quel momento, le macchiniste (in servizio dal 1991, vedi immagine 11) e i macchinisti furono sottoposti a un triplice livello di sorveglianza: controllo della sicurezza, sistemi di segnalazione e, progressivamente, monitoraggio elettronico tramite il ZUB. Tuttavia, l'implementazione su larga scala del nuovo sistema fu più lenta del previsto.

## Dal 2000 a oggi: tra confronto e coesistenza

Negli ultimi venticinque anni, il VSLF ha adottato un approccio meno conflittuale. Sono venute meno le azioni clamorose di grande impatto mediatico. Al loro posto, il sindacato ha puntato sempre più sulla collaborazione e sulla ricerca di soluzioni condivise.

Al centro non c'erano più rivendicazioni massimaliste, ma obiettivi realistici e concretamente raggiungibili. In questo processo, il VSLF ha intensificato la cooperazione con altri sindacati, mostrando un atteggiamento decisamente più «maturo» rispetto ai decenni precedenti – pur lasciando intravedere, di tanto in tanto, il suo spirito combattivo.



## Frauen im Führerstand: Die Signale stehen auf Grün

«Neue Frauen braucht das Land». Was auf Plakaten 1991 für die Berufswerbung der SBB stand, spiegelte sich in der Unternehmung: Im Berichtsjahr eroberten Frauen mehrere Tätigkeitsbereiche, in denen bislang ausschliesslich Männer gearbeitet hatten. Daneben war das Jahr gekennzeichnet durch die intensiven Abschlussarbeiten am Projekt für einen vermehrten Einsatz von Frauen. Die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen hat bereits begonnen.

Am 13. September 1991 fiel die wohl symbolträchtigste traditionelle Männerdomäne bei den Bahnberufen: Die erste SBB-Lokführerin setzte mit ihrer erfolgreichen Prüfungsfahrt ein Zeichen mit Signalwirkung, weitere Frauen folgen ihr bereits im Führerstand. Doch im Frauenanteil von 8,5 Prozent des Personals sind, von der Öffentlichkeit vielleicht weniger bemerkt, zahlreiche andere Mitarbeiterinnen enthalten, die ebenfalls in bislang für Frauen unüblichen Berufen tätig sind. So haben die ersten Gleismonteureinnen ihre Stellen im Baubetrieb angetreten und die ersten Zugführerinnen ihre Ausbildung abgeschlossen. In der Hauptwerkstätte Bellinzona hat erstmals eine Maschinenmechanikerin ihre Lehre begonnen. Auch die Leitung der Ausbildung in der Personaldirektion liegt seit neustem in Frauenhänden.

Der Prozess der Öffnung auf breiter Ebene hat allerdings schon länger eingesetzt. Der Frauenanteil am Personal, der zwar insgesamt noch gering ist, zeigt über die letzten Jahre eine sprunghafte Entwicklung nach oben. Dies dokumentiert das steigende Interesse von Frauen an den SBB und der Wille der Unternehmung, Frauen auf allen Hierarchiestufen zu integrieren und ihnen die traditionellen Männerberufe zu erschliessen. In einigen Lehrlingsklassen der Bahnberufe übersteigt der Frauenanteil bereits 50 Prozent. Ingenieurinnen für Belange der Ökologie, Psychologinnen, Vorgesetzte in der Informatik und

an der Verkaufsfreie im Personenverkehr, eine Hallenchefin in der Gepäckabfertigung, Stationsvorsteherinnen, eine Dienstenteilerin in einem der Lokdepots und die stellvertretende Leiterin im Zentrallager Brugg sind nur Beispiele von Frauen in Kaderfunktionen, die in einem sich rasch verbreiternden Berufsspektrum verantwortungsvolle Aufgaben erfüllen.

### Frauenförderung: Erste Erfolge

Mit einem Inventar der Berufe, in denen die Arbeitstätigkeit von Frauen bei den SBB auf Schwierigkeiten stösst, waren 1988 erste Zeichen gesetzt worden. Hervor ging daraus ein Projekt für den vermehrten Einsatz von Frauen, das nun mit der Einleitung von Massnahmen auf verschiedenen Ebenen abgeschlossen worden ist.

- Bewusstseinsbildung: Sie wird mit regelmässiger Kommunikation rund um den Einsatz von Frauen unternehmensintern und -extern gefördert.
- Wiedereinstieg: Erfolgreich wurde damit begonnen, den Kontakt zu ehemaligen Mitarbeiterinnen regelmässig zu pflegen. Interessierte Frauen erhalten die Personalzeitung, den Stellenanzeiger sowie berufsspezifische Fachinformationen. Auf Begeisterung bei den Teilnehmerinnen stiessen zwei spezielle Kurse für Wiedereinsteigerinnen; Frauen, die nach eini-

gen Jahren als Familienmutter erneut bei den SBB ein Wirkungsfeld suchen oder vor kurzem gefunden haben. Das Angebot wird 1992 weitergeführt. Das Bemühen um die ehemaligen Mitarbeiterinnen rechtfertigt sich – angesichts des stark steigenden Frauenanteils in den Bahnberufen – nicht nur aus grundsätzlichen unternehmenspolitischen Erwägungen, sondern auch aus ökonomischen Gründen; denn die Rückkehrerinnen verfügen über Erfahrungen und ein Wissen, das nicht mehr neu gelernt, sondern nur noch aufgefrischt werden muss. Die Kurse helfen den Frauen, praktische Fragen des Wiedereinstiegs zum Beispiel rund um die zeitliche Organisation oder Versicherungsfragen zu lösen. Sie unterstützen sie aber auch darin, Schwellenängste beim Wiedereintritt ins Berufsleben abzubauen und sich auf ihre Fähigkeiten und Interessen zu besinnen. Fachlich wird den Frauen der Wiedereinstieg ebenfalls erleichtert: Sobald sie wieder angestellt sind, werden sie zusätzlich zur persönlichen Vorbereitung in verschiedene SBB-Bereiche eingeführt.

- Entwicklung ermöglichen: Frauen sollen die gleichen Chancen haben, mitzureden und Führungsaufgaben zu übernehmen, wie Männer. Damit dieser unternehmenspolitischen Zielsetzung noch vermehrt nachgelebt werden kann, wurden 40 Mitarbeiterinnen anhand eines Leitfadens mündlich zu folgenden Themen befragt: Frauen in der Arbeitswelt, Personalauswahl, Arbeitszeitgestaltung, Personalförderung, Wiedereinstieg. Die Interviews werden jetzt systematisch ausgewertet und liefern wertvolle Grundlagen für den Entscheid, welche Anliegen vorrangig weiterverfolgt werden müssen. Sie vermitteln auch der Frauenbeauftragten wesentliche Impulse für ihre weitere Arbeit.

Illustration 8: Dal 1991 anche le donne alla guida dei treni. La prima macchinista entrò subito a far parte del VSLF. Non tutti i colleghi uomini accolsero con entusiasmo l'arrivo del personale femminile in cabina. (Rapporto di gestione FFS 1991)

## Divisionalisation

Nel 1999, le FFS furono trasformate in una società anonima di diritto speciale, rimanendo interamente di proprietà della Confederazione. Il traffico passeggeri e quello merci avrebbero dovuto essere separati anche dal punto di vista organizzativo. Il VSLF, insieme agli altri sindacati del settore ferroviario, si oppose con fermezza a questa divisionalizzazione, che avrebbe avuto conseguenze anche per il personale. Si temeva, in particolare, che la professione di macchinista perdesse attrattiva. Come segno di protesta, nel febbraio 2000 il VSLF e gli altri sindacati organizzarono una manifestazione alla stazione centrale di Zurigo, alla quale parteciparono un centinaio di macchinisti (vedi immagine 12). Nonostante le numerose voci contrarie, le FFS portarono comunque avanti il processo di divisionalizzazione.

## Trattative CCL

Con la riforma ferroviaria, alla fine del 2000 venne abolito lo status di funzionario per il personale delle ferrovie. Al suo posto, i dipendenti avrebbero dovuto essere soggetti a un contratto

collettivo di lavoro (CCL), che però si configurava, di fatto, come un contratto aziendale. Il VSLF si confrontò a lungo con questo tipo di CCL, preparandosi diversi anni in anticipo. Data la particolare natura delle condizioni di lavoro del personale di locomotiva, come il lavoro a turni, i tempi di riposo e le indennità, il VSLF rivendicò un contratto collettivo specifico per questa categoria professionale. Il sindacato riteneva inoltre che, da un punto di vista tattico, fosse più vantaggioso negoziare contratti separati per ogni specifica categoria (vedi immagine 13). Il SEV, tuttavia, si oppose fermamente a un CCL separato per i macchinisti, decisione che suscitò forte malumore tra molti di loro. Queste divergenze portarono a una forte crescita del VSLF, che proprio in quegli anni registrò numerose nuove adesioni: all'assemblea generale del 1997 venne superata la soglia dei mille iscritti. Gli altri sindacati del settore ferroviario accettarono la bozza di contratto collettivo di lavoro negoziata con le FFS e si unirono in una comunità di negoziazione. Il VSLF inizialmente rifiutò di firmare, poiché la sua richiesta di un CCL separato per categoria non era stata accolta. Tuttavia, quando divenne evidente che tale rivendicazione non sarebbe stata realizzata nel breve termine, la direzione del VSLF decise infine – seppur a malincuore – di aderire alla comunità di negoziazione, diventando così un partner sociale a pieno titolo delle FFS. Nel caso di Turbo e TILO, fondate rispettivamente nel 2001 e nel 2004, la situazione fu diversa: il VSLF fu coinvolto nei negoziati sin dall'inizio. Lo stesso avvenne con la SOB a partire dal 2008, anche se ciò richiese una forte pressione da parte di alcuni macchinisti della stessa. La situazione fu più complicata per il

CCL della BLS. Il VSLF rifiutò di firmarlo, poiché il contratto prevedeva un peggioramento delle condizioni di lavoro e delle indennità per il personale di locomotiva della BLS. Questa posizione di resistenza valse al VSLF rispetto, ma rese più difficile la sua influenza come rappresentanza del personale. Per poter partecipare efficacemente ai negoziati, nel 2011 il VSLF si vide costretto, seppur con riluttanza, a firmare il CCL della BLS. Un percorso simile si verificò anche nell'ambito dello sviluppo ulteriore del CCL di FFS Cargo International, fondato nel 2010. Il VSLF respinse il risultato delle trattative nell'aprile 2022. Tuttavia, temendo di essere escluso dai negoziati futuri, firmò il contratto nell'autunno dello stesso anno. Questi esempi dimostrano che il VSLF era ancora in grado di “mostrare i denti” e non aveva perso né la volontà né la capacità di affrontare lo scontro aperto. Alla fine, però, prevalse la consapevolezza che un progresso realistico valeva più di un obiettivo irraggiungibile.

## Risanamento della cassa pensioni e «Vision 2010»

Un altro problema riguardava la situazione finanziaria precaria della neocostituita cassa pensioni delle FFS. In particolare, l'assorbimento di un numero elevato di pensionati si rivelò un



# Protest der Lokomotivführer

## Gegen weitere Aufsplitterung des Berufs

(sda) Die Lokomotivführergewerkschaften haben am Donnerstag an einer Kundgebung im Hauptbahnhof Zürich gegen eine weitere Aufsplitterung des Berufs des Lokomotivführers protestiert.

Nach der erfolgten Aufteilung des Personen- und Güterverkehrs in zwei Divisionen planten die SBB weitere Schritte, um den Lokomotivführerberuf aufzusplittern, kritisierte ein Sprecher. Hinter der Protestveranstaltung mit über 100 Lokomotivführern stehen die Lokomotivführergewerkschaften LPV, CLP und VSLF. Sie befürchten, dass die Generalistenausbildung zum Lokomotivführer, der grundsätzlich im Fern- und Regionalverkehr eingesetzt werden kann, völlig verschwindet. Vor allem wehren sie sich dagegen, dass künftig reine Regionallokomotivführer nur noch auf S-Bahnen in bestimmten geographischen Gebieten eingesetzt werden sollen. Der Beruf verliere dadurch an Attraktivität.

*Illustrazione 3: Questa nota d'agenzia è apparsa su diversi quotidiani (NZZ del 4 febbraio 2000)*

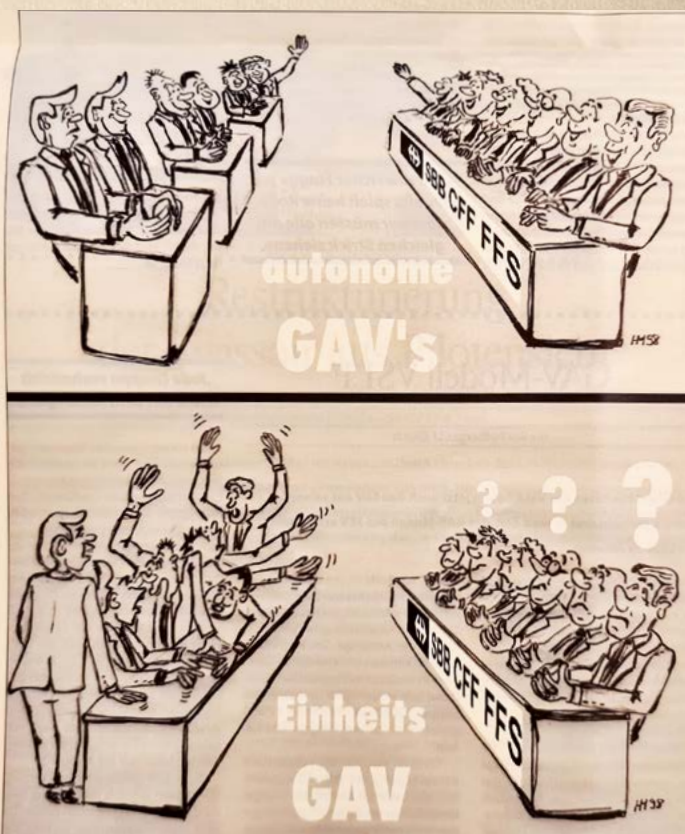
onere pesante. Già negli anni '90, il VSLF propose misure di miglioramento per far sì che il risanamento non gravasse unicamente sul personale ferroviario. Anche i beneficiari delle prestazioni della cassa pensioni delle FFS avrebbero dovuto partecipare allo sforzo. Dopo un lungo dibattito politico a livello nazionale, si decise che la Confederazione avrebbe coperto un terzo dei costi, mentre il resto sarebbe stato a carico delle FFS e del personale, ovvero degli assicurati attivi. Per gli assicurati questo comportava, tra l'altro, un rendimento più basso del capitale di vecchiaia, l'innalzamento dell'età pensionabile, una minore crescita salariale e l'imposizione di dolorosi contributi straordinari al risanamento. All'interno del VSLF si prese inizialmente in considerazione l'idea di organizzare delle azioni di protesta, ma alla fine prevalse la convinzione che, sul piano politico, fosse già stato ottenuto il massimo possibile.

A partire dal 2011, il VSLF fu rappresentato nel Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS da Daniel Ruf, che in seguito ne ricoprì il ruolo di vicepresidente per due anni e, dal 2014 al 2016, quello di presidente. Un ulteriore prova del fatto che il VSLF si era ormai affermato come una rappresentanza dei lavoratori credibile e riconosciuta al pari degli altri partner sociali. Nel 2005, sotto la pressione dei costi nel traffico regionale, le FFS introdussero il progetto "Vision 2010" per i macchinisti. L'obiettivo era suddividere il personale di locomotiva in quattro classi di funzione con salari differenziati, in base alla sede del deposito e ai requisiti locali. Il salario iniziale risultava addirittura inferiore a quello di un capotreno. Nei grandi depositi era possibile avanzare a livelli superiori, mentre in quelli più piccoli questa possibilità era minima, ciò che generò frustrazione, mancanza di trasparenza e disparità di trattamento. Il VSLF firmò inizialmente il progetto (seppur con un esiguo margine di voti favorevoli da parte del comitato), ma ne riconobbe presto i limiti strutturali: l'evoluzione salariale risultava poco chiara e distribuita in modo diseguale. Nel 2010, il VSLF dissolse il sistema per tutte le parti coinvolte. In seguito, furono migliorate sia la gerarchia delle funzioni che la ripartizione del

lavoro. Anche gli inquadramenti salariali vennero corretti, ma il processo richiese molto tempo, lasciando perdurare le disparità per diversi anni.

## Crisi e successi degli ultimi anni

Dopo l'incidente ferroviario di Granges-Marnand del 29 luglio 2013, in cui perse la vita un giovane macchinista, il tema della sicurezza tornò prepotentemente al centro dell'attenzione. Politica e media si concentrarono soprattutto sul problema del mancato arresto davanti ai segnali d'arresto. A rafforzare il dibattito contribuì anche il grave incidente ferroviario avvenuto quasi in contemporanea a Santiago de Compostela, in Spagna, con 80 vittime. Anche il VSLF prese posizione, evidenziando in particolare il grande carico di responsabilità che grava sul personale di locomotiva e denunciando il ritardo nell'implementazione del sistema di controllo ZUB come una delle principali cause nei casi di superamento dei segnali. Una dichiarazione del VSLF alla stampa, secondo cui alle FFS mancherebbe una vera cultura della sicurezza e della gestione dell'errore, suscitò forti reazioni e indignazione in molti ambienti. Anche nella storia più recente del VSLF non sono mancati sviluppi positivi. Dal 2013 al 2018, la caratteristica civetta del VSLF ha decorato una locomotiva Re 460 (vedi immagine 14), garantendo al sindacato una visibilità itinerante in tutta la Svizzera. A partire dal 2018 si è inoltre concretizzato un obiettivo per cui il VSLF si era battuto a lungo e con grande determinazione, ottenuto grazie alla collaborazione con le FFS e l'intero settore ferroviario: da allora, i macchinisti hanno la possibilità di sostenere un esame professionale e, in caso di esito positivo, ottenere il titolo di «Macchinista con attestato professionale federale». Tutti coloro che conseguono questo titolo acquisiscono così una qualifica ufficialmente riconosciuta, che facilita l'accesso a ulteriori offerte di formazione continua. Il profilo professionale del personale di locomotiva ha così guadagnato in qualità e ha ottenuto un posto stabile nel sistema svizzero della formazione e delle



*Illustrazione 4: Il VSLF vedeva nei CCL autonomi migliori possibilità negoziali, ma non riuscì a far valere la propria posizione (caricatura: LocoFolio).*





Illustrazione 3: La locomotiva promozionale Re 460 105, in servizio dal 2013 al 2018, fotografata durante il rollout a Yverdon (Foto: sito web VSLF).

professioni. Verso la fine degli anni 2010, le FFS hanno inoltre lanciato una campagna di formazione ampiamente pubblicizzata per aspiranti macchiniste e macchinisti – un’iniziativa sostenuta dal VSLF e da altri partner sociali, che da anni avevano messo in guardia sul rischio di una carenza di personale. Da allora, il settore ferroviario presta particolare attenzione a garantire un organico sufficiente. Anche la più rapida progressione salariale e l’aumento del salario massimo per il personale di locomotiva – misure da sempre sostenute dal VSLF – sono state conseguenze dirette di questa fase di crisi. Il VSLF ha contribuito in modo determinante a questi e a molti altri risultati a favore del personale di locomotiva – un impegno che si riflette anche nella forte crescita del numero dei suoi membri: attualmente, oltre la metà dei macchinisti delle FFS è membro del VSLF, mentre presso la SOB la quota supera addirittura l’80 per cento.

## Conclusione

La storia del VSLF riflette gli sviluppi sociali, politici e operativi della professione di macchinista in Svizzera. Dalla prima fondazione nel 1876 fino allo scioglimento di fatto nel 1933 e alla rifondazione nel 1957, il sindacato ha sempre dimostrato di attivarsi ogni volta che il personale di locomotiva non si sentiva adeguatamente rappresentato — fosse per difficoltà economiche, per delusione nei confronti dei sindacati o per il desiderio di maggiore autonomia. Sia come piccola e scomoda realtà ai margini, sia come interlocutore combattivo e riconosciuto, il VSLF ha saputo rappresentare con coerenza, e spesso con grande visibilità mediatica, le rivendicazioni del personale di locomotiva. I conflitti con i sindacati più grandi, in particolare con il SEV-LPV, hanno fatto parte della sua storia tanto quanto le collaborazioni sporadiche e i successi raggiunti insieme. Per un piccolo sindacato agli esordi, il coinvolgimento dei media è stato di fondamentale importanza. Le prese di posizione talvolta provocatorie sulla stampa non sono però state

apprezzate da tutti. A lungo termine, tuttavia, questa strategia si è rivelata vincente, come dimostra la crescita costante del numero di membri a partire dall’inizio del nuovo millennio. L’aumento dei membri non è stato solo il frutto del buon lavoro del VSLF, ma anche la conseguenza del fatto che una parte del personale di locomotiva non si sentiva più adeguatamente rappresentata dal SEV-LPV. Nel corso dell’ultimo quarto di secolo, durante le trattative per i contratti collettivi di lavoro, il VSLF ha spesso rappresentato una “spina nel fianco” al tavolo negoziale. Rifiutando di dare la propria approvazione, ha cercato di ottenere dei miglioramenti per il personale di locomotiva o di scongiurare dei peggioramenti, obiettivi che però non sempre sono stati raggiunti. A causa degli equilibri di potere sfavorevoli e per evitare di autoescludersi dalle trattative, il sindacato si è visto costretto ad accettare, seppur a malincuore, i risultati negoziali. Questa fase più recente della storia del VSLF dimostra come esso abbia progressivamente abbandonato l’opposizione rigida che lo caratterizzava in passato, orientandosi verso un approccio più pragmatico e aperto al compromesso. Il VSLF è così passato dall’essere un giovane ribelle a un adulto riflessivo, senza però rinunciare al proprio spirito combattivo e alla determinazione che da sempre lo contraddistinguono. ➡

### Letteratura (selezione):

100 Jahre Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwarter: Jubiläum = 100 ans Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants : Jubilé = 100 anni Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti: Giubileo: 1876–1932 – 1957–2001, Erstfeld 2001.

50 Jahre Verein Schweizer Lokomotivführer 1876–1926, gewidmet vom Zentralvorstand 1927, Zürich 1927.

Hans-Peter Bärtschi: Schweizer Bahnen 1844–2024. Mythos, Geschichte, Politik, Zürich 2019.

Josef Beul: Das Lokomotivpersonal der Schweiz und seine gewerkschaftlichen Organisationen, 1889–1989. Vom Berufsverband zur zielbewussten Gewerkschaftsorganisation, [o.O.] 1999.

Robert Bratschi: Die Berufsorganisationen des Personals, in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, hg. vom Eidg. Amt für Verkehr, Erster Band, Frauenfeld 1947: 571–590.

Verein Schweiz. Lokomotivführer: Das 25-jährige Bestehen des VSLF 1876–1902, dargestellt in seinem Werden und Wachsen, Zürich 1902.

Erich Wyss: 100 Jahre organisiertes Lokomotivpersonal 1876–1976, davon 75 Jahre als autonome Gewerkschaft VSLF (Verein Schweiz. Lokomotivführer), Büllach 1976.





## LETTERE ALLA REDAZIONE

### Cari colleghi del LocoFolio,

Il prossimo anno il VSLF celebrerà il suo 150° anniversario. Io ho potuto vivere il sogno di diventare «macchinista» per soli 40 anni. Dopo diverse esperienze negative nella LPV, ho deciso di lasciare il sindacato dopo dieci anni. Nei successivi trent'anni di carriera mi sono trovato a operare in un ambiente lavorativo alquanto difficile: spesso venivo etichettato come «parassita» e approfittatore, e mi sentivo poco apprezzato. Paradossalmente, più svolgevo il mio lavoro con diligenza, più diventavo impopolare!

Il culmine della mia incomprensione sul lavoro è stato lo sciopero organizzato dal VSLF negli anni '90, sotto il titolo «servizio secondo prescrizioni»! Mi trovavo a Yverdon, al binario 40, con il treno regionale Neuchâtel-Lausanne quando ho visto un espresso Basilea-Ginevra partire a soli 20 km/h fino a oltre metà strada verso Losanna! Le indagini successive avevano rivelato che alla guida c'era un macchinista di Delémont, membro del VSLF!

Quell'esperienza mi è rimasta impressa fino ad oggi e ancora oggi non posso fare a meno di scuotere la testa. Per questo, fino alla mia pensione alla fine del 2002, sono stato considerato il «parassita» del gruppo. Durante la mia pensione ho però rivisto le mie opinioni e, qualche tempo fa, sono tornato a far parte del VSLF come socio sostenitore! Dunque, ora potete pubblicare questa storia nell'edizione del giubileo... oppure condannarmi!

Cordiali saluti, Rolf Bolliger, Lyss

*Nota della redazione:*

No, caro Rolf. Naturalmente non ti condanniamo e siamo felici del tuo contributo, come pure del fatto che tu sia socio sostenitore del VSLF. Ti ringraziamo anche per i tuoi testi che abbiamo avuto il piacere di pubblicare nelle edizioni precedenti.

### 150 anni del VSLF

Anche il VSLF si unisce alla schiera dei grandi giubilei. Spetta agli storici il compito di ricordare e valorizzare i traguardi raggiunti in questo lungo arco di tempo. Personalmente, ho "celebrato" un anniversario decisamente meno lieto: sono già passati dieci anni dall'incidente di Rafz. Purtroppo, da quell'evento non si è imparato molto. Si continuano infatti

a pianificare tempi di inversione troppo brevi, e ancora oggi, sia presso gli istruttori macchinisti sia in parte presso i PEX, durante la formazione si richiama l'attenzione su pratiche quantomeno discutibili. Anche il mio PCM #36464 è stato respinto nel giro di 15 giorni con una motivazione a dir poco assurda. Il SISI, dopo aver preso visione della risposta, ha ritenuto necessario coinvolgere l'UFT affinché si assumesse le proprie responsabilità. Probabilmente manca anche una vera analisi retrospettiva dell'incidente. Attualmente si sta riproponendo il gioco delle riorganizzazioni, molto diffuso fin dall'introduzione della divisionalizzazione. Per noi macchinisti non cambierà nulla: continueremo a viaggiare da A a B. La novità sarà che, d'ora in poi, saremo praticamente tutti in riserva e lavoreremo su chiamata. Ci saranno ancora più superiori, mentre il lavoro verrà pianificato in modo sempre più frammentato. Le conseguenze economiche sono facilmente prevedibili. Ma, si sa, l'obiettivo dichiarato è risparmiare. Il mio prossimo anniversario sarà quello dei 40 anni alle FFS. Se ripenso al mio 25°, beh... buona notte alla valorizzazione del personale. Nonostante tutto, desidero comunque augurare al VSLF un bel giubileo.

Roland Stahel



Foto: Daniel Schärer





Ferrovita

Tante scelte...

Tape it. What else...







**NIENTE  
PANICO!**

**LA NAVE È  
INAFFONDABILE!  
LA SICUREZZA È  
GARANTITA!**





## Nel 1981 fu una mossa temeraria!

*Nel 1981, ferrovieri e ferrovieri della «base», appartenenti alle più diverse categorie professionali, si mobilitarono in occasione di una votazione popolare nel Canton Zurigo per dare vita a una campagna pubblicitaria illegale a favore della S-Bahn di Zurigo. Un'azione tanto coraggiosa quanto rischiosa: avvenne infatti di nascosto, sfidando apertamente il divieto e la volontà delle FFS.*

*di Ruedi Renggli, sostenitore del VSLF*

Per la votazione cantonale del 1981, che prevedeva un credito di 540 milioni di franchi per la S-Bahn di Zurigo, un comitato d'iniziativa formato da ferrovieri e ferrovieri appartenenti alle più diverse categorie professionali aveva organizzato un'azione pubblicitaria illegale a favore della S-Bahn. Degno di nota è anche il fatto che tutti e tre i sindacati del personale di locomotiva fossero rappresentati nel comitato. Una cosa tutt'altro che scontata per quei tempi!

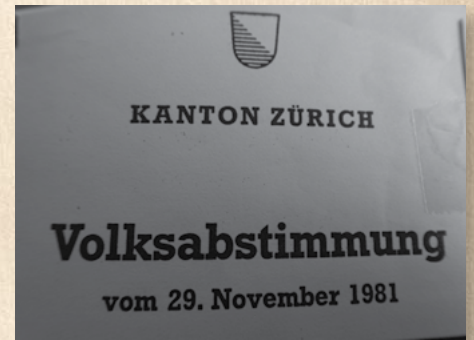
A seguito di una risposta deludente e incomprensibile dell'allora direttore circondariale Wachter — «Le FFS, in quanto parte direttamente coinvolta, non possono prendere parte alla campagna referendaria» — i lunghi e complessi lavori

preparatori dovettero rimanere segreti. Se i vertici delle FFS avessero saputo dell'esistenza del nostro comitato d'iniziativa e delle nostre intenzioni, questa campagna pubblicitaria difficilmente avrebbe visto la luce...

In un luogo segreto, nel solaio del deposito locomotive F, fu in un piccolo laboratorio di pittura dove venne preparato tutto il materiale pubblicitario: 400 cartelloni con la scritta "S-Bahn Sì", grandi manifesti da esporre accanto ai binari (all'ingresso della stazione centrale di Zurigo), adesivi per locomotive, speciali segnali di tratto di rallentamento della S-Bahn (V max. 30 km/h) e altro ancora. Si trattò di un lavoro enorme, al quale contribuirono anche pensionati e familiari dei ferrovieri.







Tutto il materiale pubblicitario venne poi spedito ai nostri contatti di fiducia nei depositi limitrofi (Winterthur, Rapperswil, Ziegelbrücke, ecc.). In un intervento esemplare, questa campagna, fin a quel momento tenuta rigorosamente segreta, venne attivata nella notte precedente il fine settimana della votazione: locomotive e vagoni furono equipaggiati con adesivi e pannelli con lo slogan "S-Bahn Sì", i grandi manifesti furono posizionati accanto ai binari di ingresso e furono installati speciali segnali di tratto di rallentamento «V max. 30 km/h». Con i primi treni, la nostra campagna pubblicitaria illegale "S-Bahn Sì" venne lanciata nel fine settimana della votazione, venerdì 27 novembre 1981, attirando l'attenzione di decine di migliaia di passeggeri su questa iniziativa referendaria e cogliendo di sorpresa alcuni dirigenti delle FFS...

A seguito dell'esito positivo e convincente della votazione, la nostra campagna pubblicitaria è stata elogiata dai media e menzionata anche durante la conferenza stampa, alla quale era presente tutta l'élite politica a livello comunale, cantonale e federale.

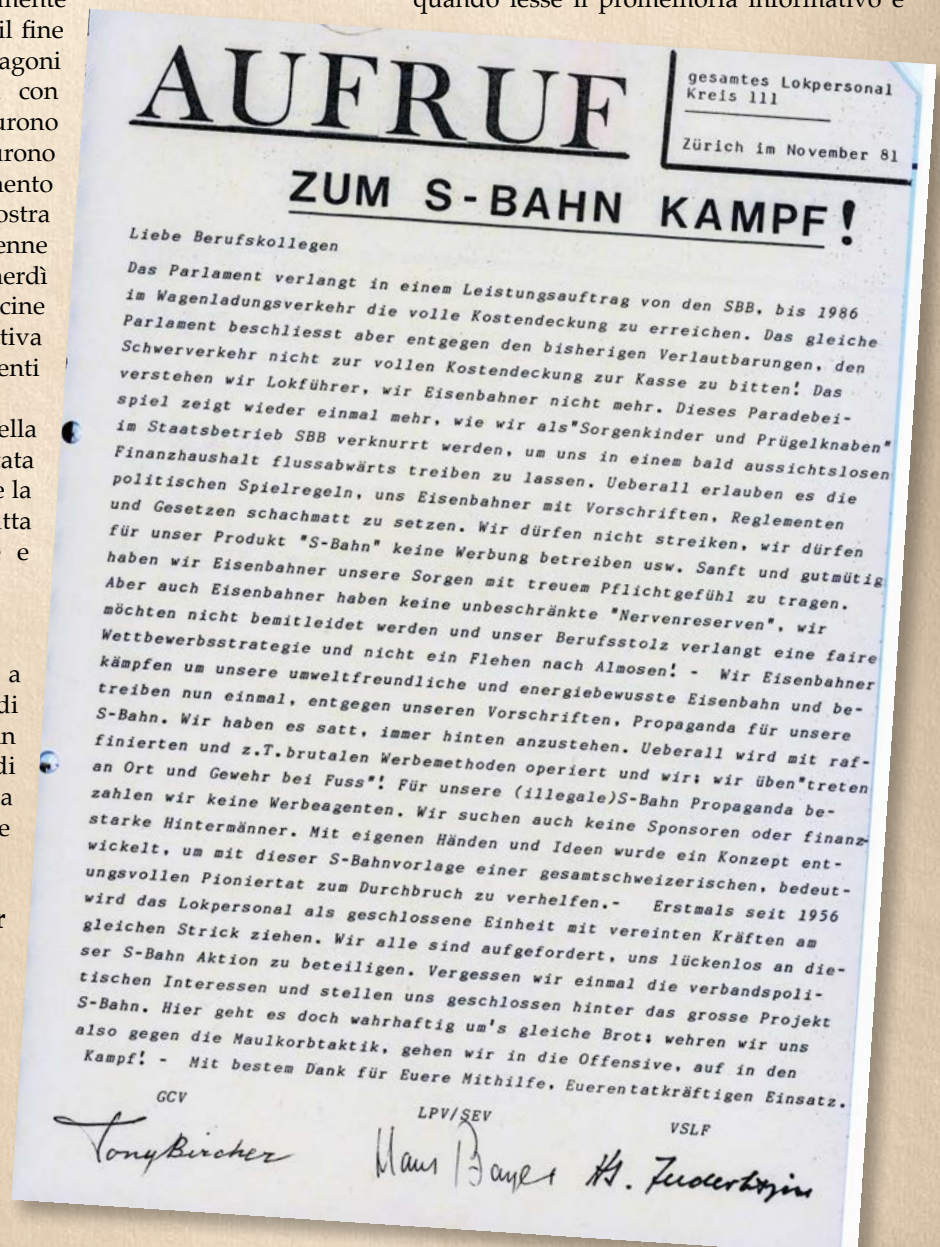
### Il Consigliere federale Ernst Brugger

dichiarò che mentre aspettava il suo treno a Thalwil, aveva visto che la vecchia locomotiva di un treno in arrivo era munita di adesivi "S-Bahn Sì". Non sapeva CHI fosse il responsabile di questa iniziativa, ma sottolineò che si trattava comunque di una campagna simpatica e realizzabile con un budget modesto.

### Il Direttore circondariale H.R. Wachter

raccontò che, mentre aspettava il suo treno a Wetzikon venerdì mattina 27 novembre, notò su un treno in arrivo un cartello «strano» della S-Bahn e pensò: «Chi diavolo... ha attaccato quel pannello sul fianco del vagone?». Con grande stupore e un po' di irritazione, si rese conto che doveva trattarsi di una campagna

pubblicitaria su larga scala, evidentemente preparata contro la sua volontà e ora messa in pratica. Solo una volta rientrato in ufficio il suo battito tornò lentamente a un ritmo normale, quando lesse il promemoria informativo e







capì che i promotori erano pienamente consapevoli di aver realizzato l'azione di propria iniziativa, cioè senza il permesso delle FFS. Oggi si dichiara orgoglioso che il «suo» personale si sia impegnato così tanto per gli interessi del trasporto pubblico, ignorando semplicemente il suo «NO».

### Assemblea generale del VSLF del 21 marzo 2015 a Zurigo:

In occasione del 20° anniversario della S-Bahn di Zurigo, era stato invitato anche l'allora direttore della ZVV, Franz Kagerbauer. Nel suo discorso rese omaggio alla campagna pubblicitaria di grande effetto realizzata dal personale delle FFS e ricevette in regalo dal macchinista Felix Traber una memorabile tavola originale «S-Bahn Sl» come ricordo dell'evento.



### Considerazioni finali:

All'epoca le FFS erano ancora una grande famiglia e la cultura aziendale nella conduzione del personale favoriva la fedeltà e la lealtà dei dipendenti verso il datore di lavoro; «il personale è il bene più prezioso dell'azienda» (CEO FFS B. Weibel).

Sul delicato tema del «nuovo concetto di impiego del personale di locomotiva», le recenti newsletter del VSLF mostrano in modo inequivocabile quanto oggi i responsabili del personale siano spietati e irrispettosi nel far approvare le loro decisioni, mettendo seriamente a rischio la serenità sul lavoro.

Questa tendenza, volta a «promuovere la digitalizzazione a ogni costo», è purtroppo ormai quasi irreversibile. ➡







**+VSLF**

# VSLF-SHOP



Swiza  
Taschenmesser / Couteau / Coltellino



Victorinox  
Taschenmesser / Couteau /  
Coltellino 2024



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



Caran d'Ache  
Kugelschreiber  
Stylo à bille  
Penna a sfera



Caran d'Ache  
Minenhalter



\*\*\* SALE - 20-90% \*\*\*  
(Fino ad esaurimento scorte)



Taschenschirm schwarz  
Parapluie de poche noir  
Ombrello nero



Taschenschirm hell  
Parapluie de poche gris-pierre  
Ombrello grigio pietra



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



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



**SCAN ME**

**Online Shop**

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



# Sezioni

## Evento per i membri BLS

Il 16 giugno si è svolto il tradizionale incontro dei membri della sezione BLS con una grigliata a Zollikofen.

Purtroppo non sono potuti intervenire molti colleghi e colleghe, ma chi è riuscito a partecipare è rimasto molto soddisfatto e ben sazio.

È stato un pomeriggio molto piacevole e conviviale. Un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno potuto partecipare.

Attendiamo con piacere il prossimo incontro nel 2026!

Chrisof Graf

Comitato del VSLF, responsabile BLS



**MITGLIEDERVERSAMMLUNG / GRILLIEREN**  
VSLF BLS



**Datum:**  
**16.06.2025**

**Zeit: 12:00 – 20:00 Uhr**

Der Grill ist ab 12:00 Uhr in Betrieb

Um ca. 15:00 informieren wir euch über die aktuellen Geschäfte.

Grillgut, Salat und Getränke werden durch die Sektion offeriert. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme

Kaffee vom Bohnenrad



Anmeldung bis 14. Juni 2025 an Andreas Allemann, 079 222 43 24 oder bla-vize@vslf.com



## Resoconto della sezione VSLF Berna sulla gita del 2 ottobre 2025

Una giornata più bella non si poteva sognare, la gita del 2 ottobre '25 del Sindacato svizzero dei macchinisti da ricordare.

Da Camille Bloch il viaggio è iniziato, dove un delizioso aperitivo ci ha già aspettato.

La visita guidata è stata davvero interessante, Torino e Ragusa son famose in ogni continente.

Naturalmente abbiamo potuto assaggiare a volontà, tra Ragusa chiaro, scuro e biondo da gustar, e infine un delizioso Torino da provare, un vero piacere che ci ha fatto sognare.

Sulla via del ritorno tutti a raccontar, che il cioccolato sa davvero l'anima scaldar. A chiudere la giornata un piccolo menù al Lago Lodge da gustar, tra alette di pollo e bocconi di pesce da sgranocchiar. Con una birra speciale a farci brindare, la giornata è stata davvero da ricordare!

Versi di Heike ➡







## Resoconto della gita di sezione 2025

Il 23 agosto, 16 membri della nostra sezione si sono ritrovati a Baden, con un bel sole e cielo sereno, pronti a indossare maglione, giacca e guanti per avventurarsi sul ghiaccio in un capannone a 8°C. Al Curling Center Baden Regio, divisi in due gruppi, abbiamo avuto il piacere di imparare dai nostri colleghi Pascal

Mischler e René Helg come non cadere sul ghiaccio, come usare la scopa per mantenere l'equilibrio e come spingere la pietra il più possibile verso il "tee". Per due ore ci siamo potuti divertire a scivolare sul ghiaccio preparato ad hoc. Purtroppo, qualcuno è comunque finito a terra, ma nel complesso abbiamo scoperto molte cose su questo affascinante sport. Alcuni si sono sentiti quasi dei veri professionisti! Chissà, forse a qualcuno è venuta perfino voglia di tornare a gio-

care a curling più spesso in futuro qui a Baden :-). Dopo esserci cambiati, ci siamo spostati al ristorante, da dove abbiamo potuto osservare gli altri giocatori che ci hanno fatto vedere come dovrebbe realmente svolgersi una partita vera, e abbiamo gustato una piacevole cena a base di spaghetti con varie salse deliziose. Speriamo che non ci siano stati infortuni seri, che tutti abbiano passato la giornata in buona salute e che la gita vi sia piaciuta molto. ➡







Foto: Markus Leutwyler

IN MEMORIAM



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

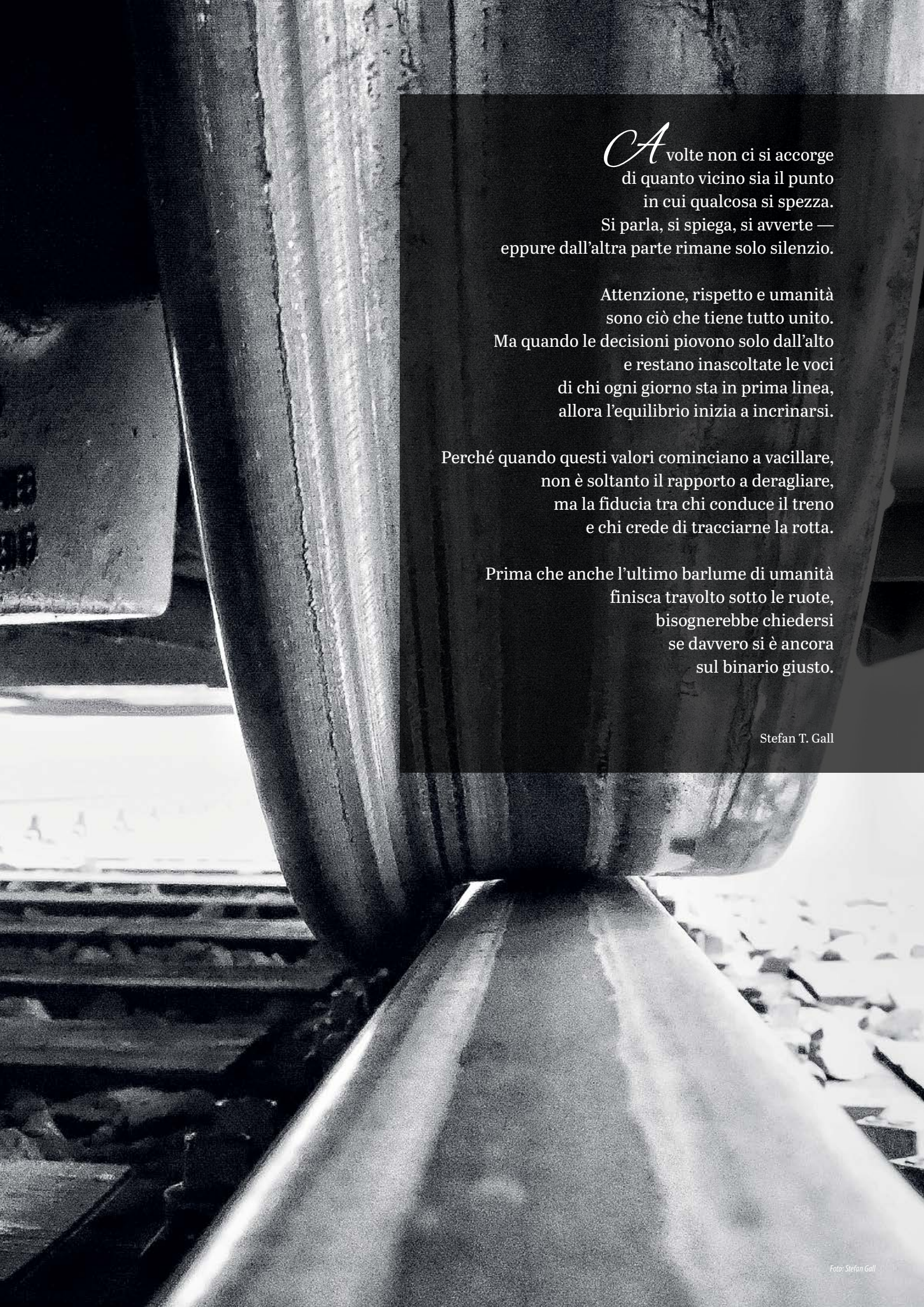
**Alfred Naefen**

\*1958

† 13.08.2025

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





*C* volte non ci si accorge  
di quanto vicino sia il punto  
in cui qualcosa si spezza.  
Si parla, si spiega, si avverte —  
eppure dall'altra parte rimane solo silenzio.

Attenzione, rispetto e umanità  
sono ciò che tiene tutto unito.  
Ma quando le decisioni piovono solo dall'alto  
e restano inascoltate le voci  
di chi ogni giorno sta in prima linea,  
allora l'equilibrio inizia a incrinarsi.

Perché quando questi valori cominciano a vacillare,  
non è soltanto il rapporto a deragliare,  
ma la fiducia tra chi conduce il treno  
e chi crede di tracciarne la rotta.

Prima che anche l'ultimo barlume di umanità  
finisca travolto sotto le ruote,  
bisognerebbe chiedersi  
se davvero si è ancora  
sul binario giusto.

Stefan T. Gall