

LocoFOLIO

2026/1 RIVISTA DEL SINDACATO SVIZZERO PER MACCHINISTI E ASPIRANTI VSLF VSLF



VENIRE
ET
TACERE

Con Allianz un mondo di vantaggi!

Approfittate delle condizioni vantaggiose riservate come membro 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.

Contattateci subito!



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



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

Sommario

LocoFolio

Numero 1 | luglio 2026

04	Editoriale
06	La voce del presidente
08	68ª assemblea generale a Safenwil
12	Discorsi
26	Cassa di soccorso
26	Festeggiamenti per il 150°
30	Il nuovo look del nostro sindacato
32	Nero, oro e uno sguardo vigile
36	La locomotiva del giubileo: il discorso
38	Il nostro animale simbolo: la civetta
42	Concorso LocoFolio
44	Garanzia di successo
45	Sono molto deluso!
47	Il concetto operativo ZF 2.0
48	Blog del VSLF sul concetto operativo 2.0
49	Pianificazione sensata del personale
53	Esito della votazione - BAR
54	Nessuna fine in vista per il controllo finale
56	Ottimizzazione delle corse di servizio
57	ZVV punta su AFAS
59	Troppi livelli gerarchici creano solo confusione
60	Intrappolati nella rete
61	I datori di lavoro leggono tutto!
63	Tra aspettative e realtà presso FFS Cargo
65	Flessibilità vs. collaborazione
66	Cargo a Briga
68	Maggiore sicurezza nelle manovre: la funzione di avviso «manovra»
70	Il PCM del millennio

71	Il WaRa mantiene realmente ciò che promette?
72	Nuovi modelli di orario di lavoro presso BLS SA
73	Corteo di tifosi: sottopassaggio chiuso
74	Stato del locale del personale a Einsiedeln
75	Avvio di una procedura arbitrale presso TILO
76	Aspetti tecnici
80	Segnalamento in cabina di guida
82	Varie
84	«Sfasato rispetto all'orario»
86	Riflessioni di un macchinista
87	Guida per una giornata sicura e senza stress
88	Sezioni
89	Lettere dei lettori
90	Ferrovita
92	Storia di un segnale scomparso
94	In Memoriam



Simon Steinmann
Redazione



Stefan T. Gall
Impaginazione / Artdirector



VERBAND SCHWEIZER LOCOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTEN
SYNDICAT SUISSE DES MECANISCIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

COLOPHON

Tiratura
380 copie

Periodicità
2 volte all'anno

© VSLF Tutti i diritti riservati.
Ristampa e riproduzione consentite
solo con il consenso della redazione.

www.vslf.com

REDAZIONE

Simon Steinmann
locofolio@vslf.com

PROGETTAZIONE E PRODUZIONE

Stefan T. Gall
artdirector@vslf.com

TRADUZIONI

Anita Rutz (I)
Matthieu Jotterand (F)

REVISIONE

Team Feldner Druck AG

STAMPA

Feldner Druck AG
Esslingerstrasse 23
8618 Oetwil am See

Chiusura redazionale
LocoFolio 26/2: 1° ottobre 2026

IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

Salve a tutti, sono il nuovo redattore

Simon Steinmann,
Redattore LocoFolio

Gentili membri,

Mi sembra di aver appena rilevato la funzione di redattore del LocoFolio da Markus Leutwyler, e già esce la mia prima edizione.

Quest'anno ho assunto ben due nuovi incarichi e, in entrambi i casi, mi trovo a raccogliere un'eredità importante.



Oltre alla mia attività come redattore del LocoFolio, dopo le dimissioni di Christoph Jud come co-presidente, ho anche l'onore di presiedere come unico presidente la sezione della Svizzera orientale. Di fatto, ora sono ufficialmente un «rischio di concentrazione».

Come si conviene a un buon approccio gestionale, mi sono ripromesso di non apportare troppi cambiamenti alla nostra rivista nel primo anno. Tuttavia, io e l'art director Stefan Gall non abbiamo potuto evitare alcuni interventi di natura grafica. Alcuni di voi se ne saranno certamente accorti: il VSLF ha una nuova immagine e quindi anche un nuovo logo.

Nei piani alti dei nostri datori di lavoro sarà probabilmente già nata la speranza che, con il nuovo redattore, questa rivista diventi inevitabilmente un po' più mansueta. Posso però rassicurarvi tutti: non sarà così. Il LocoFolio rimane diretto, senza peli sulla lingua e chiaramente dalla parte del personale di locomotiva.

In occasione dell'assemblea generale del marzo 2026, il responsabile del personale delle FFS ha chiesto che il VSLF moderi un po' i propri toni. Non coglie però la vera origine del nostro linguaggio diretto: il personale di locomotiva non avrebbe lavoro senza le FFS, ma senza di noi le FFS si ritroverebbero con i treni fermi. Si tratta quindi più di un rapporto di dipendenza che di un normale rapporto di lavoro. Quando, in questo assetto, ai macchinisti vengono imposti anno dopo anno carichi di lavoro sempre più pesanti e salari sempre più bassi, si sfiora la violenza strutturale. In una partnership sociale con CCL e obbligo di pace sindacale, per difenderci non ci resta altro che una lingua affilata.

In certi ambienti dei piani alti sembra che si sia dimenticato quanto ricavi

e profitti del sistema ferroviario dipendano dal personale di locomotiva. Con il concetto operativo 2.0, il nuovo BAR, IPP e AFAS si fa capire chiaramente al personale di locomotiva in quale direzione si vuole andare: verso il basso. Per questo il motto di questo numero è **«Il personale di locomotiva come garanzia di successo»**, nella speranza che, al posto di ulteriori misure di risparmio mal concepite, si torni finalmente alla ragione.

“ **Senza le FFS, il personale di locomotiva non ha lavoro; senza di noi, i treni delle FFS restano fermi.** ”

Dal concetto operativo 2.0 arrivano ora i primi risultati: incrementi di efficienza che rientrano nel margine di errore statistico compreso tra lo 0,3% e lo 0,9%, oltre a presunti 73 FTE risparmiati (chi ci crede è fortunato), e un bilancio piuttosto sconcertante fatto di macchinisti arrabbiati e delusi. Non c'è da stupirsi se parte del personale di locomotiva si sente tradito.

Ci sono i primi segnali che si voglia fare marcia indietro sul concetto operativo 2.0. O, nel linguaggio di un dirigente: «ottimizzare ulteriormente il nuovo concetto operativo, definito estremamente riuscito». Monotonia e ripetitività, insieme a tempi di transizione e di pausa troppo ristretti, verranno probabilmente attenuati in un «concetto operativo 2.1» solo laddove dovessero compromettere in modo eccessivo l'esercizio...

Un'ammissione che l'intera operazione di risparmio non abbia prodotto gli effetti desiderati difficilmente arriverà,

come del resto non arriveranno scuse per il modo in cui il tutto è stato imposto.

Passiamo ora a cose più piacevoli:

Il 150° anniversario del VSLF è stato celebrato come si deve questa primavera. In questo numero vi presentiamo alcuni resoconti sulla nuova immagine del VSLF e sull'assemblea generale del giubileo, come di consueto con i relativi discorsi.

Quest'anno la distribuzione dei regali è arrivata insolitamente presto: tutti i membri hanno ricevuto una borraccia con il nuovo design del VSLF. Chi se lo è potuto permettere e lo desiderava, sarà presto in possesso anche di un orologio TUDOR, anch'esso in un'edizione speciale nei nuovi colori del sindacato. La civetta del parco zoologico di Goldau, che ora è la nostra mascotte, è stata osservata più da vicino da Markus Leutwyler.

Mi fa particolarmente piacere che il VSLF possa nuovamente vantare una locomotiva commemorativa, questa volta grazie al prezioso supporto di FFS Cargo. In questo numero troverete il resoconto della cerimonia di inaugurazione della locomotiva, arricchito da numerose fotografie.

Last but not least, questa primavera si è tenuta anche l'assemblea dei delegati sui nuovi BAR ZFR. Analizzeremo cosa significa il risultato per il futuro.

Vi auguro buona lettura e una bella estate.



Simon Steinmann 🐣



La voce del presidente

Raoul Fassbind, Presidente del VSLF

Guardiamo ancora una volta a un semestre intenso e ricco di avvenimenti. Mentre la politica mondiale si fa sempre più turbolenta, la politica dei trasporti perde progressivamente slancio. I dibattiti sulle future soluzioni di mobilità non trovano un punto d'intesa e i costi continuano ad aumentare. Le cause principali sono soprattutto le normative e le standardizzazioni, i costi delle materie prime e le interminabili procedure di autorizzazione eccessivamente burocratizzate. Le soluzioni semplici sembrano ormai irraggiungibili.

Purtroppo, a causa di problemi con l'ETCS, Stadler ha dovuto limitare le prestazioni di freni perfettamente funzionanti; il personale di locomotiva dovrà abituarsi al fatto che alcuni treni, a volte, frenano in modo spontaneo e meno potente del previsto. Un'elevata capacità di frenatura non garantisce più da tempo spazi di arresto brevi. Con valori di puntualità molto alti, uno stile di guida sempre più prudente resta comunque sostenibile. Resta da vedere se anche un veicolo automatizzato saprà adattarsi a tali situazioni. La ZVV intende verificarlo.

La puntualità resterà comunque elevata. Troppe risorse finanziarie vengono investite nel mantenimento di una qualità solo apparentemente alta. Anche la tendenza ai «ritardi pianificati» non accenna a diminuire: queste perdite di tempo di percorrenza saranno prima o poi integrate nell'orario ufficiale. Si possono ancora prendere come riferimento i tempi di percorrenza di

quando i freni monoblocco e i carri frenati erano lo standard. Dal punto di vista sindacale, non possiamo che apprezzare il tempo di lavoro aggiuntivo derivante dall'allungamento dei tempi di percorrenza.

“ **Le spese per i taxi preventivate devono semplicemente essere esaurite, altrimenti l'anno successivo non saranno più disponibili altrettanti fondi.** ”

Questi sono poi anche in contraddizione con i concetti di aumento dell'efficienza. Tempi di percorrenza più lunghi richiedono più personale, più veicoli e, di conseguenza, anche una maggiore manutenzione del materiale rotabile e dell'infrastruttura. Ma queste contraddizioni, ormai, non le vede più nessuno. Un tempo la «linea nera», ossia i chilometri percorsi, era il parametro di riferimento per un impiego efficiente del personale. Questo è stato sostituito da un elevato numero di trasferte di servizio. A tal punto che le FFS stanno ora cercando di ridurre questo numero, negando tali rimborsi al personale che organizza autonomamente i propri spostamenti. Le spese per i taxi preventivate devono comunque essere

utilizzate, altrimenti l'anno successivo non ne sarà più disponibile la stessa quantità.

Presso FFS Trasporto viaggiatori i delegati del VSLF hanno approvato i nuovi BAR. Un contributo valido per garantire un livello minimo di affidabilità nei turni anche con i nuovi strumenti di pianificazione, sempre più dinamici. A questo esempio dovranno presto adeguarsi anche altre imprese ferroviarie, se vorranno garantire al proprio personale una certa continuità. In questo contesto, l'uniformazione rappresenterebbe una prospettiva di sviluppo interessante.

Lo scenario di partenza per FFS Cargo è differente. La ristrutturazione completa ha ribaltato ogni cosa, senza lasciare nulla com'era. Pur in un contesto di profondi cambiamenti e di una situazione in qualche modo cupa, si tratta comunque del primo tentativo in cui impresa, politica e clientela collaborano. Ora spetta anche ai dipendenti dare il loro contributo. Purtroppo, dopo i vari precedenti tentativi di risparmio, il personale ne è uscito demotivato e ha ormai in gran parte perso fiducia nella direzione. Impopolare è, naturalmente, anche il fatto che, in questa situazione, qualsiasi pretesto venga utilizzato per ridurre l'organico tramite licenziamenti. Tuttavia, sembra che ci vorrà ancora molta strada prima che Cargo riesca a stabilire un sistema produttivo realmente efficiente ed economicamente sostenibile.

Per le altre ferrovie, la situazione è al momento almeno un po' più tranquilla. Alla BLS si continua a lavorare sul nuovo sistema salariale, ma persistono ancora diverse posizioni contrastanti riguardo a quale categoria di personale debba essere collocata su quale livello. Qui, la direzione è probabilmente stata un po' troppo ottimista sui tempi previsti. Alla SOB, invece, il progetto relativo al sistema di assistenza alla guida automatica giungerà a breve al termine. Siamo curiosi di conoscerne i risultati e le conclusioni complessive.

Per ora godiamoci un'estate il più possibile tranquilla. Finché gli uffici resteranno ben aerati, il personale di condotta sarà almeno risparmiato da nuove cattive notizie. L'autunno imminente porterà probabilmente nuove grandi sfide e aumenterà nuovamente la pressione sui dipendenti. Un tema centrale per la

produzione ferroviaria delle FFS nel 2026 sarà infatti l'implementazione della guida automatica dei treni, perciò la pressione sul personale di condotta resterà elevata. È probabile, però, che non tutti gli obiettivi vengano raggiunti a breve.

Nel frattempo, auguro a tutti i lettori un'estate serena, soleggiata e piena di belle giornate!

Un caro saluto

Raoul 




Foto: Dario Häusermann

68^a assemblea generale del VSLF a Safenwil



La 68^a assemblea generale del VSLF, relativa all'esercizio 2025, si è tenuta il 14 marzo 2026 a Safenwil. Vi hanno partecipato circa 240 persone, di cui oltre 180 membri del sindacato. In rappresentanza della sezione ospitante Hauenstein-Bözberg, Sarah Dellsperger del comitato organizzativo ha rivolto un saluto di benvenuto ai presenti.

Foto: Markus Leutwyler / Stefan Gall.





Durante la mattinata, nella parte ufficiale dell'assemblea, cinque relatori sono intervenuti di fronte all'assemblea.

Andy Haas, Managing Director di Swissrail, ha elogiato il sistema ferroviario svizzero definendolo il migliore al mondo. In particolare ha sottolineato l'importanza delle esportazioni, motivo per cui è fondamentale mantenere una buona reputazione e stabilità. In una sessione di domande e risposte con il pubblico, Haas ha risposto a diverse domande relative all'industria ferroviaria svizzera.



Il Prof. Dr. Ulrich Weidmann, professore di infrastrutture e sostenibilità all'ETH di Zurigo, ha espresso il piacere di poter finalmente parlare, dopo numerosi colloqui degli ultimi mesi, anche con coloro che sono la ferrovia stessa. Il suo incarico per la redazione di una raccomandazione prevedeva una prioritizzazione strategica dei progetti ufficiali relativi a strada, ferrovia e trasporti d'agglomerato.

Secondo Weidmann, la ferrovia svizzera non ha mai avuto, sin dal XX secolo, la possibilità di prepararsi in tempo alle nuove esigenze. Ha inoltre raccomandato, anche per ragioni di costo, di privilegiare laddove possibile adeguamenti operativi anziché interventi tecnici – «elettronica prima del cemento». Nuove opportunità si intravedono nella digitalizzazione, nell'automazione e nell'integrazione dei sistemi.

Adi Bucher, responsabile Human Resources FFS SA, ha espresso l'apprezzamento delle FFS per il personale di locomotiva. Ritiene che la professionalità del personale di locomotiva rappresenti il fondamento delle FFS. Per quanto riguarda invece la comunicazione del VSLF, ha evidenziato un chiaro potenziale di miglioramento. Il rispetto è fondamentale in ogni interazione. Ha inoltre sottolineato che si tratta di un compito comune mantenere la sostenibilità economica del sistema ferroviario per le generazioni future.

Anche il VSLF ritiene che un rapporto reciproco rispettoso e costruttivo sia la via più efficace. Ciò che vale per il tono di ciò che si dice, deve valere anche per il modo in cui ciò che si ascolta viene recepito.

Sandro Baumgartner, membro di comitato del VSLF, ha ricevuto non a

caso una standing ovation per il suo intervento di replica. Con il nuovo concetto operativo, la pianificazione è sì perfetta sulla carta – ma solo fino alla partenza del primo treno. L'intero piano dei turni può infatti crollare per un singolo imprevisto. Questo genera stress, che a sua volta comporta pressione e quindi maggiori rischi. La collaborazione con le FFS non è più percepita come una vera partnership. Le pause nei turni sono spesso così brevi da costringere a scegliere tra mangiare o andare in bagno. Il VSLF chiede rispetto – ed è pronto a dare segnali chiari, laddove necessario.

Raoul Fassbind, presidente del VSLF, ha inizialmente analizzato la questione delle statistiche di puntualità delle FFS. In passato, i treni raggiungevano le loro destinazioni con tempi di percorrenza più brevi, tra l'altro perché erano interoperabili in modo non burocratizzato. Oggi, gli allungamenti dei tempi di percorrenza sono all'ordine del giorno per poter mantenere l'orario cadenzato. Poiché i treni diventano sempre più lenti, la responsabilità viene rapidamente attribuita al personale di locomotiva, classificato come lento, imprevedibile e soprattutto costoso. Industria, politica e imprese ferroviarie tendono quindi a vedere la soluzione soprattutto nell'automazione.

Eppure, grazie a un indicatore di puntualità sviluppato appositamente



per il personale di locomotiva, questo – del tutto senza automazione – riesce a circolare su singole tratte fino al 100% lungo la traccia prevista. Nonostante ciò viene introdotto un nuovo concetto operativo che porta il personale al limite, pur evidenziando un incremento di produttività minimo, pari allo 0,3%.

Parte interna dell'AG

La parte interna dell'assemblea è stata condotta con grande sicurezza dal presidente di giornata Martin Oppliger, della sezione Hauenstein-Bözberg. Le relazioni annuali della direzione e del cassiere sono state approvate e al comitato del VSLF è stato concesso il discarico all'unanimità.

Le proposte approvate all'AG 2024 (15 marzo 2025 a Zurigo) sono state riassunte e ne è stato presentato lo stato attuale di attuazione. Per quanto riguarda la statistica dei membri, con oltre duecento nuove adesioni si conferma ancora una volta un quadro molto positivo. Sotto il punto «varie» sono state discusse diverse questioni strategiche relative al sindacato e al profilo professionale del personale di locomotiva.

Sono state trattate tre proposte:

Proposta 1 / proponente comitato VSLF: approvata

Proposta 2 / proponente sezione Ticino: approvata a maggioranza

Proposta 2.1 / controproposta del comitato VSLF: approvata

Per quanto riguarda le elezioni,

Renzo Caviezel, macchinista presso



il deposito di Bellinzona, è stato eletto nuovo membro del comitato. In questa funzione sarà responsabile della regione Ticino.

Marc Engelberger, responsabile CCL e orario di lavoro nel comitato VSLF, è stato confermato per un ulteriore mandato.

In base all'art. 10.4 dello statuto VSLF (45 anni di appartenenza al VSLF), sono stati nominati membri onorari:

- **Hans-Peter Feltscher**, sezione Svizzera orientale

- **Beat Kuonen**, sezione Briga

Sono stati inoltre premiati e congedati i seguenti funzionari:

- **Eric Guex**, 4 anni come coordinatore AG

- **Markus Leutwyler**, 10 anni come redattore del LocoFolio

Simon Steinmann, sezione Svizzera orientale, assume ora la redazione del LocoFolio.

Adrian Bracher, sezione Svizzera centrale, assume invece il coordinamento dell'AG e supporterà il segretario in ulteriori ambiti.

La prossima AG del VSLF sarà organizzata dalla sezione di Ginevra e si terrà il 20 marzo 2027 a Ginevra.

Alla cena hanno partecipato 100 membri e i loro partner. L'atmosfera è stata molto distesa e positiva. 🍷





Presentazione e Q&A di Andreas Haas

Direttore generale dell'associazione Swissrail

Dopo aver conseguito la laurea in ingegneria, Andreas Haas ha lavorato presso ABB come responsabile del trasferimento tecnologico di locomotive in India. In seguito ha ricoperto diverse posizioni presso Sécheron, Hasler-Rail e Stadler, operando sia in Svizzera che all'estero. Da tre anni e mezzo guida l'associazione dell'industria ferroviaria e della mobilità svizzera, Swissrail.



Estratto dalla presentazione:

In Svizzera esistono fondamentalmente tre grandi associazioni nel settore del trasporto pubblico, strutturate come segue: abbiamo LITRA, che si occupa dell'importante lavoro politico in Parlamento; poi c'è l'UTP (Unione dei trasporti pubblici), che raggruppa gli operatori del trasporto pubblico; e infine noi, Swissrail, che rappresentiamo le aziende dell'industria ferroviaria e della mobilità in Svizzera e all'estero.

Questo «triangolo associativo» funziona molto bene: collaboriamo in maniera stretta e dinamica, e credo che questo rappresenti un vero punto di forza della Svizzera.

Sono convinto che in Svizzera abbiamo il miglior sistema ferroviario del mondo. Possiamo esserne tutti molto orgogliosi. Credo che voi macchiniste e macchinisti siate una parte fondamentale di questo successo, e desidero porgervi qui un enorme complimento.

Ogni sesta persona utilizza il treno. Io stesso viaggio quotidianamente in treno: da quasi 40 anni mi sposto in questo modo. In realtà, vivo quasi sul treno, e sono molto orgoglioso del nostro siste-

ma, perché è estremamente affidabile. Complessivamente, nel settore ferroviario lavorano 93.000 persone, e credo che voi ne siate una parte importante. Ci tengo a sottolinearlo.

Abbiamo quindi il miglior sistema ferroviario del mondo, ed è proprio per questo che il resto del mondo vuole trarne beneficio. Le FFS, così come gli altri operatori svizzeri, garantiscono il servizio in Svizzera, mentre noi, come industria, esportiamo questo know-how a livello globale. I nostri membri forniscono prodotti in 111 paesi e vantano una penetrazione di mercato straordinariamente elevata: il 95% di essi è attivo nell'export.

Attualmente molti membri esportano da qualche tempo i loro prodotti e servizi anche in India. Per chi non lo sapesse: l'India amplia ogni anno la propria rete ferroviaria di una lunghezza pari a quella dell'intera rete svizzera e sta investendo circa 23 miliardi di USD nello sviluppo del settore ferroviario.

L'export costituisce un elemento fondamentale per la prosperità della Svizzera: ogni terzo franco guadagnato dall'industria ferroviaria proviene dall'esportazione, generando complessivamente

circa 700 milioni di franchi svizzeri di valore aggiunto.

Swissrail conta 170 membri, che spaziano dai grandi produttori di sistemi, ben noti a tutti e alcuni dei quali presenti

“
Per l'industria, non c'è nulla di più pratico che conoscere gli esperti che sono ai comandi del treno.

”
qui oggi, fino a piccolissime imprese con pochi collaboratori. L'associazione sta vivendo una forte crescita e ci fa piacere poterci presentare sempre più solidi e con un ventaglio di attività e competenze ancora più variegato.

Domande del pubblico a cui Andreas Haas ha risposto (le risposte sono state leggermente riformulate per la versione scritta)

Perché l'industria ferroviaria svizzera fornisce prodotti e sistemi al Giappone?

Anche il Giappone ha un sistema ferroviario tecnologicamente avanzato ed è, in termini di affidabilità, allo stesso livello della Svizzera. Tuttavia, le condizioni normative e di partenza non sono le stesse. In Giappone, la sicurezza è fortemente radicata nella cultura e, in parte, regolata da normative meno stringenti rispetto agli standard CENELEC, come SIL-4. Le aziende svizzere sono molto apprezzate per la loro qualità e per l'export verso il Giappone, fornendo soprattutto prodotti di nicchia. Per lungo tempo, il mercato giapponese è stato molto chiuso all'industria ferroviaria, ma oggi si sta aprendo notevolmente. La collaborazione tra Svizzera e Giappone funziona molto bene anche dal punto di vista culturale.

Perché l'ETCS è indispensabile?

L'ETCS è stato sviluppato anche grazie all'esperienza della Svizzera, e questa tecnologia e concezione esistono da ormai vent'anni. Al di fuori dell'Europa, l'approccio interoperabile dell'ETCS ha ottenuto grande successo: anche la Cina ha adottato questa tecnologia, sotto il nome di CTCS, sviluppandola ulteriormente. In Europa, a causa della situazione geografica, non esiste un'alternativa. È positivo che, dopo che ogni Paese aveva sviluppato proprie tecniche di segnalamento, tensioni di linea e perfino scartamenti diversi, oggi sia nuovamente possibile un approccio europeo comune nel settore della segnalazione ferroviaria. L'ERTMS è stato stabilito e approvato in Svizzera: sulla rete interoperabile dobbiamo procedere con la conversione secondo questo standard.

Quanto è efficace un rollout completo dell'ETCS L2 in Svizzera?

L'ETCS con il livello di espansione L1 Limited Supervision (L1LS) non è supportato a livello normativo in Europa come stato finale e, di conseguenza, diventerà inevitabilmente obsoleto. La segnalazione in cabina e il Level 2 rappresentano un passo tecnologico significativo e consentono una notevole riduzione delle installazioni esterne.

L'ETCS è finanziabile o presto non sarà più sostenibile?

La soluzione ETCS è costosa, e i costi devono essere ridotti. È importante comprendere che le applicazioni SIL4 richiedono uno sviluppo e una verifica molto complessi. Avendo lavorato personalmente in questo settore, posso confermare che si tratta di un problema di costi, non di prezzi. Attualmente stiamo collaborando con gli operatori e con

l'UFT per rivedere requisiti e processi, inclusa l'omologazione: l'obiettivo è ridurre i costi di sistema dell'ETCS.

Perché adottiamo norme STI apparentemente inutili?

Nel traffico interoperabile, la regolamentazione secondo le STI è inevitabile. Sono inoltre necessari compromessi da parte di tutti gli operatori sui processi operativi. Per alcuni operatori, le prescrizioni STI sono perfettamente adeguate, per altri, invece, sembrano prive di senso. È essenziale che la Svizzera contribuisca allo sviluppo tecnologico nell'ambito delle STI e faccia valere le proprie esigenze. Solo in Svizzera è possibile che autorità, operatori e industria lavorino a stretto contatto e partecipino alla definizione di innovazioni e regolamenti, potendo anche verificarli criticamente. Adottare un atteggiamento passivo e limitarsi ad attendere è una strategia sbagliata: su questo punto, oggi tutti in Svizzera sono d'accordo.

Sarebbe possibile sviluppare sistemi di sicurezza per mercati locali (ad esempio la Svizzera) indipendentemente dalle norme internazionali?

L'industria è sempre interessata a contesti in cui non ci siano «elvetismi» e dove i prodotti possano essere distribuiti su larga scala. Come già detto, l'ideale per la Svizzera è sviluppare prodotti e sistemi che possano essere venduti globalmente. Un mercato limitato a un sistema di sicurezza destinato esclusivamente alla Svizzera non avrebbe senso. I costi di sviluppo e la manutenzione a lungo termine sarebbero troppo elevati. Nel

traffico non interoperabile c'è ancora un maggiore margine di manovra (qui la Svizzera può fare la differenza), ma anche in questo caso è necessario rispettare le norme di base.

Parola chiave DAK: quale sarebbe l'interesse dell'industria se non ci fossero sovvenzioni?

L'Accoppiamento Automatico Digitale (DAK) è fondamentale per lo sviluppo del trasporto merci, in particolare per il traffico a carri singoli. Bisogna notare che nel settore merci da molto tempo non sono state introdotte grandi innovazioni: lavoriamo ancora come decenni fa, con evidenti svantaggi economici. Il traffico passeggeri, invece, si è evoluto costantemente grazie a nuove tecnologie. Il DAK rappresenta un'enorme opportunità per automatizzare il settore merci, ridurre i costi e aumentare la sicurezza dei collaboratori.

Grazie alla stretta collaborazione tra autorità, operatori, spedizionieri e industria, possiamo raggiungere questo obiettivo in Svizzera. Anche qui vale la regola: non aspettare l'Europa, sarebbe una strategia sbagliata. L'interesse dell'industria esiste solo dove c'è un mercato. Nessuna azienda investirebbe a proprie spese in un prodotto che non può essere commercializzato. Il DAK è un progetto estremamente complesso, per questo il supporto della Confederazione è fondamentale e giustificato.

Sarà ancora necessario il macchinista nel 2050? Verranno aboliti i macchinisti?



Nell'automazione, la questione non riguarda principalmente la tecnologia, ma soprattutto aspetti sociali ed economici. L'industria sviluppa ciò che il mercato richiede: se non c'è domanda, non esistono nemmeno soluzioni corrispondenti. Le tecnologie di automazione nei veicoli sono già diffuse e se ne parla molto anche nei media, soprattutto nel settore automotive.

Esistono diversi livelli di automazione: per il GoA2 si parla di automazione parziale, che è piuttosto complessa, perché l'interazione tra tecnologia e operatore non è chiaramente definita e può dare luogo a fraintendimenti. L'impiego di queste tecnologie deve essere valutato con attenzione, ma esistono senza dubbio casi in cui risultano molto utili.

La completa automazione è più una questione economica. Se un treno trasporta 700 o 1200 passeggeri, probabilmente risparmiare sul personale di locomotiva non è l'approccio più efficace. Nelle operazioni di manovra, negli spostamenti in deposito o nelle fasi di allestimento e preparazione dei treni, la completa automazione può ridurre i tempi di attesa e aumentare la produttività.

In questo modo, il personale di locomotiva può lavorare in modo efficace senza lunghe attese.

Parola chiave «carrelli pericolosi» (incidente del Gottardo): cosa dice l'industria svizzera?

L'incidente del Gottardo è stato un evento molto difficile da accettare. Ha suscitato ampie discussioni anche all'interno dell'industria e ha stimolato l'adozione di nuovi approcci innovativi. In Svizzera, gli operatori fanno già molto nel campo del monitoraggio delle infrastrutture e del materiale rotabile. Tuttavia, resta il problema del trasporto merci: a causa della mancanza di dati e di alimentazione sui carri, non è possibile effettuare un rilevamento precoce direttamente sul treno. Come già detto, in passato ho lavorato presso HaslerRail, dove volevamo sviluppare un sistema di monitoraggio dei carrelli (boogie) per il traffico merci. Purtroppo, all'epoca un sistema autonomo di questo tipo era impensabile, poiché avrebbe comportato un notevole aumento dei costi dei carri. Spero che, con l'introduzione del DAK, sensori più avanzati, sistemi di elaborazione dei dati e manutenzione predittiva, sia possibile prevenire in futuro incidenti simili.

Cosa ti motiva personalmente?

Bella domanda!

Ho ormai 30 anni di esperienza nel settore ferroviario. Ho lavorato a lungo in India e in molte altre parti del mondo per l'industria ferroviaria. Il ruolo di di-

rettore dell'associazione è perfettamente in linea con le mie esperienze e i miei punti di forza. Oltre alle competenze tecniche, questo lavoro richiede dialogo e capacità di introdurre nuovi approcci nella collaborazione. Il fatto che il sindacato sia cresciuto in modo significativo (passando da 120 a 170 membri in quattro anni), dimostra che le strategie messe in atto stanno dando risultati concreti.

Domanda finale di Raoul Fassbind:

Hai un desiderio da esprimere a noi macchinisti. Cosa vorresti?

Per l'industria non c'è nulla di più prezioso che confrontarsi con chi lavora in prima linea sul treno. Ai miei tempi, presso Stadler, i macchinisti hanno testato un nuovo sistema di sicurezza: è stata una collaborazione fantastica e un esempio concreto di come il dialogo diretto produca risultati.

Auspicio quindi una collaborazione sempre più produttiva e costruttiva. L'industria apprezza un approccio diretto: se qualcosa non funziona o dà fastidio, venite e ditelo, così possiamo affrontarlo insieme. Nell'industria siamo abituati a questo tipo di collaborazione.

Sono state poste delle altre domande, ma per mancanza di tempo non hanno potuto ricevere risposta. 🙏



Discorso del Prof. Dr. Ulrich Weidmann

Questo testo è stato generato tramite intelligenza artificiale a partire da una registrazione audio e successivamente re-visionato da operatori umani. Fa fede quanto detto durante l'intervento.



Tante grazie per la gentile introduzione.

Negli ultimi sei mesi ho avuto molte occasioni di parlare di ferrovia con diversi ambienti. Oggi, invece, ho la possibilità, per la prima volta, di rivolgermi alle persone che 'sono' la ferrovia, giorno dopo giorno. Per questa opportunità vi ringrazio di cuore. Penso che sia un momento fantastico: i 150 anni del VSLF. Quest'anno ci attendono sviluppi importanti in ambito di politica dei trasporti, e, sia in senso letterale sia figurato, la questione sta nuovamente prendendo slancio.

Cosa desidero mostrarvi nei prossimi quindici minuti? Non voglio entrare nel merito delle singole raccomandazioni, che sono già state ampiamente comunicate. Vorrei invece collocare il nostro rapporto all'interno di sviluppi più ampi e, soprattutto, offrire uno sguardo al futuro, evidenziando le tendenze, le dinamiche e le strategie che potrebbero rafforzare la ferrovia nella seconda metà del secolo.

Il doppio punto di partenza è noto: il rifiuto delle proposte sulle tasse autostradali e l'aumento dei costi nei progetti ferroviari. L'aumento dei costi significa soprattutto che era ormai evidente che non tutti i progetti sarebbero stati finanziabili. L'incarico affidato all'ETH, che ho avuto l'onore di seguire, consisteva nel dare priorità ai progetti già ufficialmente pianificati. Nessuna nuova strategia, nessuna nuova visione o idea: tutto molto pragmatico. Bisogna andare avanti, basandosi su quanto già esiste, ma stabilendo chiaramente le priorità.

Il quadro finanziario era stato definito dal DATEC, con due varianti da 14 e 24 miliardi, quelle che già conoscete. Ci siamo trovati di fronte a progetti per un ammontare complessivo di 62 miliardi, che dovevamo esaminare: in totale si trattava di 400 singoli progetti. Ci siamo quindi posti due domande. La prima: come si è potuti arrivare a questa situazione? La seconda: come potrebbe evolvere la situazione nel XXI secolo?

Se vogliamo capire come si è arrivati a questa situazione, devo però deludervi: non si tratta di puntare il dito contro persone o enti che avrebbero commesso degli errori. Credo che la questione sia più profonda, e «più profonda» significa risalire fino al XX secolo. Se osserviamo la storia ferroviaria della Svizzera in quel periodo da questo punto di vista, ci rendiamo conto che, in realtà, la ferrovia non ha mai avuto la possibilità di adattarsi in modo proattivo e tempestivo ai cambiamenti che il Paese ha attraversato.

Le FFS sono partite già con i debiti delle ferrovie private. Poi è arrivata la Prima Guerra Mondiale, e hanno dovuto finanziare tutto da sole; quando è finita, è scoppiata la crisi economica mondiale, seguita dall'elettificazione, due sfide che hanno dovuto affrontare una dopo l'altra. Subito dopo è arrivata la Seconda Guerra Mondiale, di nuovo con un enorme sforzo straordinario. Appena superata, è arrivata l'automobile: i ricavi sono crollati e, alla fine, questo ha portato a deficit sempre crescenti. La discussione politica su questi temi l'ho vissuta personalmente: a causa dei deficit, la ferrovia è stata

sostanzialmente messa in discussione nelle sue fondamenta. Se guardiamo indietro, possiamo vedere che è stato soprattutto l'aumento della sensibilità ambientale e la crescente consapevolezza dell'importanza della pianificazione del territorio in Svizzera a portare, negli ultimi decenni del XX secolo, a quattro decisioni fondamentali: la S-Bahn di Zurigo, Ferrovia 2000, AlpTransit e il collegamento ferroviario internazionale.

Non era colpa della ferrovia se si rimaneva sempre un passo indietro, perché la ferrovia è stata sempre ambiziosa. Nel 1955 la linea Ginevra-Romanshorn era percorribile in doppio binario per tutta la sua lunghezza, e nel bollettino delle FFS, che all'epoca ancora esisteva, si poteva leggere: «Non passerà molto tempo prima che percorreremo Ginevra-Berna in 90 minuti». Era il 1955. Ho dato un'occhiata all'orario attuale: oggi il viaggio dura 111 minuti. In settant'anni è certamente successo qualcosa, ma non c'è stato quel vero e proprio salto di qualità che ci si aspettava.

Ormai sono già passati i primi 25 anni del XXI secolo: a che punto siamo oggi? In questo lasso di tempo si sono realizzati principalmente i grandi provvedimenti decisivi approvati nell'ultimo quarto del XX secolo.

Quello che si può osservare è che, nel tempo, le priorità nella politica dei trasporti e nella pianificazione dei traffici si sono gradualmente spostate: dalla velocità alla capacità, da una prospettiva internazionale a una visione



prevalentemente nazionale. Questo ha portato, alla fine, a mettere in discussione diversi paradigmi di pianificazione, come ad esempio il sistema dei nodi ferroviari, che fino a quel momento era considerato un principio guida. Se posso permettermi un'osservazione: in qualche modo, tutto ha perso un po' di slancio.

Questo mi porta a una prima conclusione provvisoria: i grandi progetti ambiziosi a volte sono semplicemente troppo grandi per la Svizzera. Dobbiamo essere realistici su ciò che il Paese è in grado di sostenere. I grandi progetti, salvo poche eccezioni come alcune linee della S-Bahn, in realtà non sono stati completati.

A questo ha contribuito l'incredibile aumento dei costi e il prolungamento dei tempi di realizzazione dei progetti infrastrutturali, che ha portato a dover far fronte a una domanda crescente su un'infrastruttura ormai arretrata. La rete è diventata sempre più sollecitata. Non è stato possibile ampliarla come sarebbe stato necessario per soddisfare la domanda. Si è dovuto concentrare il traffico sulla rete esistente, con il risultato che il sistema è diventato più lento, più vulnerabile e più sensibile.

Come ho detto all'inizio, vorrei allargare un po' lo sguardo. Per farlo, comincio con un piccolo gioco di numeri. Se decidessimo di investire subito tutti i 62 miliardi previsti per gli ampliamenti presenti nella lista, quanto tempo ci vorrebbe? Con 24 miliardi ci vorrebbe fino al 2090, con 14 miliardi fino al 2135. In altre parole: fare di più senza cambiare qualcosa non è la soluzione.

Questo significa stabilire delle priorità e riflettere su quali siano davvero gli obiettivi principali. Arrivo così a tre

punti guida a cui dovremmo guardare quando parliamo di priorità nello sviluppo ferroviario. Primo: quale ruolo, quale missione ha realmente il trasporto pubblico nel XXI secolo? Secondo: qual è il punto di forza specifico della ferrovia? Terzo: cosa sta succedendo altrove, ovvero quali tendenze e controtendenze possiamo già osservare?

Inizio con la missione: la Svizzera deve rimanere un Paese vivibile e competitivo. Allo stesso tempo, siamo chiamati a ridurre drasticamente le emissioni di gas serra, in particolare il CO₂. Tutto questo in un Paese che già oggi gode di grande attrattiva e continua ad attirare molte persone. La popolazione è in crescita.

Nemmeno l'auto elettrica può risolvere il problema, perché nei punti chiave della rete stradale svizzera non può garantire la capacità necessaria; già oggi le ore di traffico congestionato stanno aumentando rapidamente. Per questo è fondamentale il trasporto pubblico. In questo contesto, la ferrovia può offrire un contributo particolarmente rilevante laddove grandi quantità di persone devono

“ **Non lo dico perché voglia ridurre il numero di macchinisti, ma perché mi interessa migliorare altri aspetti, come ad esempio garantire maggiore precisione nella produzione.** ”

essere spostate in spazi ristretti, e dove sono richieste velocità elevate e tempi di percorrenza brevi. Dove invece incontra difficoltà è nel trasporto locale o in aree con domanda ridotta. In questi casi, la ferrovia risulta già estremamente costosa se confrontata con l'autobus. In terzo luogo, nel corso di questo secolo accadranno ancora molte cose. Purtroppo, a causa della mia età, non potrò viverne gran parte; sarebbe davvero stimolante farlo, ma è così. Mi limito a evidenziare tre aspetti: oggi partiamo dal presupposto che la popolazione continuerà a crescere. Forse un giorno non sarà più così. Conoscete tutti i tassi di natalità: la situazione è simile quasi in tutto il mondo, e nei grandi Paesi la popolazione sta già diminuendo. È possibile che, un

giorno, questo accada anche in Svizzera, con o senza decisioni politiche. In tal caso, non dovremmo aver investito troppo. In altre parole, ciò che costruiremo oggi dovrebbe rimanere sensato anche se la popolazione dovesse poi diminuire leggermente.

Abbiamo un Paese decentrato, con una popolazione distribuita in modo frammentario. Questo rappresenta allo stesso tempo un punto di forza e una debolezza per il trasporto pubblico, e costituisce soprattutto una sfida per la ferrovia.

Terza parola chiave: mantenimento della struttura. Questo è già evidente oggi, e in questo settore abbiamo accumulato un certo ritardo. Servono risorse sempre maggiori, e tutto ciò che costruiamo oggi va a confluire nel mantenimento della rete. Le FFS stimano che ogni anno si aggiunge circa un 3% di fabbisogno supplementare per la manutenzione. Abbiamo integrato questi aspetti, insieme ad altri, nel nostro sistema di valutazione e abbiamo cercato di analizzarli. Dopo aver considerato circa 40 criteri distinti, li abbiamo esaminati qualitativamente: questo era l'obiettivo dell'incarico. Non abbiamo effettuato calcoli complessi, perché avrebbero sicuramente prodotto risultati poco utilizzabili. Questo tipo di considerazioni è meglio affrontarle con il ragionamento e il buon senso.

Il risultato principale è stato il seguente: con risorse limitate, il miglior risultato si ottiene se le concentriamo su grandi progetti che portino benefici all'intera rete. Se l'obiettivo è aumentare la capacità, conviene prima verificare se, attraverso la digitalizzazione e il supporto informatico, sia possibile ricavare più capacità. Se invece gli investimenti riguardano solo determinati orari, è consigliabile capire prima se i passeggeri sarebbero davvero così insoddisfatti anche con un orario diverso. Seguendo questo approccio, si possono ottenere molti risultati concreti. Se si procede con questa priorità e si considerano anche i progetti già approvati e da realizzare nei prossimi vent'anni, il carico è già notevole. È davvero impressionante vedere tutto ciò che entrerà in funzione sulla rete. I primi dieci anni saranno dominati dai cantieri, ma poi i progressi si susseguiranno rapidamente. Successivamente ci sarà una pausa, perché questo va oltre l'orizzonte del nostro studio. A quel punto, la pipeline dei progetti potrà essere nuovamente riempita.

Per concludere, vorrei proporre alcune riflessioni su come la situazione potrebbe evolvere. Su cosa dovremmo orientarci, o su quali priorità puntare, affinché



in Svizzera la ferrovia possa offrire il contributo più significativo possibile alla mobilità?

Prima constatazione: naturalmente continuerà a essere possibile realizzare grandi infrastrutture, ma probabilmente queste non porteranno nuovi guadagni di quota di mercato su scala nazionale. Potremo soddisfare una domanda aggiuntiva, ma al massimo ottenere incrementi di quota di mercato solo in casi puntuali. In questo contesto assume particolare rilievo la seconda constatazione a cui siamo giunti: lo sviluppo dell'asse est-ovest, la spina dorsale del sistema dei trasporti svizzero, che determina la velocità della ferrovia nel Paese, ha dovuto essere retrocesso nelle priorità. Nel quadro finanziario disponibile, non ha più trovato spazio. Inoltre abbiamo osservato che molti progetti che sarebbero stati sensati sono stati rinviati alla prossima fase: il blocco degli investimenti continua, in pratica si procede come finora, rimandando molte decisioni.

Come potrebbe essere un approccio per uscire da questa situazione? Credo che l'obiettivo debba essere il rafforzamento della quota di mercato della ferrovia. Lo scopo non è avere quanta più ferrovia possibile, ma rafforzare la quota di mercato a costi sostenibili. In questo contesto, digitalizzazione e automazione rappresentano opzioni preziose che ci aiuteranno molto. Non lo dico perché voglia ridurre il numero di macchinisti, ma perché mi interessa migliorare altri aspetti, come ad esempio garantire maggiore precisione nella produzione. Gli autobus autonomi ci offrono nuove opportunità per collegare con maggiore

precisione le aree abitate, integrando così in modo più efficace la ferrovia con i centri urbani e le comunità.

Dobbiamo inoltre fare grandi passi avanti nell'integrazione dei diversi sistemi di trasporto. La ferrovia da sola non può essere sostenibile: ha bisogno di collegamenti. Autobus pubblici, traffico privato, biciclette, insomma tutto ciò che ha ruote o gambe e si muove deve essere connesso alla ferrovia. Su questo fronte, però, abbiamo ancora parecchia strada da fare.

Arrivo così a un programma in 10 punti: $3 \times 3 + 1$, che riassume queste riflessioni.

Se guardiamo prima di tutto all'espansione delle infrastrutture, penso che dovremmo concentrarci a lungo termine sui grandi progetti chiave. Lì dove la ferrovia è più efficace, dove può esprimere al meglio la sua velocità e la sua efficienza nell'uso dello spazio. La pianificazione delle infrastrutture ferroviarie deve essere inoltre pensata in modo olistico, integrando sviluppo del territorio, mobilità, pianificazione dell'offerta, produzione, materiale rotabile e digitalizzazione. Infine entrano in gioco anche cemento e acciaio. Sono ingegnere civile e li apprezzo molto, ma mi rendo conto che devono rimanere l'ultima risorsa. Dobbiamo poi sfruttare la digitalizzazione per aumentare la capacità nei punti chiave della rete, quelli che determinano la capacità complessiva, cercando di ottenere il massimo senza ricorrere a ingenti ampliamenti infrastrutturali.

Un altro aspetto importante è l'integrazione dei sistemi di trasporto, in particolare per garantire collegamenti capillari tra le aree urbane e periferiche,

anche grazie agli autobus autonomi. Servono inoltre snodi di trasporto, veri e propri punti di connessione per mettere in rete tutti i sistemi di mobilità sul territorio. Infine, la digitalizzazione ci permetterà di integrare in modo ancora più efficace tutti i sistemi di trasporto, a beneficio dei passeggeri, per i quali, in fondo, organizziamo tutta la mobilità.

Infine, emergono questioni legate alla pianificazione e alla governance. Chi pianifica, in quali processi e in che modo? E come si può garantire il finanziamento? I diversi sistemi di trasporto dovrebbero essere pensati e finanziati in maniera coordinata e integrata. I sistemi digitali vanno considerati come infrastrutture autonome, non solo come una semplice «aggiunta». Non come qualcosa da integrare in un secondo momento, ma come elementi indipendenti in grado di collegare in modo intelligente tutti gli elementi delle infrastrutture fisiche. E, in modo particolare, in Svizzera dobbiamo raggruppare le nuove infrastrutture in modo integrato tra i diversi sistemi di trasporto e realizzarle insieme.

Servono molte persone che conoscano a fondo il sistema, o che siano disposte a imparare tutto il necessario per gestirlo e introdurre innovazioni. E ne servono ancora di più, perché vogliamo sviluppare ulteriormente la ferrovia: lo sviluppo delle competenze professionali è indispensabile. Non solo per far fronte al ricambio generazionale, di cui anch'io faccio parte. Mi auguro davvero che riusciremo a coinvolgere e appassionare molte persone a questo affascinante mondo della ferrovia. Vi ringrazio di cuore per la vostra attenzione. 🙏

Discorso di Adi Bucher

Responsabile del personale delle FFS

Fa fede quanto detto durante l'intervento.

Per me è un grande piacere partecipare oggi, per la prima volta, in qualità di responsabile del personale delle FFS, all'assemblea generale del Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti macchinisti. Questo rappresenta per me un segno importante del reciproco rispetto che viviamo concretamente.



Vi ringrazio per l'invito e per la calorosa accoglienza in questo gruppo di professionisti che ogni giorno si impegnano affinché la Svizzera continui a muoversi. Ciò che ogni singola macchinista e ogni singolo macchinista fa quotidianamente per il nostro Paese non è affatto scontato – e noi alle FFS lo apprezziamo davvero molto.

Il VSLF quest'anno celebra 150 anni di storia – 150 anni di impegno per il personale di locomotiva, per treni sicuri e affidabili e per buone condizioni di lavoro in cabina. Questo è un numero impressionante: il vostro sindacato è più vecchio delle stesse FFS, che operano come ferrovia federale dal 1902. Le FFS sono quindi, in un certo senso, il «fratello minore» del VSLF, circa 25 anni più giovane. Un fratello minore che ha imparato molto – e che vuole continuare ad imparare.

Ciò che ci unisce è la responsabilità condivisa per garantire il funzionamento sicuro e puntuale della ferrovia. Senza i macchinisti, i treni non possono circolare: è una verità semplice e inequivocabile. Questa realtà ci guida ogni giorno. La vostra professionalità, la vostra esperienza e il vostro pragmatismo sono le fondamenta su cui le FFS costruiscono ogni orario, ogni ampliamento dell'offerta e ogni innovazione. Su queste basi costruiamo,

su di esse facciamo affidamento e su di esse possiamo essere tutti orgogliosi.

I 150 anni del VSLF dimostrano che non vi siete limitati a guardare, ma avete anche contribuito attivamente allo sviluppo del trasporto ferroviario – dalla locomotiva a vapore alle prime locomotive elettriche, fino ad arrivare all'attuale mondo ferroviario interconnesso digitalmente.

Questa continuità e il vostro orgoglio per la professione sono per noi, come

“
**Senza i acchinisti,
i treni non possono
circolare: è una
verità semplice
e inequivocabile.**
”

datore di lavoro, di enorme valore. Creano identità, fiducia e futuro.

C'è un aspetto che mi sta particolarmente a cuore: il modo in cui ci parliamo. Il rispetto è un valore centrale per le FFS e caratterizza il nostro comportamento, sia internamente che verso l'esterno. Per me è importante che questo rispetto si rifletta anche nel

modo in cui esprimiamo le critiche, discutiamo e comunichiamo tra di noi. Polemiche, diffamazioni o aggressioni verbali non fanno parte di una cultura di collaborazione basata sul rispetto reciproco.

Le aggressioni e i soprusi nei confronti delle nostre collaboratrici e dei nostri collaboratori non sono in alcun modo tollerabili. I nostri dipendenti sono responsabili della sicurezza e del buon funzionamento dell'esercizio: meritano rispetto, protezione e supporto.

Contrastare questi comportamenti inizia da noi, da come le FFS collaborano con il VSLF. Solo se lavoriamo insieme con determinazione, ci ascoltiamo e ci sosteniamo a vicenda, possiamo creare un ambiente in cui le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori possano svolgere il loro lavoro in totale sicurezza e con orgoglio.

Lo scrittore svizzero Max Frisch una volta ha detto:
«La crisi è uno stato produttivo. Bisogna solo toglierle il sapore di catastrofe.»

Questa frase di Max Frisch si adatta perfettamente al nostro dialogo sociale: l'apertura e la comunicazione diretta sono fondamentali, perché contribuiscono a fare progressi.

Tuttavia, ciò che apprezziamo ancora di più è un tono che rimanga costruttivo e rispettoso. Lo sottolineo perché credo che ci siano ancora margini di miglioramento in questo ambito.

Ed è per questo che sono convinto che insieme saremo più efficaci, non solo se rivendichiamo questo valore, ma se lo mettiamo in pratica ogni giorno.

Vi rivolgo perciò un invito: anche nelle discussioni più accese, prestiamo attenzione al rispetto e alle modalità di comunicazione, non per evitare le tensioni, ma per gestirle in modo che possano contribuire alla crescita della fiducia. Solo così potremo gettare le basi per soluzioni durature.

Come responsabile del personale delle FFS, considero fondamentale che le FFS e il VSLF continuino a costruire insieme, con spirito di collaborazione, anche negli anni e nei decenni a venire. L'obiettivo è garantire che la professione di macchinista resti attraente, sia per i giovani che per le colleghe e i colleghi più esperti. Senza

nuove leve non c'è futuro, e senza esperienza non c'è stabilità. Dobbiamo trovare soluzioni concrete per il lavoro a turni, la sicurezza, la formazione e la conciliabilità tra vita professionale e privata. In questo ambito, non servono risposte facili, ma scambi sinceri e costruttivi.

E per fare in modo di garantire insieme la sostenibilità finanziaria delle FFS. Questa non è una responsabilità che spetta solo alla direzione: è un impegno e un compito che condividiamo tutti, per preservare la solidità economica della ferrovia.

Solo se assumiamo questa responsabilità in modo condiviso possiamo affrontarla insieme. Solo con una situazione finanziaria stabile possiamo garantire i posti di lavoro, investire nella formazione e migliorare l'offerta nel lungo periodo.

Desidero esprimere al VSLF, in rappresentanza di tutte le macchiniste e di tutti i macchinisti, un sincero ringraziamento in occasione di questo

anniversario. Grazie per il vostro impegno quotidiano sulle locomotive delle FFS e di tante altre ferrovie in Svizzera. Grazie per la professionalità, ma anche per il forte senso di appartenenza alla vostra professione.

Grazie per la collaborazione costruttiva, anche quando non sempre siamo della stessa opinione – perché è proprio dalle differenze che nasce una vera partnership. Sono convinto che, se continuiamo a trattarci con apertura, chiarezza e rispetto reciproco, potremo ottenere ancora di più insieme.

A nome delle FFS, rivolgo al VSLF i miei più sentiti auguri per i suoi 150 anni.

Non vedo l'ora di trascorrere questa giornata con voi, di scambiare opinioni – davanti a un caffè, durante il buffet e, naturalmente, discutendo su ciò che ci unisce: la responsabilità verso le persone e la passione per la ferrovia e il trasporto pubblico in Svizzera. 🍷



Discorso di Sandro Baumgartner

**Presidente CoPe ZFR, comitato VSLF
Regione Est/Thurbo/SOB**

Fa fede quanto detto durante l'intervento.



Mi chiamo Sandro Baumgartner. Sono un elettromontatore qualificato. Successivamente, ho lavorato come autista di autobus presso le VBSC, poi come autista internazionale e responsabile della logistica presso Planzer. Tra i 30 e i 40 anni ho lavorato nel settore delle costruzioni stradali come macchinista. All'età di 40 anni sono entrato nelle FFS. Fin dall'inizio sono stato attivo nel VSLF. I miei colleghi delle FFS mi hanno eletto nella commissione del personale della condotta dei treni, e da poco più di un anno ne sono il presidente. Da un anno, inoltre, faccio parte del comitato del VSLF e sono responsabile della regione Est, nonché delle aziende Thurbo e SOB. Oggi sono qui con un compito chiaro: rappresentare i diritti e le istanze dei collaboratori. In modo coerente, diretto e senza giri di parole.

Se guardo agli ultimi dieci anni, vedo uno sviluppo che ci riguarda tutti. E vedo molti aspetti che non possiamo più accettare senza reagire. Oggi le FFS non viaggiano più principalmente per i clienti, ma per i numeri.

La puntualità viene misurata alla stazione finale. Lungo il percorso può succedere di tutto, ma per le statistiche non conta. Per le persone a bordo, invece, conta eccome. Questo tipo di misurazione distorce la realtà: toglie pressione dai settori sbagliati e la trasferisce su chi già lavora al limite delle proprie possibilità.

Parlo ogni giorno con le mie colleghe e i miei colleghi e ascolto ciò che li preoccupa. Vedo come la quotidianità sia cambiata. La soddisfazione del personale è ai minimi storici da anni. Si fanno sondaggi e poi si presentano i numeri. Ma se da un sondaggio si estrapolano solo i risultati migliori, il quadro che ne emerge non è realistico. Non è di belle diapositive che abbiamo bisogno: abbiamo bisogno di una fotografia onesta della realtà.

Un altro problema è la pianificazione

“ **Una ferrovia non funziona grazie ai numeri. Funziona grazie alle persone.** ”

dei turni, la cui qualità è miserabile da anni. Ora, con il nuovo concetto operativo, si aggiungono ulteriori trucchetti e spostamenti.

Le sostituzioni vengono improvvisamente «dimenticate» e i tempi di spostamento accorciati. L'importante è che il turno resti sotto le nove ore o che le 4,5 ore di lavoro continuativo non vengano formalmente superate. Così forse si riesce a compilare delle tabelle, ma non a far lavorare una

persona in modo dignitoso. Per raccogliere fatti concreti, abbiamo attivato l'indirizzo e-mail: planungsfehler@sbb.ch. In sole tre settimane sono già arrivate più di 100 mail, di cui circa il 30% documenta errori gravi.

Nella pianificazione, tutto sembra perfetto... fino a quando il primo treno parte. Il macchinista è seduto in cabina e sa che anche la minima cosa che va storta può far crollare l'intero piano dei turni. Questo genera stress, pressione e rischi.

Oggi la quotidianità dei macchinisti è pianificata al minuto. Un solo minuto di ritardo può già costituire una violazione della legge sul lavoro. Mancano margini di sicurezza: una pianificazione senza margini non è efficienza, è rischio.

Gli autisti su strada, il cui lavoro è registrato sulla carta del conducente, devono trasmettere regolarmente i loro dati all'autorità di controllo. Ogni infrazione viene sanzionata con una multa. Per il personale di locomotiva, invece, il rispetto della LDL viene verificato solo in caso di incidente o evento, e se qualcosa va storto, siamo noi i primi sotto esame. In aggiunta, c'è il controllo continuo: ogni azione viene registrata. Gli errori di manovra vengono inseriti nella curva di apprendimento. Questo può avere un senso, ma solo se lo stesso criterio viene applicato uniformemente.

Ci aspettiamo che anche al Westlink, Wylerpark e Wankdorf si lavori con la stessa coerenza. Per noi, un punto centrale è la collaborazione con le rappresentanze del personale. Oggi però questa collaborazione non è più basata sul partenariato. Il concetto operativo 2.0 è stato imposto, nonostante riscuota un ampio rifiuto. Non solo tra il personale di locomotiva: anche tra i quadri intermedi ci sono forti riserve. Questo concetto sfrutta zone grigie, non lascia margini di sicurezza e tollera ritardi di partenza fino a tre minuti, che non compaiono in nessuna statistica.

Questo non crea fiducia. Inoltre, prevede più interruzioni di lavoro di 20 minuti. Stiamo parlando di soli 20 minuti in un'intera giornata lavorativa. A quel punto ci si trova davanti a una scelta assurda: vado un attimo alla toilette o mangio qualcosa? Spesso un pasto caldo non è più nemmeno un'opzione.

E mi chiedo seriamente: è davvero questa la realtà lavorativa che vogliamo per il personale di locomotiva delle FFS? La loro salute mi preoccupa moltissimo. Quello che più mi sta a cuore è il benessere mentale del personale. La cosa più importante che i nostri macchinisti portano con sé al lavoro è la passione per la loro professione. Ma questa passione è drasticamente diminuita a causa dello stress e della ripetitività del lavoro: percorrere sempre le stesse tratte, più volte al giorno, ogni singolo giorno.

La maggior parte dei macchinisti non ha scelto questa professione perché fosse facile. L'hanno scelta per passione, perché sono orgogliosi di condurre i treni in modo sicuro e puntuale in tutto il Paese. Ma questo orgoglio si affievolisce quando, ogni giorno, si ha la sensazione che contino solo i numeri, e non le persone che fanno funzionare la ferrovia.

I macchinisti si assumono ogni giorno una responsabilità enorme. Centinaia di persone sono sedute dietro di noi sul treno. Si fidano che restiamo concentrati e che, in situazioni eccezionali – come un incendio in galleria – manteniamo la calma e compiamo le azioni giuste, affinché arrivino a destinazione in totale sicurezza.

Che restiamo calmi. Che abbiamo il pieno controllo del nostro lavoro. Ma la concentrazione non può essere

mantenuta sotto uno stress continuo. Essa dipende da condizioni di lavoro adeguate. Quando i macchinisti si incontrano, si parla soprattutto dei numerosi errori di pianificazione e dello stress che non può essere smaltito a causa di pause troppo brevi. Questi pensieri si portano poi in cabina. Le conseguenze sono già evidenti: aumentano i giorni di assenza, le irregolarità crescono e la concentrazione ne risente.



Anche lo stress e l'insoddisfazione incidono sull'attenzione. Parliamo spesso di sicurezza, e a ragione. Ma la sicurezza non deriva solo dalle regole: nasce da processi stabili, da una pianificazione realistica e da collaboratori che svolgono il proprio lavoro con passione.

Lo dico chiaramente: risparmiare è necessario. Anche noi siamo consapevoli della situazione economica e sappiamo che le risorse sono limitate. Ma il risparmio non può essere unilaterale. Non può avvenire solo a scapito di chi garantisce ogni giorno il buon funzionamento dell'esercizio.

Presso SOB e Thurbo sono stati concessi degli aumenti salariali. Per il personale di locomotiva delle FFS, no. Questo viene percepito, e vissuto, come una mancanza di riconoscimento.

Si prospettano tempi difficili. E proprio per questo è essenziale il dialogo. Un dialogo autentico, non una semplice comunicazione a

posteriori. È fondamentale coinvolgere le rappresentanze dei lavoratori fin dall'inizio, ascoltando e prendendo sul serio le loro osservazioni e proposte.

Quando i collaboratori segnalano che qualcosa non funziona, non è solo un rumore di fondo, ma un segnale d'allarme. Servono soluzioni sostenibili, che siano davvero efficaci nel lungo periodo.

Lo scorso anno i BAR sono stati rinegoziati e ora, in questi giorni e settimane, le votazioni si stanno svolgendo nei vari organi competenti. Ci sono dei miglioramenti, ma sono minimi.

Il modo di procedere delle FFS è stato altamente discutibile. L'ultimo giorno di negoziazione è stato fissato senza dare la possibilità di trattare tutti i temi cruciali. Il comitato ha riflettuto a lungo sulla validità di un risultato del genere. Ora spetta ai delegati decidere fin dove il personale di locomotiva è disposto ad arrivare, e dove tracciare il limite.

Le FFS hanno una responsabilità chiara: garantire il servizio pubblico. E questo è possibile solo insieme a noi. Non sono un estremista. Chiedo semplicemente rispetto, dialogo e compromessi.

Se anche le prossime trattative continueranno a essere condotte con lo stesso atteggiamento da parte delle FFS, non esiteremo a intraprendere azioni forti. Il VSLF è pronto ad assumersi le proprie responsabilità. Vogliamo e possiamo contribuire in modo costruttivo, ma siamo anche pronti a lanciare segnali chiari, se necessario. E a questo proposito, ricordo i piloti della Swiss.

Vogliamo una ferrovia che funzioni in modo affidabile. Vogliamo condizioni di lavoro che garantiscano sicurezza e qualità. E vogliamo che le persone che gestiscono quotidianamente questa ferrovia vengano prese sul serio, vengano volentieri al lavoro e svolgano la loro attività con orgoglio.

Una ferrovia non funziona grazie ai numeri. Funziona grazie alle persone. Persone che si assumono le loro responsabilità.

Persone che garantiscono la sicurezza. Persone che ogni giorno fanno in modo che questo sistema funzioni al meglio. E queste persone meritano rispetto. 🙏



Discorso di Raoul Fassbind

Presidente del VSLF

Fa fede quanto detto durante l'intervento.

Gentili ospiti,
stimati membri del VSLF,
care colleghe e cari colleghi,

È con grande piacere che vi do il benvenuto alla nostra assemblea generale per l'anniversario del VSLF, qui nel pittoresco Safenwil, nel cuore dell'Argovia. Sono davvero felice di vedervi così numerosi a questa speciale occasione. Un saluto particolare va naturalmente anche ai nostri ospiti. Apprezzo molto la vostra presenza, soprattutto considerando che la BLS, con il suo evento parallelo a Berna, avrebbe offerto una location decisamente più centrale. Grazie di cuore a tutti.

Ci troviamo dunque a Safenwil. Già i Romani e gli Alemanni si erano insediati in questa zona, ma, a parte l'ex discarica per rifiuti speciali di Kölliken, dal punto di vista geologico qui è successo relativamente poco. Tuttavia, nel 1877 la ferrovia aveva raggiunto questa regione, e in quello stesso anno il VSLF aveva potuto festeggiare il suo primo compleanno. Il VSLF era stato fondato l'anno prima, nel 1876, qui vicino a Herzogenbuchsee, nell'Argovia superiore. Oggi possiamo e vogliamo celebrare tutti insieme il 150° anniversario del VSLF. È davvero un piacere vedervi così numerosi.

Ciò che più caratterizza Safenwil, in realtà, è lo sviluppo del paese legato al traffico automobilistico. Nel 1950 il nostro ospite Emil Frey si è stabilito qui a Safenwil, e oggi l'azienda figura tra le 500 più grandi imprese familiari a livello mondiale.

Non perdetevi l'occasione di visitare la storica collezione di automobili! Tra l'altro, oggi è in corso anche un'asta

“
**Da 150 anni facciamo
sentire la nostra
voce nelle ferrovie, e
continueremo a farlo
per i prossimi 150 anni!**

online di auto d'epoca, nel caso qualcuno volesse aggiudicarsi un'auto vintage.

Un'ultima comunicazione di carattere interno:

Si è già diffusa la voce che i nostri membri presenti di FFS Traffico

viaggiatori non sono particolarmente entusiasti della nuova filosofia di pianificazione; anche il VSLF ha già più volte evidenziato con chiarezza gli errori di questo approccio. Ora, a tre mesi dall'introduzione, il malcontento nei depositi è alto e le ricadute operative non sono affatto marginali. Per questo motivo, il VSLF sta promuovendo una risoluzione da sottoporre al CEO delle FFS, Vincent Ducrot, come ulteriore tentativo di correggere questa direzione sbagliata.

Insieme al libro degli ospiti troverete un esemplare della risoluzione per consultazione; davanti, un esemplare destinato alle firme. Vi invitiamo a cogliere l'occasione per firmare la risoluzione e sostenere così la nostra richiesta!

Anche i nostri ospiti e tutti gli amici di un sistema ferroviario efficiente sono caldamente invitati a firmare. Un sentito ringraziamento a tutti! 2026...

Che anno fino a questo momento! Il mondo è in fiamme, le catastrofi legate agli incendi si moltiplicano. Eppure, oggi il mio compito è parlarvi delle ferrovie: dei loro errori di percorso, delle loro illusioni o, almeno, di qualche fatto incredibilmente affascinante.

Devo ammettere che non è facile, ma pazienza: chacun à son goût...

Facciamo una piccola pausa con un viaggio nel tempo per cambiare prospettiva. Siamo nel 1989: l'EC 50, dal suggestivo nome «Manzoni», impiega 3 ore e 48 minuti da Milano a Zurigo, bypassando senza problemi le gallerie di base del Ceneri, del Gottardo e dello Zimmerberg. Oggi, dopo un investimento di circa 22,2 miliardi di CHF e la costruzione di quasi 81 km di tunnel, lo stesso collegamento Eurocity



impiega in media 3 ore e 17 minuti.

Avanziamo al 2002. Il Cisalpino percorre lo stesso tratto in 3 ore e 41 minuti, grazie alla tecnologia pendolare e alla galleria di base dello Zimmerberg, ma prosegue anche verso Stoccarda.

La tratta da Zurigo, allora condivisa con l'ICE T, era prevista in 2 ore e 41 minuti. Oggi, sia l'ormai sfortunato Cisalpino sia l'IC2 della Deutsche Bahn impiegano, nelle rare occasioni in cui rispettano l'orario, 2 ore e 55 minuti.

Ma perché l'EC 50 arrivava già così velocemente a Milano? Semplice: era interoperabile, ossia completamente compatibile tra i diversi sistemi



ferroviari senza intoppi burocratici, e quindi non doveva nemmeno fermarsi al confine.

Passiamo a dicembre 2004. Sta per entrare in vigore il più grande cambio d'orario di sempre: le frequenze aumentano, i collegamenti diventano più veloci e la nuova linea ad alta

velocità entra in servizio. Ora da Zurigo a Ginevra si arriva in 2 ore e 40 minuti. Per fare un paragone, nel 1975 lo Swiss Express impiegava 10 minuti in più. Oggi, tra l'altro, il tragitto richiede al massimo 2 ore e 53 minuti, a meno che non sia necessario cambiare binario a Renens per guadagnare quei 2 minuti in più.

Ma cosa è successo davvero nel dicembre 2004? In realtà, nulla di nuovo: l'ETCS non era ancora pronto ed è stato introdotto solo a partire dal 2006. Questo rappresenta un vero punto di svolta per la rete ferroviaria svizzera: a parte le costose opere tunnelistiche, nessuna innovazione tecnica è più riuscita a ridurre i tempi di percorrenza. E, in effetti, non ce n'è più bisogno: le ferrovie, con i loro treni modernissimi e dalle forti accelerazioni, faticano già a rispettare anche solo approssimativamente i tempi di percorrenza di 50 anni fa.

Il 28 dicembre 2025 la ferrovia ha raggiunto un valore record: il 98,6% dei treni è arrivato puntuale.

“
Io proverei piuttosto a sfruttarle al meglio. Il know-how è un bene prezioso, o almeno così si dice. Ma che valore ha qualcosa se non costa nulla?
”

Congratulazioni... ma anche le mie condoglianze... La statistica della puntualità in Svizzera è un enorme espediente di marketing.

Se sulle autostrade abbassassi il limite da 120 a 20 km/h, ridurrei le code e aumenterei la capacità... ecco, il principio è lo stesso.

Torniamo quindi al 2006. L'ETCS viene introdotto per la prima volta sulla nuova linea ad alta velocità: una tratta standard, priva di particolari complessità operative. Il sistema funziona. Nel tempo, sempre più linee e veicoli vengono convertiti all'ETCS, fino a raggiungere, nel 2017, un'infrastruttura completamente attrezzata. Successivamente viene introdotto l'ETCS Level 1. Per farla

breve: i treni diventano sempre più lenti.

E cosa concludono le ferrovie? Che la colpa deve essere del personale di locomotiva. E naturalmente anche dell'aumento dei passeggeri... ma solo tra le 7 e le 9 e tra le 16 e le 18, il martedì, mercoledì e giovedì. E, perché



no, anche nei fine settimana di bel tempo, quando tutti si riversano verso le mete più belle della Svizzera. E l'industria, cosa fa? Beh, deve commercializzare un prodotto che, di fatto, sta smantellando una struttura fondamentale del sistema, ma che gode di un forte sostegno politico in tutta Europa. E la cosa curiosa è che, nonostante gli investimenti miliardari in infrastrutture e veicoli, con l'ETCS non ci guadagna nemmeno così tanto. E cos'altro conclude l'industria? Esatto: la colpa deve essere ancora del personale di locomotiva, perché, a quanto pare, non ha molta voglia di entrare in stazione al limite della curva di frenatura, con i nervi a pezzi. Senza l'ETCS magari lo farebbero anche... ma almeno il rischio di frenate d'emergenza sarebbe minore.

A proposito, un dettaglio interessante: l'ETCS è talmente complesso — ehm, naturalmente volevo dire così «geniale» — che Stadler è arrivata al punto di dover disattivare freni perfettamente funzionanti sui propri veicoli. Impressionanti! Credo che una cosa del genere non si fosse mai vista. Una volta, con l'ETCS di Siemens, abbiamo dovuto disattivare il V-soll; con Alstom è necessario riavviare tutto ogni mattina... ma disattivare freni funzionanti? È davvero questa



l'innovazione? O forse c'è un piano dietro tutto ciò: rallentare i treni per aumentare la capacità delle linee? L'industria, quindi, insieme alla politica e alle ferrovie, si interroga su come risolvere il «problema» del personale. Il personale di locomotiva sarebbe lento, imprevedibile e, soprattutto, costoso. La risposta più ovvia, come ormai ovunque, è l'automazione. Peccato che questa idea sia vecchia quanto la ferrovia stessa. È davvero questa, allora, l'innovazione?

Assistiamo, ad esempio, a una Südostbahn entusiasta del suo assistente di guida. Questo sistema, nel frattempo, ha persino imparato a imitare il comportamento del personale di locomotiva. Bravo! A quanto pare, risponde anche a un bisogno dei macchinisti, che nei momenti di stress desiderano un po' di sollievo.



Questo però mi fa sorgere delle domande. Perché i macchinisti della SOB avrebbero bisogno di un po' di respiro? (Ovviamente, dal punto di vista dei responsabili di progetto.) A quanto pare, il personale di locomotiva deve fare i conti con un'alternanza piuttosto estrema: lunghi momenti di monotonia totale intervallati da brevi picchi di sovraccarico. E tutto questo con un livello di sicurezza SIL0. Una situazione che farebbe impallidire qualsiasi analisi di rischio. Dal punto di vista logico, tutto sommato, lo si può anche comprendere.

Quello che però colpisce di più è che la SOB (e, del resto, anche altre ferrovie) sembra nutrire soprattutto una certa sfiducia nelle competenze e nella preparazione del proprio personale. L'esigenza di automatizzare la professione dei macchinisti indica soprattutto che il reclutamento del personale è insufficiente, che la formazione avviene a un livello troppo basso e che l'aggiornamento delle conoscenze viene applicato in modo poco efficace. Sono però problemi che l'automazione non può risolvere. Tanto meno questi



tentativi GoA1-3, che rischiano anzi di peggiorare la situazione. L'automazione rende l'uomo più debole e meno competente, soprattutto se concepita come lavoro a catena con funzione di sorveglianza. In futuro, le ferrovie continueranno a fallire nel valorizzare il proprio personale senza nemmeno capire il perché.

Personalmente non riesco a capire perché si voglia togliere competenze all'ultima categoria di personale che davvero percepisce e comprende come funziona la ferrovia sul campo. Io proverei piuttosto a sfruttarle al meglio. Il know-how è un bene prezioso, o almeno così si dice. Ma che valore ha

“
La ferrovia mette già in pratica l'intelligenza collettiva. Senza nemmeno rendersene conto.

qualcosa se non costa nulla? E questo mi porta ai miei due colleghi qui di fronte, responsabili dell'analisi degli orari. Sono davvero contento che siate qui oggi. Riuscite ancora a capire in modo concreto come far funzionare bene un servizio e, naturalmente, siete in stretto contatto con il personale di locomotiva: è proprio questo scambio che permette di sviluppare competenze sul campo.

Inoltre, questi due colleghi hanno contribuito a sviluppare l'indicatore di puntualità.

Le statistiche mostrano che, su singole tratte, il personale di locomotiva sfrutta fino al 100% il percorso previsto: in modo puntuale.

Care ferrovie e cari ferrovieri, questo è ciò che si chiama intelligenza collettiva. La ferrovia la mette già in pratica senza nemmeno rendersene conto — o, peggio ancora, cerca di scavalcarla con l'ETCS e l'ATO. Un buon equilibrio tra informazioni utili, competenze del personale e una sana motivazione nel lavoro è più che sufficiente per affrontare e risolvere i problemi più evidenti della ferrovia.

I problemi più profondi, diciamo così, con onestà, non siamo più in grado di risolverli. E chi ha davvero voglia, oggi, di convincere Berna, Bruxelles e tutti gli altri che, con l'ETCS e l'automazione così come sono impostati, ci stiamo infilando in un vicolo cieco da cui nemmeno gallerie più lunghe, stazioni sotterranee più profonde o ulteriori separazioni dei binari riusciranno a salvarci?

Proprio per questo, oggi più che mai, servono soluzioni semplici.

FFS Traffico viaggiatori ha appena fornito l'ennesima dimostrazione che,



con una campagna di efficienza totale rivolta al personale di locomotiva, si ottiene appena un misero +0,3% di produttività. E, a quanto pare, la colpa ricadrebbe addirittura sul personale di locomotiva e sulle parti sociali, accusati di aver ostacolato approcci ancora più efficienti con le loro lamentele.

No, care ferrovie e cari ferrovieri: gli approcci davvero efficienti sono stati abbandonati da tempo. La frammentazione delle catene produttive tra diverse imprese di trasporto è stato un passo enorme; il fatto che i treni non arrivino più rapidamente e puntuali nei nodi principali è un altro.

La nuova pianificazione di FFS Traffico viaggiatori ha soprattutto evidenziato che la «spremuta» del personale di locomotiva è ormai completa. Servono soluzioni diverse.

Il personale di locomotiva è completamente estraneo a ogni colpa e dimostra, con valori eccellenti in termini di qualità del lavoro e assenze per malattia, di sopportare ancora oggi questo peso. Non mi azzardo a dire se questi risultati rimarranno stabili nel tempo: le ferrovie dispongono comunque di personale più che sufficiente che se ne occupa.

Io esigo e mi aspetto soluzioni sensate. Eppure, le pianificazioni continuano a rifiutarsi ostinatamente di creare una base teorica che tenga conto di tutte le ITF e di tutte le categorie professionali, nemmeno per avere un'idea di quanto ciò potrebbe funzionare.

Gli aumenti di efficienza sarebbero troppo significativi, gli argomenti contrari troppo deboli. Solo perché l'orgoglio di un manager viene ferito quando il personale alla base lavora in modo più sensato ed efficiente, non c'è bisogno di diffamare un'intera categoria professionale. Su altri livelli, del resto, la collaborazione funziona.

Rinnovo quindi il mio appello a lavorare insieme in modo pieno, cooperativo e sensato.

Cerchiamo di conservare il sistema ferroviario almeno nella misura in cui oggi siamo ancora in grado di farlo. Molti di noi non hanno molto di più, e molti non vogliono altro. E il VSLF ha bisogno delle ferrovie per continuare a esistere nei prossimi 150 anni. Ma ce la faremo.

Ed è con questo spirito che vi auguro un felice anniversario e un gioioso «Happy VSLF». Da 150 anni facciamo sentire la nostra voce nelle ferrovie, e continueremo a farlo per i prossimi 150 anni! 🍷



Approvata la mozione Ticino sulla Cassa di soccorso: un segnale forte dalla base

Gianluca Romanini, Presidente della Sezione Ticino

In occasione della recente Assemblea generale tenutasi a Safenwil, è stata posta in votazione la mozione presentata dal Comitato sezione Ticino concernente la modifica del Regolamento della Cassa di soccorso.

La proposta mirava ad adeguare gli importi di sostegno alle reali esigenze attuali dei membri, prevedendo in particolare l'aumento del contributo massimo annuo e del sostegno ai superstiti da CHF 2'000.- a CHF 5'000.-, nonché un adeguamento dei parametri finanziari della Cassa. Il dibattito che ne è seguito è stato intenso e partecipato. Da un lato, il Comitato centrale ha presentato una controproposta più moderata, che prevedeva un aumento a CHF 3'000.-. Dall'altro, numerosi interventi dalla base hanno sottolineato la necessità di un adeguamento più deciso. Al termine della discussione, l'Assemblea si è espressa con un voto molto serrato: per un soffio, la mozione della sezione Ticino è stata approvata.

Un dibattito che ha confermato un'esigenza condivisa

Al di là dell'esito numerico, un elemento emerge con chiarezza: la grande maggioranza dei membri si è espressa a favore di un aumento dei contributi della Cassa di soccorso, sia nella forma proposta dal Ticino (CHF 5'000.-) sia nella versione del Comitato centrale (CHF 3'000.-). Questo consenso trasversale dimostra che la necessità di rafforzare questo strumento di solidarietà è oggi ampiamente riconosciuta all'interno della categoria.

Le ragioni della mozione

Nel corso del dibattito, il Presidente della sezione Ticino ha ribadito e approfondito le motivazioni già contenute nel testo della mozione, portando all'attenzione dell'Assemblea elementi concreti legati alla realtà quotidiana della professione.

In particolare, è stato evidenziato come la nostra attività esponga i macchinisti a situazioni potenzialmente traumatiche – quali incidenti a persona o eventi ai passaggi a livello – che possono comportare conseguenze psicologiche importanti e, nei casi più gravi, l'incapacità alla guida.

A questo si aggiunge un'evoluzione nella prassi aziendale: sempre più frequentemente, rispetto al passato, i colleghi con limitazioni mediche non



vengono più impiegati in modalità «doppio uomo», ma dichiarati non idonei alla guida, con impatti diretti sulla loro situazione professionale ed economica.

È stato inoltre ricordato che, sebbene il sistema previdenziale svizzero offra in generale una buona copertura, non tutti i colleghi possono beneficiarne allo stesso modo.

In particolare, i nostri membri residenti all'estero potrebbero trovarsi in situazioni di maggiore vulnerabilità, senza garanzie sui tempi e sull'efficacia degli interventi dei sistemi previdenziali dei paesi di residenza.

Un ulteriore aspetto emerso riguarda l'attualità degli ultimi mesi, che ha dimostrato quanto sia importante poter disporre di un sostegno immediato in situazioni di emergenza. La Cassa di soccorso, proprio perché interviene

in modo rapido e mirato in casi comprovati, rappresenta uno strumento essenziale di solidarietà concreta. Infine, è stato sottolineato come l'aumento dei premi delle casse malati e il generale rincaro del costo della vita abbiano portato molti colleghi ad aumentare le franchigie e a ridurre le coperture assicurative. In questo contesto, il livello attuale dei contributi – invariato da molti anni – non risultava più adeguato.

Un investimento sostenibile nella solidarietà

Durante il confronto è stato anche evidenziato come l'aumento proposto, pur significativo, abbia un impatto contenuto a livello contabile, soprattutto se rapportato al valore sociale e umano del sostegno fornito.

La decisione dell'Assemblea rappresenta quindi non solo un adeguamento tecnico, ma anche una scelta politica chiara: rafforzare uno strumento che incarna i principi di solidarietà e mutuo aiuto alla base della nostra organizzazione.

Uno strumento più forte per affrontare le sfide attuali

Con l'approvazione della mozione, la Cassa di soccorso viene adeguata alle esigenze attuali dei membri, rendendola più efficace nel rispondere a situazioni difficili che possono colpire ciascuno di noi.

Il risultato ottenuto dimostra l'importanza del confronto democratico e del contributo attivo delle sezioni, e conferma come, anche su temi complessi, sia possibile giungere a decisioni che rispecchiano la volontà della base.

La sezione Ticino ringrazia tutti i colleghi che hanno sostenuto la proposta e tutti coloro che hanno contribuito a un dibattito serio, rispettoso e orientato al bene comune. 🍷

Festeggiamenti per il 150° anniversario del VSLF

Raoul Fassbind, presidente del VSLF

Passiamo ora ai festeggiamenti per il nostro anniversario! Il comitato ha preparato un paio di sorprese, vediamo se vi piaceranno.



Proietteremo il video di presentazione del nuovo logo. Scansionando il QR code, potrete guardarlo direttamente anche sul sito web del VSLF.



Nuovo logo

Il sindacato desiderava una nuova immagine: fresca, chiara e attuale. Allo stesso tempo, era per noi fondamentale mantenere la civetta, il segno distintivo più riconoscibile, perfettamente legato alla nostra professione. A questo abbiamo dato particolare importanza. La civetta simboleggia visione d'insieme, attenzione e calma sotto pressione. È attiva di notte, riflettendo così la quotidianità di molti macchinisti. Il suo sguardo acuto rappresenta precisione, responsabilità e



concentrazione sull'essenziale. Dal punto di vista grafico, il design punta a semplicità e chiarezza: nessun dettaglio superfluo, ogni linea ha una funzione precisa. Il simbolo trasmette calma, solidità e precisione, ed è efficace in qualsiasi dimensione. Il logo testuale è stato concepito appositamente come una locomotiva. La parte inferiore richiama la cabina di guida, conferendo



compattezza e potenza, e trasmette un senso di movimento in avanti. Le lettere sostengono il simbolo e insieme formano un'unità armoniosa e compatta.

Borraccia termica

Tutti i membri riceveranno una borraccia termica come regalo per il giubileo.

Quindi, niente paura: se nei prossimi giorni vi arriva un pacco, è il nostro! Sponsorizzazione di una civetta del Parco faunistico di Goldau

Il VSLF ha adottato simbolicamente una civetta del Parco faunistico di Goldau

per un anno. Venite a visitare il parco, incontrate la nostra mascotte Bubo e portate alle civette un saluto affettuoso da parte nostra!



Orologio del giubileo

Il personale di locomotiva è sinonimo di puntualità e mantiene costantemente lo sguardo rivolto all'orologio. Tutto diventa ancora più piacevole con un elegante modello della rinomata manifattura orologiaia TUDOR, che quest'anno celebra il suo 100° anniversario. Abbiamo avuto il piacere di creare un'edizione speciale: presso lo stand TUDOR sono esposti alcuni esemplari di prova di questa esclusiva serie.



I membri hanno ricevuto, insieme all'invito, un tagliando per il concorso, e molti lo hanno restituito. È finalmente arrivato il momento di svelare il vincitore! Grazie al generoso e prezioso sostegno del nostro partner assicurativo KPT, il VSLF mette in palio tra i suoi membri un orologio «civetta» Tudor. Invito il nostro responsabile amministrativo e revisore dei conti, Jan Engel, a venire qui davanti con i tagliandi pervenuti. Per l'estrazione,



chiedo inoltre alla nostra «dea bendata» di raggiungermi sul palco. David Frei di Stadler Signalling, saresti così gentile?

David Frei estrae dal box il nome del



vincitore... che si trova proprio qui in sala! Congratulazioni a Michael Blaser, della BLS, per il nuovo orologio! Per tutti gli altri interessati, come già accennato, presso lo stand Tudor è disponibile un esemplare da visionare e provare. Ulteriori informazioni e prezzi sono consultabili sul nostro sito web. Anche l'ordinazione avviene online tramite il nostro sito. Il termine per le ordinazioni è fissato al 15 aprile 2027. Vi ricordiamo che la produzione avverrà solo al raggiungimento di un minimo di 30 esemplari ordinati. Come sempre, è escluso il ricorso alle vie legali.

Locomotiva del giubileo

Ed eccoci al mio progetto preferito per l'anno del giubileo! Grazie al generoso sostegno della CAP Assicurazione per la protezione legale e alla collaborazione con il nostro partner sociale FFS Cargo, abbiamo potuto ideare e realizzare una locomotiva commemorativa davvero speciale. FFS Cargo sta attraversando tempi molto difficili, ma questo non ci impedisce di godere delle piccole grandi gioie lungo il percorso. Per questo siamo felici di annunciare che la locomotiva farà il suo debutto ufficiale il 27 marzo 2026! 🐱





Il nuovo look del nostro sindacato

Stefan T. Gall, Art Director del VSLF

Il nuovo look del nostro sindacato unisce la simbologia già esistente a un design chiaro e tecnico, creando un aspetto lineare e preciso, perfetto per la vita quotidiana e ogni tipo di applicazione.



La decisione di adottare un nuovo look non è stata presa a caso, ma in un periodo di grandi cambiamenti all'interno del sindacato. Era in programma il 150° anniversario e, contemporaneamente, il comitato direttivo stava cambiando, portando nuove prospettive. Momenti come questi portano dinamismo. Non mettono in discussione ciò che già esiste, ma invitano a ripensarlo. Per me era chiaro che questi cambiamenti dovevano riflettersi anche nel look del nostro sindacato, in modo lineare, chiaro e senza strappi.

Il logo precedente ha caratterizzato il sindacato per molti anni. È nato in un periodo in cui erano diffusi design più colorati e complessi, e in questo contesto ha funzionato molto bene. In particolare, la testa di civetta è rimasta impressa nella memoria. Insieme alla scritta VSLF, era presente nella vita quotidiana, su pubblicazioni, oggetti e durante l'attività operativa. Questa identità visiva si è sviluppata nel tempo

e rappresenta una parte essenziale della storia del sindacato.

Il processo di progettazione non è quindi iniziato da zero, ma con una semplice domanda: cosa deve comunicare oggi un simbolo grafico? Al centro del progetto ci sono leggibilità, semplicità e precisione tecnica. Un logo deve funzionare in ogni dimensione, sia sugli indumenti che su piccoli articoli promozionali o in ambito digitale. Deve restare equilibrato anche in contesti visivi complessi e funzionare in modo affidabile, indipendentemente dal supporto su cui viene applicato. Partendo da questa base, l'incarico era chiaro: creare un nuovo look focalizzato su chiarezza e funzionalità. Allo stesso tempo, per me era evidente fin dall'inizio che la civetta sarebbe rimasta.

È molto più di un elemento grafico: unisce passato e presente e rappresenta i valori e le finalità del sindacato. La civetta incarna la capacità di osservare tutto, la concentrazione e la calma sotto pressione. Essendo

un animale notturno, riflette la vita lavorativa di molti macchinisti. Il suo sguardo simboleggia precisione, responsabilità e concentrazione. Queste caratteristiche definiscono la nostra professione e dovevano rimanere visibili anche nel nuovo logo.

Il passo cruciale è consistito nel rinnovare completamente il logo. Da un elemento fotografico si è passati a un segno grafico chiaro. Le linee sono state ridotte, le forme definite e i dettagli inseriti con criterio. Ogni linea ha una sua funzione. È nato così un simbolo che mantiene la chiarezza anche in dimensioni ridotte e si presta a una riproduzione tecnica accurata. Il percorso per arrivarci è passato attraverso numerosi schizzi e varianti. Le diverse soluzioni sono state valutate, sviluppate ulteriormente e poi nuovamente scartate. Questa fase fa parte del lavoro: la sintesi nasce dalle decisioni. Alla fine non è rimasto un elemento decorativo, ma un segno preciso con un messaggio chiaro.



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

Parallelamente si è sviluppato il logotipo VSLF. La sua forma richiama una locomotiva, mentre nella parte inferiore si suggerisce la presenza di una cabina di guida. L'insieme risulta compatto, stabile e proiettato in avanti. Le lettere danno forma al simbolo: immagine e scritta si fondono in un'unica unità coerente. La croce svizzera è stata integrata in modo consapevole.

Ancorando il logo alle sue origini, rafforza il legame con il sindacato. Questo elemento resta chiaramente riconoscibile e si inserisce naturalmente nell'insieme.

È nell'uso concreto che si misura la qualità di un progetto grafico. Ed è proprio lì che l'approccio trova conferma. Il logo funziona sia in applicazioni di piccole sia di grandi dimensioni, rimane leggibile, equilibrato e preciso, e può essere utilizzato senza difficoltà nei contesti più diversi. La sua applicazione diventa più semplice, mentre l'efficacia resta costante.

Un processo di questo tipo comporta inevitabilmente feedback differenti. La percezione è soggettiva. Le reazioni sono state numerose e per la maggior parte positive. Allo stesso tempo non sono mancate voci critiche, che ho preso in considerazione e integrato laddove hanno contribuito a migliorare il progetto.

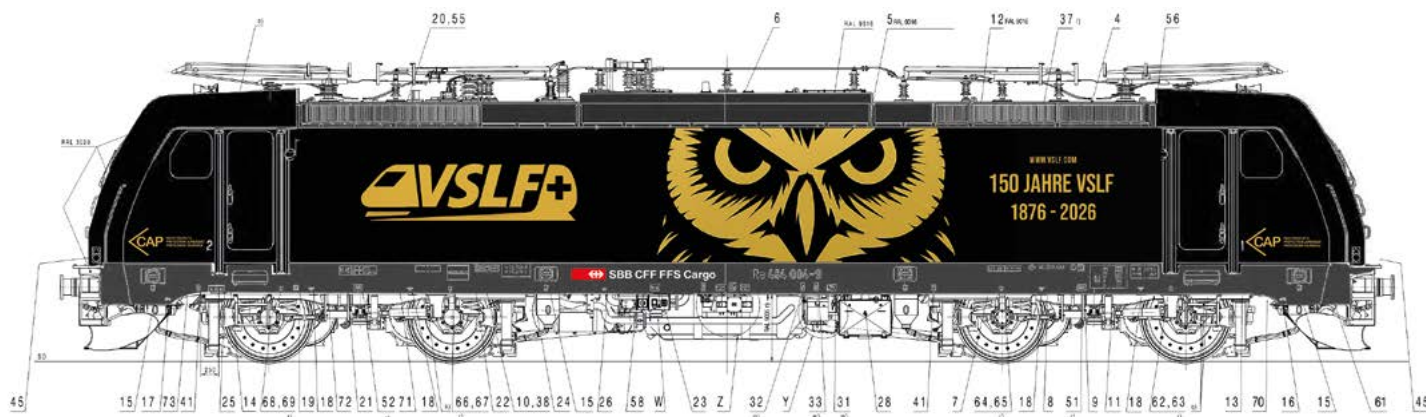
Alla fine, il logo è stato esaminato e approvato dal comitato direttivo, rappresentando quindi una decisione condivisa del sindacato. Sviluppare un'identità visiva per un sindacato con 150 anni di storia comporta una responsabilità particolare. Non si lavora in modo isolato, ma con la consapevolezza di ciò che già esiste. È proprio questo atteggiamento che mi ha accompagnato lungo tutto il processo. Il nuovo logo rappresenta continuità e chiarezza progettuale. Riprende elementi esistenti e li rielabora in una forma che funziona oggi e che manterrà la sua validità anche in futuro. Non si tratta di una rottura, ma di un'evoluzione.

Alla fine, non è solo una questione di design. Si tratta di un segno che trasmette fiducia, funziona nella quotidianità e rende visibile il sindacato, sia al suo interno sia verso l'esterno. 🦉



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

WWW.VSLF.COM

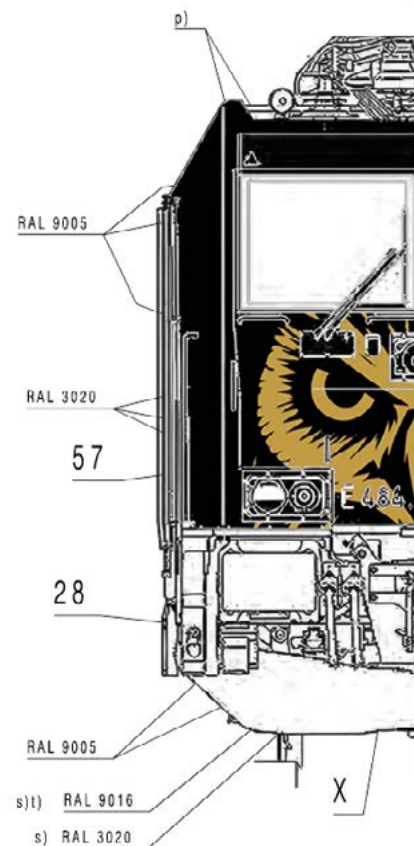


RE484

Nero, oro e uno sguardo vigile

Stefan T. Gall, Art Director del VSLF, macchinista a Ziegelbrücke

In occasione del 150° anniversario del VSLF, una Re 484 di FFS Cargo ha ricevuto una nuova livrea. Da allora, il nero, l'oro e la civetta dallo sguardo penetrante ne fanno un simbolo ben visibile del nostro sindacato, della nostra professione e del nostro modo di guardare alla ferrovia.



Quando, anni fa, il VSLF ha avuto l'opportunità di decorare una Re 460, grazie al design di Stefan Gut è nata una locomotiva che ancora oggi molti ricordano. Aveva riscosso grande consenso, attirava l'attenzione e dimostrava quanto possa essere incisivo un sindacato quando non resta confinato all'interno, ma si mostra anche all'esterno. Ed è proprio questo che, nel caso di una locomotiva, è particolarmente suggestivo: non resta semplicemente ferma da qualche parte, ma viaggia. Attraversa tutta la Svizzera, incontra le persone nelle stazioni, nelle città, nelle valli e lungo le linee aperte. Un sindacato prende così, letteralmente, slancio.

In occasione del 150° anniversario del VSLF si è presentata l'occasione di riprendere e attualizzare questo concetto. Questo giubileo non doveva

limitarsi a una menzione in un rapporto annuale o a un cenno durante l'assemblea: doveva diventare visibile, chiaramente visibile. Su acciaio, su ruote, in servizio. Da qui è nata l'idea

“ **I 150 anni del VSLF non sono un semplice dato di cronaca, ma un capitolo della storia ferroviaria.** ”

di realizzare una locomotiva dedicata al VSLF, conferendo così al sindacato un segno concreto e in movimento. A tal fine è stata messa a disposizione una Re 484 di FFS Cargo. Per me, come designer, si è trattato di una sfida importante: da un lato ho potuto

trasferire la nuova immagine visiva del VSLF su una locomotiva; dall'altro, il design doveva funzionare su una macchina concepita non per una resa puramente grafica, ma per la dura realtà quotidiana del trasporto merci. Una locomotiva non è una superficie liscia come un manifesto: è fatta di spigoli, porte, griglie di ventilazione, elementi tecnici, scritte e prescrizioni di sicurezza, oltre a molte superfici che sullo schermo appaiono molto più semplici di quanto risultino poi, nella realtà dell'officina. L'idea di base è nata rapidamente: la locomotiva doveva essere nera, completamente nera. Fin dall'inizio, questa scelta si è rivelata la più convincente. Il nero trasmette calma, forza ed eleganza. È sobrio, ma al tempo stesso di grande impatto visivo. Per il giubileo si è aggiunto l'oro. La combinazione nero-oro crea un effetto festoso, chiaro e solenne, perfettamente

in linea con questa occasione speciale. I 150 anni del VSLF non sono un semplice dato di cronaca, ma un capitolo della storia ferroviaria.

Al centro del design c'è il nuovo logo con la civetta. Non è un semplice elemento decorativo scelto per l'effetto estetico, ma un simbolo che rappresenta vigilanza, visione d'insieme e concentrazione: qualità che caratterizzano anche la professione del macchinista. Chi guida una locomotiva deve saper anticipare ciò che accade, mantenere la calma, restare costantemente attento e concentrarsi sull'essenziale. Il design comunica proprio questo sguardo vigile e acuto, reso visibile all'esterno attraverso la civetta.

Dall'idea iniziale alla locomotiva completata il percorso è stato comunque lungo. I primi schizzi sono stati realizzati in modo tradizionale, su carta, per poi passare al computer, dove ha avuto inizio la fase di spostamenti, rotazioni, verifiche e selezioni. Ciò che funziona sullo schermo non è detto che renda altrettanto bene anche sulla locomotiva. Dove posizionare il logo? Quanto deve essere grande la civetta? In quale punto la scritta risulta efficace senza risultare eccessiva? Quali superfici possono essere rivestite e quali elementi tecnici devono rimanere liberi? Sono queste le domande che, alla fine, fanno la differenza tra un design pulito e coerente e un risultato sovraccarico e caotico. E di esempi del genere, in giro, se ne vedono già fin troppi.

Fin dall'inizio per me una cosa era chiara: il design doveva rimanere semplice. Niente effetti superflui, nessun elemento decorativo inutile, nessun vezzo stilistico fine a sé stesso solo per dimostrare le potenzialità di un programma grafico. La locomotiva doveva risultare chiara ed essenziale: nero come base, oro a contrasto, logo, civetta e testo. Quando l'idea funziona, non serve altro.

Il processo è iniziato già nell'autunno dello scorso anno, con molte varianti, numerosi confronti e chiarimenti tecnici. I dettagli sono stati costantemente rielaborati: alcune soluzioni sono state scartate, altre sviluppate ulteriormente. Nero e oro sono rimasti punti fermi. Il lavoro vero e proprio si è concentrato sulla disposizione, sulle proporzioni e sulla sfida di trasformare un'idea forte in una locomotiva che funzionasse anche da lontano. Per la realizzazione ho coinvolto

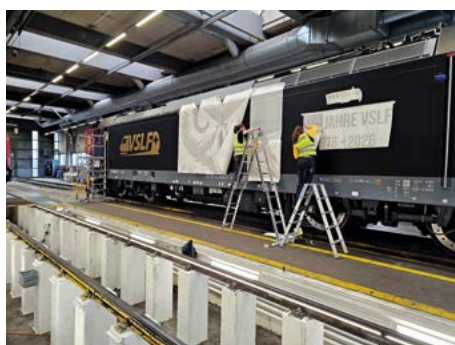


a Thoma Werbetechnik AG nel Glarnerland. Il contatto personale era importante per me e la vicinanza ha reso la collaborazione semplice e diretta. Già dai primi colloqui è emerso chiaramente che l'azienda, grazie alla sua esperienza e alla qualità del lavoro, era perfetta per questo progetto. Normalmente il team lavora su automobili, furgoni e veicoli di alta gamma. Una locomotiva FFS Cargo è, però, tutt'altra cosa: un po' più grande di una Ferrari. Solo di poco. E con decisamente meno fascino da auto da esposizione.

L'entusiasmo nel team era evidente fin dall'inizio e lo si è percepito per tutta la settimana. Per la squadra che ha applicato le pellicole si è trattato di un incarico decisamente fuori dall'ordinario: non si riveste una locomotiva tutti i giorni. Il lavoro è stato svolto con grande impegno, serietà e attenzione ai dettagli. Non si è trattato della semplice esecuzione di un lavoro, ma di concentrazione, grande abilità, orgoglio e autentico piacere nel risultato finale.

La realizzazione è avvenuta a MuttENZ, dove la locomotiva è stata inizialmente preparata con grande cura. Un normale lavaggio non sarebbe stato sufficiente: per garantire una perfetta adesione della pellicola è stata necessaria una pulizia manuale, che da sola ha richiesto un'intera giornata. Chi pensa che basti dare una rapida pulita e poi applicare la pellicola, probabilmente ha già provato a riparare mobili con il nastro adesivo, per poi stupirsi della loro stabilità.

Nel frattempo erano pronti tutti gli elementi: la pellicola nera di base, i loghi, la testa della civetta per la parte anteriore e posteriore e le scritte. La locomotiva è stata rivestita progressivamente in nero opaco, un lavoro che richiede pazienza, esperienza e grande precisione. Le superfici ampie non sono necessariamente quelle più semplici da trattare: ogni irregolarità, spigolo, apertura e curvatura richiede un'esecuzione accurata e impeccabile. Durante la realizzazione, il mio ruolo non si è limitato a quello di designer che riconosce il proprio layout: ho fatto anche da collegamento tra il team in loco, FFS Cargo e l'azienda specializzata nell'applicazione delle pellicole. In un'officina valgono regole chiare: sicurezza, processi e competenze devono essere garantiti in ogni momento. Allo stesso tempo, durante un lavoro di questo tipo emergono



Fotos: Stefan Gall



Fotos: Dario Häusermann

questioni che non si possono risolvere a tavolino. Alcuni dettagli si notano solo stando direttamente davanti alla locomotiva, e in quel momento vanno prese decisioni pratiche, non teoriche. È lì che si capisce se un design è solo ben progettato sulla carta o se è davvero fattibile.

I tempi erano molto stretti. I lavori sono iniziati subito dopo l'assemblea generale, il 23 marzo. Si è lavorato senza interruzioni da lunedì fino al venerdì mattina. Già venerdì sera, il 28 marzo, si è tenuta l'inaugurazione ufficiale. I margini erano minimi, eppure tutto è filato secondo i piani: fino all'ultimo istante si è lavorato, verificato e completato ogni dettaglio.

All'inaugurazione è apparso chiaro il valore di tutto questo impegno. Le reazioni sono state entusiastiche: sorpresa, ammirazione e gioia nel vedere un'idea che smette di esistere solo su carta o sullo schermo per materializzarsi in scala reale. Una locomotiva ha un impatto completamente diverso da un manifesto: ha massa, presenza e carattere. E quando si presenta in nero e oro, con la civetta in primo piano, l'impressione è indimenticabile.

Poco dopo l'inaugurazione, la locomotiva è entrata in servizio. Da allora percorre tutta la Svizzera, portando grande visibilità al VSLF. Particolarmente apprezzati sono i feedback delle macchiniste e dei macchinisti che la incrociano lungo il percorso o la fotografano. Le immagini continuano ad arrivare, mostrando dove si trova o dove sta viaggiando. Forse è questo l'aspetto più bello: il design continua a vivere, non resta chiuso in un archivio, ma entra a far parte del quotidiano ferroviario.



Per me questo progetto è stata un'esperienza davvero speciale. È motivo di soddisfazione e anche un onore poter rendere visibile, in questa forma, un

sindacato a cui si è legati. Il risultato è elegante, potente e solenne: proprio ciò che ci si era prefissati. La locomotiva rappresenta il VSLF con chiarezza e autorevolezza, senza ostentazione. Nero, oro, civetta, giubileo: non serve altro.

Un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno reso possibile questo progetto: FFS Cargo, per la locomotiva messa a disposizione e la collaborazione sul posto; Thoma Werbetechnik AG, per

l'eccellente realizzazione artigianale, la pazienza e l'impegno durante questa intensa settimana; il VSLF, per la fiducia riposta nel progetto grafico. Un riconoscimento particolare va al nostro sponsor CAP Assicurazioni: senza il suo supporto, il progetto non avrebbe potuto vedere la luce in questa forma.

Oggi una locomotiva nera e dorata attraversa la Svizzera: celebra i 150 anni del VSLF, da visibilità al nostro sindacato e sfoggia una civetta dallo sguardo penetrante. Un esempio perfetto di visibilità efficace. 🦉

La locomotiva del giubileo in viaggio

Inviaci una foto della nostra locomotiva del giubileo: mentre la incontri lungo il percorso o mentre la fotografi al passaggio. Così potremo creare una piccola galleria di immagini qui sul sito. Ti chiediamo inoltre di indicarci se possiamo pubblicare anche il tuo nome (*di default non verrà menzionato*).

Mail: 150er-lok@vslf.com

Discorso per l'inaugurazione della locomotiva del giubileo VSLF Re 484 013

Raoul Fassbind, presidente del VSLF



**Gentili signore, egregi signori,
care colleghe e cari colleghi,
distinti ospiti,**

Devo proprio dire: guardando oggi questa locomotiva – nero e oro, tirata a lucido fin nei minimi dettagli – è difficile credere che all'inizio della settimana fosse ancora in tutt'altro stato. È evidente che il tempo è passato anche per lei e che non è più proprio giovanissima.

La Re 484 qui alle nostre spalle è una moderna locomotiva multisistema, progettata per il traffico merci internazionale attraverso le Alpi. Dal 2005 è in servizio presso FFS Cargo. Con i suoi 5.600 kilowatt di potenza e una velocità massima di 140 km/h, imprime davvero una forza notevole sui binari. Con i suoi 19 metri di lunghezza e circa 85 tonnellate di peso, non è certo una piuma. E potrebbe perfino circolare sotto ben quattro diversi sistemi di alimentazione elettrica, anche se oggi ci si accontenta già di vederla trainare i convogli!

Festeggiamo i 150 anni del VSLF: 150 anni di impegno per chi mantiene il servizio in funzione, anche quando fuori nevicata, la tecnologia fa i capricci o il turno viene, come sempre, leggermente «ottimizzato»...

In questi 150 anni, molte cose sono cambiate. Un tempo si spalava ancora il carbone; oggi, invece, ci si confronta più che altro con aggiornamenti del software. Un tempo le locomotive erano

rumorose, roventi e meccaniche; oggi invece sono silenziose, complesse e a volte un po'... diciamo... loquaci.

Ma una cosa è rimasta invariata: senza l'uomo qui non si muove nulla.

Per quanto la tecnologia migliori, la componente più importante è ancora lì davanti, nella cabina di guida.

Ed è proprio per queste persone che esiste il VSLF, da 150 anni!

A volte scomodo, a volte tenace, a volte molto diretto – ma esattamente come serve, perché non solo i treni possano circolare, ma anche le condizioni di lavoro siano corrette.

Oggi la Re 484 013 riceve una nuova livrea: il fondo è nero, mentre il nostro nuovo arancione VSLF qui assume quasi un riflesso dorato.

Il nero è perfetto: resistente, poco delicato e simbolo del lavoro notturno...

L'arancione simboleggia lo sguardo quotidiano del personale di locomotiva all'alba o al tramonto.

E l'oro... ce lo concediamo per il nostro anniversario. È il lato elegante.

Dimostra che 150 anni non sono un anniversario qualsiasi, ma un traguardo straordinario! Chi resiste 150 anni nel mondo ferroviario si è davvero meritato un po' di splendore.

E sopra tutto domina la nostra classica civetta: con lo sguardo penetrante e grande saggezza osserva i binari, proprio come il personale di locomotiva. Sempre vigile e, di notte, alla ricerca della sua preda. Questa locomotiva presto percorrerà tutta la Svizzera. Non

passerà di certo inosservata. E chissà, forse farà dire a qualche collega:

«Oggi ho la locomotiva più bella in servizio.» E anche questo non è cosa da poco.

Che la Re 484 013 abbia sempre la giusta tensione... e un pizzico di aderenza anche sotto la pioggerellina al Bözberg! Che arrivi sempre puntuale – o, se non ci riesce, che abbia almeno delle buone ragioni per non esserlo.

E che, ogni tanto, ci regali un piccolo sorriso... anche dopo una lunga giornata di lavoro.

In questo senso: buon viaggio, cara 484, sempre con la giusta trazione... e che il VSLF mantenga sempre la giusta pressione sulla caldaia... anche se ormai nessuno viaggia più a vapore.

E questo sarebbe il momento in cui dovrei lanciare una bottiglia contro la locomotiva. Ma ci sono delle regole da rispettare: niente alcol e niente sporcizia. I cocci sono comunque troppo pericolosi e sarebbe un peccato se la pellicola si



rovinasse già il primo giorno.

Quindi, cara locomotiva, ti battezzo con dell'acqua minerale «presidenziale», in PET ad altissima sicurezza!

Ti auguro ogni bene e colgo l'occasione per ringraziare sentitamente FFS Cargo e la CAP per il loro prezioso supporto, e naturalmente anche il nostro Art Director Stefan Gall per l'eccellente lavoro svolto. 🍷



Il nostro animale simbolo: la civetta

Markus Leutwyler & Simon Steinmann

Il VSLF ha assunto la «paternità» della civetta nel Parco naturale e zoologico di Goldau, La civetta compare anche nel nostro logo e presenta molte affinità con noi macchinisti e macchiniste.

Ad esempio, entrambi facciamo affidamento su un'eccellente vista e su una grande concentrazione. Gran parte del nostro lavoro si svolge nelle prime ore del mattino o di notte: le civette e noi siamo i re della notte. La civetta mangia tutto ciò che riesce a catturare, dai topi ai ricci, fino ad altri rapaci. Anche qui la somiglianza è sorprendente: anche noi siamo opportunisti a tavola e prendiamo quello che passa il convento. Proprio come la misteriosa civetta, svolgiamo il nostro lavoro perlopiù inosservati dal pubblico e spesso in silenzio. E, allo stesso modo, anche noi svolgiamo compiti importanti nel nostro «ecosistema».

Intervista via Teams con la dott.ssa Katja Schönbächler, curatrice del Parco naturale e zoologico di Goldau, 10 aprile 2026

LOCOFOLIO:

Dott.ssa Schönbächler, grazie per averci dedicato del tempo per questa intervista! Lei è curatrice del Parco naturale e zoologico di Goldau. Come si può spiegare questo ruolo?

DOTT.SSA SCHÖNBÄCHLER:

La maggior parte delle persone conosce questa funzione dai musei, dove il

curatore o la curatrice decide quali oggetti devono essere esposti. In passato, anche gli animali negli zoo venivano «esposti» come se fossero oggetti da esibire. Per fortuna, quei tempi sono finiti. Al Parco naturale e zoologico di Goldau, il mio ruolo di curatrice consiste, insieme al nostro team, nel gestire l'area dedicata agli animali: quali specie vivono da noi, come occuparci di loro, come sviluppare e migliorare le strutture, come organizzare la loro alimentazione e in che modo possiamo contribuire alla tutela delle specie e alla ricerca. Inoltre, noi curatori coordiniamo la collaborazione con chi si occupa della cura quotidiana degli animali e con i veterinari. L'obiettivo principale è garantire il benessere degli animali, affinché possano vivere nel modo più vicino possibile alle loro esigenze naturali, cioè in condizioni rispettose della loro specie.

Uno zoo o un parco zoologico gestito secondo criteri moderni e scientifici svolge oggi un ruolo centrale sia a livello ecologico sia sociale. Un aspetto importante è la ricerca, che comprende, ad esempio, l'osservazione dei bisogni e dei comportamenti degli animali e lo studio di diverse questioni in collaborazione con istituti di ricerca. Per questo motivo,

anche i moderni zoo sono in continua evoluzione: le più recenti conoscenze scientifiche vengono costantemente applicate, e può accadere che ciò che vent'anni fa era considerato lo standard oggi venga ritenuto superato. Attraverso i programmi di riproduzione per la conservazione delle specie, contribuiamo alla loro tutela e al mantenimento della diversità genetica. Importanti sono anche la conservazione della natura e l'educazione ambientale. Quest'ultimo aspetto è particolarmente rilevante qui a Goldau: nel parco operano ranger che forniscono informazioni sugli animali e trasmettono, da persona a persona, preziose conoscenze ecologiche. Non da ultimo, aiutano i visitatori a scovare gli animali più timidi o meglio mimetizzati. Le civette, ad esempio, amano nascondersi e si mimetizzano perfettamente.

LOCOFOLIO:

Come stanno le «nostre» civette in questo periodo e quali sono le loro principali attività ad aprile?

DOTT.SSA KATJA SCHÖNBÄCHLER:

Questo è un periodo molto interessante e intenso: la stagione della riproduzione.

Poiché gli animali possono stressarsi facilmente in questo periodo, la voliera resta talvolta chiusa. Con un po' di fortuna, però, possiamo sentire dall'esterno i loro richiami di corteggiamento. La cova dura circa un mese. Tra l'altro, le civette, come molti altri uccelli, sono monogame: solo se uno dei partner muore, l'altro cerca un nuovo compagno o una nuova compagna. Da sette a nove settimane dopo la schiusa, i pulcini sono pronti a spiccare il primo volo, anche se continuano a essere nutriti ancora per un po' di tempo. Le civette non vanno in letargo: anche in inverno riescono a trovare prede sufficienti.

Sono ottime predatrici e si nutrono di tutto ciò che riescono a catturare: soprattutto topi, ma anche lepri o altri uccelli. Ed è per questo motivo che le civette hanno una sezione tutta loro nella nostra voliera. Altrimenti gli altri uccelli più piccoli rischierebbero di scomparire molto rapidamente... Abbiamo anche una famiglia di civette: una coppia con i loro due pulcini adulti. In questo caso la convivenza funziona bene, ma potrebbero anche verificarsi conflitti territoriali. È quindi importante osservare attentamente il loro comportamento. La nostra civetta femmina si trova attualmente in una nicchia rocciosa e presto deporrà un uovo. Ha già 19 anni e non depone più uova ogni anno. Venti anni rappresentano un'età normale per le civette.

Le civette depongono da uno a quattro uova. In natura, quattro uova rappresentano già una grande sfida, perché i pulcini crescono rapidamente e hanno bisogno di enormi quantità di cibo.

I nostri animali vengono nutriti con prede morte, poiché in Svizzera non è consentito somministrare prede vive. Solo raramente un topolino selvatico entra per caso nella voliera; in tal caso la sua vita, di solito, ha un esito breve e sfortunato. Come cibo utilizziamo topi, pulcini provenienti da allevamenti locali e pezzi di carne, ad esempio di coniglio. Anche nel parco può essere talvolta necessario uccidere degli animali e somministrarli secondo procedure professionali. Poniamo grande attenzione alla qualità del cibo e collaboriamo con aziende della regione. Il cibo non viene semplicemente servito su un vassoio d'argento, ma nascosto in posti sempre diversi. Questa forma di stimolazione è molto importante per le civette.

Il tema dell'alimentazione a base di carne – in particolare la somministrazione agli animali del parco – ha una forte componente emotiva. Ne siamo consapevoli e, per questo, lo spieghiamo al meglio ai visitatori. Non tutti gli animali sono vegetariani, e la somministrazione di carne è indispensabile per le specie carnivore. Nelle vicinanze del parco vivono diverse civette selvatiche. Talvolta se ne possono sentire i richiami, a cui le nostre civette rispondono.

Gli zoo e i parchi faunistici sono collegati tra loro a livello europeo. Se la nostra coppia di civette dovesse morire, segnaleremmo online che siamo alla ricerca di una nuova coppia riproduttrice. Allo stesso modo, cediamo i nostri pulcini anche ad altri zoo. Questo scambio è gratuito e non comporta alcun flusso di

denaro. Serve a preservare la diversità genetica.

LOCOFOLIO:

In cosa differisce la vita in una voliera rispetto a quella nel loro habitat naturale? Cosa fa il Parco naturale e zoologico di Goldau affinché gli animali in generale e le civette in particolare si sentano il più possibile a loro agio?

DOTT.SSA KATJA SCHÖNBÄCHLER:

Agli animali può mancare la possibilità di procurarsi il cibo da soli e hanno territori più piccoli. Facciamo però in modo che ogni animale trovi tutto ciò di cui ha bisogno secondo la sua natura e cerchiamo di offrire quante più opportunità di stimolazione possibile. Purtroppo non possiamo chiedere direttamente agli animali come si sentono, quindi dobbiamo osservare scientificamente il loro comportamento.

I nostri animali hanno anche dei vantaggi: da noi sono meno esposti ai rischi, sono più protetti e, in caso di problemi di salute, i veterinari sono disponibili per loro 24 ore su 24. Il nostro obiettivo è offrire agli animali la migliore versione possibile di un habitat naturale. In natura, gli uccelli rapaci cadono spesso vittime dei fili elettrici o del traffico. A proposito, anche gli zoo collaborano con le ferrovie per sviluppare pali elettrici sicuri per gli uccelli e per la ricerca in questo ambito.

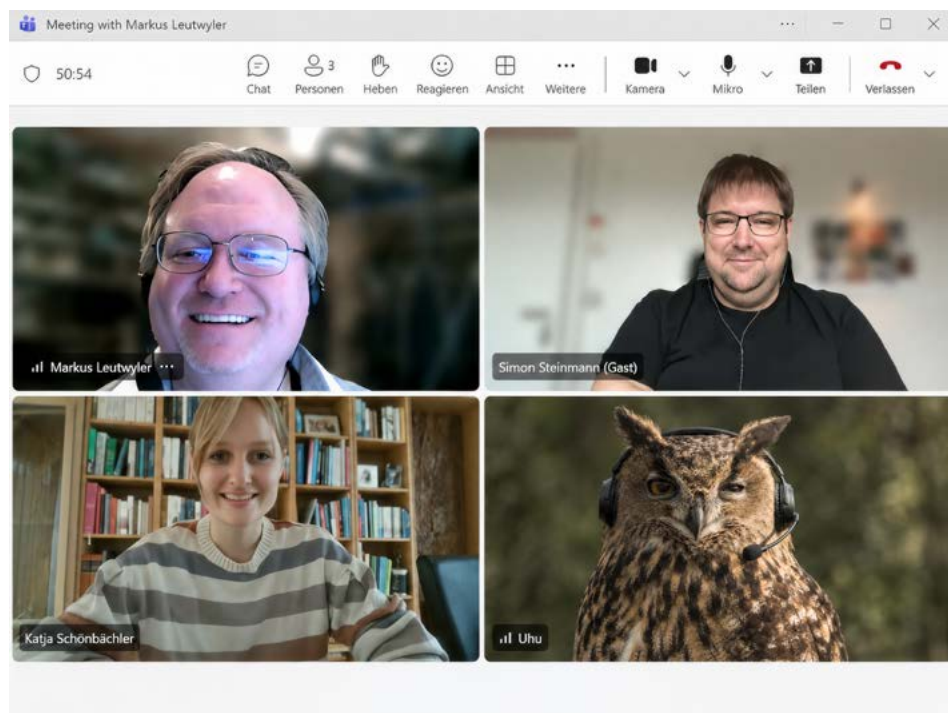
LOCOFOLIO:

Le civette del parco sono addomesticate, come nella falconeria?

DOTT.SSA KATJA SCHÖNBÄCHLER:

No, per niente! Durante la stagione della cova possono difendersi non poco! Quando dobbiamo avvicinarci agli animali in questo periodo, ci sono situazioni in cui indossiamo il casco, perché le civette possono attaccare dall'alto. Attualmente siamo proprio in questo periodo, quindi cerchiamo di interagire il meno possibile con loro. Se dobbiamo comunque fare qualcosa, ad esempio l'anellamento o il trasporto per il reinsediamento, indossiamo guanti lunghi e spessi. Le civette sono animali selvatici e si comportano di conseguenza.

A proposito, nel nostro parco gestiamo anche una stazione di cura per animali selvatici. Gli animali in difficoltà che ci vengono portati dal loro habitat naturale mostrano esattamente gli stessi comportamenti delle «nostre» civette. Questo è un buon segno.



LOCOFOLIO:

È possibile vedere le civette come visitatori o si nascondono per la maggior parte del tempo?

DOTT.SSA KATJA SCHÖNBÄCHLER:

In natura è molto difficile avvistarle. Nel parco vivono in una grande voliera, ma anche qui bisogna prendersi il tempo, restare fermi e osservare con attenzione. Questo richiede pazienza e anche un po' di pratica. Le civette si nascondono bene e sono perfettamente mimetizzate: non vogliono farsi vedere.

Da noi si trovano soprattutto nella parte rocciosa dell'installazione, dove le possibilità di individuarle sono migliori. I ranger aiutano volentieri i visitatori nella ricerca. A volte la voliera può essere chiusa temporaneamente, se le esigenze degli uccelli lo richiedono.

LOCOFOLIO:

Cosa c'è da vedere in estate al Parco naturale e zoologico di Goldau? Per chi vale la pena una visita?

DOTT.SSA KATJA SCHÖNBÄCHLER:

Abbiamo una natura meravigliosa, modellata dalla frana di Goldau. Chi lo desidera può fare delle grigliate o mangiare e bere qualcosa in uno dei nostri ristoranti.

Uno di questi ristoranti si chiama, tra l'altro, «Bubo», il nome latino della civetta. Per i bambini, oltre alle numerose osservazioni degli animali, c'è un'area giochi con acqua e spazi gioco sia all'aperto sia al chiuso. Ci concentriamo soprattutto sulle specie selvatiche locali ed europee...

L'attrazione principale in questo momento sono due giovani orsi bruni siriani. Dopo 18 anni possiamo festeggiare un successo nella riproduzione. I cuccioli, da Pasqua, vanno a spasso con la madre nella struttura e si fanno osservare dai visitatori. Questi animali non sono solo teneri, ma anche molto preziosi per la conservazione delle specie.

In generale, in primavera ed estate è il periodo dei cuccioli. Nella zona a libero accesso, ad esempio, mufloni e cervi sika hanno i loro piccoli. Maestosi sono anche i nostri gipeti, la più grande specie di uccello autoctona. In natura sono ancora molto rari: vederli lì è quasi come fare un sei al lotto. Da noi, invece, è possibile osservarli!

Il nostro obiettivo è che ogni visitatore lasci il nostro parco con delle belle



esperienze e una buona sensazione, e che sia riuscito a portare a casa nuove conoscenze sui legami e le relazioni presenti in natura.

Orari estivi: tutti i giorni dalle 9 alle 18.

Grazie per averci permesso di presentare il nostro parco sul LocoFolio!

LOCOFOLIO:

Grazie per l'interessante conversazione! interessante !👏

Civetta, gufo reale, allocco e co.

«Civetta» è il termine generico per tutto l'ordine (Strigiformes), mentre il gufo reale è la specie (Bubo). Ogni gufo reale è quindi una civetta, ma non ogni civetta è un gufo reale. «Allocco» è un nome tradizionale per alcune specie di civette che hanno di solito una testa rotonda senza ciuffi auricolari.

Ed ecco una caratteristica peculiare dei gufi reali: i ciuffi auricolari, che gli conferiscono il tipico aspetto. I loro occhi giallo-oro rappresentano un altro importante segno distintivo.

Le ali presentano un'altra caratteristica particolarmente ingegnosa: le piume anteriori dei margini alari, dentellate a pettine (dette serrations), spezzano il flusso d'aria. In combinazione con la superficie vellutata delle piume, queste permettono al gufo reale di volare in assoluto silenzio.

L'apertura alare del gufo reale può arrivare fino a 170 cm. I maschi sono più leggeri (1,5–2,8 kg) rispetto alle femmine (2–4 kg). Con i suoi potenti artigli, può catturare prede che raggiungono quasi il suo stesso peso. I gufi reali utilizzano spesso il volo planato, normalmente volando a velocità comprese tra 30 e 50 km/h, ma possono raggiungere fino a 80 km/h. Il gufo reale è molto agile e in grado di compiere cambi di direzione rapidi e precisi. In natura, vive generalmente tra i 12 e i 18 anni, mentre in cattività alcuni esemplari hanno raggiunto i 60 anni.

Il gufo reale (Bubo bubo) in Svizzera era quasi scomparso verso la metà del XX secolo. Oggi, però, la popolazione si è ripresa e lo si può trovare in molte regioni con formazioni rocciose adatte (Giura, Alpi e, più raramente, nel Mittelland in cave di pietra, cave di ghiaia o lungo sponde rocciose dei fiumi). Attualmente si stima che in Svizzera ci siano circa 200-250 coppie nidificanti. I gufi reali sono sensibili ai disturbi, ad esempio provocati da attività ricreative come l'arrampicata.

Oltre al gufo reale, in Svizzera si possono incontrare diverse altre specie di civette, come l'allocco, che è molto diffuso, la civetta dagli orecchioni e la civetta delle nevi.



Foto: Dario Häusermann



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

bls.ch/lokpersonal

Concorso LocoFolio pubblicato nell'edizione 2/25

Markus Leutwyler,
ex redattore del LocoFolio

Nell'ultima edizione del LocoFolio è stato organizzato un concorso nel quale, oltre a un modellino di locomotiva in scala H0, era possibile vincere numerosi altri premi interessanti.

Per partecipare al concorso, bisognava accedere al relativo sito web tramite un link o un codice QR. Le 18 domande hanno messo duramente alla prova le conoscenze dei partecipanti. Alcune erano effettivamente piuttosto impegnative. Ad esempio, osservando l'immagine della galleria del San Gottardo, bisognava riconoscere che si trattava della vecchia galleria di valico del Gottardo. Al concorso hanno partecipato circa 170 persone e 60 di esse hanno ottenuto il punteggio massimo.

Dopo l'avvio del concorso ci siamo accorti che alcune domande non erano altrettanto facili da risolvere in tutte le lingue nazionali. Abbiamo quindi adeguato i punteggi mediante criteri statistici, in modo da garantire condizioni eque. I premi risultano così distribuiti in modo equilibrato su tutto il nostro territorio di riferimento. Le immagini utilizzate per il concorso



sono state messe a disposizione in gran parte da Dario Häusermann e Daniel Schärer, che hanno inoltre offerto cinque calendari ciascuno. Li ringraziamo vivamente per il loro contributo! In totale sono stati assegnati sessanta premi: penne a sfera, coltellini tascabili, zaini, cartelle portadocumenti e i calendari già menzionati. I riscontri ricevuti sono stati molto positivi e abbiamo ricevuto numerose e-mail di ringraziamento.

Il premio principale

Naturalmente, il momento più emozionante è stato l'assegnazione del premio principale. A poterlo vincere erano soltanto le persone che avevano ottenuto il punteggio massimo.

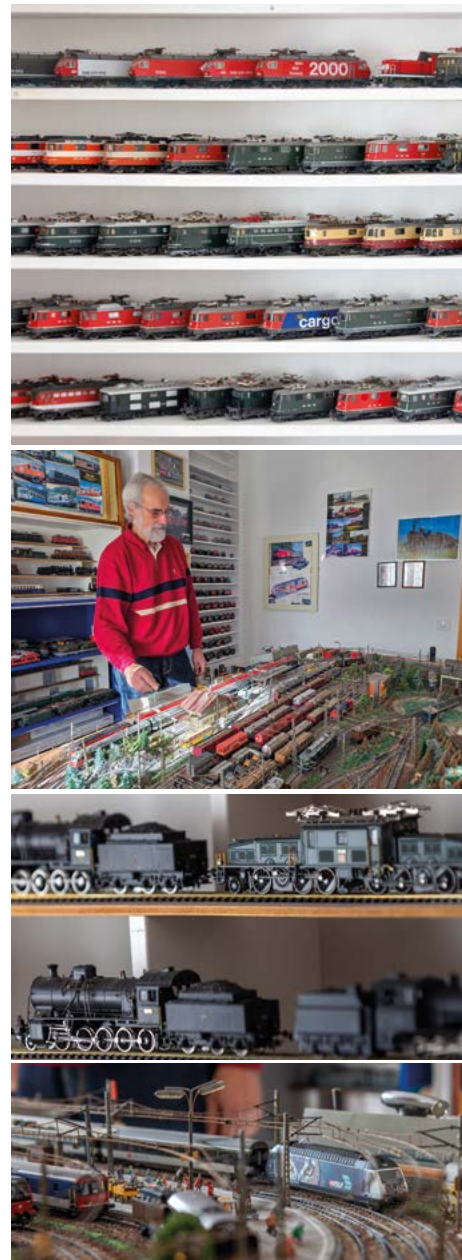
L'estrazione casuale tramite Excel ha infine designato Daniel Scherrer di Oberschan quale vincitore.

Daniel Scherrer è macchinista V in pensione dal 2021 e ha lavorato presso il deposito FFS di Sargans. Ha



iniziato la sua carriera in ferrovia nel 1980. Daniel possiede un bellissimo plastico ferroviario, che suscita grande entusiasmo anche nel suo nipotino. Nella sua vetrina si trovano circa 240 locomotive! Il nostro modellino di locomotiva del VSLF è quindi in ottime mani. Al primo giro di prova ha potuto trainare, come si conviene, una composizione di carrozze EW IV. Cosa ci consiglia un collega con così tanta esperienza? «Non abbiate fretta,

non arrabbiatevi per le condizioni quadro e pensate anche a voi stessi. Godetevi le albe, il tempo e le belle immagini. Questo non ve lo può togliere nessuno.»



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

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

Assicurazione per più persone

☐ Locatario	CHF 220.60 anziché 441.20 / anno	☐ senza Multi Risk CHF 196.50 / anno	Vantaggi ✓ Premi economici: sconto speciale fino al 50 % ✓ Prestazioni in denaro fino a CHF 750 000.– per sinistro ✓ Copertura in tutto il mondo
☐ Proprietario dell'abitazione all'indirizzo di domicilio*	CHF 258.40 anziché 488.50 / anno	☐ 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) 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
Cognome / Nome	Data di nascita
Via, n.	NPA / Località
Telefono / Cellulare	E-mail

Dichiaro di essere socio/a del Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e di avere letto su 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).

Luogo, data	Firma
-------------	-------

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



Garanzia di successo invece che fattore di costo

Simon Steinmann, redattore LocoFolio

Sul personale di locomotiva si sentono spesso lamentele: troppo poco produttivo, troppo poco flessibile, troppo ostinato. Ci si dimentica però quanto sia centrale il ruolo che il nostro lavoro riveste per il successo delle ferrovie svizzere. È arrivato il momento di mettere le cose in chiaro.

A chiarire la questione ci può aiutare la seguente domanda: qual è, in realtà, il modello di business delle grandi ferrovie in Svizzera?

In altre parole: come fanno davvero a guadagnare? Sicuramente non con le infrastrutture; persino nel traffico merci i flussi di denaro sono scarsi, se non addirittura negativi. Il traffico passeggeri a lunga percorrenza si regge da sé con un pareggio di bilancio, mentre quello regionale viene sovvenzionato in modo da non generare perdite.

Il vero profitto proviene dal settore immobiliare, poiché, grazie alla fitta rete ferroviaria svizzera, le grandi ferrovie possiedono numerosi edifici in posizioni strategiche. Terreni un tempo destinati all'esercizio ferroviario e oggi inutilizzati possono essere valorizzati con costosi spazi commerciali, uffici e appartamenti. Le proprietà immobiliari rappresentano quindi la principale fonte di entrate delle grandi ferrovie svizzere.

Il personale di locomotiva come garanzia di successo

Durante la pandemia di Coronavirus

si è visto chiaramente cosa succede al centro di guadagno rappresentato dagli immobili quando alle stazioni passano pochissime persone: le perdite sono state ingenti e l'attuale montagna di debiti ne è una conseguenza diretta. Se però non c'è una pandemia a tenere il mondo con il fiato sospeso, il personale di locomotiva rappresenta il garante fondamentale delle entrate dei reparti immobiliari. Per far arrivare treni pieni di passeggeri a questi edifici, la presenza dell'uomo in cabina di guida rimane imprescindibile. Conviene quindi prendersi cura di questo personale vitale, sostenerlo e valorizzarlo.

Politiche di risparmio invece che valorizzazione

Di cura e attenzione non c'è traccia. Ovunque si cerca di «ottimizzare» il personale di locomotiva, ossia di assegnare turni talmente compressi da rasentare il limite. Per decenni i salari sono stati e rimangono sotto pressione, con adeguamenti all'inflazione solo parziali. La tanto citata valorizzazione è per lo più un mero impegno di facciata, che però non si percepisce affatto. Se il personale di locomotiva denuncia

pubblicamente queste situazioni, viene accusato di essere troppo viziato.

Il tenore implicito nei confronti del personale di locomotiva nel settore ferroviario può essere riassunto con: «Lavora e stai zitto». Talvolta vengono pronunciate anche affermazioni superficiali e inappropriate. Non è certo saggio, come accaduto lo scorso anno in un caso presso una grande ferrovia svizzera, cercare di «tranquillizzare» il personale irritato dicendo: «Siate contenti che il vostro stipendio arrivi ancora puntuale!». Di norma, le aziende nelle quali bisogna essere contenti che i salari vengano pagati puntualmente sono spesso sull'orlo del fallimento...

Altrettanto poco saggio è stato riflettere ad alta voce, in un'e-mail di inizio anno indirizzata al personale di locomotiva, su un sistema finanziario di bonus-malus per i casi ZUB. Un simile approccio equivale a una sorta di avvelenamento a lungo termine: «Quante pillole amare possiamo costringere il personale di locomotiva a ingoiare prima che il mercato dei candidati disposti a svolgere questo lavoro si prosciughi?». Una scommessa rischiosa, visto che – come

illustrato nel paragrafo precedente – si sta giocando con le basi stesse dell'esistenza dell'azienda. Finora, a quanto pare, la scommessa sembra ancora reggere.

Robot e IA non hanno bisogno di management

Prima o poi, in un futuro non troppo lontano, il dolce sogno della casta manageriale potrebbe finalmente avverarsi: generare profitti senza dover più fare i conti con il personale. La gioia, però, sarà di breve durata.

Perché robot, treni automatici e strumenti di intelligenza artificiale non hanno bisogno di management: bastano pochi bravi ingegneri informatici.

Per noi macchinisti è quantomeno una piccola consolazione sapere che, insieme a noi, anche il gruppo dirigente finirà per rendersi superfluo. Fino ad allora, non ci resta che assistere allo spettacolo del semiautomatico GoA2 mentre conduce il treno al posto nostro, con risultati discutibili, mentre tutta la responsabilità resta comunque sulle nostre spalle. Che bella nuova era!

Lasciateci semplicemente in pace!

I costi del personale di locomotiva, rapportati al valore che generiamo, sono trascurabili.

I presunti risparmi derivanti da misure volte ad aumentare la produttività sono, nel migliore dei casi, minimi; è molto più probabile che finiscano per generare costi aggiuntivi elevati, a causa della moltitudine di persone impiegate nei gruppi di ottimizzazione e dei danni collaterali provocati dalla frustrazione del personale di locomotiva. La cosa più semplice sarebbe lasciarci fare il nostro lavoro in pace. Eppure, fino a oggi, non ho ancora sentito una sola argomentazione convincente che giustifichi perché ciò non avvenga.

Epilogo

A proposito: il management delle società immobiliari ferroviarie sa che quello del personale di locomotiva, vero garante del successo nella conduzione dei treni, ogni anno gli punta alla tempia una pistola metaforica e preme allegramente il grilletto? Negli ultimi anni non è mai partito alcun colpo, quindi probabilmente andrà bene anche questa volta. 🐘

Sono molto deluso!

Commento di Markus Leutwyler, macchinista V, deposito FFS di Zugo

Immagina di essere un musicista professionista in una delle orchestre più rinomate al mondo. La sua fama travalica i confini nazionali, ed è riconosciuta per precisione e qualità impeccabili. Ci sono persino persone che arrivano apposta in Svizzera solo per assistere a una delle sue esibizioni dal vivo.

Ora, però, questa orchestra è costretta a eseguire una sinfonia (e soltanto questa) che presenta gravi difetti qualitativi. Alcuni passaggi risultano impossibili da suonare sugli strumenti previsti, la coordinazione tra le singole sezioni non funziona e ovunque si accumulano errori che fanno sfaldare la musica. Ciò che dovrebbe suonare il corno è stato assegnato al violino, i violoncelli devono eseguire la parte del flauto piccolo e il fagotto è costretto al «pizzicato». La composizione è noiosa, priva di tensione, ripetitiva e monotona, e suona come se fosse stata generata da un software di scarsa qualità. I musicisti fanno del loro meglio, ma non c'è modo di nascondere che la sinfonia è una vera

“ **Con una certa furbizia, le fasce di margine sono state bollate come «tempi morti» ed eliminate. Evviva, un risparmio!** ”

e propria cacofonia. La frustrazione si diffonde rapidamente.

I musicisti più esperti avevano già segnalato i difetti durante l'esame delle partiture. Dopo le prime esecuzioni, le critiche si sono fatte sempre più insistenti. Eppure, il direttore d'orchestra e il compositore non vedono alcun motivo per cambiare qualcosa. Non prestano ascolto alle osservazioni: con la nuova orchestrazione alcuni strumenti sono stati eliminati, inclusa l'intera

sezione ritmica. Ritengono che la loro composizione sia un capolavoro avant-gardista. Reagiscono alle critiche in modo personale e rimproverano chi le avanza accusandolo di mancare di rispetto nella comunicazione. Non si parla del contenuto della musica, ma dello stile con cui la critica viene espressa. L'intendente ne viene a conoscenza solo marginalmente. I conti tornano ancora, perché gran parte del pubblico possiede un abbonamento annuale, e i risultati dell'anno precedente erano stati eccellenti.

Molti miei colleghi e colleghe si sentono come un membro di questa orchestra. Solo che, invece di seguire uno spartito, lavoriamo secondo piani di servizio. E questi piani presentano difetti sistematici e oggettivi. Con una certa furbizia, le fasce di margine sono state bollate come «tempi morti» ed eliminate. Evviva, un risparmio! In effetti, quando tutto funziona alla perfezione, un piccolo margine di tempo permette al personale di condotta di avere un minimo di respiro. Ma siamo proprio noi i primi a ricorrere a questi margini quando le cose non vanno al cento per cento (cioè quasi sempre).

Così, ad esempio, recentemente mi è capitato di trovarmi su un posto di guida ETCS in cui i dispositivi di sicurezza non erano stati controllati da due giorni. Da qualche parte nella giungla della pianificazione questo dev'essere sfuggito. Con la messa in servizio suddivisa, la visione d'insieme per gli addetti alla pianificazione dei turni non è certo diventata più semplice.

Può succedere. In caso di problemi nell'esercizio, i disponenti devono reagire in tempo reale e riorganizzare tutto. Non faccio alcun rimprovero a nessuno di loro.

Una partenza senza verifica dei dispositivi di sicurezza, però, in quelle circostanze non era consentita. Con qualche minuto di margine, questo non avrebbe avuto conseguenze. Ma questo margine manca. Nel giro di 10 minuti bisogna attraversare diagonalmente tutta la stazione centrale di Zurigo (binario 44 lato Stadelhofen -> binario 9 lato testa) e mettere in servizio un IC 2000. La minima irregolarità provoca ritardi per questo treno. A volte inferiori ai tre minuti, oggi purtroppo superiori. Questo ha avuto ripercussioni fino a Lucerna, e lungo il percorso, ho incrociato almeno altri cinque treni a loro volta in ritardo.

Sono davvero deluso da quello che sta succedendo in questo periodo. All'assemblea generale del VSLF il responsabile della conduzione dei treni mi ha rivolto, quasi retoricamente, la domanda se mi piaccia ancora fare il macchinista. La risposta me l'ha data subito lui: «Ma certo, tu guidi ancora volentieri!». Sì. In linea di principio,

mi piace davvero fare il macchinista. Sono un vero perfezionista e voglio che tutto sia accurato e di altissima qualità. Tipicamente svizzero, tipicamente FFS: una delle migliori ferrovie al mondo. Così la pensano quasi tutti i miei colleghi, perché al momento dell'assunzione siamo stati selezionati proprio in base a questi criteri. E non ho intenzione di cambiare, anzi, ne vado orgoglioso. Fa parte della mia identità svolgere un lavoro praticamente perfetto come macchinista. L'indicatore di puntualità è il mio termometro personale, e un «+0:00» mi dà una soddisfazione enorme. Al contrario, mi sento molto in colpa se, per mia responsabilità, si genera un ritardo.

Sono completamente motivato in modo intrinseco a fare un lavoro perfetto.

Ed è per questo che mi sento tradito dal concetto operativo 2.0 e dai dirigenti che lo sostengono. Mi viene impedito di svolgere un lavoro impeccabile. In quasi ogni turno mi tocca tirare fuori un «vabbè...» dalle labbra. Vabbè, vabbè, vabbè. È così e basta. Non è colpa mia. Non posso farci nulla. E ogni volta devo spendere energie per non arrabbiarmi o farmi sopraffare dallo stress. E devo anche prendermi il tempo necessario

per continuare a lavorare correttamente, anche se questo richiede più tempo.

Sì, mi piace ancora fare il macchinista. Essere macchinista alle FFS è, o potrebbe essere, il lavoro dei sogni in assoluto. Sento ancora l'onore di poter lavorare per le FFS. Le FFS siamo tutti noi, indipendentemente dalla posizione gerarchica. Ho la sensazione però che una manciata di dirigenti abbia abbandonato il pensiero orientato alla qualità, che dà identità, sostituendolo con un presunto approccio economico.

Lo definisco «presunto» perché, alla fine, questa misura costa di fatto più di quanto riesca a risparmiare.

Per fortuna lavoro da abbastanza tempo da sapere che, dopo ogni fase discendente, ne segue sempre una ascendente. Cari dirigenti, siete voi a disporre dei mezzi e degli strumenti per intervenire. Ecco quindi la mia richiesta, formulata con il massimo rispetto: fate in modo che possiamo tornare a svolgere il nostro lavoro in modo (quasi) perfetto e motivato! Questo comporta varietà di compiti, margini di tempo, precisione nella pianificazione, pause adeguate e un vero dialogo. Let FFS arise! 🙏



Il concetto operativo ZF 2.0 è solo un assaggio

Gruppo di processo del VSLF

La risoluzione del VSLF, sottoposta all'attenzione del CEO delle FFS Vincent Ducrot nel mese di marzo, in occasione dell'assemblea generale 2025 a Safenwil, non era ancora stata elaborata al momento della chiusura redazionale a metà maggio.

Nient'altro che una conferma di ricezione, una breve risposta scritta e la successiva ricerca di una data per un colloquio, previsto per metà giugno. Ciò che salta all'occhio è che il CEO Vincent Ducrot ha delegato la questione al responsabile della Produzione Trasporto viaggiatori. Quest'ultimo l'ha ulteriormente delegata alla responsabile della Produzione ferroviaria che, a sua volta, ha incaricato i responsabili della Condotta Treni, Manovra e

Pianificazione di gestire l'incontro. La delega verso livelli gerarchici inferiori, privi di competenza decisionale in questa materia, dimostra un forte disinteresse ad affrontare seriamente la questione. L'esito dell'incontro è già stato comunicato con altri mezzi al momento della pubblicazione di questo giornale.

Le prime riflessioni e bozze di pianificazione indicano che, con il

nuovo programma di assegnazione dotato di un modulo di ottimizzazione integrato, i turni saranno strutturati in modo ancora più dettagliato, serrato, monotono e esasperato. L'ottimizzatore Phönix di Sopre rappresenta quindi solo un assaggio. Nonostante ciò, il nuovo programma sarà impiegato a livello nazionale in Svizzera, comportando ulteriori riduzioni nella varietà di turni, percorsi e mezzi, questa volta anche presso sedi più grandi. 🐦



VICTORINOX

ALOX REFINED PRONTI PER UNA NUOVA INTERPRETAZIONE

La collezione Alox Refined combina funzioni quotidiane ottimizzate con un design minimalista in tre multiuso essenziali.

FROM THE MAKERS OF THE
ORIGINAL SWISS ARMY KNIFE™
ESTABLISHED 1884

Blog del VSLF sezione Svizzera Orientale sul concetto operativo 2.0

Simon Steinmann,
presidente VSLF sezione Svizzera Orientale

Il concetto operativo 2.0 di ZFR ha suscitato e continua a suscitare forte scalpore tra il personale di locomotiva. Per discuterne liberamente, senza i vincoli della netiquette delle FFS, la sezione Svizzera Orientale ha lanciato un blog sul proprio sito web. Gli oltre 60 contributi pubblicati dimostrano che il tema resta di grande attualità.

Il concetto operativo 2.0: una vera doccia fredda

La notizia si è diffusa a macchia d'olio. I rappresentanti APK di tutta la Svizzera orientale avevano appena ricevuto i piani di servizio provvisori per il 2026 e già ci sommergevano di notizie allarmanti. I telefoni squillavano senza sosta: «Tre volte Rapperswil-Niederweningen andata e ritorno come turno!» – «Tutto il traffico a lunga percorrenza eliminato!» – «Ziegelbrücke diventerà un deposito per tre linee S-Bahn!» – «Mi dimetto da rappresentante APK!». La sezione VSLF della Svizzera orientale, con il sostegno del nostro presidente Raoul Fassbind e del nostro membro di comitato nonché presidente della Commissione del Personale CoPe area ZFR Sandro Baumgartner, ha immediatamente inviato una lettera aperta al capo FFS-PV Reto Liechti. Purtroppo non abbiamo mai ricevuto una risposta diretta...

Contemporaneamente, nelle FFS-News interne è apparso un articolo sul concetto operativo, che con 376 «pollici verso il basso» e 74 «facce in lacrime» ha messo in luce la frustrazione del personale con una trasparenza senza precedenti. Gli oltre 80 commenti

👍 47 💬 376 ❤️ 3 😞 74

parlano chiaro. Il fatto che il sondaggio sulla soddisfazione del personale fosse stato completato per la maggior parte prima della pubblicazione del concetto operativo si è rivelato una vera fortuna per i responsabili.

Creazione di un blog sul sito del VSLF

Rimaneva ora da affrontare una questione: come possiamo supportare i macchinisti? E così è nata l'idea di creare un blog sul sito della nostra sezione VSLF, dove tutti possono esprimere la propria opinione e discutere insieme. Sono stati distribuiti nei depositi dei volantini a forma di cartolina, con un design di turni di servizio che si ripetono all'infinito, come supporto pubblicitario.

Testi impressionanti

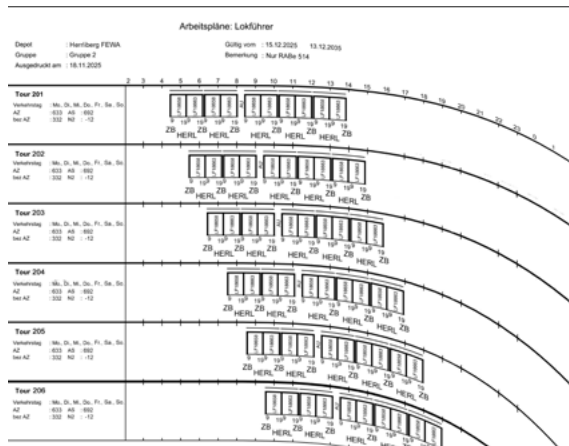
Molto rapidamente sono arrivati i primi contributi da pubblicare. È davvero positivo che molte macchiniste e macchinisti, anche molto giovani, abbiano espresso la propria opinione riportando il loro nome. Non è affatto scontato, considerando che il nuovo concetto è stato difeso con fermezza da molti superiori. I testi, dettagliati, molto ben scritti e incisivi, testimoniano il livello elevato del personale di locomotiva.

Il fatto che in soli tre mesi siano arrivati oltre 60 contributi dimostra in modo evidente quanto questa situazione pesi sul personale. Mai nella

mia esperienza in ferrovia avevo visto i macchinisti così arrabbiati e così uniti. Normalmente veri e propri lottatori solitari, si sono coalizzati per criticare un sistema che rende il loro lavoro quotidiano estremamente difficile e che, alla fine, non produce alcun risparmio.

La disillusione

La protesta e le preoccupazioni sono state sicuramente ascoltate, ma purtroppo non prese in debita considerazione. L'intervallo di tempo tra la comunicazione e il cambio dell'orario a dicembre è stato probabilmente, non senza ragione, troppo breve per consentire modifiche significative. Questo attacco all'attrattività del lavoro del personale di locomotiva è stato pianificato ed eseguito in modo impeccabile. Ha funzionato alla perfezione: i turni sono stati



SEKTION OSTSCHWEIZ

Neues Einsatzkonzept bei SBB PP-BP-ZFR
Diskussions-Blog im Internet

Diskussions-Blog auf der VSLF-Homepage

Bitte schreibt uns eure Überlegungen in den Diskussions-Blog.
Eure Meinung ist gefragt!

www.vslf.com / Sektionen / Ostschweiz / Blog: Einsatzkonzept SBB P ZFR

8. Oktober 2025
VSLF Sektion Ostschweiz CJ, SS

introdotti quasi senza alcuna variazione, rendendo ogni forma di resistenza completamente inutile.

A prima vista sembra quasi che la parte datoriale abbia vinto su tutti i fronti. O forse no? Non ne sono del tutto sicuro. In quasi tutti i depositi i turni sono estremamente «tirati» al limite. Solo durante la trafficata estate del 2026 si potrà davvero capire se le ottimizzazioni proclamate manterranno le loro promesse. Le prime conseguenze e i costi collegati si stanno già manifestando. Dal personale di locomotiva e dalla pianificazione dei turni sono giunti diversi feedback secondo cui le rotazioni pianificate in modo troppo serrato tendono spesso a «saltare». Probabilmente, come di consueto, anche un bilancio negativo verrà interpretato positivamente, seguendo il motto: «Si risparmia, costi quel che costi». Ma tutto ciò, in realtà, conta poco. Privato di qualsiasi reale possibilità di coinvolgimento, il personale interessato finirà inevitabilmente per manifestare il proprio dissenso.

Ci sono pervenuti anche contributi piuttosto critici: secondo alcuni, il VSLF non sarebbe in grado di incidere su alcunché, il sistema del CCL con obbligo di pace sarebbe una sorta di gabbia dorata e il personale dipenderebbe unicamente dalla buona volontà del datore di lavoro.

Il fatto è che il management, in combinazione con i sistemi informatici, non tiene più conto del parametro del «buon senso». La conseguenza sono turni che, per ragioni umane, costringono il personale a ostacolare il regolare svolgimento dell'esercizio. Non è ancora finita, anzi: è solo l'inizio. E il prezzo potrebbe essere alto per tutti, perché la lealtà funziona in entrambe le direzioni.

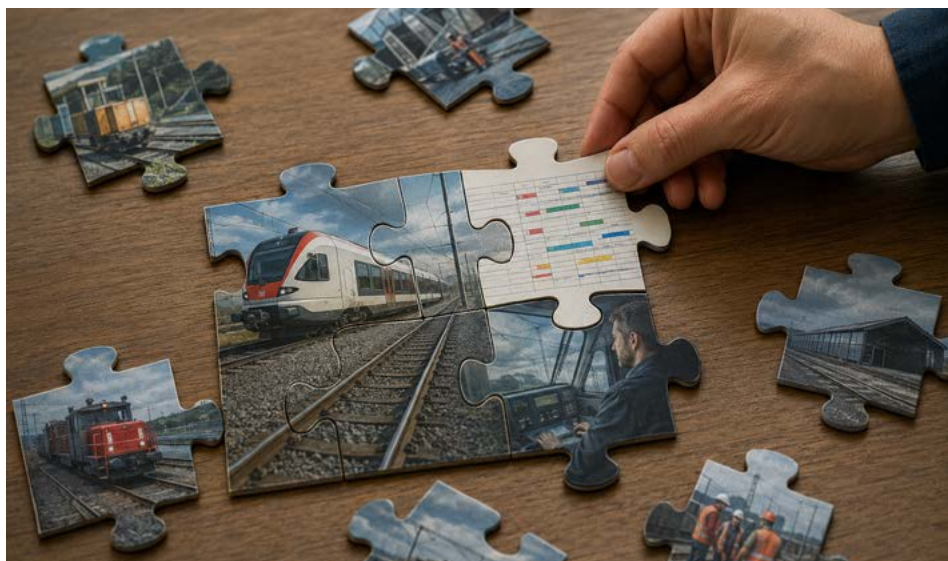
Quando i ferrovieri diventano semplici dipendenti, non si sentono più vincolati né alla puntualità né ai volumi di traffico. I macchinisti faranno fatica a trasformare il loro profondo senso del dovere in un lavoro di qualità inferiore. Ma, prima o poi, lo impareranno.

Il blog rimane online Desideriamo offrire anche ai lettori del LocoFolio che finora non hanno visitato il blog la possibilità di leggere le riflessioni del personale di locomotiva sul concetto operativo 2.0. Vedi codice QR. Chi desidera scrivere un contributo può senz'altro farlo anche in futuro. È garantito che i contributi saranno letti da un vasto pubblico. Grazie. 🐣

Pianificazione sensata del personale

Raoul Fassbind, presidente del VSLF

Il dibattito sul concetto operativo ZF 2.0 di FFS Trasporto viaggiatori alimenta la discussione su come sviluppare una pianificazione del personale realmente efficace.



Con l'argomento che il personale di locomotiva di FFS Produzione Trasporto viaggiatori debba diventare più efficiente, da mesi viene portato avanti con forza un concetto che, in alcune regioni, a causa dell'elevata monotonia, sta generando un forte malcontento tra il personale. In altre regioni, invece, si osserva una pianificazione di un numero mai così elevato di corse di servizio improduttive.

Come si spiega, quindi, una differenza così marcata tra le diverse sedi? Per comprenderlo è necessario uno sguardo alla storia. Fino agli anni '90 del secolo scorso, ad eccezione delle ferrovie private sulle proprie linee, il traffico ferroviario veniva svolto in modo integrato dalle FFS. Ciò comprendeva tutto il traffico passeggeri e merci, le attività di manovra, i treni legati all'infrastruttura e qualsiasi tipo di servizio speciale allora ancora esistente. È evidente che le strutture di un'epoca caratterizzata da un'impresa statale non favorivano necessariamente un'organizzazione del

lavoro efficiente né una dimensione ottimale dell'organico. In un certo senso, questo rientra nella natura stessa del sistema.

Gli elevati costi della gestione statale e i progetti di liberalizzazione degli anni '90 hanno favorito orientamenti politici volti a una ristrutturazione delle allora FFS. Ne è derivata una divisionalizzazione con la separazione in trasporto viaggiatori, trasporto merci, infrastruttura, immobili e gruppo. Inizialmente si trattava solo di una distinzione amministrativa, ma nel corso degli anni le divisioni si sono progressivamente allontanate tra loro.

Le competenze integrate e trasversali sono andate perdute, mentre è emersa una logica di concorrenza interna. Questo processo è stato ulteriormente rafforzato dall'accordo sul trasporto terrestre, che prevede l'adozione delle normative UE. Tra l'altro, l'infrastruttura non dovrebbe più avere alcun legame diretto con un'impresa ferroviaria come

traffico viaggiatori o cargo. Inoltre, la rete deve essere accessibile a tutte le imprese ferroviarie (ITF). La Svizzera sta ora cercando di sviluppare una soluzione propria in materia.

Mentre il traffico merci è ormai completamente liberalizzato, nel traffico passeggeri viene invece mantenuto un certo protezionismo nei confronti delle ITF estere attraverso il sistema delle concessioni per il traffico regionale e a lunga percorrenza. Questo assetto è ulteriormente sostenuto anche dal modello tariffario dei biglietti. Tale impostazione può essere in parte giustificata, poiché le esigenze qualitative della clientela ferroviaria svizzera sono relativamente elevate. Infatti, rispetto alla vecchia struttura delle FFS, ciò che non è cambiato è che l'esercizio e la manutenzione della ferrovia restano molto costosi e i tentativi di risparmio si riflettono sempre direttamente sulla qualità del servizio.

Perché allora si continuano a fare tentativi di impiegare in modo «sensato» il personale di locomotiva? Da un lato, il trasporto merci è stato suddiviso tra diverse imprese e il settore cargo nazionale soffre fortemente della deindustrializzazione, degli elevati costi di produzione e di una gestione operativa poco flessibile, con una progressiva perdita di traffici. La collaborazione con la società controllata FFS Cargo International, specializzata nel trasporto merci di transito, è ormai ridotta al minimo. Anche le altre ITF sono concorrenti dirette e tendono a mantenere una netta separazione operativa.

Anche il trasporto viaggiatori è interessato da una forte frammentazione della produzione. Per poter offrire ai cantoni servizi più economici, sono state create diverse società controllate, caratterizzate da strutture organizzative più snelle e da livelli salariali più bassi. Anche le condizioni di lavoro sono state in parte «ottimizzate», con lo sviluppo di direttive differenti per la stessa professione.

Poiché tali differenze non potevano essere rappresentate in una pianificazione unitaria, il personale di locomotiva è stato semplicemente suddiviso. Così, ad esempio, il personale di locomotiva FFS nella Svizzera orientale, al di fuori della rete S-Bahn di Zurigo, non opera più nel traffico regionale, mentre il personale Thurbo può difficilmente effettuare passaggi diretti da una stazione all'altra senza fermate. Ne risulta quindi una professione più complessa, nonostante

il livello salariale più basso. Un retaggio dell'epoca in cui il traffico a lunga percorrenza era considerato di maggior valore. Tuttavia, anche nella collaborazione tra FFS V e Thurbo esistono oggi forme di cooperazione, di cui parlerò più avanti.

Prima, però, uno sguardo all'ulteriore evoluzione del traffico viaggiatori, con particolare attenzione al traffico a lunga percorrenza. In passato, le ferro-

“ **Non è il personale di locomotiva a mancare di flessibilità. È il sistema a essere troppo frammentato.** ”

vie private erano tendenzialmente di proprietà dei cantoni e anche l'esercizio e la manutenzione venivano finanziati direttamente dal proprietario.

Con l'introduzione delle concessioni per il traffico regionale, non è più stato loro consentito realizzare utili in questo ambito. Ciò ha portato alla formazione di importanti disavanzi di bilancio, difficilmente sanabili autonomamente. Per questo motivo è stato necessario l'ingresso nel traffico a lunga percorrenza, gestito in regime di autofinanziamento e in grado di generare utili.

Nell'ambito del rinnovo delle concessioni del traffico a lunga percorrenza, nel 2017 sono state inizialmente discusse situazioni concorrenziali; tuttavia, attualmente le FFS mantengono ancora il monopolio, pur affidando a BLS e SOB la gestione di singole linee su mandato, garantendo così l'assenza di perdite per queste imprese. Le tratte più redditizie sono naturalmente gestite direttamente dalle FFS.

È sorprendente che, nonostante questa struttura, si continui a seguire l'approccio secondo cui le ITF pianificano il proprio personale di locomotiva in modo rigidamente separato, con alcune eccezioni naturalmente.

Si è infatti riconosciuto che questo modello non è sempre sensato ovunque. Ad Erstfeld, ad esempio, si è riusciti a organizzare la pianificazione in modo integrato e coerente. Tuttavia, le imprese ferroviarie non ne sono soddisfatte. I diversi sistemi di rilevazione del tempo e gli strumenti di gestione generano uno

scambio di dati complesso e poco efficiente, talvolta persino gestito manualmente tramite tabelle Excel.

Questo non cambierà nel prossimo futuro tra SOB e FFS; tuttavia, sempre più società controllate delle FFS utilizzeranno presto il nuovo sistema di pianificazione «interno» IVU.rail, potendo così pianificare e assegnare personale e mezzi in modo coerente e integrato. Ciò riguarda anche le diverse categorie di personale di locomotiva, impiegate presso le FFS in varie unità organizzative. Con l'introduzione di questo software, le FFS si dotano di strumenti che consentono una pianificazione e un impiego del personale di locomotiva e di manovra in modo molto più unitario e globale.

Sarebbe irresponsabile non sfruttare queste enormi sinergie e lasciare inutilizzato un simile potenziale di incremento dell'efficienza. Le FFS potrebbero, da un lato, strutturare turni molto più efficienti e produttivi rispetto a oggi, ma anche ridurre in modo significativo le duplicazioni nella pianificazione, nella distribuzione, nella gestione operativa e, soprattutto, nell'amministrazione. A favorire questo sviluppo contribuirebbe anche la crescente omologazione del materiale rotabile. Un aumento della motivazione del personale e una riduzione della monotonia rappresenterebbero ulteriori effetti positivi. Anche il mantenimento di un know-how più integrato e interconnesso nel sistema ferroviario rappresenterebbe un ulteriore beneficio.

Fino ad allora, tuttavia, restano da superare alcuni ostacoli amministrativi e sarebbero necessari anche investimenti iniziali non trascurabili. Negli ultimi anni è stata prassi sviluppare le competenze del personale di locomotiva in funzione delle necessità immediate. Questo ha portato a qualifiche molto frammentate, mentre il know-how più datato è stato poco o per nulla preservato. È vero che il personale di locomotiva opera oggi su una flotta in larga parte composta da veicoli Stadler, ma sono comunque richiesti corsi specifici, spesso onerosi, per ciascun tipo di mezzo, nonostante questi veicoli siano, nei principi fondamentali, relativamente simili da oltre 25 anni. Questo approccio risale a un'epoca in cui i mezzi erano prevalentemente meccanici e il macchinista doveva intervenire direttamente per risolvere i guasti. Nell'era dei veicoli elettronici, dove spesso si procede con semplici reset supportati da un helpdesk, tale impostazione

appare in parte superata. Detto ciò, esistono anche veicoli moderni altamente complessi, quasi dei veri e propri «centri di calcolo su rotaia»...

In futuro, salvo la piccola parentesi di acquisti in Germania dello scorso autunno, è improbabile che lo standard Stadler cambi a breve. I veicoli più datati verranno inoltre progressivamente dismessi. Anche la standardizzazione a livello europeo contribuirà a rendere i mezzi sempre più simili tra loro. E perfino FFS Cargo ha in portafoglio un'importante commessa di nuove locomotive Stadler.

Un po' diversa è la situazione per quanto riguarda la conoscenza delle linee. Anche in questo ambito, si è proceduto a una riduzione del personale di locomotiva orientata al fabbisogno: si mantiene ciò che serve e si forma solo quanto è strettamente necessario. Tuttavia, gli ostacoli amministrativi restano piuttosto elevati. Oggi è vero che una parte delle corse di istruzione può essere svolta tramite video, ma una linea la si conosce davvero solo percorrendola. In passato, ogni stazione presentava caratteristiche proprie che rendevano indispensabile una conoscenza diretta. Inoltre, a differenza di altri Paesi, in Svizzera non esiste una distanza standardizzata tra i segnali: questi sono spesso collocati semplicemente dove lo consente la situazione sul terreno. Anche questo non facilita un apprendimento semplificato delle linee. In questo senso, l'infrastruttura finisce per penalizzare le imprese ferroviarie. In tale contesto, la standardizzazione secondo il sistema ETCS potrebbe rappresentare almeno un piccolo spiraglio positivo. Se tutte le linee fossero progettate secondo gli stessi principi e con lo stesso sistema, in teoria la conoscenza specifica delle tratte potrebbe diventare meno rilevante. Tuttavia, uno scenario del genere appare verosimile solo nel lungo periodo — probabilmente non prima del 2100. E chissà, forse a quel punto i treni saranno già completamente automatizzati...

Quali altri scenari sarebbero ipotizzabili



per un impiego più razionale del personale? Poiché le condizioni di lavoro e i principi di pianificazione non sono uniformi tra le diverse società controllate, si pone la questione se non sia opportuno svilupparli ulteriormente e portarli a

“
Vale quindi la pena ripensare in modo radicale l'impiego del personale di locomotiva in Svizzera e aprirsi a nuovi approcci.

uno standard più omogeneo. In fondo, il personale di locomotiva svolge per lo più la stessa professione. Le ITF richiamano spesso la questione dei costi: le società controllate produrrebbero a costi inferiori grazie a direttive che consentono un impiego più flessibile e intensivo del personale. Questo punto è però discutibile. In realtà, si è semplicemente trasferita la produzione verso ambiti che sono venuti meno all'interno delle FFS, generando così un rispar-

Ha ancora senso, in queste condizioni, che ogni impresa assuma separatamente il proprio personale di locomotiva? Non si otterrebbe forse un maggiore beneficio adottando un sistema a pool, sul modello austriaco, per la gestione e la pianificazione del personale? Oppure non sarebbe addirittura più interessante esternalizzarne la gestione, impiegandolo poi nelle diverse regioni in base alle esigenze? Un modello simile è già in parte conosciuto anche all'interno delle FFS, dove in alcuni ambiti si ricorre al prestito mirato di personale per coprire i picchi, talvolta con una certa «ottimizzazione» delle normative di diritto del lavoro. Resta quindi da chiedersi quale livello salariale sarebbe considerato adeguato al mercato e quali requisiti professionali dovrebbero essere

garantiti. Un simile approccio permetterebbe davvero di disporre della giusta quantità di macchinisti, nel posto giusto e al momento giusto?

Varrebbe sicuramente la pena confrontarsi con possibili scenari futuri, invece di continuare con una gestione frammentata e minuziosa di una stessa professione. Anche se, ad esempio, FFS Trasporto viaggiatori sostiene che con il nuovo strumento di pianificazione sia possibile tener conto molto meglio delle esigenze del personale più giovane, ciò funziona in realtà solo a partire da una certa dimensione critica delle sedi. Finché le imprese ferroviarie mantengono (o sono costrette a mantenere) più produzioni separate nello stesso luogo, questa dimensione non viene mai raggiunta. Di conseguenza, le esigenze del personale non possono essere pienamente considerate e i potenziali incrementi di efficienza non vengono realizzati appieno. Vale quindi la pena ripensare in modo radicale l'impiego del personale di locomotiva in Svizzera e aprirsi a nuovi approcci — non solo nell'interesse del personale, ma soprattutto anche delle imprese ferroviarie.

Esito della votazione dell'assemblea dei delegati del VSLF sui nuovi BAR V 131.3 presso FFS PP-BP-ZFR

Comitato del VSLF

Mercoledì 18.03.26 è scaduto il termine per la votazione dell'assemblea dei delegati sulla nuova regolamentazione settoriale della durata del lavoro (BAR) per il personale di locomotiva di FFS Viaggiatori. L'affluenza al voto è stata molto elevata, pari all'88%. Il nuovo BAR V 131.3 è stato approvato con il 75% di voti favorevoli sul totale dei voti validi.

Questo risultato rappresenta un chiaro segno di apprezzamento per il lavoro svolto dalla delegazione negoziale.

Il comitato del VSLF ringrazia sentitamente tutte le persone che si sono prese il tempo di approfondire la tematica. Il risultato dimostra inoltre che l'evoluzione dei BAR è condivisibile e che risponde all'esigenza delle FFS di sviluppare modelli di lavoro futuri.

I nuovi BAR verranno introdotti in due fasi: a fine 2026 e, presumibilmente, a fine 2027. Essi includono, tra l'altro, chiari valori limite per la pianificazione dei turni con il nuovo sistema di assegnazione IVU.rail,

una regolamentazione migliorata delle interruzioni di lavoro nonché adeguamenti nella definizione del tempo di lavoro accessorio.

Resta ora da vedere come si esprimeranno i membri e i responsabili delle altre associazioni e organizzazioni sindacali. I delegati del VSLF hanno in questo caso inviato un chiaro segnale su quali siano le esigenze del personale di locomotiva di FFS Viaggiatori.

Sul nostro sito web sono pubblicati i nuovi BAR, come pure un confronto tra la versione precedente e quella nuova; si veda il codice QR. 🍷



L'introduzione dell'IPP subisce un ritardo

Secondo quanto riportato da Samuel Rindlisbacher sulla piattaforma «Bahnproduktion aktuell» il 13 maggio, l'introduzione del software di turnazione IPP, destinato a sostituire SOPRE, è stata rinviata al cambio di orario del dicembre 2028. Con questa notizia, IPP si sta lentamente trasformando, come previsto dal personale di locomotiva, da alternativa a SOPRE a una sorta di «SOPRE 2.0». A quanto pare, nemmeno la strategia di ordinare un programma di smistamento «così com'è» da ivu.rail e poi adattarvi le regole interne porta necessariamente alle FFS a raggiungere più rapidamente il risultato desiderato. 🍷



Esito della votazione dell'assemblea dei delegati sul BAR per il personale di locomotiva FFS V 131.3

**Rahel Wyss, comitato VSLF FFS V,
membro della delegazione negoziale**

Come già comunicato più volte tramite newsletter, l'andamento delle trattative relative ai BAR per il personale di locomotiva FFS V 131.3 è stato tutt'altro che ottimale. Su queste basi non sorprende quindi che, dopo la conclusione delle trattative sul nuovo BAR, la maggior parte delle macchiniste e dei macchinisti non riuscisse a trovarvi nulla di positivo. Risulta quindi tanto più sorprendente che sia stato comunque approvato con il 75% dei voti favorevoli. Come si spiega questo risultato?

Dopo dieci mesi di trattative è stato definito un nuovo BAR per il personale di locomotiva di FFS Trasporto viaggiatori. L'andamento di queste trattative potrebbe anche essere descritto come interessante: inizialmente erano state avviate su richiesta delle FFS, in relazione all'introduzione di finestre orarie al posto dei tradizionali turni di servizio. Successivamente, tuttavia, è emerso sempre più chiaramente come l'introduzione di IVU.rail avrebbe portato alla luce anche evidenti lacune nei regolamenti esistenti per il personale di locomotiva. Il risultato finale delle trattative può essere ricondotto a un classico compromesso svizzero: le FFS possono introdurre il nuovo strumento di pianificazione sulla base di un BAR rielaborato e sostenibile, mentre il personale di locomotiva ottiene in cambio una maggiore affidabilità nella pianificazione e una migliore conciliabilità tra lavoro e vita privata. Molti dei problemi attuali legati alle modifiche dei turni e ai giorni di riserva, con assegnazione dei servizi solo con breve preavviso, appartengono così al passato.

Ampio consenso nonostante il malcontento

Naturalmente, la comunicazione del VSLF durante le trattative era in parte orientata anche a mantenere alta la

pressione sulle FFS. Di conseguenza, è risultato tanto più difficile per il personale di locomotiva in generale e per i delegati in particolare valutare l'esito in modo neutrale. Le sessioni informative hanno dato origine a molte discussioni interessanti. Sebbene i risultati delle trattative siano stati nel complesso valutati positivamente dalla maggioranza, allo stesso tempo si era diffuso un forte malcontento nei confronti delle FFS, al punto che non pochi avevano preso in

“

Ai nostri membri spetta il massimo rispetto. Hanno capito che non serve a nulla farsi del male da soli solo per «fare un dispetto» alle FFS.

”

considerazione la possibilità di respingere il BAR. Molti dei nostri delegati si sono tuttavia impegnati a fondo nel valutare le aspettative e le conseguenze di questa decisione. Alla fine, i BAR sono stati approvati con il 75% dei voti: tre quarti dei delegati si sono espressi a favore dei vantaggi del nuovo regolamento, mentre un quarto ha mante-

nuto una posizione critica nei confronti dell'operato delle FFS.

Restano molti problemi aperti

Dal punto di vista del comitato, la ribellione è importante tanto quanto una valutazione razionale della situazione. Le attuali criticità che riguardano il personale di locomotiva sono infatti molteplici. Oltre all'introduzione del nuovo concetto operativo, le trattative salariali dello scorso autunno sono state disastrose, le negoziazioni sulle indennità si stanno trascinando inutilmente, l'assegnazione dei servizi per il giorno successivo viene sempre più spesso pubblicata solo dopo la fine del turno e la soppressione delle corse di servizio all'inizio e alla fine del lavoro ha ulteriormente peggiorato il clima. Su queste basi, perfino un rifiuto del nuovo BAR sarebbe stato comprensibile – semplicemente per dimostrare che non siamo soddisfatti delle nostre condizioni di lavoro! Ai nostri membri spetta quindi il massimo rispetto. Hanno capito che non serve a nulla farsi del male da soli solo per «fare un dispetto» alle FFS. Affossare i nuovi BAR colpirebbe infatti, in ultima analisi, il personale di locomotiva molto più duramente delle FFS stesse. In caso di rifiuto, sarebbe stato molto improbabile che le FFS fossero disposte a riaprire le trattative oppure che decidessero invece di continuare tranquillamente con i vecchi BAR, sfruttandone ampiamente le lacune.

Un organo di accompagnamento controllerà in futuro il rispetto dei BAR

Nel caso in cui i nuovi BAR vengano introdotti, è stata garantita l'istituzione di un organo di accompagnamento. Questo vigilerà con estrema attenzione sul rispetto dei parametri negoziati e sulla tempestiva correzione di eventuali irregolarità. Resta tuttavia ancora aperto se essi verranno effettivamente introdotti; al momento della chiusura redazionale, purtroppo, non erano ancora disponibili i risultati della votazione né del SEV/LPV né di transfair – e questo a un mese e mezzo dalla votazione del VSLF. In questa sede va sottolineato che il VSLF rappresenta oltre il 50% del personale di locomotiva di FFS Viaggiatori e che i suoi delegati hanno approvato chiaramente la votazione. Ciò dimostra in modo molto evidente dove la maggioranza del personale di locomotiva di FFS V colloca le proprie priorità.

La documentazione relativa alla votazione è tuttora disponibile sul sito del VSLF. 🐣

Nessuna fine in vista per il controllo finale

Simon Steinmann,
presidente VSLF Sezione Svizzera Orientale

Prima di rimessare un treno, il personale di locomotiva controlla il compartimento passeggeri per verificare la presenza di eventuali viaggiatori che abbiano perso la fermata. Spesso capita di trovare passeggeri addormentati che non si lasciano svegliare, una situazione che talvolta finisce per coinvolgere la polizia, la quale però si è dichiarata generalmente non competente. Un gruppo di lavoro delle FFS ha affrontato la questione nel 2025, ma purtroppo ha raggiunto un risultato non soddisfacente per il personale di locomotiva.

Il gruppo di lavoro per il servizio sveglia passeggeri

Mi è stato inoltrato il dossier del gruppo di lavoro «KWS-ID 2506». Vi hanno partecipato 14 collaboratori delle FFS provenienti da diverse divisioni, comprese le alte gerarchie della conduzione treni. I principali problemi sono, da un lato, che la polizia si è dichiarata generalmente non competente in caso di passeggeri che non si lasciano svegliare, poiché ciò comporterebbe un impiego significativo di risorse e costi aggiuntivi. Dall'altro lato, anche FFS Infrastruttura intende evitare, per quanto possibile, di occuparsi della questione, sostenendo che si tratti in ultima analisi di un problema delle singole imprese ferroviarie (ITF). Qui di seguito la conclusione più rilevante, per il personale di locomotiva, di questo gruppo di lavoro: durante la giornata di formazione 1 ZFR 2026, in futuro il personale di locomotiva sarà «autorizzato» a svegliare i passeggeri addormentati. L'aspetto sorprendente è il seguente: dopo anni in cui ci è stato ripetutamente insegnato a non toccare mai i

clienti alterati, ora veniamo informati che possiamo svegliare i passeggeri addormentati toccandoli sulla spalla o scuotendoli leggermente. Perché tutto ciò debba valere in modo diverso per i passeggeri addormentati rispetto a quelli svegli non mi è del tutto chiaro...

Inoltre, per i passeggeri che non si lasciano svegliare, a seconda della situazione si dovrà seguire il percorso di segnalazione tramite il TCC, poiché FFS Infrastruttura, come già detto, preferirebbe non avere nulla a che fare con i viaggiatori. Peccato, però, che se un treno resta bloccato in stazione a causa di passeggeri profondamente addormentati, FFS Infrastruttura difficilmente possa tirarsene completamente fuori. Il problema non può essere così facilmente scaricato sulle singole

imprese ferroviarie, anche se per FFS Infrastruttura questa sembra ormai essere la prassi standard per ogni tipo di problema.

Controllo non significa sgombero

È comprensibile e giusto che la polizia (dei trasporti) non voglia occuparsi del risveglio dei passeggeri addormentati. Ma perché mai dovrebbe essere un compito del personale di locomotiva? Probabilmente semplicemente perché, per comodità, siamo già sul posto. Ciò che segue va oltre una semplice questione semantica: si tratta di un controllo finale, non di uno sgombero finale. Il personale di locomotiva verifica la presenza di viaggiatori sul treno; finora non si è mai parlato né di svegliarli né di accompagnarli fuori. In un'epoca in cui il personale di bordo viene regolarmente aggredito fisicamente e, in casi estremi, persino ucciso per futili motivi (come nel caso di Serkan C. in Germania, per soli 60 €), non mi passerebbe mai per la testa di toccare dei passeggeri addormentati, indipendentemente dal fatto che ciò sia ora consentito o meno.

**KWS-Dossier
Weckdienst im Zug**

KWS-ID: 2506

Chi non si sveglia nemmeno a seguito di richiami ad alta voce ha generalmente assunto quantità considerevoli di alcol o altre sostanze. Tentare di svegliare da soli una persona in queste condizioni comporta un rischio incalcolabile, che il personale di locomotiva non può permettersi di correre, a prescindere da qualsiasi considerazione di costo.

A differenza del personale delle FFS, la polizia può fare uso della forza, indossa giubbotti protettivi e dispone di sostanze irritanti, taser e armi da fuoco; se alle loro istruzioni viene opposta troppa resistenza, la notte può concludersi con manette e cella di detenzione e, il mattino seguente, magari con un appuntamento dal pubblico ministero. Per questo motivo, a differenza delle nostre cortesi richieste, si obbedisce quando i poliziotti intimano: «Polizia, stazione finale! Scendere subito!» Ancora una volta si cerca di imporre al personale di locomotiva un compito per il quale non è né formato né equipaggiato, solo per rendere tutto più semplice ed economico per altri. Così non va!

Per cosa abbiamo due servizi di sicurezza?

Almeno nella Svizzera orientale, le FFS non dispongono di uno, ma addirittura di due (!) servizi di sicurezza interni: Transsicura e Securitas. Proprio per interventi come questo ci sono i ragazzi e le ragazze in verde lime; alla stazione centrale di Zurigo, grazie alla loro presenza, raramente è necessario l'intervento della polizia. Dopotutto, in un locale non si viene accompagnati all'uscita dal DJ o dal barista, ma dal personale di sicurezza.

Come già richiesto dal VSLF, le pattuglie di Transsicura/Securitas dovrebbero essere sempre assegnate a ogni controllo finale a contatto con i clienti, sul marciapiede e non nell'area dei binari. Se fossero urgentemente necessarie altrove, può entrare in gioco il principio dei quattro occhi. Se il personale di locomotiva non riesce a svegliare i passeggeri chiamandoli a voce, il treno resta semplicemente fermo finché non interviene qualcuno con la formazione adeguata.

Questo tema ci tormenta da almeno un decennio. Possiamo finalmente trovare una soluzione definitiva e chiudere la questione una volta per tutte? Deve forse accadere che dei macchinisti restino gravemente feriti o addirittura vengano uccisi perché lo sgombero finale venga gestito senza di noi? Sulla mia lapide non voglio dover leggere: «Era pur sempre autorizzato...» 🙏

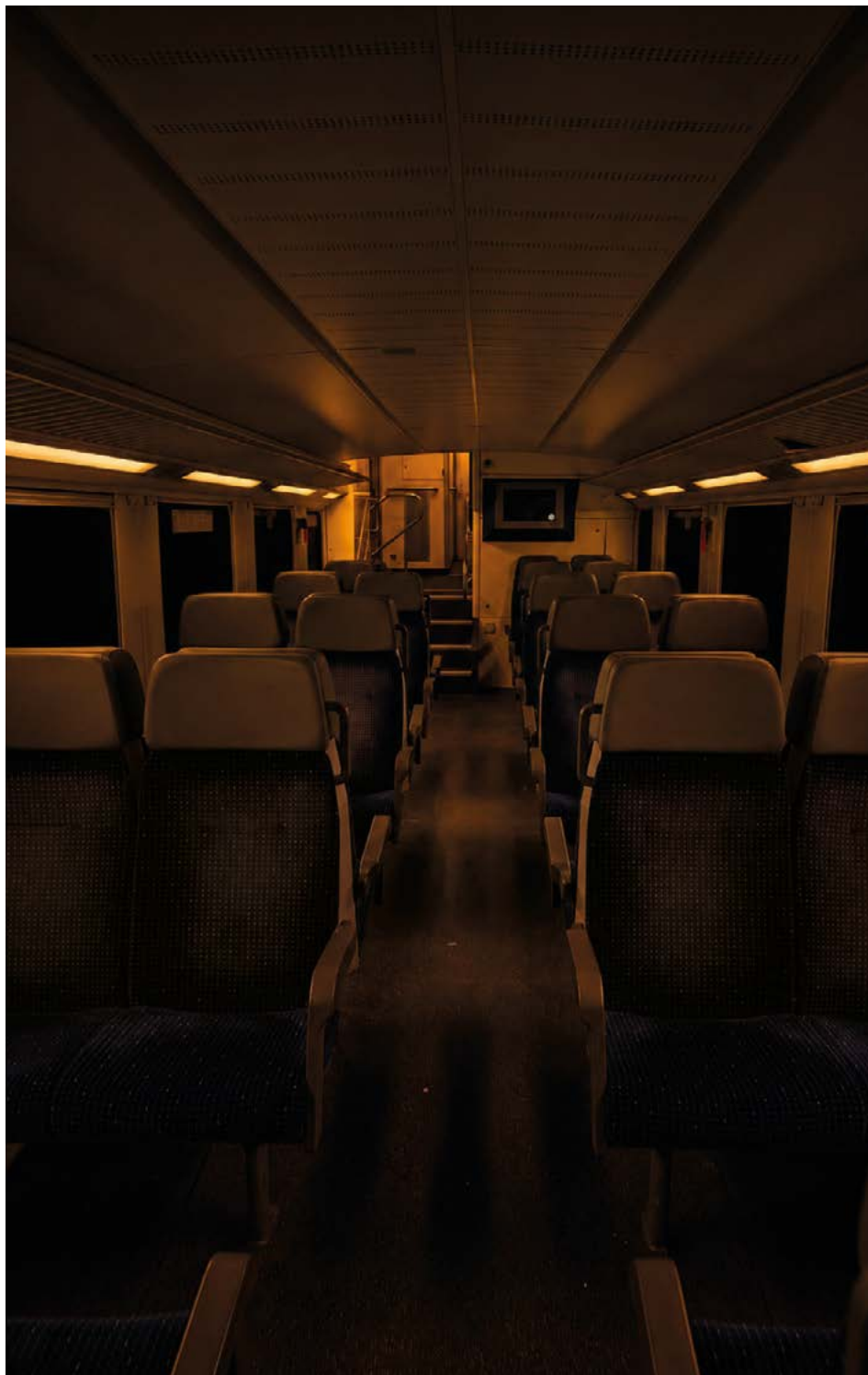
Alcune affermazioni del dossier sono incredibili. Ecco una selezione:

"Il servizio di sveglia è un argomento molto delicato. L'aspetto principale è la tutela del personale, ma questo può spesso essere frainteso quando si parla di servizio di sveglia. Svegliare una persona che dorme non costituisce una situazione di pericolo. È necessario usare il buon senso."

"Il personale di locomotiva ha a disposizione un tempo prestabilito per ogni manovra; se non riesce a terminarla e si rischiano dei ritardi, chiama la centrale operativa. Ma alla centrale operativa non interessa se a bordo del treno c'è qualcuno: questo dovrebbe interessare all'operatore ferroviario."

"Il personale di cabina si mette in contatto con la centrale operativa e segnala la presenza di una persona addormentata senza intervenire: si tratta di personale che potrebbe svolgere meglio il proprio lavoro, poiché il servizio di sveglia fa parte del controllo finale."

"Un chiaro impegno affinché tutti continuino a lavorare su questo tema in modo mirato. Se ciò non dovesse funzionare, il problema rimarrà a carico delle infrastrutture, anche se non è un nostro problema. Non assumere il ruolo di guida."



Ottimizzazione delle corse di servizio

Gruppo di processo del VSLF

Presso FFS Trasporto viaggiatori, ultimamente vengono sistematicamente annullate tutte le corse di servizio che non vengono effettivamente effettuate. Questa regola, in linea di principio, non è nuova, ma in passato non veniva applicata in modo rigoroso. Il motivo risiedeva nella situazione di vantaggio reciproco per entrambe le parti: il personale di locomotiva poteva recarsi al lavoro in modo ottimizzato, mentre le FFS risparmiavano al massimo sui costi dei taxi.

Se, ad esempio, una corsa di servizio è prevista in taxi, ma il dipendente riesce ad arrivare più velocemente in bicicletta, la direzione viene informata e il taxi viene annullato. In questo modo, le FFS risparmiano sul costo del taxi e il personale di locomotiva può dormire qualche minuto in più. Ora, il tempo previsto per la corsa originaria in taxi non viene più conteggiato nella pianificazione del turno. FFS V stabilisce che il tempo «di base» resti valido secondo la regola delle 36 ore, ma la tracciabilità è possibile solo tra-

mite il complicato registro delle ore del personale. La responsabilità ricade sul personale di locomotiva, poiché la riduzione del tempo di viaggio avviene su richiesta del dipendente. Eventuali indennità relative al tempo ridotto vengono eliminate senza sostituzione, anche se viene comunque registrato un tempo per lo spostamento. In alcuni casi, il tempo viene addirittura completamente cancellato. Anche le

cosiddette «corse a triangolo» rientrano nelle nuove regole, nel caso in cui il personale di locomotiva debba spostarsi dal proprio domicilio fino al deposito di assegnazione e successivamente al primo luogo di servizio.

Se il tempo effettivo di viaggio supera quello previsto inizialmente per la corsa di servizio, non viene riconosciuto alcun diritto aggiuntivo. Il datore di lavoro è responsabile solo per gli spostamenti tra i diversi luoghi di lavoro; eventuali corse private o ottimizzazioni personali non rientrano nelle sue competenze e vengono effettuati esclusivamente su richiesta del dipendente. Anche il controllo preciso della corretta registrazione delle ore e la possibilità di verificare eventuali conflitti con la legge sulla durata del lavoro ricadono sostanzialmente sul personale che richiede l'adeguamento del turno. Ad esempio, sarebbe possibile comunicare già all'inizio del turno che si intende scegliere un percorso di ritorno diverso. Se poi viene annullata una corsa di servizio relativamente lunga e, a causa della conclusione anticipata del turno, il giorno successivo si richiede un inizio di servizio anticipato, possono verificarsi reali conflitti. In questi casi, i meccanismi ufficiali di controllo non sono più efficaci.

L'applicazione rigorosa di questa regola evidenzia un approccio più severo nei confronti del personale di locomotiva e un inasprimento dei toni. Tuttavia,

l'applicazione della regola è possibile solo fintanto che il personale comunica in modo fedele e onesto le proprie modifiche ai turni. Se questo approccio dovesse ulteriormente peggiorare la collaborazione tra la direzione/pianificazione e il personale di locomotiva, e influenzare il senso del dovere dello stesso, lo dimostrerà il prossimo futuro. È prevedibile che, in tal caso, si ricorra nuovamente a minacce collettive di sanzioni disciplinari e/o azioni legali.

Ciò che rimane è l'effetto della crescente accademizzazione e dell'applicazione

rigorosa di processi gestionali orientati all'efficienza massima. La cultura collegiale e la lealtà nei confronti del datore di lavoro vengono indebolite e compromesse.

Risulta difficile valutare se la perdita di fattori 'soft', come la disponibilità a svolgere lavori aggiuntivi e il cosiddetto «fuoco sacro» per la professione, possa avere ripercussioni finanziarie maggiori rispetto al risparmio di pochi centesimi sulle indennità. Questi aspetti, di norma, non vengono riportati nelle statistiche e nei bilanci.

Zeitabrechnung*

Schichtdauer	09:06 h
Arbeitszeit	08:10 h
Bezahlte Zeit	08:18 h
Bezahlte Pause	00:08 h
Ruhezeit	12:06 h

*Angaben sind Planungsrichtwerte. Diese sind nicht verbindlich. Verbindliche Angaben sind dem SAP PSN in Industrieminuten zu entnehmen.

08:10	Befehl	
09:20	GO	21332
09:20	Dienstfahrt	LF
09:53	GOB- L2(11)	4715/4716
09:55	Durchgehende Besetzung	LF
10:05	L2(9)	
10:05	Zug	4716
10:52	L2(9)- OUt(1)	LF
10:52	Durchgehende Besetzung	LF
11:06	OU(1)	4719
11:06	Zug	4719
11:55	OU(1)- L2(9)	LF
11:55	Übergabe	4719
11:59	L2(9)	
11:59	Wegzeit	
12:04	LF	
12:04	Pause	
13:00	L2(2Pkl)	
13:00	Wegzeit	
13:05	L2	
13:05	Übernahme	2024
13:09	L2(9)	
13:09	Zug	2024
13:51	L2(9)- ZUE(A11)	LF
13:51	Übergabe	2024
13:55	ZUE(A11)	LF
13:55	Arbeitsunterbrechung	
14:24	ZUE	
14:26	Durchgehende Besetzung	2122/2122
14:35	ZUE(A6)	LF
14:35	Zug	2122
15:25	ZUE(A6)- L2(7)	LF
15:25	Durchgehende Besetzung	2122/2122
15:35	L2(7)	
15:35	Zug	2127
16:25	L2(7)- ZUE(A11)	LF
16:25	Übergabe	2127
16:29	ZUE(A11)	LF
16:46	Durchgehende Besetzung	20463/20463
16:51	ZUE(A4)	LF
16:51	Zug	20463
17:26	ZUE(A4)- ZOR(1)	LF
17:26	Durchgehende Besetzung	20463/20468
17:34	ZOR(1)	LF
18:00	Dienstfahrt	25
18:18	ZOR(1)- GOB	LF

Zeitabrechnung*

Schichtdauer	07:49 h
Arbeitszeit	06:53 h
Bezahlte Zeit	07:01 h
Bezahlte Pause	00:08 h
Ruhezeit	12:48 h

*Angaben sind Planungsrichtwerte. Diese sind nicht verbindlich. Verbindliche Angaben sind dem SAP PSN in Industrieminuten zu entnehmen.

09:45	Befehl	
09:55	L2	
09:55	Durchgehende Besetzung	4715/4716
10:05	L2(9)	LF
10:05	Zug	4716
10:52	L2(9)- OUt(1)	LF
10:52	Durchgehende Besetzung	4716/4719
11:06	OU(1)	LF
11:06	Zug	4719
11:55	OU(1)- L2(9)	LF
11:55	Übergabe	4719
11:59	L2(9)	
11:59	Wegzeit	
12:04	LF	
12:04	Pause	
13:00	L2(2Pkl)	
13:00	Wegzeit	
13:05	L2	
13:05	Übernahme	2024
13:09	L2(9)	
13:09	Zug	2024
13:51	L2(9)- ZUE(A11)	LF
13:51	Übergabe	2024
13:55	ZUE(A11)	LF
13:55	Arbeitsunterbrechung	
14:24	ZUE	
14:26	Durchgehende Besetzung	2122/2122
14:35	ZUE(A6)	LF
14:35	Zug	2122
15:25	ZUE(A6)- L2(7)	LF
15:25	Durchgehende Besetzung	2122/2127
15:35	L2(7)	
15:35	Zug	2127
16:25	L2(7)- ZUE(A11)	LF
16:25	Übergabe	2127
16:29	ZUE(A11)	LF
16:46	Durchgehende Besetzung	20463/20463
16:51	ZUE(A4)	LF
16:51	Zug	20463
17:26	ZUE(A4)- ZOR(1)	LF
17:26	Durchgehende Besetzung	20463/20468
17:34	ZOR(1)	LF

ZVV punta su AFAS

Équipe tecnica del VSLF

Perché il tentativo di introdurre un sistema automatico di assistenza alla guida nel cuore della S-Bahn di Zurigo rischia di non produrre risultati concreti.



Lo scorso inverno, l'Unione dei trasporti di Zurigo (ZVV) ha reso noti i propri piani di far circolare nel cuore della S-Bahn di Zurigo uno o due convogli della serie RABe512 dotati di un sistema automatico di assistenza alla guida (AFAS).

Ciò significa che i treni saranno parzialmente automatizzati: il personale di locomotiva si occuperà delle procedure di partenza e, successivamente, si limiterà a sorvegliare il comportamento del treno durante la marcia. Con ogni probabilità, anche in questa fase il personale di locomotiva continuerà ad assumersi praticamente tutta la responsabilità del comportamento del treno. La ZVV spera di ottenere indicazioni su come un esercizio parzialmente automatizzato possa influire sulla stabilità del servizio. Ciò che a prima vista appare come un progetto innovativo non è altro che «vino vecchio in bottiglie nuove» e difficilmente produrrà nuove conoscenze. I problemi sono simili a quelli osservati nel progetto AFAS della Südostbahn,

già trattato in modo approfondito nelle precedenti edizioni. La differenza rispetto alla ZVV riguarda unicamente la scelta delle linee: mentre il test della SOB si limita a una tratta periferica e poco trafficata, il progetto ZVV viene condotto su linee molto frequentate nel nucleo della rete S-Bahn di Zurigo. Degno di nota è anche il fatto che la ZVV intenda dotare di AFAS l'unico convoglio con ETCS Baseline 3 in servizio (solo occasionalmente) in quell'area. Si tratta quindi di accelerare il veicolo più lento, che ETCS riconosce correttamente come elemento limitante per l'esercizio.

I principali ritardi nell'area della S-Bahn di Zurigo sono però dovuti soprattutto ai lunghi tempi di salita e discesa dei passeggeri, causati principalmente da porte insufficienti o troppo strette. L'infrastruttura, con intervalli tra i treni di circa 45 secondi, è perfettamente in grado di gestire una cadenza di due minuti tra i convogli. Anche nella complessa stazione di Stadelhofen, dove la densità del traffico e l'intreccio delle linee sono elevati, i conflitti

operativi restano minimi, a meno che un convoglio RABe512 non entri in stazione a velocità particolarmente ridotta.

Uno sguardo al passato mostra che, a partire dal 2014, con la quarta fase di ampliamento della rete, diverse linee della S-Bahn sono state riorganizzate e dotate di ampie riserve di tempo negli orari. Nelle linee del nucleo urbano non si riscontrano quindi problemi strutturali di puntualità. Anche con l'AFAS non è possibile accelerare in modo significativo il processo di cambio dei passeggeri. Analogamente, un progetto volto ad automatizzare, ad esempio, il collaudo dei freni in cabina di guida non porterebbe a un reale aumento dell'efficienza. Il personale di locomotiva è già presente a bordo durante i tempi di inversione e viene regolarmente retribuito; anche in questo caso si limiterebbe a osservare il treno, con il rischio di una progressiva perdita di competenze e abilità pratiche. Su quasi nessuna linea della S-Bahn di Zurigo i tempi di inversione troppo ridotti rappresentano un problema tale da generare ritardi a cascata sui treni successivi. Inoltre, in caso di imprevisti, le manovre di inversione vengono comunque anticipate.

Anche il spesso citato supporto professionale al personale di locomotiva in presunte situazioni di stress non può rappresentare un'esigenza intrinseca della ZVV. La maggior parte dei macchinisti e delle macchiniste è perfettamente in grado di condurre i treni con competenza e sicurezza. Più verosimilmente, l'interesse potrebbe derivare dalla prospettiva futura di ridurre i costi del personale. Tuttavia, il potenziale di risparmio che un progetto AFAS promette in modo spesso eccessivo è, di fatto, trascurabile. Nell'ambito di questi esperimenti si finirebbe così per sostituire competenze

consolidate di una categoria professionale altamente qualificata, che peraltro deve comunque rimanere a bordo del treno.

Si tratta di pretese non indifferenti e, per di più, estremamente superflue. Tutte le ferrovie e i consorzi dei trasporti pubblici non si stancano di sottolineare quanto il denaro sia sempre più limitato e come la pressione politica sull'efficienza aumenti costantemente. Si continua tuttavia a inseguire sogni digitali tecnici privi di senso, senza alcun riguardo per utilità, logica, ragionevolezza, sostenibilità futura e impatto sulla motivazione del personale. Si pone anche la questione se l'infrastruttura FFS sia già pronta per implementare un progetto AFAS o se siano necessari ulteriori adeguamenti. Del resto, nemmeno le FFS sono realmente interessate a portare avanti questo progetto; hanno già riconosciuto che questo esperimento non porterà alcuna conoscenza utile. Il restante traffico ferroviario verrebbe semplicemente instradato attorno ai treni sperimentali AFAS.

In questo modo i treni AFAS apparirebbero sì molto puntuali e veloci, ma l'impatto negativo sul resto del traffico risulterebbe distorto. Solo se tutto il traffico nell'area centrale di Zurigo circolasse con AFAS si potrebbero generare conclusioni

realmente attendibili. Ma probabilmente manca il coraggio, e i costi sarebbero comunque troppo elevati.

E alla fine, ancora una volta, si scoprirà comunque che il personale di locomotiva svolge già oggi il proprio lavoro in modo eccellente. Un ulteriore sviluppo dei sistemi ADL e vPro basato su informazioni in tempo reale

sarebbe molto più utile, permettendo al personale di locomotiva di adeguarsi in ogni momento alle disposizioni della centrale operativa e di adattare di conseguenza la propria condotta di guida alla situazione concreta.

Ma questo, purtroppo, non è particolarmente spettacolare né innovativo: è soltanto sensato. 🙏

Una dichiarazione del progetto AFAS della SOB suscita perplessità

Nel corso delle discussioni sulle responsabilità in caso di esercizio parzialmente automatizzato, tenendo conto dei fattori umani e organizzativi (HOF), un responsabile di progetto viene citato con la seguente affermazione:

«La monotonia è un tema rilevante, in particolare anche nella cabina di guida, ed esistono studi specifici al riguardo. Alcune persone riescono a gestire meglio la monotonia, altre meno. Questo aspetto fa parte dei test che le candidate e i candidati devono sostenere prima di iniziare la formazione. Ciò significa che tutti i macchinisti hanno una maggiore tolleranza alla monotonia. La conclusione è quindi corretta: a un certo punto il lavoro diventa troppo monotono. Per questo motivo il progetto si estende su un anno, in modo da poter valutare meglio proprio questi aspetti.»

L'aspetto interessante è che la SOB cerca di analizzare questa problematica su una tratta con un tempo di percorrenza di 25 minuti e sei fermate intermedie. La presunta maggiore tolleranza alla monotonia del personale di locomotiva si basa verosimilmente sul test attitudinale secondo l'OVF, che consiste in un modulo di concentrazione della durata di circa 15 minuti, quindi addirittura più breve rispetto al test sulla S31. Si cerca così di costruire un'argomentazione fondata su basi ipotetiche, che alla fine attribuisce esclusivamente al personale di locomotiva la responsabilità del mantenimento della vigilanza, ossia dell'attenzione e della concentrazione.



Troppi livelli gerarchici creano solo confusione

Raoul Fassbind, presidente del VSLF

Ciò vale a maggior ragione quando, in realtà, si tratta sempre della stessa professione. Uno sguardo ai nuovi profili professionali del personale del treno, i nostri gentili accompagnatori e accompagnatrici

Da alcuni mesi sono stati introdotti nuovi ruoli per il personale del treno. Da un lato, alcune persone vengono assegnate alla funzione di responsabile del servizio clienti (CKB), principalmente per garantire il mantenimento del livello salariale; dall'altro, altri restano nella funzione di accompagnamento clienti, con un livello salariale inferiore e mansioni semplificate: il tetto salariale viene adeguato e le possibilità di avanzamento risultano più limitate. L'accesso alla funzione di CKB resta comunque possibile attraverso l'acquisizione di competenze aggiuntive, tramite candidatura e in base alle esigenze dell'azienda. Inoltre, il personale addetto al rilevamento delle frequenze e ai controlli a campione nel traffico regionale viene ora impiegato anche sui treni a lunga percorrenza. Tuttavia, senza le competenze di un capotreno o di un assistente clienti, ovvero senza la formazione necessaria per autorizzare la partenza di un treno e con un livello di conoscenze inferiori nelle funzioni di assistenza alla clientela. Per queste colleghe e questi colleghi ciò significa da un lato maggiore varietà e un raggio d'azione più ampio, ma dall'altro anche alcune criticità e conflitti.

Crescono le tensioni

Si segnalano diversi casi di comportamenti percepiti come discriminatori da parte di capotreno e personale di accompagnamento clienti nei confronti dei cosiddetti «addetti al rilevamento delle frequenze». Una testimonianza riporta: «Ora, durante la preparazione alla partenza, devo fare attenzione a uno in più». Inoltre, i contatti diretti verrebbero talvolta

evitati e le assegnazioni dei compiti comunicate in modo sbrigativo e, in alcuni casi, con tono condiscendente tramite SMS. Questo sembra indicare, in alcuni casi, una preparazione non sempre adeguata all'esercizio di una funzione di coordinamento, quale viene ormai attribuita al ruolo di responsabile dell'assistenza clienti (CKB). Tuttavia, sono soprattutto i dipendenti con salario massimo e con una formazione completa acquisita in passato a essere automaticamente assegnati a tali funzioni. I collaboratori con maggiore anzianità possono persino scegliere se assumere questo ruolo oppure concludere gli ultimi anni di lavoro come semplici accompagnatori clienti mantenendo il salario massimo. Si viene così a creare una sorta di divario sociale tra i dipendenti che hanno avuto la «fortuna» di accedere alla professione abbastanza presto. I più giovani, invece, non dispongono semplicemente della stessa opportunità.

Sovrapposizione di funzioni

Interessante è anche la definizione delle competenze della nuova funzione di CKB. Da un lato, essa integra compiti precedentemente svolti dal capotreno; dall'altro, vengono assegnate anche mansioni che sarebbero tipicamente di competenza dei capisquadra. Naturalmente senza alcun riconoscimento aggiuntivo. Non è stato invece comunicato come i capisquadra impieghino il tempo di lavoro liberato da questa riorganizzazione. È possibile che si delinei un ampio ventaglio di nuove attività oppure un alleggerimento del carico, in un contesto di mansioni comunque molto estese.

Corsa illimitata alla massimizzazione dei profitti

Si potrebbe quindi osservare che, a fronte di salari da mantenere per ragioni di diritti acquisiti, vengono richieste competenze aggiuntive. L'idoneità a tali compiti non è sempre garantita nella stessa misura. Interessante è anche l'evoluzione opposta tra risorse umane e prodotti: a parità di prezzo, alle persone viene richiesto di fornire sempre di più, mentre i prodotti – come ad esempio il cioccolato – vengono progressivamente ridotti nella quantità. La massimizzazione estrema dei profitti, analogamente a una crescita senza limiti, finisce per generare una dinamica potenzialmente autodistruttiva che, nel lungo periodo, rischia di indebolire il sistema stesso che la sostiene, qualora non venga corretta in tempo. Sembra quindi che le FFS siano riuscite a introdurre, in una categoria professionale caratterizzata soprattutto dal contatto diretto con la clientela e dalla collaborazione tra colleghi, una forma di pensiero gerarchico e in parte svalutante. Alla base c'è ancora una volta il tentativo di presentare un aumento di efficienza. Sebbene sia evidente che il ruolo dell'accompagnamento clienti debba evolversi con l'introduzione di veicoli moderni, questo intervento appare mal concepito e non sufficientemente valutato nelle sue possibili conseguenze.

Abbiamo davvero bisogno del CKB?

In linea di principio, il ruolo del CKB sarebbe in realtà superfluo. La SOB, ad esempio, concepisce la funzione del personale di accompagnamento clienti come un ruolo puramente operativo, in collaborazione con il controllo dei titoli di viaggio e l'informazione alla clientela. La responsabilità del

processo di partenza è invece attribuita esclusivamente al personale di locomotiva. È ormai noto che questa soluzione non presenta solo vantaggi. Le FFS, da parte loro, hanno sviluppato un nuovo processo di partenza che, tuttavia, come già detto, non richiederebbe di fatto la figura del CKB. In passato, anche per il personale di locomotiva si sono osservate tendenze simili. Si era infatti ipotizzata una separazione tra personale dei treni a lunga percorrenza e personale del traffico regionale.

Ne sarebbero derivati, da un lato, addetti al lungo raggio con condizioni di lavoro più leggere e, dall'altro, personale del traffico regionale con mansioni più impegnative. In questo modo, tuttavia, le catene di impiego produttive del personale di locomotiva sarebbero diventate difficilmente pianificabili. La Deutsche Bahn, ad esempio, ha adottato un simile approccio, mostrando quali effetti possa avere una tale diversificazione. Le FFS, invece, applicano una distinzione tra personale di locomotiva di linea e personale di manovra. L'aumento di casi legati ai segnali bassi e la presenza di tempi morti improduttivi durante i turni evidenziano le criticità di questo modello.

FFS Produzione ferroviaria punta a un «ambiente di lavoro stimolante»

Risulta quasi ironico l'obiettivo dichiarato da FFS Produzione ferroviaria in un documento strategico, secondo cui si dovrebbe sviluppare un ambiente di lavoro stimolante e attrattivo. Nella pratica, tuttavia, di tutto questo si percepisce ben poco. Dal medesimo documento emergono inoltre affermazioni secondo cui l'impiego dell'ATO (guida automatizzata dei treni) sarebbe ben visto dal personale di locomotiva. Una dichiarazione che, almeno a mia conoscenza, è del tutto nuova. Nel complesso, ciò evidenzia soprattutto quanto lo sviluppo aziendale sia distante dalla realtà e come, al di là di qualche slogan ben presentato in una slide di PowerPoint, non emergano competenze realmente solide o coerenti. 🐞



Roman Brun, comitato della Sezione Svizzera Orientale

L'uomo di vetro, o meglio il collaboratore «trasparente», è sempre più sotto controllo. Siamo perennemente disponibili e connessi, al punto che le nostre conversazioni telefoniche possono essere registrate in qualsiasi momento e, in caso di irregolarità, tutti i dati possono essere analizzati. Siamo quindi considerati sospetti a prescindere, sia nella vita professionale sia in quella privata, e di conseguenza siamo costantemente sorvegliati.

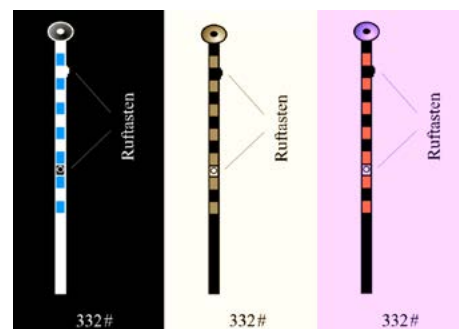
Dovete sapere che i reparti IT dei datori di lavoro hanno pieno accesso, in ogni momento e ovunque, ai dispositivi elettronici di lavoro che vi sono stati assegnati. Possono quindi verificare cosa è stato fotografato e quali clic sono stati effettuati. In caso di irregolarità, può diventare molto problematico se nello stesso momento sono stati visitati determinati siti web. Oltre ai dispositivi di servizio, possiedo anche dei dispositivi privati che, pur non essendo immuni dalla raccolta massiccia di dati, (probabilmente) non sono soggetti al monitoraggio del reparto IT del datore di lavoro.

Le colleghe e i colleghi che utilizzano il cellulare aziendale anche per uso privato sono come in una casa di vetro, completamente trasparenti digitalmente agli occhi del datore di lavoro. La mia raccomandazione: separare vita privata e lavoro, soprattutto per quanto riguarda i dispositivi elettronici. Le app bancarie e altri dati strettamente personali dovrebbero restare esclusivamente

sul telefono privato. Anche per quanto riguarda i gruppi WhatsApp, ho notato che alcuni sono registrati con numeri privati. Tutto ciò che viene condiviso in privato può essere comunque visibile ad altri.

È quindi consigliabile mantenere una certa distanza. Purtroppo, smartphone e tablet hanno un potenziale di dipendenza paragonabile a quello di alcool, eroina e altre sostanze...

In questo senso: benvenuti nel regno del Big Data Meta-Universo. 🐞



I datori di lavoro leggono tutto!

Simon Steinmann,
presidente VSLF Sezione Svizzera orientale

Roman Brun lo riassume perfettamente: negli ultimi decenni la tecnologia intelligente ha permeato ogni aspetto della nostra vita. Grazie ai dispositivi mobili siamo sempre connessi, ovunque e in qualsiasi momento, ma il loro uso, soprattutto in ambito lavorativo, sta diventando sempre più problematico.

Anche le Ferrovie svizzere hanno presto capito che dotare il personale di locomotiva di dispositivi mobili era una scelta vincente. In particolare, tablet per foto delle corse, regolamenti e strumenti digitali di supporto, e uno smartphone per essere sempre reperibili. La nostra quotidianità lavorativa ne ha beneficiato: le nostre borse da lavoro sono diventate decisamente più leggere e molti compiti ora risultano più semplici. Perfino l'espressione «È impossibile», un tempo spesso pronunciata di fronte a guasti rari — perché il personale di locomotiva non disponeva di prove — oggi può essere facilmente smentita grazie a foto o video come documentazione immediata.

Non solo vantaggi

La reperibilità costante ha però trasformato la nostra professione anche in senso negativo. Le modifiche a breve termine dei turni diventano sempre più frequenti, ora che sono facilmente possibili. In passato il personale di locomotiva veniva informato telefonicamente per ogni cambiamento di servizio; oggi bastano pochi clic e il piano dei turni può essere completamente stravolto, talvolta anche autonomamente tramite sistemi automatizzati e interconnessi. Sempre più spesso, inoltre, tutto diventa responsabilità diretta dei lavoratori: compiti un tempo gestiti dai superiori vengono oggi progressivamente delegati in forma digitale ai dipendenti.

Il collaboratore di vetro

A differenza della vita privata, dove si può ancora conservare un minimo di riservatezza, nelle aziende il cittadino «di vetro» è già una realtà. Molti membri del personale di locomotiva lo sanno bene, altri lo scopriranno solo leggendo queste righe. Come osserva giustamente Roman, i reparti IT delle ferrovie vedono TUTTO ciò che fate con i vostri dispositivi di servizio.

Di conseguenza, il comportamento sui dispositivi di lavoro deve differire da quello sui dispositivi privati. Soprattutto in un periodo in cui il tono e l'atteggiamento nei confronti del personale di locomotiva si sono notevolmente inaspriti, è utile seguire alcuni consigli:

- Utilizzate i telefoni di servizio esclusivamente per scopi lavorativi.
- Comunicazioni con medici, casse malati, assicurazioni professionali, polizia, giustizia, proprietari di casa e qualsiasi altra questione che non riguardi il datore di lavoro non devono avvenire sui dispositivi di servizio.
- Comunicate con i funzionari del VSLF, del LocoFolio e di altri sindacati solo da dispositivi privati, soprattutto se dobbiamo garantire il vostro anonimato. Anche foto, video e screenshot realizzati con

dispositivi di lavoro possono, in caso di dubbio, rivelare la vostra identità ai datori di lavoro.

Non usate il cellulare durante la guida!

In realtà dovrebbe essere ovvio, ma vale la pena ribadirlo: durante le manovre e la conduzione dei treni è assolutamente consigliabile tenere sia il telefono di servizio sia lo smartphone privato in una tasca fuori dalla vostra portata. In caso di incidenti, tutti i dati possono essere verificati, e chi si trovava al telefono al momento dell'evento può essere ritenuto responsabile sia penalmente sia disciplinarmente. Se le autorità giudiziarie o il SISI vengono coinvolti, anche i cellulari e gli altri dispositivi privati possono essere completamente accessibili... e sarà fatto!

Le ferrovie, anche durante il servizio, non hanno il diritto di contattarvi in ogni momento. La sicurezza viene sempre prima della comunicazione: richiamare durante la sosta è più che sufficiente.

In caso di emergenza, è disponibile il numero di pronto intervento ferroviario.

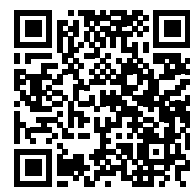


VSLF SHOP



Victorinox
Taschenmesser / Couteau /
Coltellino 2026


VICTORINOX



SCAN ME

G-ensis: tra aspettative e realtà presso FFS Cargo

Martin Geiger, comitato VSLF FFS Cargo

Il periodo che intercorre tra la stesura di un articolo e la pubblicazione della nostra rivista rende difficile garantire la piena attualità delle informazioni, soprattutto in tempi così turbolenti. Tuttavia, ci sentiamo in dovere di tracciare, a questo punto, un bilancio intermedio della probabilmente più grande riorganizzazione nella storia di FFS Cargo.



La parte più difficile deve ancora arrivare

La riorganizzazione è stata suddivisa in sei procedure guida. Mentre le procedure da 1 a 5 sono ormai quasi completamente implementate, la sesta e ultima riguarda il cuore dell'attività: la produzione – cioè tutti coloro che lavorano «sul campo». Questo settore dovrà contribuire alla parte più consistente del piano di risparmio. Non sorprende quindi che, all'interno del nostro sindacato, le linee di comunicazione siano letteralmente «roventi».

Le ragioni di questa agitazione sono molteplici:

- **Comunicazione:** FFS Cargo ha fornito informazioni in modo tempestivo, ma molti aspetti restano poco chiari o vaghi, alimentando speculazioni.
- **Trasparenza vs. incertezza:** Accogliamo positivamente l'informazione tempestiva, che permette ai membri di farsi un'idea della situazione. Diventa invece problematico quando alcuni annunci vengono presentati come definitivi,

mentre l'attuazione finale risulta completamente diversa.

Ragionevole o una vera e propria sfacciataggine?

Un punto centrale riguarda la regolamentazione del tempo di viaggio, ovvero il tragitto casa-lavoro considerato ragionevole. In generale, un percorso fino a due ore per tratta viene ritenuto accettabile.

Tuttavia, nel caso del lavoro a turni con giornate che possono arrivare fino a 10 ore, spesso nel cuore della notte, si tratta di una vera e propria sfacciataggine.

In queste condizioni, il periodo di riposo previsto dalla legge sulla durata del lavoro (LDL) difficilmente può essere rispettato. Nei turni del traffico merci, il trasporto pubblico spesso non rappresenta un'alternativa praticabile, il che comporta lunghi tragitti in auto e ulteriori ore trascorse nel traffico, a scapito del recupero. È proprio qui che emerge la reale qualità del nostro CCL — e, allo stato attuale, su questo punto è urgente intervenire.

Si evidenzia come la legge sulla durata del lavoro, come il nome stesso suggerisce, disciplini il tempo di lavoro e di riposo, ma non il tragitto casa-lavoro, che in caso di trasferimento può ridurre in modo significativo il tempo di riposo. Ci chiediamo se ciò sia davvero compatibile con le esigenze di sicurezza, con i bisogni della vita moderna e, non da ultimo, con gli obiettivi di tutela del clima. Anche il fatto che l'assicurazione contro gli infortuni includa in parte il tragitto casa-lavoro dimostra che questo tempo, di fatto, può essere considerato parte integrante della giornata lavorativa.

Punizione invece di riconoscimento

In realtà, l'impegno dei collaboratori che si rendono disponibili con flessibilità a lavorare in altre sedi dovrebbe essere valorizzato come espressione di dedizione e senso di responsabilità. Invece, spesso equivale a una vera e propria punizione:

1. Rinuncia alle indennità regionali.
2. Perdita delle preferenze già assegnate per turni e orari di lavoro.

3. Tragitti casa-lavoro più lunghi senza un'adeguata compensazione.

Chi si rende disponibile e viene incontro al datore di lavoro finisce per essere penalizzato. Una situazione inaccettabile che richiede una correzione nel rispetto del principio di parità di trattamento.

Noi macchinisti abbiamo bisogno di un datore di lavoro solido e sostenibile — ma anche il datore di lavoro ha bisogno di personale motivato. Non lavoriamo per paghe da fame, ma riceviamo uno stipendio per un lavoro impegnativo.

Viaggi di servizio

È paradossale: i viaggi di servizio fanno parte integrante della pianificazione quotidiana, eppure ci si rifiuta di spostare i servizi nei luoghi in cui il personale è effettivamente disponibile. Che un macchinista di Losanna si rechi a Olten per una corsa di servizio, o viceversa, non fa alcuna differenza in termini di efficienza. Siamo convinti che molte catene di prestazioni potrebbero essere riorganizzate senza costi aggiuntivi. Invece, si sostiene che lavoreremmo semplicemente nelle «sedi sbagliate».

Le conseguenze? Molti colleghi scelgono il pensionamento anticipato, con una perdita di personale qualificato e di preziose conoscenze ferroviarie. Inoltre, proprio il traffico viaggiatori delle FFS dimostra che, grazie a numerosi viaggi di servizio aggiuntivi, è apparentemente possibile pianificare servizi estremamente produttivi.

Uno sguardo al futuro: ritorno ai «carri singoli»?

Un punto critico resta il traffico a carri singoli (EWLV). Storicamente, la ferrovia è stata concepita per treni merci pesanti e lunghi. I primi esempi risalgono al settore minerario in Inghilterra tra il XVIII e l'inizio del XIX secolo, quando i binari venivano utilizzati per trasportare in modo efficiente carbone e altre materie prime dalle miniere ai porti o alle fabbriche. Spesso si trattava ancora di semplici ferrovie trainate da cavalli o delle prime ferrovie a vapore. Un esempio noto è la Stockton and Darlington Railway (1825), costruita principalmente per il trasporto del carbone, ma che trasportava già anche alcuni passeggeri. Il traffico a carri singoli, basato sull'aggregazione di piccoli volumi, è costoso e richiede tempo, ma resta indispensabile per la tutela del

clima e per ridurre il traffico stradale. Anche durante la pandemia, il trasporto merci su rotaia si è dimostrato altamente affidabile nell'ambito del servizio pubblico.

In passato esistevano i cosiddetti «treni a carri singoli» (Stücker-Züge): lungo una determinata tratta si fermavano in tutte le stazioni dotate di raccordi industriali, situate vicino alle zone produttive, dove i carri venivano progressivamente aggiunti fino a formare un convoglio lungo. Nell'epoca delle moderne locomotive ibride, questo modello meriterebbe di essere nuovamente preso in considerazione. Attualmente, vengono infatti impiegate enormi risorse — tra mezzi di trazione e tracciati ferroviari — per far sì che i macchinisti B e B100 trasportino convogli minimi fino agli scali di smistamento, dove poi devono essere nuovamente ricomposti.

Prospettive

La procedura guida 6 è stata avviata il 24.03.2026. Quando leggerete queste righe, saranno già noti ulteriori dettagli e alcune misure potrebbero essere già state attuate. Continueremo a fornire aggiornamenti e a impegnarci per soluzioni sostenibili. 🍷



Il vostro partner accreditato per servizi ferroviari completi

Esercizio & Personale

Fornitore di personale accreditato con macchinisti esperti, personale di manovra e accompagnamento per servizi di cantiere, merci e linea.

Formazione

Formazioni ed esami secondo gli standard dell'UFT per tutte le categorie di macchinisti, inclusi corsi Delta, corsi di serie e formazioni supplementari.

Impresa ferroviaria & Consulting

Consulenza e accompagnamento nella costituzione di imprese ferroviarie, autorizzazioni di sicurezza e di accesso alla rete, nonché gestione delle emergenze.

Logistica & Servizi

Logistica di cantiere, esercizio di linea, pianificazione dei turni e dei servizi, nonché soluzioni logistiche transfrontaliere.

Flessibilità vs. collaborazione

Martin Geiger,
comitato VSLF FFS Cargo

Nonostante l'obiettivo «OneFFS», la collaborazione tra i vari settori aziendali rimane ancora molto limitata. Invece di sostenersi a vicenda, direttive, processi e regole interne ostacolano una cooperazione efficace. Molti processi risultano eccessivamente complessi, difficili da comprendere e rendono il lavoro quotidiano più complicato, se non addirittura impossibile.

Invece di poter operare in modo efficiente, i collaboratori devono dedicare molto tempo a procedure formali. Questo provoca frustrazione e riduce la motivazione. Di conseguenza, una collaborazione produttiva e flessibile risulta notevolmente ostacolata, e le potenzialità di sinergia rimangono inutilizzate. Nel complesso, ne risentono sia l'efficienza sia la qualità, con conseguenze negative per i nostri clienti.

Per illustrare meglio questa situazione, mi permetto di riportare due esempi:

Di norma, nella stazione di destinazione il carico rimorchiato viene staccato e messo in sicurezza, mentre il mattino seguente il team interno di manovra provvede a trasferire i vagoni nell'impianto.

Attualmente, però, le infrastrutture ferroviarie sono in fase di rinnovamento e i binari devono rimanere liberi, quindi i vagoni merci non possono restare fermi fino al giorno successivo. A prima vista, questo non dovrebbe rappresentare un problema: una semplice telefonata il giorno prima al macchinista sarebbe sufficiente per chiedere di spostare il treno direttamente nell'impianto insieme a un collaboratore del servizio di manovra. Come concordato, l'operazione era stata programmata per il giorno seguente.

All'arrivo a Luterbach, dopo aver chiesto se qualcuno fosse disponibile per la manovra, circa 20 minuti più tardi si è presentato un collaboratore di infrastruttura, incaricato di eseguire

l'operazione insieme al macchinista di FFS Cargo. Tuttavia, questi si è rifiutato, sostenendo che si trattava di un treno FFS Cargo e che non possedeva la certificazione necessaria per tali manovre.

Dopo lunghe discussioni e numerose telefonate con diversi superiori, è giunta la conferma che il collaboratore effettivamente non poteva eseguire l'operazione, essendo privo della certificazione richiesta. Il carico rimorchiato è stato quindi spostato e messo in sicurezza sul binario di arrivo, come di consueto. Non sono a conoscenza se, a causa di ciò, il cantiere abbia subito ripercussioni durante la notte.

Un altro esempio:

A Buchs, di norma, la locomotiva di un treno passeggeri viene staccata da un collaboratore del traffico passeggeri. Quel giorno, però, per malattia o a causa di un guasto, non era presente alcun collaboratore disponibile, così un dipendente di FFS Cargo ha assunto temporaneamente questo compito.

Successivamente, il collaboratore è stato rimproverato dal suo superiore, poiché aveva eseguito lavori che non gli erano stati assegnati e senza un ordine specifico. Di conseguenza, la prestazione non poteva nemmeno essere fatturata e gli è stato consigliato di astenersi da interventi simili in futuro.

A noi macchinisti, invece, viene regolarmente richiesta flessibilità in tutti gli ambiti. Questo si manifesta

anche nell'ambito della riorganizzazione G-ensis, dove ci si aspetta che siamo estremamente flessibili, accettando volontariamente lunghi spostamenti per supportare altri depositi o per essere trasferiti in tali sedi.

La flessibilità è richiesta anche durante il servizio, ad esempio in caso di doppia trazione non programmata, pause spostate, ritardi o modifiche improvvise dell'orario di lavoro del giorno successivo. Gli esempi citati mostrano tuttavia che la flessibilità sembra essere richiesta solo quando risulta conveniente per altri.

Aggiunta poco prima della chiusura della redazione:

«Se a Buchs, a causa di un guasto, il traffico passeggeri deve richiamare il collaboratore delle manovre e non c'è personale disponibile per agganciare o staccare la locomotiva, noi interveniamo eccezionalmente anche senza un ordine formale. Questo è stato concordato dal responsabile della Regione Est»

Bravo! Questo dimostra che, almeno in minima parte, la flessibilità sarebbe ancora possibile, anche se richiede il coinvolgimento di competenze provenienti da diversi livelli gerarchici e applicabile solo caso per caso. Non è accettabile che agli stessi ferrovieri, a cui viene negata la possibilità di agire con il «buon senso», si chieda allo stesso tempo di essere sempre «flessibili» e di sopportare costantemente la «pressione al risparmio». 🐞

Sede del personale di locomotiva Cargo a Briga – Binario morto invece di prospettive

Jamie Biemann, presidente della sezione Briga

La chiusura della sede del personale di locomotiva a Briga non è un caso, ma il risultato di mancanze politiche e decisioni strategiche sbagliate, con conseguenze per i collaboratori, per la regione e per l'intero traffico merci.

Entro la fine del 2026, la sede del personale di locomotiva di FFS Cargo a Briga verrà chiusa.

Questa decisione non rappresenta soltanto un profondo cambiamento sul piano operativo, ma anche la fine di una sede che, nel corso degli anni, si è distinta per l'impegno costante, la competenza professionale e uno straordinario spirito di squadra. Questo articolo ripercorre i traguardi più significativi e mette in luce ciò che ha reso davvero speciale questa sede nel corso degli anni.

Gli inizi: l'avvento di una nuova era

La storia della sede di Briga inizia nel 2001, con la divisionalizzazione delle FFS, quando molti collaboratori scelgono consapevolmente di passare a FFS Cargo. A motivare questa decisione sono i contenuti di lavoro stimolanti e variegati, oltre alla convinzione, allora diffusa, che il traffico merci avrebbe avuto un futuro sicuro grazie al sostegno politico. Guardando indietro, tuttavia, si deve constatare che questa sicurezza tanto sperata non si è confermata.

La partenza è avvenuta con oltre 50 collaboratori, inclusi i servizi di pianificazione e disposizione direttamente in loco, nell'edificio del deposito vicino alla rotonda. L'attività operativa si svolgeva 24 ore su 24, sette giorni su sette. Era un periodo di crescita, caratterizzato da grande dinamismo e da un forte senso di comunità.

Con il trasferimento nel completamente ristrutturato edificio di servizio 10, reso necessario dalla nuova uscita est della MGB, è iniziato un nuovo capitolo. Sotto lo stesso tetto lavoravano fianco a fianco il personale di locomotiva, quello di manovra e due team leader. Il trasloco stesso è stato organizzato interamente in auto-

nomia, utilizzando anche veicoli privati dei collaboratori: un dettaglio che riflette l'eccezionale spirito di squadra e il forte legame che hanno sempre caratterizzato questa sede.

Nel corso degli anni l'organizzazione della pianificazione ha subito diversi cambiamenti, alternando periodi di gestione centrale a momenti di gestione decentrata. Di recente, è stata nuovamente gestita in modo centrale da Olten.

Anche l'appartenenza regionale della sede è cambiata più volte: dalla regione Ovest a Losanna, passando per Basilea, Goldau e la regione del Lötschberg, fino all'area Centrale. Questi continui cambiamenti hanno richiesto ai collaboratori un alto grado di adattabilità.

Competenze uniche e grande flessibilità

La sede di Briga si distingueva per un'eccezionale versatilità. I macchinisti erano gli unici in Svizzera a possedere competenze linguistiche complete in tedesco, francese e italiano. A questo si aggiungeva un'impressionante quantità di abilitazioni sui veicoli ferroviari.

Da sottolineare anche la stretta collaborazione con il team di manovra: come unica sede, tutti i macchinisti della categoria B erano stati formati per tempo sulla locomotiva di manovra Am843 e potevano, se necessario, intervenire in modo flessibile nelle operazioni di manovra.

Collaborazioni – Opportunità e sfide

La storia di Cargo Briga è anche una storia di collaborazioni. Una prima collaborazione con traffico viaggiatori di Briga era fallita a causa di differenze strutturali nei carichi di lavoro. Allo stesso modo, la prevista suddivisione dei collaboratori

in gruppi nazionali e internazionali non si era concretizzata, grazie a convincenti argomentazioni da parte della rappresentanza locale.

Un pool di produzione con la BLS ha permesso, per un certo periodo, una notevole flessibilità operativa: i macchinisti guidavano treni con veicoli dell'altra impresa. Tuttavia, questa collaborazione è terminata quando le condizioni quadro concordate non sono più state rispettate.

Successivamente, la collaborazione con FFS Cargo International è diventata il principale pilastro della sede. Nei periodi di maggiore attività, questa collaborazione ha garantito lavoro fino a dodici collaboratori e ha reso l'azienda il più grande cliente di Briga. Mentre la collaborazione a livello operativo funzionava bene, le tensioni agli alti livelli aumentavano costantemente. La rottura definitiva, alla fine del 2025, ha segnato l'inizio della chiusura della sede del personale di locomotiva.

La sede di Briga è stata più volte coinvolta in progetti innovativi e significativi. In collaborazione con il deposito di Basilea, un treno merci transfrontaliero dalla Germania settentrionale fino all'Italia è stato gestito interamente in autonomia per la prima volta – un traguardo importante per l'epoca.

Anche il cosiddetto treno dell'allumina, con un peso complessivo di 3.250 tonnellate, ha rappresentato un punto culminante operativo. La complessa gestione sulla linea di montagna del Lötschberg richiedeva la massima precisione e esperienza. Allo stesso modo, il treno Novelis tra Sierre e Göttingen era un progetto economicamente eccezionale ed era stato più volte riconosciuto come collegamento di riferimento. Oggi, purtroppo, di tutto ciò è rimasto ben poco, se non nulla.

Ieri e oggi – una trasformazione sostanziale

Uno sguardo alla quotidianità lavorativa mostra chiaramente quanto sia cambiata la sede di Briga.

Un tempo, Briga era caratterizzata da un'eccezionale diversificazione: traffici internazionali, treni completi impegnativi, servizi di manovra e di linea, come pure impieghi sui più diversi veicoli ferroviari. Il lavoro era impegnativo, ma allo stesso tempo variato e professionalmente molto interessante.

Oggi, invece, il campo di attività è notevolmente più ristretto. Con la perdita delle collaborazioni e di molte prestazioni importanti, gran parte di questa varietà è scomparsa. Ciò che un tempo costituiva l'attrattiva principale della sede si è perso gradualmente.

Importanza per la regione e per l'azienda

La chiusura del deposito del personale di locomotiva di Briga ha ripercussioni che vanno ben oltre la sede stessa. Per la regione significa la perdita di competenze ferroviarie altamente qualificate nell'Alto Vallese. Briga è stata per anni un nodo importante per il traffico merci transalpino – non solo dal punto di vista geografico, ma anche dal punto di vista del personale. Con la chiusura si perdono competenze preziose, con evidenti conseguenze per la regione, per l'intera strategia del traffico merci transalpino e, non da ultimo, per l'intero asse del Lötschberg e del Sempione.

Anche per l'azienda stessa questa decisione ha un peso non indifferente. La sede di Briga era sinonimo di flessibilità, multilinguismo, capacità di operare a livello internazionale e un'ampia gamma di competenze. Competenze che, nel complesso traffico merci, erano di fondamentale importanza e che oggi, con la chiusura della sede, non esistono più.

Cambiamenti strutturali nell'ambiente circostante

Mentre la sede di Briga continuava a svilupparsi, anche le condizioni quadro nel traffico cambiavano radicalmente. Di particolare rilievo era l'aumento del traffico stradale sul passo del Sempione: nello stesso periodo, il numero di transiti di camion si era quadruplicato, passando da circa 25.000 a oltre 100.000 all'anno. Si trattava di uno sviluppo che non poteva passare inosservato, anche nel contesto

della chiusura della sede, prevista per la fine del 2026.

Al momento della prevista chiusura, presso la sede di Briga lavorano ancora 14 macchinisti e 13 collaboratori del settore manovra. La sede del personale di manovra rimane attiva, mentre per il personale di locomotiva termina una storia di oltre due decenni.

Ciò che ha reso davvero speciale questa sede non si può quantificare in numeri o strutture. Era l'atmosfera familiare a dare forma alla vita quotidiana: il rispetto reciproco, l'attenzione verso gli altri e la naturalezza con cui ci si poteva sempre affidare l'uno all'altro. E, non da ultimo, l'umorismo che non mancava mai, nemmeno nelle situazioni più complesse.



Questa cultura è cresciuta nel tempo ed è stata, per tanti di noi, molto più di un semplice ambiente di lavoro piacevole: è diventata una parte fondamentale della nostra identità professionale.

Per quanto lo sguardo al passato sia segnato dall'orgoglio, altrettanto chiara deve essere l'analisi del presente. La chiusura della sede del personale di locomotiva di Briga non è il risultato di una singola decisione o di uno sviluppo isolato. Al contrario, è l'espressione di un fallimento complessivo su più livelli.

A livello politico, non si è riusciti a garantire al trasporto merci su rotaia le condizioni quadro necessarie, in un contesto di

crescente spostamento del traffico verso la strada. Allo stesso tempo, le imprese di trasporto non sono riuscite a stabilire, con i propri clienti, condizioni in grado di garantire una gestione operativa economicamente sostenibile e duratura nel tempo.

Nel corso degli anni, all'interno dell'azienda si è delineato un livello dirigenziale che cambiava troppo spesso, era eccessivamente ampio e si è progressivamente allontanato dalla realtà operativa. Le decisioni venivano sempre più spesso prese senza una comprensione adeguata dei processi pratici, con le relative conseguenze che oggi ricadono anche sul personale operativo.

Particolarmente grave è però il fatto che non si sia riusciti – o non si sia voluto – instaurare una collaborazione efficace e duratura tra il traffico merci e quello viaggiatori. Proprio alla luce del principio guida, spesso richiamato, di una «One FFS», qui vi sarebbe stato un enorme potenziale. In altre sedi, questa cooperazione è stata portata avanti con successo per anni. A Briga, invece, questa opportunità è rimasta inutilizzata. Non è stata mostrata alcuna reale volontà nemmeno di provarci.

Sguardo al futuro

La chiusura di Briga solleva questioni di fondo sul futuro del traffico merci in Svizzera. Come potrà funzionare il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, auspicato a livello politico, se allo stesso tempo vengono smantellate strutture funzionanti? Quale ruolo avranno in futuro il know-how operativo e le competenze dei collaboratori? E quanto è realmente impegnata l'azienda nello sviluppo di soluzioni integrate, se le sinergie tra traffico viaggiatori e merci non vengono sfruttate?

Il caso di Briga dimostra in modo esemplare che non si tratta solo di singole sedi, ma dell'orientamento strategico dell'intero sistema.

Con la chiusura della sede del personale di locomotiva di Briga non si perde solo un'unità operativa, ma anche un pezzo di cultura ferroviaria profondamente radicata. La competenza professionale, la flessibilità e soprattutto lo straordinario spirito di squadra difficilmente potranno essere ricreati in questa forma.

Il caso di Briga non deve rappresentare un punto finale, ma piuttosto un campanello d'allarme per il futuro del traffico merci. 🚚

Maggiore sicurezza durante le manovre: la funzione di avviso «manovra» (WaRa)



**Spiegazioni di René Wechsler,
project manager aziendale I-FUB-EC**

Sulla rete delle FFS vengono impostati ogni anno circa 7 milioni di itinerari di manovra. A differenza dei treni di linea, per le operazioni di manovra non esiste alcuna protezione tecnica: la responsabilità ricade esclusivamente sul personale di locomotiva e di manovra.

Negli ultimi anni sulla rete delle FFS si sono verificati numerosi casi di «segnale nano», e ogni caso è uno di troppo. Spesso la causa è una falsa aspettativa del personale di locomotiva o il mancato rispetto del primo segnale nano che indica «Fermata» all'inizio della manovra.

In particolare nell'area degli itinerari dei treni, il superamento di un segnale nano che indica «Fermata» può portare a collisioni con altre corse di manovra o di linea.

La funzione di avviso «manovra» ha l'obiettivo di ridurre gli eventi di manovra nell'area centralizzata.

Sviluppato per l'intero settore ferroviario

Il progetto è stato commissionato dal gruppo FFS ed è stato sviluppato nell'ambito del Traffic Management System (TMS) per l'intero settore ferroviario. Un'attenzione particolare è stata rivolta al coinvolgimento diretto dei macchinisti di diverse categorie e di diverse imprese di trasporto ferroviario (ITF). Le loro esperienze quotidiane sono state integrate direttamente nello sviluppo. Inoltre, nel progetto sono stati coinvolti esperti di Human Factors. Con simulazioni sociotecniche, all'inizio del progetto è stata analizzata l'interazione tra persone, processi e tecnologia. L'obiettivo era sviluppare una soluzione che non solo funzionasse tecnicamen-

te, ma che supportasse efficacemente il personale di locomotiva nel lavoro quotidiano.

La funzione WaRa, come software in ambito critico per la sicurezza, è stata sviluppata secondo le norme europee EN 50126 e EN 50128 (CENELEC), che definiscono requisiti chiari per lo sviluppo, il controllo qualità e la verifica della sicurezza.

L'app WaRa viene installata sul dispositivo del personale di locomotiva

L'app WaRa può essere installata dal personale di locomotiva sul proprio dispositivo (tablet o smartphone con sistemi operativi iOS e Android) previa autorizzazione. Prima del primo utilizzo è necessaria una formazione, offerta dalla maggior parte delle imprese ferroviarie sotto forma di eLearning. Nell'app WaRa l'itinerario di manovra impostato viene visualizzato in forma semplificata, come un cosiddetto «filo di perle». Per il personale di locomotiva, la visualizzazione dell'itinerario rappresenta una nuova e preziosa informazione aggiuntiva, che aiuta a comprendere meglio le aspettative riguardo alla manovra imminente. Inoltre, vengono mostrati i punti intermedi dell'itinerario in cui, per esperienza, si verificano frequentemente delle irregolarità. Anche i binari di destinazione occupati vengono visualizzati nel «filo di perle».

Quando si supera l'ultimo segnale nano che indica «circolazione con prudenza», viene attivato un avviso acustico e visivo per segnalare che l'itinerario sta per terminare. Sono esclusi da questa funzione i movimenti in direzione del parablocco o verso aree non sorvegliate; questa eccezione è stata definita dai rappresentanti degli utenti.

Se, nonostante ciò, si supera un segnale nano che indica «Fermata», il sistema genera un allarme. Un allarme viene inoltre attivato quando l'itinerario di manovra impostato viene violato da un'altra corsa, viene oltrepassato involontariamente un limite di manovra, oppure l'itinerario di manovra impostato viene ridotto da un'operazione critica dal capo movimento. In caso di allarme, il personale di locomotiva deve fermarsi immediatamente e chiarire la situazione con il capo movimento.

Le informazioni necessarie vengono fornite all'app WaRa direttamente dai messaggi del sistema di controllo ILTIS. Dopo una registrazione unica — durante la quale il punto operativo viene localizzato tramite GPS e il personale inserisce il binario e un identificativo — la manovra può essere monitorata dal sistema ILTIS e le informazioni vengono comunicate all'app. WaRa funziona anche per le manovre indirizzate indirettamente, poiché il sistema analizza l'occupazione delle segnalazioni di libera circolazione dei binari (GFM), determinando così la

posizione della testa della manovra. Per consentire un passaggio semplice tra corsa del treno e manovra (e viceversa) tramite LEA o LOPAS, sono state integrate le opportune connessioni sia in questi sistemi sia nell'app WaRa.

Dove può essere utilizzata l'app WaRa – e dove no

Il supporto dell'app WaRa è possibile nei punti operativi dotati di segnali nani e gestiti tramite il sistema di controllo ILTIS. Nelle stazioni di manovra l'app WaRa non può essere utilizzata, poiché queste non sono gestite da ILTIS o lo sono solo in alcune aree. Anche nelle aree con scambi manuali l'app WaRa non può essere applicata.

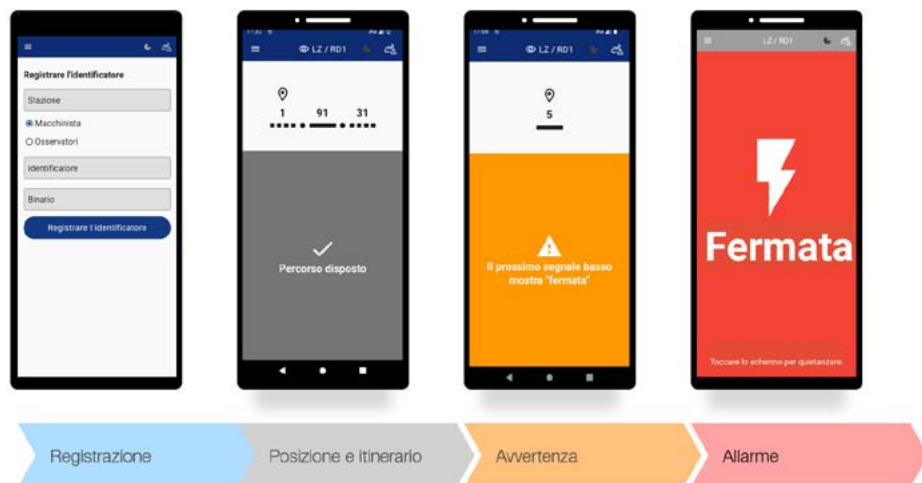
La funzione WaRa può essere utilizzata in circa 500 punti operativi sulla rete delle FFS e della BLS. Tutte le celle ILTIS nell'ambito delle infrastrutture FFS e BLS sono ormai tecnicamente disponibili per l'app WaRa. Altri gestori di infrastruttura (SOB, TPF) sono interessati a rendere il WaRa disponibile anche sulle loro reti.

Ogni ITF segue una propria strategia di rollout, che definisce quando e quali categorie di macchinisti saranno formate sul WaRa e da quando potranno utilizzare l'applicazione. Attualmente circa 4000 macchinisti e macchiniste di circa 15 diverse ITF effettuano manovre utilizzando il WaRa.

Progetto innovativo con nuove sfide

Finora le soluzioni tecniche erano state sviluppate principalmente per le corse dei treni, mentre l'impiego nel settore delle manovre comporta nuove esigenze.

Una sfida centrale riguarda le specificità locali. Queste sono documentate



nell'app WaRa, nel menu «Specificità locali», e nelle disposizioni supplementari della I-50238. La varietà di queste limitazioni rappresenta una sfida particolare per il personale di locomotiva della categoria B Cargo.

Inoltre, procedure operative consolidate (ad esempio il passaggio da corsa del treno a manovra non conforme al processo) complicano l'utilizzo corretto del WaRa. Le relative soluzioni organizzative sono attualmente in fase di elaborazione.

Grazie a numerosi feedback del personale di locomotiva, sono stati identificati comportamenti errati che, anche durante migliaia di test in diversi punti operativi, non erano stati rilevati. Questi feedback sono stati analizzati e la soluzione tecnica è stata integrata in diversi aggiornamenti correttivi di ILTIS.

Sviluppi tecnici e semplificazioni previste

Con il rollout del prossimo aggiornamento di ILTIS, previsto a partire dal quarto trimestre 2026, sarà possibile eliminare progressivamente circa la

metà delle restrizioni locali. Inoltre, con questo aggiornamento sarà possibile supportare tecnicamente con il WaRa tutti e 9 i tipi di passaggi di stazione (ad esempio i cambi di settore come nei nodi di Basilea e Zurigo). L'obiettivo è semplificare l'operatività. In questo modo, l'app WaRa si sviluppa e migliora continuamente.

Conclusioni: vantaggi e prospettive del WaRa

L'app WaRa rappresenta un primo contributo importante per aumentare la sicurezza nelle manovre, anche se attualmente l'applicazione è ancora influenzata da specificità locali o da procedure operative non uniformi. L'utilizzo dell'app sta già dando risultati positivi e il trend è nella direzione giusta. Nei punti operativi in cui l'app è maggiormente utilizzata, si è osservata una riduzione degli eventi legati ai segnali nani.

In pratica, l'app WaRa è già riuscita più volte a prevenire eventi rilevanti per la sicurezza. Oltre al supporto tecnico fornito dall'app, è stato anche potenziato l'investimento nella formazione e nell'aggiornamento del personale nel settore delle manovre.

Va sottolineato che l'utilizzo della funzione WaRa non comporta modifiche alle prescrizioni. Resta determinante il rispetto dei segnali e del percorso da parte del personale di locomotiva. Le informazioni fornite dall'app devono pertanto essere consultate a veicolo fermo, prima della partenza.

In combinazione con misure operative e formative, l'app WaRa può fornire un contributo prezioso al miglioramento della sicurezza nelle manovre. 🙏

Come funziona la funzione di avvertimento manovra?



Nell'interazione tra apparecchio centrale, tecnica di guida e TMS viene creata una rappresentazione di processo che consente il controllo in modo continuo di ogni corsa di manovra



Il sistema analizza costantemente lo stato del processo e individua situazioni potenzialmente critiche. Il macchinista di manovra viene informato, avvertito e se necessario, allarmato tramite app mobile.



WaRa funziona nei settori centralizzati con i punti d'esercizio gestiti tramite l'elettronica di guida ILTIS e dotati di segnali bassi. Nota: le stazioni di



Foto: Dario Häusermann

Il PCM del millennio

Raoul Fassbind, presidente del VSLF

Anche se il termine «PCM» (processo di miglioramento continuo), quale parte della cultura Kaizen, ormai non viene più utilizzato, continua comunque a essere impiegato in modo eufemistico. Oggi i PCM vengono semplicemente chiamati «idee», il che attenua ben poco tale eufemismo. Dopo anni di assenza, ho comunque deciso di fare nuovamente un tentativo per mettere criticamente in discussione l'inutilità del tool delle idee. Nel quadro del concetto operativo ZF 2.0, i cambi di personale nelle stazioni vengono effettuati con sempre maggiore frequenza. Supponiamo che il macchinista di FFS Viaggiatori iniziasse a riporre il proprio materiale solo dopo la fermata, avesse un dettagliato colloquio di consegna con il collega subentrante e si sistemasse soltanto

prima della ripartenza: un simile passaggio di consegne richiederebbe circa tre minuti.

Per ogni corsa ferroviaria, un cambio di personale deve essere richiesto e approvato dal centro di assegnazione dei tracciati. Per ogni corsa ferroviaria per la quale è stato autorizzato un cambio di personale, questa informazione è quindi nota e registrata. Sfortunatamente, però, durante l'esercizio operativo l'Infrastruttura non visualizza questo dato. Un cambio di personale può quindi mandare completamente all'aria l'intera gestione operativa della circolazione. Inoltre, a causa dell'aumento dei cambi di personale, si verificano sempre più frequentemente telefonate della direzione della circolazione ferroviaria al personale di locomotiva per chiedere il motivo del superamento del tempo di fermata previsto. Da un lato, ciò comporta un inutile dispendio di risorse da parte della direzione della circolazione, che potrebbe dedicarsi a compiti più importanti. Dall'altro lato, queste telefonate distraggono il

macchinista dal proprio lavoro oppure causano ulteriori ritardi.

Anche nelle disposizioni di marcia i cambi di personale non vengono presi in considerazione, né nella pianificazione né nei tempi operativi di circolazione. Si dà semplicemente per scontato che il personale di locomotiva riparta rapidamente. Questa problematica è stata ora inserita nel «tool delle idee» e il VSLF si aspetta che venga trovata una soluzione.

- Ogni cambio di personale deve essere richiesto e approvato.
- La durata del cambio di personale autorizzato deve essere registrata nel tempo operativo di circolazione del treno.
- Per la direzione della circolazione ferroviaria, il cambio di personale di un treno deve essere visualizzato su almeno uno schermo. 🍌

Il WaRa mantiene realmente ciò che promette?

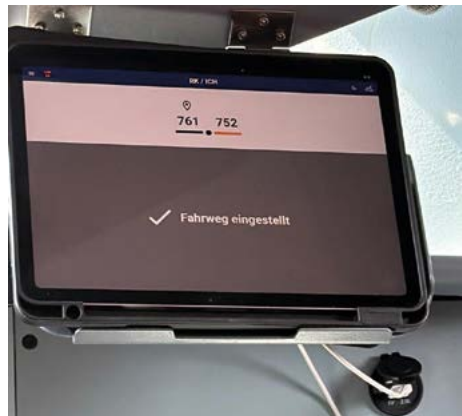
Beda Breu, comitato VSLF FFS Cargo

La funzione di avviso per le manovre (WaRa) è stata commissionata dal Gruppo a seguito di numerose irregolarità nelle operazioni di manovra. In origine, il sistema era destinato al personale di locomotiva delle categorie B100 e A40. I macchinisti di cat. B sono stati coinvolti nel progetto solo in una fase successiva, al fine di contribuire con le loro esigenze specifiche e particolarità operative.

La funzione WaRa è stata insegnata al personale delle categorie B100 e A40 tramite formazione in presenza, mentre al personale di cat. B tramite eLearning.

A posteriori, una formazione più orientata alla pratica, ad esempio nell'ambito di un WBT, sarebbe probabilmente risultata più efficace.

Un tema centrale, per me, è la distrazione: l'attenzione deve continuare a essere



rivolta all'itinerario e ai segnali, e non all'app WaRa.

Lo scorso gennaio ho avuto modo di effettuare delle corse di prova con una Re 620 a Bülach. In quell'occasione mi ha colpito in particolare il numero di binari non centralizzati presenti nelle stazioni, per i quali il capomovimento può visualizzare l'occupazione solo in modo limitato.

Nessuna funzione senza l'indicazione esatta del numero di binario

Di conseguenza, abbiamo iniziato ad analizzare le principali criticità per il personale di locomotiva di cat. B di FFS Cargo. Il numero esatto del binario non è sempre noto. Sono attualmente in fase di sviluppo soluzioni tecniche volte a supportarci in questo ambito.

Un'ulteriore sfida è rappresentata dalle numerose particolarità locali, che potranno essere progressivamente ridotte a partire dalla fine del 2026. Inoltre, in determinate situazioni possono verificarsi



perdite di identificazione; anche in questo caso si stanno elaborando delle soluzioni tecniche.

C'è un altro aspetto fondamentale che non è stato considerato: quando circoliamo solo con la locomotiva, a differenza del servizio di manovra B100, in caso di cambio di direzione dobbiamo cambiare cabina di guida. L'iPad, di norma, non viene portato con sé, per cui in queste situazioni il WaRa non è disponibile. Una soluzione tramite cellulare è attualmente in fase di sviluppo.

Le problematiche individuate sono state integrate nel progetto e sono attualmente in corso di elaborazione.

In collaborazione con la direzione del progetto ho redatto un rapporto tecnico che illustra sia l'idea di base sia il contesto del WaRa. Un ringraziamento particolare va alla direzione del progetto, in particolare a René Wechsler, per la collaborazione approfondita e costruttiva. 🙏



Foto: Dario Häusermann

Nuovi modelli di orario di lavoro e di assegnazione presso la BLS SA

Christof Graf, comitato del VSLF, responsabile BLS

Con il progetto Aare, la BLS intende introdurre nuovi modelli di orario di lavoro. Allo stesso modo, con il progetto Railcore mira a sostituire l'attuale programma di disposizione e assegnazione Railopt.

Nel quadro del progetto Aare è prevista l'introduzione di nuovi modelli di orario di lavoro. In futuro saranno disponibili tre modelli di assegnazione: una pianificazione annuale come finora, con giorni liberi e turni definiti; una pianificazione annuale in cui vengono assegnati solo i giorni liberi, mentre il resto è organizzato tramite finestre temporali; e una pianificazione flessibile, nella quale i giorni liberi possono essere richiesti secondo le proprie preferenze. Inoltre, in tutti i modelli sarà possibile indicare una preferenza per la tipologia di turno.

Nei principali depositi del personale di locomotiva sono già in uso diversi sistemi di assegnazione di questo tipo. La commissione dei piani di servizio ha sviluppato un sistema semplice che consente già oggi, nei principali depositi, di scegliere tra un modello di turno mattutino o serale. Purtroppo, questo sistema non è stato preso in considerazione nell'ambito del progetto Aare.

Grande soddisfazione con il sistema attuale

In un sondaggio condotto in occasione dell'avvio del progetto Aare, oltre l'80% del personale di locomotiva si è dichiarato soddisfatto degli attuali modelli di assegnazione. Ciò è dovuto anche al fatto che oltre il 90% delle richieste nella pianificazione mensile e a breve termine ha potuto essere approvato. Questo risultato è frutto di un eccellente lavoro nella gestione della pianificazione mensile e a breve termine. Guardando al futuro, permane tuttavia una certa incertezza sulla capacità del nuovo sistema di garantire

la stessa efficacia. Un pianificatore spesso conosce le preferenze del proprio personale e sa chi contattare per risolvere eventuali conflitti. Un sistema informatico, invece, opera sulla base di parametri predefiniti: resta da vedere se questi potranno funzionare altrettanto bene quanto l'esperienza diretta di un



pianificatore. Il numero di richieste è più contenuto con una pianificazione annuale rigida, ma aumenta passando al modello con finestre temporali fino ad arrivare alla pianificazione flessibile. Molto dipenderà anche dal nuovo programma di disposizione e assegnazione Railcore, il cui sviluppo è stato affidato dalla BLS a IVU Rail nel 2024.

Considerazione delle esigenze del personale di locomotiva

In relazione all'introduzione di questi sistemi, è già stato più volte accennato che le direttive di pianificazione per il personale di locomotiva dovranno essere riviste, con l'obiettivo di rendere i turni più efficienti. Il personale di

locomotiva è tuttavia molto soddisfatto delle attuali direttive di pianificazione, nelle quali sono regolati tutti gli aspetti del servizio, come le pause, le interruzioni del lavoro e la durata dei turni nelle diverse tipologie di servizio. Il personale non intende accettare un peggioramento di queste condizioni: è quindi fondamentale tenerne adeguatamente conto. Un eventuale peggioramento delle direttive avrebbe rapidamente un impatto negativo sulla motivazione del personale di locomotiva.

Il punto dolente dei sistemi informatici

In linea di principio è chiaro che i sistemi informatici devono essere sostituiti dopo un certo periodo, poiché diventano tecnicamente obsoleti e non possono più essere aggiornati in modo significativo. Il problema è che dai nuovi sistemi informatici ci si aspettano grandi risultati, ma spesso essi non riescono a soddisfare tutte le aspettative, comprese anche semplici funzionalità già presenti nei vecchi sistemi collaudati. Un esempio concreto risale al 2019, quando l'introduzione di IVU Rail presso la BLS è stata interrotta. Anche le FFS hanno incontrato notevoli difficoltà con Sopre, nonostante si trattasse di programmi costati diversi milioni di franchi.

Questo spiega anche il forte scetticismo dei dipendenti verso i nuovi programmi: vengono alimentate grandi aspettative, ma dopo l'implementazione spesso segue una forte delusione. Un esempio recente è l'introduzione di Railcube nel novembre 2023 presso BLS Cargo. 🍷

Marcia di tifosi pericolosa: la polizia chiude il sottopassaggio alla stazione di Rapperswil

Pascal Büsser, presidente di sezione SOB



La sera del 5 marzo 2026, nei pressi della stazione di Rapperswil, si è verificato un importante intervento di polizia quando, intorno alle 19:00, un numeroso gruppo di tifosi di hockey su ghiaccio si è spostato dalla stazione in direzione dello stadio, causando importanti problemi di sicurezza.

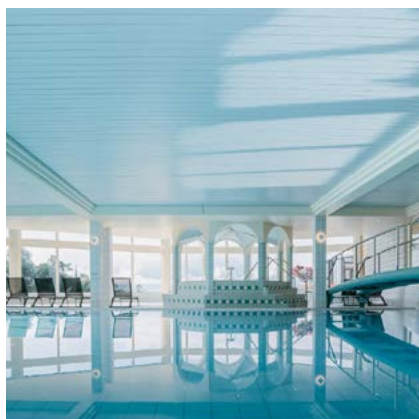
Per motivi di sicurezza, la polizia si è vista costretta a chiudere temporaneamente l'intero sottopassaggio della stazione. Diversi macchinisti e passeggeri non hanno

potuto raggiungere puntualmente i propri treni, provocando momenti di malcontento e ritardi nel traffico ferroviario. Durante la marcia si sono inoltre verificati diversi incidenti. Testimoni oculari hanno riferito dell'esplosione di numerosi petardi. Particolarmente allarmante è stato però



il fatto che diversi di questi petardi siano stati lanciati nell'area dei binari del cosiddetto gruppo 820.

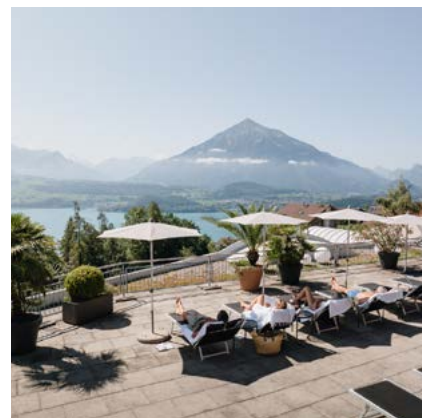
Il fatto che, in questa circostanza, nessuno sia rimasto ferito è stata una vera fortuna. Tuttavia, l'episodio solleva ancora una volta interrogativi sulla sicurezza durante le marce dei tifosi e sulla gestione dei gruppi violenti nell'ambito delle manifestazioni sportive. Resta da augurarsi che, anche in futuro, azioni così sconsiderate non causino danni alle persone. 🙏



Mehr erfahren



Wellnesshotel im Berner Oberland
Wo Gastfreundschaft zu Hause ist



Stato del locale del personale a Einsiedeln

Pascal Büsser, presidente di sezione SOB

Lo stato del locale del personale a Einsiedeln è da tempo motivo di discussione. Le possibilità di ritirarsi e trovare un po' di tranquillità sono praticamente inesistenti. L'attuale locale si trova nel seminterrato e, per via della sua posizione e di come è strutturato, si presta solo in parte a una pausa davvero rigenerante.

Anche nel locale pausa c'è un continuo via vai, che rende difficile trovare un momento di calma. Perciò, di vera privacy se ne può parlare solo fino a un certo punto.

Inoltre, i computer e le postazioni di lavoro sono disposti in modo tale che i contenuti degli schermi risultino facilmente visibili ad altre persone. È importante sottolineare che tutti i collaboratori della SOB seguono corsi obbligatori di formazione sulla sicurezza informatica tramite SoSafe. In questi moduli si insegna, tra le altre cose, come organizzare le postazioni di lavoro per garantire la protezione dei dati e la sicurezza, evitando che terzi possano visualizzare i contenuti degli schermi. Nella pratica, però, negli spazi attuali questo principio non viene rispettato.

Dato che i locali sono in affitto, apportare modifiche strutturali è spesso complicato. Se poi proprietari, comuni o altri soggetti coinvolti sono poco collaborativi, i miglioramenti rischiano di arrivare con grande ritardo.

E ora anche la muffa

Circa tre anni fa è stato risanato il tetto dell'edificio. Da allora, però, sembra che non sia più completamente impermeabile. Già poco dopo la fine dei lavori è stata necessaria l'installazione

di una piccola vaschetta di raccolta sotto il lucernario per raccogliere l'acqua che filtrava.

È quindi plausibile che l'umidità infiltratasi nel tempo abbia favorito la



formazione della muffa. Finché la causa non verrà risolta in modo definitivo, i singoli interventi di riparazione rappresenteranno solo un «cerotto»

temporaneo. In queste condizioni, ulteriori danni dovuti alle infiltrazioni sono solo questione di tempo.

Va tuttavia sottolineato positivamente il rapido e responsabile intervento della SOB. Per tutelare la salute dei collaboratori, il locale del personale interessato è stato sgomberato immediatamente. Attualmente, il personale è ospitato in una sistemazione provvisoria nell'ex centro viaggi, presso il magazzino merci adiacente. I tempi di spostamento sono stati verificati dalla SOB e rimangono invariati.

Quanto durerà questa sistemazione provvisoria non è ancora chiaro, poiché sono in corso i necessari lavori di riparazione sull'edificio. Parallelamente, si sta valutando se approfittare dell'occasione per rinnovare moderatamente i locali, ad esempio sostituendo i pavimenti in moquette o effettuando lavori di tinteggiatura. Al momento, si sta inoltre esaminando come migliorare in futuro la situazione delle toilette e delle aree di riposo.

A causa dei lavori in corso e delle ulteriori verifiche, non è ancora possibile indicare una data per la fine della sistemazione provvisoria. La SOB informerà i collaboratori sugli sviluppi non appena disponibili. 🐾

Avvio di una procedura arbitrale presso TILO

Gruppo di processo del VSLF

Il 23 marzo 2026, il VSLF, insieme al sindacato del personale transfair, ha adito il tribunale arbitrale presso TILO. Gli altri partner sociali hanno rinunciato a partecipare. Il motivo è una controversia riguardante l'interpretazione e l'applicazione del CCL TILO. In concreto, si tratta dei seguenti temi:

- **introduzione di un abbigliamento di servizio obbligatorio per determinate categorie professionali;**
- **acquisizione di una nuova licenza per la rete ferroviaria italiana «Ferrovienord».**

Per quanto riguarda gli aspetti relativi all'abbigliamento professionale, il CCL vigente prevedeva una piena codecisione della commissione del personale. Tuttavia, tale coinvolgimento è avvenuto solo in misura limitata, sia nella scelta degli indumenti da fornire sia nell'elaborazione delle modalità di attuazione che ne hanno stabilito l'uso obbligatorio a partire dal 1°

ottobre 2025. L'articolo 47 del CCL prevedeva inoltre una consultazione con le parti sociali; per questo motivo è stato proposto un accordo specifico, che tuttavia non è stato preso in considerazione. Il VSLF ha chiesto che l'utilizzo dell'abbigliamento, come già avviene per i macchinisti di FFS Viaggiatori, fosse su base volontaria oppure che venisse riconosciuta una compensazione in minuti per l'uso e la gestione dell'uniforme.

L'accordo sull'indennità internazionale già contenuto nel CCL era stato negoziato anni fa sulla base di un'unica licenza per la rete nazionale italiana RFI. Nel frattempo, TILO ha

già pianificato e introdotto, per una parte dei macchinisti interoperabili, una formazione supplementare finalizzata all'ottenimento di una seconda licenza italiana. Si tratta della nuova infrastruttura di Ferrovienord, che consente ai macchinisti TILO di condurre i treni fino all'aeroporto di Milano Malpensa. Come compensazione per l'impegno necessario a mantenere aggiornate le proprie competenze, attualmente viene concesso un giorno di congedo retribuito all'anno.

La richiesta dei sindacati mirava ad aumentare questo tempo, considerato il maggiore impegno richiesto. L'esame periodico in Italia si svolge ogni tre anni ed è necessario separatamente per entrambe le certificazioni.

Entrambe le proposte di adeguamento delle condizioni di lavoro erano state presentate congiuntamente dai tre sindacati firmatari del CCL. Secondo TILO, tuttavia, non sarebbe stato necessario alcun aggiornamento; per questo motivo l'azienda riteneva di non dover nemmeno entrare nel merito delle singole richieste. Poiché su queste basi non è stato possibile avviare un percorso negoziale, il ricorso al tribunale arbitrale è diventato inevitabile.

I due sindacati VSLF e transfair hanno pertanto adito il tribunale arbitrale. Al momento della chiusura redazionale, l'ulteriore svolgimento della procedura non era ancora prevedibile: non erano infatti stati designati gli arbitri né fissate le date delle udienze. Il VSLF informerà tramite newsletter non appena vi saranno sviluppi concreti. In linea di principio, durante lo svolgimento della procedura vige tuttavia l'obbligo di riservatezza. 🐣



Nuovi problemi con l'ETCS in Svizzera

Équipe tecnica

È noto che l'ETCS ha contribuito in parte al ritardo di oltre cinque anni del progetto «Stuttgart 21» in Germania. Questa primavera il problema ha interessato anche la Svizzera.

Sui 60 nuovi treni RABe 512 delle FFS è stato necessario disattivare i freni per garantire che alcuni assi funzionassero solo come assi portanti e non slittassero durante la frenata. Questo perché la misura della distanza percorsa (odometria) sul veicolo rappresenta un parametro centrale per l'ETCS, che deve soddisfare requisiti di sicurezza molto rigorosi. Da soli, radar e sensori di accelerazione non sono sufficienti.

A causa del sistema di sicurezza ETCS, su una parte dei treni sono stati disattivati freni funzionanti, mentre per un'altra parte dei treni è vietato circolare sulle linee ETCS Level 2. L'UFT e la direzione svizzera del sistema ETCS sarebbero stati coinvolti nella decisione.



A differenza della condotta lineare (sistema di controllo continuo della marcia del treno, SCMT), la misurazione della distanza percorsa rappresenta da

sempre una delle principali fonti di errore nell'ETCS, determinando una minore stabilità e sicurezza, nonostante tre sistemi siano talvolta installati in parallelo.

Per questo motivo, l'ETCS difficilmente potrà essere impiegato in sicurezza al livello 3, cioè con il cosiddetto



«Moving Block». La condotta lineare permette da oltre 45 anni di ottenere quotidianamente questa sequenza vantaggiosa di treni (vedi Allegato 1).

Nota: la sicurezza dell'intero sistema ETCS dipende dall'inserimento corretto dei dati da parte del macchinista (vedi immagine). 🚂

Localizzazione nel SCMT / Intersezione tra le due condotte lineari

La condotta lineare sul binario viene incrociata ogni 100 ± 5 metri (punti di intersezione), ossia la condotta posata al centro viene scambiata con quella posta alla base della rotaia.

Per evitare errori di misurazione dovuti all'usura delle ruote, allo slittamento, al pattinamento e allo scivolamento, nello sviluppo del SCMT sono stati studiati diversi approcci. È stata raccomandata una combinazione di radar Doppler, rilevamento elettro-ottico delle irregolarità delle superfici o conteggio degli impulsi delle ruote, ciascuno combinato con la rilevazione dei salti di fase (punto di intersezione ogni 100 m). A differenza dell'odometria dell'ETCS, la misurazione della distanza percorsa e della velocità nel sistema SCMT è relativamente semplice e si basa su un trasduttore di impulsi e su un accelerometro che non richiede manutenzione.

Fonte: wikipedia.org

L'ETCS porta alla disattivazione di freni funzionanti

Commento del gruppo di processo

A metà febbraio è stato reso noto che sui veicoli RABe 512 «IR Dosto» di Stadler Rail si sono verificati problemi di odometria durante le frenate (sco-stamenti nel calcolo della distanza e della velocità). Come misura correttiva è stato deciso di disattivare i freni sui carrelli dotati di sensori di velocità. La conseguente riduzione della capacità frenante comporta velocità inferiori e spazi di frenatura più lunghi.

Questa disposizione è stata revocata alla fine di marzo. La problematica non è stata completamente risolta, ma il software del sistema di controllo è stato adattato. Il veicolo può ora, in esercizio ETCS Level 2, bypassare automaticamente i freni pneumatici sui veicoli interessati. Al personale di macchina viene così «simulata» un'elevata capacità frenante che, in determinate condizioni, può tuttavia risultare sensibilmente ridotta.

Il personale di locomotiva conosce già comportamenti simili su alcuni RABe 523 «FLIRT», equipaggiati con la cosiddetta «nuova curva di trazione e frenatura». Anche in questo caso si tratta di un adattamento software volto a ridurre la componente di frenatura pneumatica, limitare l'intervento dell'antisillettamento e, di conseguenza, risparmiare energia. Ciò ha però soprattutto portato a un comportamento di marcia difficilmente prevedibile per il personale di macchina, con veicoli dello stesso tipo che reagiscono in modo molto diverso. In particolare, in condizioni di umidità si verificano talvolta notevoli allungamenti degli spazi di frenatura. Questo ha già portato al mancato arresto in corrispondenza della fine del marciapiede e a fenomeni di slittamento delle ruote. Ciò che colpisce ancora una volta dell'ETCS è la sua elevata vulnerabilità agli errori, dovuta alla complessità del sistema e alla possibilità di un continuo sviluppo durante l'esercizio operativo. In passato, tutti i produttori di sistemi ETCS hanno riscontrato problemi analoghi in fase di sviluppo. Alstom, con alcune versioni, non è tuttora in grado di garantire un esercizio stabile, al punto

6.3.2 Configurer l'ETCS

⚠️ AVERTISSEMENT

Données du train incorrectes dans l'ETCS

Danger de mort ou risque de blessures graves en cas de collision ou de déraillement!

- ▶ Le mécanicien est responsable de la saisie correcte des données du train.
- ▶ Le mécanicien est responsable du contrôle de toutes les données du train proposées par l'électronique de commande du véhicule ECV avant de les confirmer.
- ▶ Si la composition est renforcée ou affaiblie ou si des freins sont isolés, les données du train doivent être à nouveau saisies.

che al mattino si verificano lunghi tempi di messa in servizio a causa della necessità di effettuare reset preventivi del sistema. Anche Siemens ha incontrato notevoli difficoltà iniziali. In una prima fase si circolava talvolta «a sensazione» nel Level 2 con schermi oscurati oppure, sui FLIRT, si doveva disattivare la velocità target (V-Soll), poiché il sistema poteva guastarsi causando accelerazioni spontanee dei veicoli. Per il personale di macchina, questa nuova problematica legata all'ETCS — ancora una volta penalizzante per l'esercizio — ha ulteriormente indebolito la fiducia nel sistema. Vengono imposti standard di sicurezza sempre più elevati, ma continuiamo a riscontrare costantemente nuovi problemi. È prevedibile che anche in futuro emergeranno ulteriori criticità; restiamo quindi in attesa di vedere quali saranno i prossimi sviluppi.🐞

Nuovi formulari d'ordine collettivi

Équipe tecnica

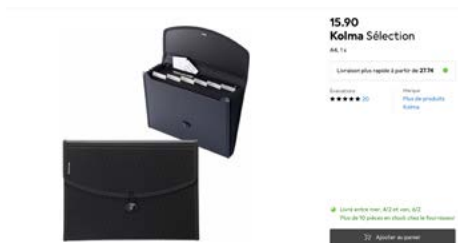
Da dicembre 2025 i formulari degli ordini presenti su ogni posto di guida vengono stampati in formato A4 invece che A5. Il motivo è che offrono più spazio per scrivere, sempre che si trovi anche una superficie di 21,0 × 29,7 cm in cabina...

I supporti porta-documenti sono però dimensionati solo per il formato A5, motivo per cui i nuovi blocchi di fogli vengono inseriti a forza oppure restano sparsi da qualche parte sul posto di guida. La SOB ha adottato una soluzione pragmatica acquistando delle cartelline



per conservare tutti i blocchi in modo ordinato.

Le cartelline possono essere acquistate al prezzo di 15,90 franchi ciascuna.



Si noti la curiosa suddivisione degli ordini: osservando il lato anteriore, è sempre possibile riconoscere il numero dell'ordine riportato sul retro.

		Fronte	Retro
Blocco	Ordine:	1	8
Blocco	Ordine	2	7
Blocco	Ordine	3	4
Blocco	Ordine	5	6
Blocco	Ordine	9	-

È stato criticato il fatto che le novità relative agli ordini, che nella maggior parte dei casi devono essere annotate durante il viaggio sotto pressione di tempo e durante una fermata, non siano state illustrate al personale di locomotiva prima della loro introduzione. Ciò, a differenza di quanto avvenuto per altre categorie di personale. La sicurezza prima di tutto, ma non per il personale di locomotiva.🐞

Errata corrige

Le abbreviazioni sono una questione di fortuna. Oppure il risultato di una ricerca accurata. Nell'ultima edizione del LocoFolio, tuttavia, nell'articolo «Breve visita alla Forchbahn», si è insinuato un errore. La sigla ECM non sta, come indicato, per «Electronic Content Management», bensì, in ambito ferroviario, per «Entity in Charge of Maintenance», ossia: «Ente responsabile della manutenzione».

La Entity in Charge of Content (ECC): Simon Steinmann, Editor LocoFolio.🐞

Fiasco nell'introduzione dei nuovi moduli collettivi

Commento del gruppo di processo

Nel quadro degli adeguamenti regolamentari, con il cambio d'orario di dicembre 2025 sono stati introdotti anche nuovi moduli collettivi. Presso FFS-PV, questa introduzione si è rivelata un vero e proprio fiasco: il personale di locomotiva non ha ricevuto per tempo alcuna formazione su come compilare i nuovi moduli, mentre perfino la Deutsche Bahn AG è riuscita questa volta a farlo puntualmente.

Al momento del cambio d'orario del 2025, i nuovi moduli non erano ancora disponibili nelle cabine di guida. Per poter operare efficacemente in caso di anomalie, il macchinista o la macchinista doveva provvedere autonomamente a garantire la disponibilità costante di un numero sufficiente di moduli collettivi. Per moduli così cruciali nella gestione sicura delle anomalie, una soluzione del genere è del tutto inaccettabile.

Il fatto che il nuovo formato dei moduli, A4, non entri in nessuno dei portamoduli disponibili, complica ulteriormente il lavoro. Nelle cabine stanno lentamente comparando i primi blocchi di moduli, ma vengono piegati in modo approssimativo e infilati nei portamoduli già esistenti, pensati per il formato A5.

Conclusione: se il personale dovesse operare in questo modo, sarebbe il caos totale. Non ci aspettavamo nulla, ma siamo comunque rimasti delusi.



Il confronto con la Südostbahn dimostra che le cose avrebbero potuto andare in modo completamente diverso: la formazione sui nuovi moduli collettivi è stata effettuata puntualmente già tra ottobre e novembre 2025. I moduli erano disponibili per tempo in tutte le cabine di guida e sono stati collocati in una cartellina elegante per documenti formato A4, valutata persino con il coinvolgimento dei partner sociali. È così, e solo così, che dovrebbe funzionare. Resta un mistero perché proprio la leader del mercato svizzero non sia più in grado di gestire una cosa del genere. 🐝

Costi reali senza il personale di locomotiva

Équipe tecnica del VSLF

Fin dai tempi del CEO delle FFS Andreas Meyer, il sogno dei treni senza conducente non è mai svanito. È vero, esistono già diversi sistemi ferroviari che circolano senza conducente, controllati a distanza. Per i sistemi su rotaia non è nulla di particolarmente complicato. Tuttavia, sulle ferrovie tradizionali non si è ancora giunti a nulla di concreto in tal senso. A parte le grandi promesse dell'infrastruttura e dell'industria e le numerose fatture già saldate, di concreto c'è ben poco.

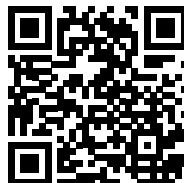
Attualmente l'ATO Level 2, cioè la guida automatica sotto la responsabilità del macchinista, rappresenta l'ultima novità. Probabilmente sarà gradualmente introdotto nella maggior parte delle ferrovie, non tanto per migliorare i tempi di percorrenza o risparmiare energia, quanto piuttosto perché sono state fatte troppe promesse e si sente la necessità di introdurre finalmente qualcosa di «moderno». I costi elevati devono prima o poi produrre un risultato concreto, che a sua volta diventa la giustificazione per procedere e destinare ulteriori fondi.

Una valutazione comparativa tra costi e ricavi, ossia un'analisi reale del business case, è più che mai necessaria. Il risultato

probabilmente sarebbe deludente. Prima di destinare fondi, anche le promesse dovrebbero essere verificate per valutarne la plausibilità.

Il rischio maggiore per le imprese ferroviarie e per l'Ufficio federale dei trasporti sarebbe rappresentato dai treni senza macchinista. In quel caso si evidenzerebbe quanto poco si potrebbe risparmiare senza personale di locomotiva e quanto poco diminuirebbero i costi del trasporto pubblico.

Ulteriori informazioni e dossier VSLF sull'Automatic Train Operation (ATO): 🐝



Molti soldi e poca utilità

Équipe tecnica del VSLF



Aktualisiert 8. September 2016, 16:53

BLT

Waldenburgerbahn fährt ab 2022 ohne Lokführer

BLT-Direktor Andreas Büttiker hat grosse Pläne. Nach dem Kauf der Waldenburgerbahn plant er, ab 2022 auf computergesteuerte Linienführung zu wechseln.



BasBasler Zeitung del 18.3.2026

«La guida completamente autonoma non può essere introdotta da un giorno all'altro»

La Baselland Transport AG (BLT) sta già facendo la storia: è la prima ferrovia in Svizzera a introdurre la guida parzialmente autonoma in servizio regolare.

In un'intervista alla BaZ, il CEO Frederic Monard spiega perché per i tram completa-

mente autonomi nel centro città di Basilea «ci vogliono ancora decenni» — e quali ostacoli tecnici e normativi restino da superare.

In sintesi: Nonostante le grandi promesse del 2016, oggi la Waldenburgerbahn continua a viaggiare sotto la piena responsabilità del macchinista, supportata da elettronica costosa e di scarsa utilità.

La guida senza macchinista ha senso se permette di risparmiare sui costi. La guida parzialmente autonoma, quando serve comunque un macchinista, è semplicemente inutile e costosa.

È impressionante quanto denaro pubblico continui a essere investito, nonostante «ci vogliono ancora decenni». 🐝

Il dilemma dei tempi di spostamento

Équipe tecnica del VSLF

Ad Arth-Goldau il treno 2662, generalmente composto da un singolo ICN, effettua una sosta notturna. Si tratta di un'operazione di per sé non particolarmente rilevante dal punto di vista operativo. La particolarità consiste nel fatto che il convoglio viene ricoverato su un binario che è suddiviso in due sezioni. Da un lato, la parte posteriore del treno si trova sul binario 12, contro un respingente; dall'altro, la parte anteriore si trova sul binario 72. In realtà si tratta dello stesso binario, ma la differenza è di natura impiantistica: il binario 72 è centralizzato e visibile alla gestione del traffico ferroviario, mentre il binario 12 non è centralizzato e non viene rappresentato come occupato nel sistema di segnalamento.

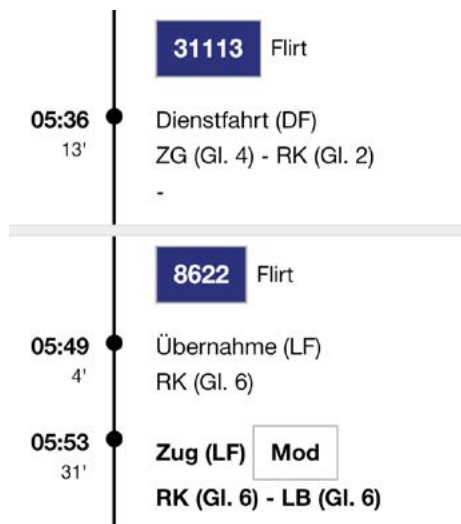
Un'ulteriore differenza si riscontra nella tabella dei tempi di spostamento per il personale di locomotiva. In passato il binario 12 era assegnato al gruppo GD10 con un tempo di percorrenza di 5 minuti, mentre il binario 72 era assegnato al gruppo GD60 con un tempo di 8 minuti. Più recentemente, tuttavia, il binario 12 è stato attribuito al gruppo GD39, con un tempo di percorrenza ridotto a soli 4 minuti. Se ciò sia avvenuto nell'ambito di tentativi

di ottimizzazione dell'efficienza non è a nostra conoscenza; ciò che è invece noto è la distanza relativamente elevata tra il binario 12 e il binario 39. Questa nuova attribuzione appare in ogni caso piuttosto forzata.

Secondo la pianificazione annuale, il percorso verso il treno 2662 è ora indicato con una durata di 4 minuti, sebbene uno dei due posti di guida si trovi nel binario 72. Questo aspetto ha una certa rilevanza. Il processo di messa in servizio del veicolo ICN prevede infatti che il personale di macchina inizi il proprio lavoro dal posto di guida «in partenza», ossia da quello utilizzato per primo per una manovra o una corsa del treno. Poiché il posto di guida situato nel binario 12 si trova davanti a un respingente, è logico dedurre che, in questo caso, il primo posto di guida utilizzato debba essere quello del binario 72. La situazione diventa ancora più confusa se si osserva la pianificazione del personale del treno. Questo non è assegnato né ai gruppi GD10, GD39 né GD60. Il personale inizia infatti la propria attività nel gruppo GD50, con 10 minuti di tempo di percorrenza. Il gruppo GD50 corrisponde



tuttavia ai binari 56-58, che si trovano in una parte della stazione completamente separata rispetto ai binari 12/72 e che non presentano alcun punto di contatto operativo con il treno 2662. Ci si chiede quindi perché i tempi di percorrenza generino costantemente



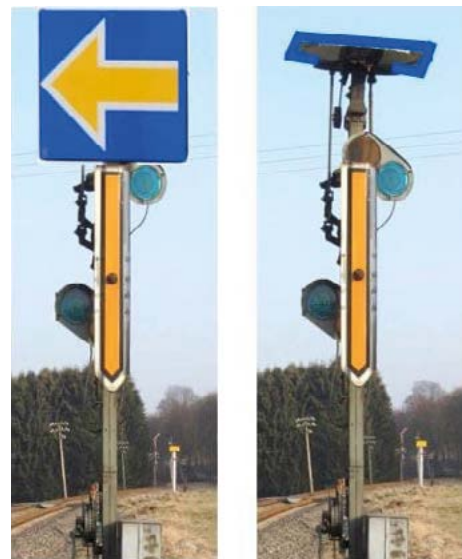
discussioni di tale portata. In linea di principio, dovrebbe essere nell'interesse del datore di lavoro garantire al personale di locomotiva tempo sufficiente all'interno delle stazioni per spostarsi tra i diversi punti operativi. Da notare inoltre che per il personale di locomotiva non esistono tempi minimi di coincidenza nelle stazioni, a differenza della clientela. Mentre per le coincidenze dei passeggeri si calcolano generalmente tempi di cambio tra 2 e 7 minuti, per il personale di locomotiva viene sempre indicato uno zero minuti. Ciò può talvolta portare a situazioni critiche, ma viene sistematicamente accettato. 🙄

Segnalazioni fuorvianti non vengono modificate

Équipe tecnica del VSLF

Nell'ambito di uno scambio tra partner sociali, più volte all'anno il VSLF intrattiene contatti con FFS Infrastruttura, con particolare attenzione alle tematiche relative alla segnaletica. Recentemente sono state affrontate le problematiche emerse in relazione a casi di superamento di segnali a Zurigo Mülligen e a Ginevra Cornavin. A Mülligen, il limite di manovra è segnalato in modo estremamente infelice; a Ginevra sono state installate nuove segnalazioni poco chiare, con rischio di confusione. FFS Infrastruttura non ritiene tuttavia necessario apportare modifiche in nessuno dei due siti.

A Mülligen, il limite di manovra è indicato in modo non conforme alla consuetudine dei segnali posizionati a sinistra: sul lato destro viene infatti utilizzata una piccola tavola di fine stazione sul retro del segnale di entrata. Il timore di generare una presunta «eccessiva segnalazione» attraverso l'impiego di una tavola di arresto per le manovre più grande e riflettente sul



lato sinistro viene considerato prioritario. Abbiamo sollecitato di riconsiderare nuovamente questa impostazione. A Ginevra sono stati installati piccoli segnali, tipicamente utilizzati piuttosto in gallerie buie, sotto la pensilina dei marciapiedi. In alcuni binari sono presenti anche sul lato destro. Il potenziale di confusione del nuovo segnale di tipo N è accentuato dal fatto che il punto luminoso arancione è sempre acceso; l'autorizzazione alla partenza è indicata unicamente da un piccolo «4» situato al di sotto del punto luminoso. Nel sistema precedente di tipo L, invece, in assenza di autorizzazione erano accesi due punti luminosi arancioni, mentre per il via libera alla partenza erano visibili un punto luminoso verde e uno arancione. La proposta di installare segnali di dimensioni maggiori è stata respinta, da un lato per motivi di costo e, dall'altro per il timore di atti di vandalismo. Ci sono inoltre numerose altre situazioni in cui segnalazioni tipiche delle gallerie vengono utilizzate, per ragioni pratiche, in contesti per i quali in realtà non sono previste.

Anche in questo caso è stato segnalato che, a causa del rischio di confusione, sussistono potenziali rischi per la sicurezza. La posizione di FFS Infrastruttura è tuttavia che, da un lato, devono essere rispettate norme e prescrizioni e che, dall'altro, i segnali sono comunque installati secondo i più recenti standard di sicurezza. Il monitoraggio mediante sistemi di controllo della marcia dei treni e i dispositivi di protezione contro il superamento dei punti di arresto sarebbero sempre garantiti. Diversi casi di superamento dei segnali verificatisi dimostrano però il contrario. In questo contesto, il VSLF condivide l'interpretazione della divisione PP-SQU, secondo cui la responsabilità per tali eventi non può essere attribuita esclusivamente al personale di locomotiva. 🙄

Segnalamento in cabina di guida – Ennesimo confronto con l'aviazione

Rahel Wyss, comitato VSLF FFS V

Questo testo fa riferimento a un articolo pubblicato nell'ultimo LocoFolio riguardante l'ETCS. Si tratta ora di stabilire quali adeguamenti concreti nell'esercizio con il segnalamento in cabina di guida potrebbero essere opportuni e che cosa tutto ciò abbia a che fare con la scarsa qualità delle postazioni dei macchinisti.

Nel mio ultimo articolo «ETCS – Argomento di vendita per l'ATO e simbolo di processi assenti o carenti» ho criticato l'ETCS L1 e L2 sotto diversi aspetti. Si trattava di processi mancanti nel segnalamento in cabina di guida, nonché di una visualizzazione insufficiente delle informazioni e della mancanza di supporto tramite indicazioni o avvisi ottici e acustici. In particolare, nel Level 2 non esiste una procedura logica per il monitoraggio continuo del tracciato, mentre tutte le informazioni rilevanti per la sicurezza vengono visualizzate simultaneamente sui display in cabina di guida.

In seguito, un responsabile di progetto di Infrastruttura mi ha fatto notare che potrebbe essere utile un confronto con lo «spazio aereo E». Lo spazio aereo E funge in un certo senso da zona cuscinetto tra gli spazi aerei strettamente controllati attorno agli aeroporti e ad alta quota, da un lato, e lo spazio aereo libero a bassa quota e in condizioni di minore densità di traffico, dall'altro. In esso si muovono sia voli di linea secondo le regole del volo strumentale (IFR), sia piccoli velivoli dell'aviazione privata secondo le regole del volo a vista (VFR). I voli IFR sono controllati e separati tra loro; i voli VFR, invece, non necessitano di autorizzazione e non sono soggetti a un controllo specifico. Per questo motivo, in determinate circostanze, questo spazio aereo deve essere continuamente monitorato dai piloti stessi per individuare la presenza di altro traffico.



L'osservazione del responsabile di progetto era che, proprio in questo spazio aereo, lo sguardo deve quindi – come durante la guida con FSS – essere rivolto contemporaneamente sia all'esterno sia agli strumenti in cabina di pilotaggio. Il paragone è molto interessante, motivo per cui desidero approfondirlo. In questo ambito esistono infatti tre differenze fondamentali tra le regolamentazioni e i sistemi di supporto nell'aviazione e quelli ferroviari:

1. Lo spazio aereo E è monitorato dal controllo del traffico aereo e tutti i potenziali rischi e le particolarità vengono comunicati direttamente ai piloti.
2. Ogni velivolo dell'aviazione di linea è dotato di un cosiddetto TCAS. Questo sistema rileva i velivoli in avvicinamento, li

visualizza sul display del cockpit, emette avvisi visivi e acustici e fornisce indicazioni concrete ai piloti quando sussiste un potenziale pericolo.

3. Nell'aviazione di linea il cockpit è generalmente occupato da due piloti. Quando si attraversa lo spazio aereo E, ciò viene esplicitamente affrontato nel briefing. Di conseguenza esiste una chiara ripartizione dei compiti: il «pilot flying» gestisce il velivolo con tutte le azioni consuete e necessarie, mentre il «pilot monitoring» sorveglia lo spazio aereo e svolge ulteriori compiti, come ad esempio la comunicazione con il controllo del traffico aereo.

Partendo da questi presupposti si possono derivare i seguenti miglioramenti

per il segnalamento in cabina di guida:

1. Sulle linee FSS dovrebbero essere introdotte ulteriori misure di sorveglianza tramite telecamere e sensori, al fine di sollevare il personale di locomotiva da questo compito. Allo stesso tempo, queste linee dovrebbero essere protette in modo significativamente più efficace da interferenze esterne.
2. Dovrebbe essere istituito un metodo differenziato e completo di segnalazioni e avvisi in cabina di guida. Sarebbero necessari specifici segnali acustici per le segnalazioni esterne, come ad esempio la tavola informativa ETCS relativa al punto di arresto, nonché segnali di allarme per potenziali pericoli esterni e una visualizzazione più completa della situazione sui display.
3. Una corsa con segnalamento in cabina di guida dovrebbe, in linea di principio, essere effettuata «in doppia presenza», in modo da poter applicare processi chiari e una suddivisione sensata dei compiti.

Logicamente non parto dal presupposto che venga effettivamente introdotta una doppia presenza in cabina – la tendenza attuale, con un numero crescente di esercizi pilota con l'ATO, mostra infatti uno sviluppo esattamente opposto. Inoltre, molte flotte di veicoli dovrebbero essere adeguate in modo significativo nelle cabine di guida, al fine di consentire l'esecuzione delle principali operazioni di comando da due diverse postazioni. E poi c'è anche il posto di osservazione in cabina... Perché quello che oggi dovrebbe in realtà essere una postazione di osservazione del macchinista – un posto per l'allievo macchinista o per il macchinista stesso, che deve sorvegliare la corsa e assumersi una corresponsabilità – si potrebbe piuttosto definire una sedia per visitatori: abbastanza scomoda da evitare di addormentarsi a causa del monotono ronzio in cabina, ma allo stesso tempo abbastanza decentrata da consentire di vedere a malapena il tracciato e la segnalazione esterna.

Un miglioramento di questa postazione, indipendentemente da una reale presenza multipla in cabina, rappresenterebbe comunque un valore aggiunto non trascurabile su tutte le linee e in tutti i servizi, oltre a un significativo aumento della sicurezza. 🐼



Foto: Stefan Gall

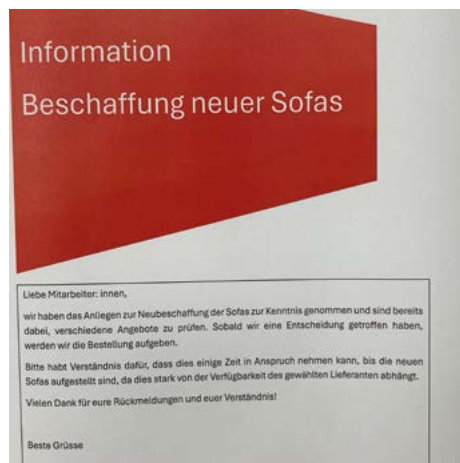
Nuovi divani per il locale riserve di Zurigo

Gruppo mobilio VSLF

Nel turbinio delle sfide del mondo e all'interno delle FFS, i grandi successi sono piuttosto rari. Per questo vale la pena celebrare anche i piccoli traguardi. Nell'estate del 2025, durante un sopralluogo nel locale riserve di Zurigo, ci siamo resi conto che i divani avevano ormai fatto il loro tempo. Sembravano veri e propri reperti archeologici: antiquati, consumati fino all'osso, pieni di buchi e da tempo ammortizzati dal punto di vista finanziario. 🐼



Abbiamo quindi deciso di scrivere un'e-mail al responsabile di produzione Marcel Lemp, con la cortese richiesta di sostituire i divani quanto prima. Poco dopo ricevo una risposta dal CTF Slobodan Pantic, che ci informa che la sostituzione dei divani è già in corso. Subito dopo compare anche un



comunicato che spiega come si intende procedere.

Poi passa un bel po' di tempo prima che succeda di nuovo qualcosa. Si sa, le cose buone richiedono il loro tempo. Finalmente arriva la svolta e compare un altro avviso.

E in effetti, la volta successiva che passiamo nel locale riserve di Zurigo, troviamo due divani nuovi. Questo piccolo trionfo è stato subito immortalato fotograficamente.

Per tirare le somme: sebbene alcuni colleghi critichino la qualità delle sedute, l'acquisto dei nuovi divani viene valutato complessivamente in modo positivo. Siamo inoltre contenti che non ci si sia limitati al modello «KLIPPAN» di un noto mobilificio svedese, ma che sia stato possibile ordinare direttamente dal catalogo ufficiale dei mobili FFS. Resta però aperta la domanda: è davvero nostro compito assicurarci che l'inventario difettoso venga sostituito quando serve? Sul campus FFS della Hilfikerstrasse, i divani sarebbero stati sicuramente rimpiazzati ben prima che i buchi diventassero visibili. 🐼



Ascensori fuori servizio nel settore nord della stazione centrale di Zurigo

Gruppo di costruzione VSLF

Durante i lavori di costruzione, il personale viaggiante viene spesso dimenticato. Questo è accaduto anche alla stazione centrale di Zurigo.

Nel settore nord della stazione centrale di Zurigo, gli ascensori centrali sono stati completamente chiusi al personale FFS da ottobre 2025 fino alla fine del 2026, con barriere saldamente incastrate e avvitate a impedire l'accesso. Inoltre, il servizio di sicurezza vigila scrupolosamente sul rispetto del divieto d'uso. Nel corso dell'inverno 2025/2026, le porte degli ascensori sono state infine murate. Per poche corse giornaliere, questa misura appare decisamente eccessiva. Di notte e nei fine settimana i lavori sono comunque sospesi, per cui gran parte del tempo gli ascensori restano inutilmente bloccati. Probabilmente la scelta del reparto Immobiliare puntava alla soluzione più semplice ed economica. Questi ascensori sono estremamente importanti per il personale viaggiante, poiché garantiscono un accesso rapido ai treni. Va inoltre sottolineato che tutti gli ascensori nel settore nord sono ormai datati e particolarmente soggetti a guasti. Una sostituzione nell'ambito della ristrutturazione è quindi imprescindibile e, si spera, sia già pianificata. 🐼





La passerella deserta a Basilea

Gruppo di risparmio VSLF

Diversi media ne hanno già parlato, e al Carnevale di Basilea, è stata presa di mira in vari canti satirici (Schnitzelbängg).

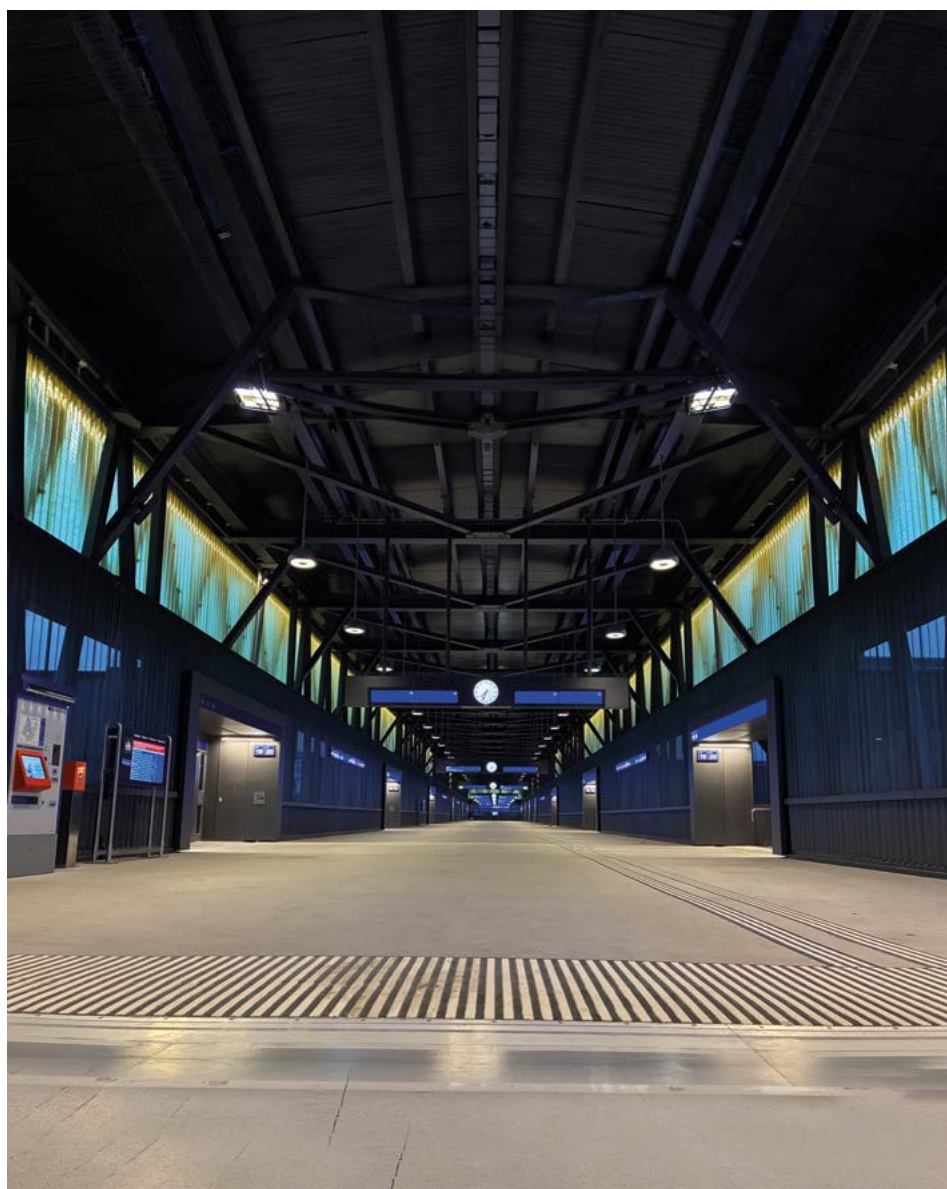
Un macchinista l'ha visitata alle 07:30, durante l'ora di punta; con il vuoto totale che vi regnava, era un soggetto fotografico a dir poco perfetto. A titolo di promemoria: questa «meraviglia» è costata la bellezza di 60 milioni di franchi. È rassicurante vedere che, con il denaro apparentemente così scarso, si riesca a realizzare qualcosa di così... «utile».

A questo proposito abbiamo fatto un

piccolo calcolo: un semplice passaggio pedonale senza ascensori, largo e alto solo la metà, come quello realizzato a Zurigo Altstetten per motivi di ristrutturazione, sarebbe costato circa un terzo, quindi intorno ai 20 milioni di franchi. Si sarebbero potuti risparmiare ben 40 milioni.

Con il concetto operativo 2.0, FFS-PP-ZFR cerca di risparmiare 85 FTE. Supponiamo che ci riesca davvero: risparmiando 85 FTE con uno stipendio annuo di 100.000 CHF ciascuno, si arriverebbe a 8,5 milioni all'anno. In pratica, si sarebbe potuto lasciare i macchinisti tranquilli per più di quattro anni senza interferenze dall'odiato concetto operativo 2.0, e alla fine il bilancio sarebbe stato pari a zero. La definizione delle priorità presso le FFS è completamente sbilanciata.

Il personale di locomotiva non ne può più di tutto quel bla-bla sul fantomatico taglio dei costi!👉





«Sfasato rispetto all'orario»

Intervista al probabilmente più efficiente macchinista della Svizzera: il signor Kai Stress, del deposito di Bremsburg.

Raoul Fassbind, Presidente del VSLF

Un'intervista fittizia e allegorica, con un pizzico di umorismo e satira; ogni riferimento a persone esistenti è, naturalmente, del tutto casuale.

Intervistatore: Buongiorno, signor...

Stress: Mi chiami Stress, Kai Stress!

Intervistatore (sorridente): Signor Stress, lei è considerato il macchinista più costoso del Paese. Che effetto le fa?

Stress: Sa, «costoso» è sempre una questione di prospettiva. Io mi vedo piuttosto come un investimento a lungo termine con rendimento ritardato e basso controvalore.

Intervistatore: «Ritardato» è proprio una buona parola chiave. Anche i suoi treni, a quanto pare, lo sarebbero piuttosto spesso.

Stress: Io lo chiamo «decrescita situazionale». La ferrovia parla volentieri di sicurezza ed efficienza. Io prendo la cosa molto sul serio: un treno fermo deraiglia molto raramente e consuma meno energia.

Intervistatore: Facciamo un passo indietro. Come è nata questa sua particolare forma di efficienza?

Stress: Con un entusiasmo che all'epoca non era ancora regolamentato dal contratto. Ero motivato, impegnato, puntuale – quasi esemplare.

Un ragazzo con un sogno d'infanzia e una grande passione per la complessità del traffico ferroviario. Poi sono arrivati i programmi di risparmio. Improvvisamente tutto è diventato più snello. Solo le aspettative sono rimaste incredibilmente alte.

Intervistatore: Quindi il livello salariale non è aumentato di pari passo?

Stress: Il salario massimo è aumentato un po', ma mai quanto l'inflazione. Le indennità accessorie sono praticamente ferme da decenni. Solo il salario iniziale ha registrato un aumento significativo, probabilmente a causa delle fluttuazioni, o perché i salari precedenti non erano semplicemente adeguati al mercato. Ma, naturalmente, è bello vedere che oggi gli apprendisti guadagnano già più di quanto guadagnavamo noi subito dopo la formazione. Perciò mi aspetto sempre dagli apprendisti molto più di quanto siano in grado di fare, e nel frattempo mi godo comodamente qualche ora di riposo

so extra accanto al posto del macchinista.

Intervistatore: Quali altri effetti hanno avuto su di lei i programmi di risparmio?

Stress: Beh, ho imparato che «fare di più» non significa automaticamente «ricevere di più». Anzi, a volte viene semplicemente considerato la nuova normalità. Sul piano finanziario, diciamo che è stata una lezione molto istruttiva. E questa lezione non è mai stata davvero smentita.

Intervistatore: Parla di una frustrazione duratura?

Stress: «Frustrazione» è una parola troppo forte. Direi piuttosto: una constatazione permanente. Quando qualcosa va perso e non torna più, ci si adatta. Oppure si resta idealisti... ma a lungo andare diventa più faticoso.

Intervistatore: Come si manifesta questo?

Stress: Ad esempio con un aumento dei giorni di malattia. Ho sviluppato un rapporto molto sensibile con la mia salute.

Prima vedevo solo i segnali ferroviari e ignoravo quelli del mio corpo a favore della stabilità dell'esercizio. Oggi li ascolto con più attenzione. Si potrebbe dire che agisco in modo preventivo. E ho imparato a gestire il sistema: se, a causa delle assenze per malattia e della regola di riduzione dell'orario, accumulo un saldo negativo... beh, dopo un giorno libero posso sempre darmi malato, giustificando tutto con una notte difficile. Tanto, in quel caso, non sarei comunque in grado di lavorare.

Intervistatore: I critici sostengono che lei abbia capito il sistema... e lo sfrutti intenzionalmente.

Stress: Non userei mai una parola così dura. Mi muovo semplicemente all'interno delle strutture presenti. Se queste strutture favoriscono determinati risultati, sarebbe quasi da irresponsabili non conoscerne il funzionamento.

Intervistatore: Ad esempio i ritardi?

Stress: Ah, «ritardo» ha una connotazione così negativa. Io lo vedo più come una gestione flessibile della corsa, per ottimizzare il tempo di lavoro. E se questo porta a ridefinire le pause e a generare straordinari, dimostra solo quanto sia dinamico il nostro modello di lavoro.

Intervistatore: «Dinamico» suona moderno e ottimista.

Stress: L'ottimismo è importante. Soprattutto quando non arriva dal datore di lavoro. Il datore di lavoro vuole sempre imporre qualcosa: lavorare più velocemente, in modo più monotono, più economico, più a lungo, e così via. E tutto questo viene ricompensato solo con qualche sporadica mail generica di ringraziamento.

Intervistatore: È per questo che lei è molto attivo anche nel sindacato?

Stress: Sì, è un luogo fantastico e perfetto per riflessioni strutturali. Inoltre, lì ci sono moltissime sale riunioni, tutte decisamente più tranquille di una cabina durante l'ora di punta, molto più luminose e calde di un binario di servizio di notte. E caffè e toilette sono sempre a portata di mano, a qualsiasi ora.

Intervistatore: Si potrebbe dire che lei si sia sapientemente defilato dalla routine operativa?

Stress: Preferisco parlare di «diversificazione delle mie attività». Non si

dovrebbe concentrare tutta la propria energia su un unico percorso. Tra l'altro, c'è ormai una forte tendenza, soprattutto tra i colleghi più giovani, a combinare il lavoro in cabina con un incarico d'ufficio. Evidentemente anche loro prendono sul serio la propria salute e l'equilibrio tra vita privata e lavoro.

Intervistatore: Lei è presente anche alle trattative salariali?

Stress: Naturalmente. Se il riconoscimento non arriva automaticamente, bisogna provvedere da soli. Il fatto che l'azienda debba pagare di più tutti i dipendenti grazie a questo impegno è, in fondo, solo un segno di una partecipazione efficace. E riorganizzare la distribuzione delle spese del proprio datore di lavoro per garantire i suoi obblighi sociali è, tutto sommato, anche un bel traguardo nella vita.

Intervistatore: I suoi superiori probabilmente la vedono in modo diverso.

Stress (sorridente): Abbiamo un rapporto molto vivace. Nella messa in pratica delle istruzioni mi concedo una certa libertà interpretativa. Dopotutto, non ogni prescrizione è un capolavoro.

Intervistatore: Lei viene visto come uno che applica le istruzioni in modo piuttosto creativo.

Stress: La creatività è richiesta ovunque. Io mi limito a fornire ciò che ci si aspetta. E possiedo le capacità cognitive per valutare bene le situazioni. Sarebbe un vero peccato se il personale di locomotiva, a causa di sovra-regolamentazioni e controlli eccessivi, perdesse tutte le proprie competenze innate e si limitasse a fare solo ciò che le «tigri di carta» e i funzionari da scrivania considerano giusto.

Intervistatore: E i suoi colleghi? Come reagiscono al suo approccio?

Stress: Molti restano inizialmente perplessi. Credono ancora nella vecchia convinzione: più impegno porta a più riconoscimento. Per loro, la puntualità è il valore più importante. Io spiego loro che anche un ritmo costante e tranquillo può essere molto vantaggioso – per la salute, per le aspettative e, di conseguenza, soprattutto per la sicurezza.

Intervistatore: Quindi li motiva a rallentare?

Stress: Direi piuttosto che li invito a fare

una valutazione sana e realistica di sé stessi. Non bisogna correre più velocemente di quanto il sistema effettivamente dia realmente in cambio. Oppure, vi è mai capitato che un macchinista ricevesse un aumento perché ha recuperato un ritardo? O perché ha iniziato prima la preparazione del servizio per riuscire a viaggiare puntuale in tutta sicurezza?

Intervistatore: Alcuni la definirebbero demotivazione.

Stress: Oppure come un chiarimento.

Intervistatore: Sta comunque cercando altri lavori?

Stress: Certamente. Kai Stress è solo il mio nome, non il mio motto di vita – almeno non in tutti i contesti. C'è sempre qualche modello là fuori che si adatta meglio per distribuire le proprie energie o organizzare il lavoro in modo più efficiente.

Intervistatore: Qual sarebbe il suo lavoro ideale?

Stress: Un posto di lavoro dove aspettative e contropartita coincidono davvero. O almeno fanno finta di farlo. Oppure dove potrei usare le mie specifiche capacità in modo efficiente. Tanto tempo di lavoro, poco output. Mi vedrei in un posto il più possibile improduttivo, dove potrei, per esempio, osservare lentamente l'ordine dei caratteri nei documenti e, se necessario, fare qualche piccolo ritocco redazionale. Con errori di battitura, ovviamente: non sia mai che mi manchi poi il lavoro.

Intervistatore: Guardando oggi al suo percorso lavorativo, farebbe qualcosa di diverso?

Stress (guarda per un momento fuori dal finestrino, come se lì da qualche parte stesse scomparando un treno): Sa... una volta pensavo che un orario fosse una promessa. Qualcosa di affidabile. Qualcosa che valesse – per tutti.
(Pausa)

Poi ho imparato che gli orari dei treni sono vincolanti soprattutto per quelli che ci credono.

Intervistatore: E oggi?

Stress: Oggi vedo piuttosto un sistema di binari tracciati molto prima di me. Ci sono salito sopra, ho accelerato, frenato, mi sono adattato. E a un certo punto ti accorgi che non importa quanto bene

guidi: rimani sempre sugli stessi binari.

Intervistatore: Suona un po' scoraggianti.

Stress: Piuttosto illuminante. È il momento in cui capisci che non devi correre più velocemente per arrivare da qualche parte dove in realtà non eri destinato ad andare. E il giorno dopo di nuovo. E ancora. E ancora. E alla sera, comunque, arrivi sempre al punto di partenza.

(Si appoggia allo schienale e intreccia le mani.)

Arriva un momento in cui smetti di lottare contro l'orario e inizi a leggerlo per quello che è: un suggerimento, un'indicazione approssimativa.

Intervistatore: E cosa si fa allora?

Stress: Si guida in modo diverso. Non più velocemente, non più lentamente, ma con maggiore consapevolezza, concentrandosi sull'essenziale e lasciando

scivolare via tutto il resto.

Intervistatore: Il resto?

Stress (sorride): In senso figurato, naturalmente. Ci si limita a ciò che è necessario, si lascia scorrere ciò che è superfluo e si capisce che non ogni minuto deve essere riempito solo perché è scritto sul programma.

Intervistatore: Ha mai pensato di mollare del tutto?

Stress: Prima o poi ci pensa chiunque. Ma mollare non è quasi mai l'atto drammatico che ci si immagina. Di solito è un lento distaccarsi – dalle aspettative, dalla fretta, dall'idea che qualcun altro imponga il ritmo.

Intervistatore: E cosa resta allora?

Stress: La calma. E una strana sensazione di... controllo e potere. Non sul sistema, sarebbe presuntuoso. Ma sulla propria velocità all'interno dello stesso.

(Si alza e si sistema la giacca)

Intervistatore: Un'ultima parola per i giovani macchinisti?

Stress (si gira un'ultima volta): Guidate i vostri treni finché ne avete voglia. Accelerate solo quando vi dà gioia. Ma ricordate: il chilometro più caro non è quello che percorrete in ritardo, è quello che sprecate correndo inutilmente. E prima o poi... magari capirete che non tutti i treni che siete in grado di guidare vi portano davvero dove volete arrivare.

Intervistatore: Signor Stress...

Stress (annuisce leggermente): Ci vediamo con il prossimo orario. O forse no.

(Si allontana. Fuori, un treno comincia a muoversi, lento, quasi riluttante. Eppure parte. E da qualche parte, in un ufficio buio, quello stesso minuto di ritardo viene cancellato dalle statistiche.) 🐼

Riflessioni di un macchinista

Daniel Wachter, macchinista FFS V, deposito di Zurigo

Il concetto operativo 2.0 sta facendo discutere parecchio — così tanto che spesso mi viene da sbuffare e alzare gli occhi al cielo quando qualcuno vuole affrontare di nuovo questo spinoso argomento. Eppure, la domanda resta legittima: sarà ancora una volta il personale di locomotiva a doversi sobbarcarsi tutto questo?

Il WC della High Society è molto frequentato...

È giovedì, un giovedì di marzo, e l'orologio segna un minuto dopo le otto. Il macchinista è nella toilette al secondo piano, intento a soddisfare i propri bisogni, dopo essere stato — per un tempo eccezionalmente breve — impegnato per oltre tre ore e mezza senza sosta tra messa in servizio e attività di guida. Questa toilette è ormai nota come hotspot delle celebrità delle FFS: qui il «who's who»

del personale si dà letteralmente il cambio, stringendosi la mano (si spera lavata). Anche quel giovedì mattina, la porta del WC si apre e si chiude a ritmo continuo — si scambiano un paio di parole — parole che difficilmente uscirebbero dalle bocche dei macchinisti. Un rapido salto in toilette, subito prima o dopo l'accensione del PC, e già i primi cinque-dieci minuti della giornata sono volati, perché anche la macchinetta del caffè deve ricevere la sua dose di coccole, prima di entrare nel vivo della giornata.

«Scandalo! Vuole forse impedirci di andare alla macchinetta del caffè?»

Dall'altra parte c'è la filosofia di ridurre i tempi di inversione, eliminare i tempi morti tra un servizio e l'altro e, se possibile, distribuire brevi pause o interruzioni lavorative — il tutto dopo un tempo di guida quanto più lungo possibile. Sarebbe interessante vedere cosa succederebbe se all'élite del WC, all'inizio della giornata lavorativa alle otto del mattino, fosse consentita la prima capatina in bagno solo alle dodici e mezza, vietando anche le pause per fumare (tanto il fumo fa male!) e l'uso della macchinetta del caffè. Allora anche loro si troverebbero davanti a una scelta: sfrutto quei venti

minuti di pausa per soddisfare la fame o per i bisogni fisiologici? E no, una corsa di servizio non è certo l'occasione giusta per andare in bagno — almeno nel traffico regionale, dove il WC è quasi sempre occupato o fuori servizio.

Quando dovrei andare in bagno adesso?

Per noi macchinisti, l'unica vera occasione per fare una capatina in bagno è quella ventina di minuti strappati all'ultima, strettissima frazione di tragitto tra un servizio e l'altro. Così diventa subito chiaro a tutti — prima ai passeggeri, che possono sfogarsi sul modulo di feedback o sul «20 Minuten» lamentandosi di quanto siano incasinate le FFS — e poi, forse, anche ai responsabili del concetto operativo, a meno che non si siano già messi al sicuro con un nuovo lavoro, dentro o fuori dalle FFS.

Nota bene: anche senza questo salto in bagno, il tempo è sempre al limite, visto che qualcuno sembra dimenticare che bisogna anche raggiungere il binario di partenza o la testa del treno.

Insomma: buon divertimento a contare le piastrelle! 🐼

Guida fai-da-te per una giornata lavorativa sicura e senza stress

Gruppo di processo VSLF

Il personale di locomotiva ha un bisogno quasi intrinseco di essere puntuale. La giornata lavorativa è di norma pianificata con una precisione di 10 (dieci!) secondi. Tuttavia, la pressione dei tempi è aumentata enormemente non solo a seguito dell'introduzione del concetto operativo ZF 2.0 presso FFS Trasporto viaggiatori.

Questa pressione comporta carichi ricorrenti come stress, tensione ed esaurimento. Ciò, a sua volta, porta a una riduzione della consapevolezza situazionale e a una concentrazione insufficiente. Di conseguenza, ci si possono attendere irregolarità apparentemente minori fino ad arrivare a gravi incidenti. Il VSLF propone quindi in questo articolo un semplice supporto pratico per ridurre in egual misura sia le cause sia gli effetti.

Occorrente:

- una pellicola adesiva per finestrini (presente in ogni cabina di guida)
- un coltellino tascabile o delle forbici
- il telefono di servizio

Passo 1: Ritaglia dalla pellicola una striscia larga circa 1 cm e lunga alcuni centimetri. Come riferimento orientativo può essere utile, ad esempio sulla pellicola «WC non utilizzabile», la sequenza di lettere «non uti»; tuttavia la striscia può anche essere leggermente più corta, a seconda delle esigenze.

Passo 2: Apri il TIP2 sul telefono di servizio e carica un servizio futuro, uno già iniziato oppure uno appena concluso. -> Nel caso di un servizio futuro, la segnalazione di disponibilità non dovrebbe ancora essere stata inviata (altrimenti il servizio viene riprogrammato). In questo caso posiziona la striscia adesiva sotto la terza indicazione oraria. -> Nel caso di un servizio già iniziato e appena

aggiornato, posiziona la striscia adesiva direttamente sotto la barra gialla («prestazione attuale»).

-> Nel caso di un servizio concluso, carica nuovamente per intero e posiziona l'adesivo sotto la seconda indicazione oraria. La distanza laterale dal bordo del display deve essere di circa 1-2 mm.

Passo 3: Verifica che il touchscreen continui a funzionare senza limitazioni e che, a causa dell'applicazione dell'adesivo, non siano state modificate involontariamente impostazioni né effettuati inserimenti accidentali.

Passo 4: Alla prossima occasione, verifica se è ancora visibile soltanto l'orario di inizio della prestazione attuale. Se necessario, effettua questa verifica in momenti diversi, poiché non tutte le prestazioni vengono visualizzate nello stesso formato.

Passo 5: Svolgi ora i tuoi servizi con professionale serenità.

Indicazioni importanti: le pellicole di questo tipo, esplicitamente concepite per l'uso su vetro, se necessario possono essere rimosse in pochi secondi senza lasciare residui. Le app essenziali dei sistemi di riserva, come V-App R o RADN, possono continuare a essere utilizzate e consultate senza problemi nonostante l'adesivo. Se necessario, è inoltre possibile zoomare sul display oppure tenere il telefono in orizzontale, per rendere visibili le informazioni eventualmente nascoste.

Applicando una simile striscia adesiva, il servizio

continua a essere visualizzato nel

TIP2 con tutte le prestazioni, tuttavia, di norma, è visibile soltanto l'orario di inizio della prestazione attuale. Questo impedisce in larga misura un modo di lavorare frenetico, in cui spesso vengono già presi in considerazione i tempi della prestazione successiva e di quella ancora seguente, e l'attenzione è concentrata sul rispetto delle tempistiche e non necessariamente sulla corretta esecuzione della singola prestazione. Attraverso questo semplice adattamento del display, l'attenzione viene spostata dal piano di marcia verso un modo di lavorare più sicuro e consapevole. La domanda se sia possibile effettuare una pausa per la toilette, un reset del veicolo o l'utilizzo di un percorso sicuro non dovrebbe mai ricevere una risposta basata prioritariamente sulla puntualità della prestazione successiva.

Un ampio test pratico dell'applicazione ha prodotto i seguenti risultati:

- La pressione dei tempi durante il lavoro è stata ridotta dell'83,3%.
- Il livello generale di stress è stato ridotto del 72,5%.
- I guasti ai veicoli dovuti a errori operativi sono stati ridotti del 58,1%.
- La soddisfazione sul lavoro è aumentata del 49,9%.
- L'attenzione alla sicurezza è aumentata del 61,2%.

Disclaimer: La guida fai-da-te è stata elaborata e testata tenendo conto di tutti i fattori di sicurezza noti; tuttavia, l'utilizzo avviene in ogni caso a proprio rischio 🙏.



Gita della sezione BLS al Museo della Tecnica ENTER

Comitato della sezione BLS

Il 9 gennaio la sezione BLS ha vissuto una giornata molto interessante e piacevole al Museo della Tecnica ENTER di Derendingen, che offre numerose sezioni interattive e coinvolgenti. Un ringraziamento speciale va alla nostra guida, che con grande passione e competenza ci ha accompagnati alla scoperta di diverse postazioni.

Il tempo è letteralmente volato e avremmo volentieri prolungato la nostra permanenza nel museo. A completare la giornata non poteva mancare un momento conviviale con un aperitivo in compagnia. Grazie di cuore a tutti i membri che hanno partecipato e contribuito al successo di questa bella esperienza! 🍷



Nuovo comitato della Sezione Berna

Marco Gaschen, segretario VSLF
Sezione Berna

Questa volta la nostra assemblea generale si è svolta a Herrenschwanden sotto una leggera nevicata.

David Anliker è stato salutato e ringraziato con grande riconoscenza per la sua lunga attività come presidente. Anche a Michael Affolter, membro uscente della CRGC 2, abbiamo espresso il nostro sincero ringraziamento per il suo impegno. Quale nuovo presidente, i membri presenti hanno eletto l'attuale vicepresidente Stefan Gfeller. Con lui sono stati

eletti nel comitato anche Marc Eschmann (membro aggiunto 1) e Richard Scholtens (CRGC 2). Il nuovo comitato lavorerà congiuntamente per la Sezione Berna ed è aperto a richieste e suggerimenti.

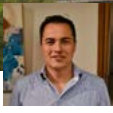
All'assemblea hanno partecipato attivamente 30 persone. Dopo la parte interna riservata alla sezione, la delegazione negoziale VSLF, composta da Raoul, Rahel e Marc, ha presentato un resoconto sulle trattative BAR. Successivamente ci ha fatto visita Andreas Haller, responsabile HR PP FFS, che, dopo aver illustrato i risultati delle trattative dal punto di vista delle FFS, ha risposto alle nostre domande.

Alla cena che è seguita, molto apprezzata, hanno preso parte ben 37 persone. La serata si è conclusa in allegria e in un'atmosfera conviviale. Questa volta, a differenza dell'anno scorso, l'autopostale non ha avuto bisogno delle catene da neve per il viaggio di ritorno. 🍷

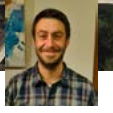


VSLF
VEREIN SCHWEIZER LOKOFOLENER

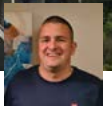




Präsident Gfeller Stefan
stefan.gfeller@vslf.com
051 281 01 13



Vizepräsident Gusset Simon
vizepraesident@vslf.com
051 281 29 09



Kassier Gfeller Lars
lars.gfeller2@vslf.ch
051 281 58 13



Sekretär Gaschen Marco
marco.gaschen@vslf.ch
051 284 05 82



Beisitzer 1 Eschmann Marc
marc.eschmann@vslf.ch
051 281 84 14



Beisitzer 2 Guex Eric
eric.guex@vslf.ch
051 281 38 05



GRPK 1 Odermatt Richard
richard.odermatt@vslf.ch
051 281 39 28



GRPK 2 Scholtens Richard
richard.scholtens@vslf.ch
051 284 05 85



Obmann BN Gusset Simon
simon.gusset@vslf.ch
051 281 29 09



Obmann BI P Eschmann Marc
marc.eschmann@vslf.ch
051 281 84 14



Obmann SO Rauchenstein Daniel
daniel.rauchenstein@vslf.ch
051 281 33 91



Obmann BI G Håkon Philippe
philippe.hakon@vslf.ch
079 554 55 92

Delegierte: Sommer Markus, Indelic Stefan, Håkon Philippe, Zimmermann Christoph
Ersatz: Simon Gusset



LETTERE DEI LETTORI

Feedback sul LocoFolio del giu- bileo 2/2025

Che magnifica copertina! È davvero straordinario come impreziosisca la prima pagina di questa edizione speciale del LocoFolio 2/2025 in occasione del giubileo. Riflette inoltre, in modo particolare, lo spirito che finora ha contraddistinto il VSLF. Vive congratulazioni a tutto il team dei designer!

I numerosi contributi nella rubrica «Ciò che ci unisce – La vostra voce» sono davvero impressionanti. Gli auguri provengono da tutta la vostra categoria professionale, ma anche dai vostri superiori e dagli ambienti a voi vicini; si percepisce chiaramente la volontà di remare tutti nella stessa direzione.

Un tono purtroppo meno entusiastico emerge invece nei contributi relativi ai BAR e al concetto d'impiego ZF 2.0. Talvolta si ha l'impressione che le vostre istanze non vengano prese sufficientemente sul serio. Vengono avanzate richieste che si spingono fino ai limiti di quanto tecnicamente possibile, spesso senza considerare appieno le ricadute sulle persone coinvolte, con il rischio concreto di generare frustrazione e demotivazione. Solo pochi anni fa, ai massimi livelli dirigenziali, non era forse stato annunciato l'obiettivo di ampliare gli ambiti operativi dei depositi, estendere le competenze sui veicoli e, in tal modo, garantire da un lato una maggiore diversificazione nella rotazione dei turni e, dall'altro, una più ampia flessibilità nella pianificazione degli impieghi? Che ne è stato di quegli obiettivi? Più le sfide aumentano, più diventa decisivo il ruolo del sindacato nel suo insieme. Finora ho conosciuto il VSLF come un'associazione competente e motivata, guidata da persone di grande spessore. È fondamentale continuare a coltivare e rafforzare questa qualità, per ottenere risultati concreti anche di fronte alle difficoltà e ai venti contrastanti della realtà attuale. Per questo è neces-

saria una chiara definizione strategica degli obiettivi a livello della direzione del sindacato, che inevitabilmente dovrà confrontarsi con critiche quando emergono richieste estreme al tavolo delle trattative. Naturalmente, direttive riguardanti orari, modelli d'impiego, ecc. provengono dal datore di lavoro, ma nella fase di elaborazione è indispensabile che la voce dei soggetti interessati – cioè dei macchinisti e, di conseguenza, del sindacato – venga ascoltata per individuare soluzioni concrete e realizzabili. Questa critica si fonda essenzialmente sulle esperienze e sulle informazioni provenienti dalla base. A ogni livello, la critica deve essere accompagnata da una proposta concreta, se si vuole che possa essere oggetto di trattativa. E tali critiche o informazioni provenienti dalla base verso la direzione, cioè dal basso verso l'alto, devono ricevere risposte adeguate e personalizzate! Questo motiva i membri a impegnarsi attivamente e fornisce argomenti solidi e persuasivi per le trattative. Un buon esempio in tal senso sono gli inizi dell'ADL, che, a causa di un algoritmo non adeguato alla situazione, erano risultati piuttosto fallimentari. Grazie ai vostri interventi, è stato possibile riunire le parti coinvolte attorno a un tavolo, ottenendo miglioramenti significativi. Per concludere, qualche osservazione sulla comunicazione: Lo strumento principale di informazione del VSLF è il LocoFolio, con i suoi rapporti dettagliati e approfonditi. In parallelo, vengono pubblicate periodiche aggiornamenti rapidi e immediati «on the spot». Ogni contributo può riguardare qualsiasi argomento, purché non superi il formato A4, in modo da garantire che venga letto con attenzione e mantenga pieno valore informativo. In qualità di uno dei vostri tanti passeggeri, sono particolarmente interessato a un servizio ferroviario efficiente e, di conseguenza, a un sindacato dei macchinisti come il VSLF: un sindacato che non si affida a slogan ideologici, ma che porta avanti le proprie istanze con argomenti concreti e ben ponderati, nell'interesse della causa. Per raggiungere questi obiettivi è fondamentale la collabora-

zione attiva di tutti i membri. Il VSLF dimostra di essere all'altezza della situazione, anche quando le sfide odierne si fanno particolarmente impegnative. Continuate a impegnarvi con lo stesso slancio dimostrato negli anni passati, per garantire un servizio ferroviario efficiente e condizioni di lavoro pienamente accettabili.

Uerikon, le 4 février 2026

Hans Baer 🐣



Sull'armadio del guardaroba è stato lasciato un cesto regalo con un bel biglietto allegato; tuttavia, per la seconda volta consecutiva non si è tenuta alcuna festa di Natale per noi macchinisti e macchinisti a Berna. Non tutti lo trovano così triste, ma c'è chi invece sì.

L'ultima volta che si è tenuto un simile evento risale alla fine del 2023. Da allora, 14 macchinisti si sono trasferiti a Berna e due classi, per un totale di 11 aspiranti macchinisti, hanno iniziato o nel frattempo già concluso la formazione a Berna. Che impressione può dare il fatto che il nuovo/vecchio datore di lavoro, nel nuovo deposito, non organizzi alcun evento in cui ci si possa incontrare anche al di fuori del locale pausa, del marciapiede, dell'area dei binari o dei brevi scambi durante le consegne? Si creano inevitabilmente dei «macchinisti fantasma», che nessuno conosce o ha mai visto. «Ah, lavori anche tu a Berna?» Solo dopo una certa pressione da parte del personale di locomotiva, almeno gli ultimi arrivati sono stati presentati al team tramite fotografie — con occhiali da sole e cappello — mostrate per cinque secondi sullo schermo del locale pausa.

Un simile evento a fine anno potrebbe rafforzare la coesione del gruppo e avere anche un impatto positivo sulla soddisfazione dei collaboratori, che, già nell'ultimo sondaggio, risultava al di sotto della media. Questi risultati preoccupanti sembrano però non avere alcun peso, dal momento che le misure annunciate non sono state discusse con il team come previsto.

Non resta che sperare che, entro la fine del prossimo anno, arrivi qualche impulso positivo nel deposito e che l'atmosfera torni a essere simile a quella di un tempo.

Un macchinista di Berna 🐣



Ferrovita

Villars-sur-Glâne–Matran: Fehlendes Blocksignal S937/837, km 59.7

Herausgeber: I-NAT-BST-SSR-FDY

Beschreibung:

Bitte führen Sie in R I-30131 auf den Seiten 121/200 (gültig ab 25.08.2025) die nachfolgende rot markierte Änderung aus.

Gültig ab 01.12.2025

Seite Page Pagina	Änderung Modification Modifica				
121/200.2.5, 8,11	Block	S936/836	62.1		Villars-sur-Glâne
			61.8		
	Block	S936/836	60.6		
			59.7		
	Block	S937/837	60.4		Matran

Diese Änderung wird offiziell mit D I-30131 / 34 (Änderung 134 gültig ab 14.12.2025) richtiggestellt.

Questa è stata la prima modifica scritta a mano da molto tempo. Ora devo solo capire come rimuovere il pennarello indelebile dallo schermo di un iPad...



La condizione dei binari nella svizzera francofona in una foto. Questa zona di bassa velocità è lungo 5 km.



Questa situazione precaria è stata fotografata alla stazione di Pfäffikon SZ.
Proverbio inglese: If it's stupid, but it works, it's not stupid. (Se è stupido ma funziona, non è stupido.)



A Neuchâtel, questo passo era più importante della vista del segnale nano.



Si risparmia su tutto, anche sulla dimensione dei caratteri.





- Il VSLF è un sindacato di professione per macchinisti formati e macchinisti in formazione.
- Il VSLF promuove e tutela gli interessi dei suoi membri in ambito professionale economico e sociale.
- Il VSLF consiglia e sostiene i suoi membri nelle questioni professionali e private grazie alla mediazione di persone competenti.
- Il VSLF è apolitico e aconfessionale e indipendente dalle altre categorie professionali. L'autonomia è una premessa indispensabile per un'efficiente rappresentanza dei membri e dei loro interessi.

Perché un sindacato di macchinisti?

- Perché la professione del macchinista comporta una grande responsabilità e considerevoli rischi.
- Perché la professione del macchinista non è paragonabile a nessun'altra attività svolta presso la ferrovia.
- Perché le esigenze dei macchinisti, essendo una minoranza, non possono essere considerate in un grande sindacato unico.

Vantaggi

- La struttura sindacale semplice permette di agire in modo rapido e efficiente.
- Niente funzionari superstipendiati.
- Tassa sociale conveniente.
- Gli interessi dei membri vengono rappresentati esclusivamente da macchinisti, quindi con una grande competenza professionale.
- Il VSLF non viene influenzato o ostacolato da altre categorie professionali all'interno del sindacato.

Partner sociale delle seguenti ferrovie:



Membri attivi

Per i macchinisti attivi. Essi godono del pieno diritto di consultazione, hanno accesso all'insieme delle prestazioni e beneficiano di un supporto competente per tutte le questioni professionali.

Pensionati

I macchinisti pensionati mantengono il loro stato di membro.

Sostenitori

Eccetto i macchinisti attivi, chiunque può sostenere il VSLF diventando membro sostenitore. I sostenitori possono beneficiare delle offerte assicurative del VSLF.

I macchinisti in formazione

non pagano la quota e sono assicurati gratuitamente nell'ambito della protezione giuridica professionale. Hanno gli stessi diritti di codicisione dei macchinisti che hanno terminato la loro formazione. Il passaggio allo status di membro del VSLF comporta la cessazione del versamento del contributo di solidarietà trattenuto automaticamente dal salario. Potrete trovare il formulario per la domanda di adesione nella nostra homepage sotto:

Il modulo per la domanda di adesione è disponibile sul nostro sito web alla voce:



www.vslf.com > Contact > Adesione



Codicisione:

Il VSLF è membro della comunità di negoziazione dei sindacati [CN] e ha il compito di negoziare il contratto collettivo di lavoro e i salari, come pure la regolamentazione settoriale sulla durata del lavoro [BAR] con il vostro datore di lavoro. L'adesione al VSLF vi permette di partecipare al processo di codicisione e di esercitare un'influenza diretta sulle vostre condizioni di lavoro. Ciascun membro può esercitare il diritto di voto e può presentare delle mozioni direttamente all'assemblea generale. Il presidente centrale del sindacato e i membri del comitato centrale vengono eletti dai membri in occasione dell'assemblea generale.

Le VSLF offre:



L'assicurazione di protezione giuridica della CAP è compresa nella quota associativa.



Opzioni per l'assicurazione di protezione giuridica privata e per la circolazione presso ALLIANZ Assicurazioni.



Un contratto collettivo con la cassa malati CPT.



Corsi e possibilità di formazione continua.



Il nostro giornale sindacale.



Protezione e contributo a favore del vostro ambiente di lavoro.



Homepage:
www.vslf.com
- Informazioni aggiornate
- Indirizzi
- Downloads, ecc.

L'immagine 4: storia di un segnale scomparso

Gianluca Romanini; Lf FFS PP-BP-ZFR Chiasso

Una domanda è emersa più volte, sia da parte di macchinisti in formazione sia da colleghi già attivi che, consultando le prescrizioni di circolazione (l'attuale «Manuale delle regole di esercizio»), al capitolo 300.2 dedicato alla descrizione dei segnali, si sono soffermati su una particolarità, semplice ma solo in apparenza: se per i segnali luminosi principali tipo L esiste un'immagine 3 e un'immagine 5, allora perché non c'è alcun riferimento a un'immagine 4? Dal momento che questo interrogativo è ricomparso più volte, può essere interessante affrontarlo non tanto come dubbio interpretativo, quanto piuttosto come una nota di carattere tecnico e storico, utile per comprendere meglio l'origine e la logica di questa numerazione.

L'immagine 4, utilizzata assai raramente, era effettivamente esistita e si presentava con una luce arancione sotto a due luci verdi disposte verticalmente. Fu introdotta sperimentalmente nel 1940 e ufficializzata con il Regolamento dei segnali del 1947 (R312.1) trovando applicazione in un caso molto particolare: quando, all'entrata di una stazione, la prima parte dell'itinerario veniva percorsa su scambi disposti in posizione diritta, mentre scambi in deviazione, situati più avanti, imponevano successivamente la riduzione della velocità a 40 km/h. In altri termini, il limite di 40 km/h non si applicava già a partire dal primo scambio, punto nel quale,

all'epoca, la soglia di velocità era di regola fissata, ma soltanto da un punto successivo dell'itinerario, punto che era indicato nelle annotazioni relative alle restrizioni locali della velocità.

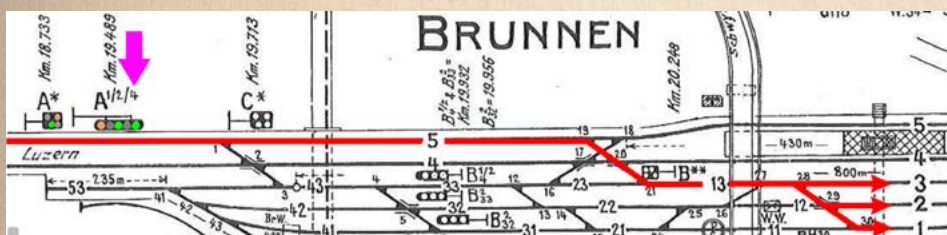
Un segnale principale che presentava l'immagine 4 doveva essere preceduto da un segnale avanzato con l'immagine di «avviso di velocità 40». Era inoltre prevista, anche se mai utilizzata, la configurazione a tre luci verdi disposte verticalmente, il cui significato era diverso da quello dell'attuale immagine 5. Essa indicava infatti, in modo analogo all'immagine 4, un limite sul secondo gruppo di scambi di 60 km/h (salvo indicazioni nella tabella della tratta) anziché 40 km/h.

Per spiegare la situazione bisogna partire dal fatto che, in ambito ferroviario e nella letteratura tecnica, era originariamente impiegato il concetto del route signalling, cioè il sistema nel quale il segnale assume una configurazione in base all'itinerario da percorrere, cosa che impone al macchinista la conoscenza della velocità ammessa per quell'itinerario. In seguito, e a partire dalla metà degli anni Sessanta, sulla rete ferroviaria svizzera, si affermò progressivamente il principio dello speed signalling, nel quale il segnale non indica più principalmente il percorso instradato, ma trasmette al macchinista un'indicazione immediata e univoca sulla velocità da

rispettare a partire da quel segnale. Il passaggio da segnalazione legata al percorso a quella legata alla velocità fu favorito da diversi fattori: dall'introduzione di scambi che potevano essere percorsi alla medesima velocità sia in posizione diritta sia in deviazione; dalla possibilità di imporre velocità ridotte anche in presenza di itinerari privi di scambi in posizione deviata, per esempio curve in stazione; dalla necessità di anticipare la riduzione di velocità quando un successivo segnale disposto su fermata si trovava a distanza di frenatura insufficiente rispetto alla velocità massima; e da una maggiore flessibilità dell'esercizio, che rese meno vincolante il dover informare il macchinista di un ingresso del suo treno in un binario di stazione non previsto dall'orario di marcia.

A ciò si aggiunse anche l'evoluzione dell'infrastruttura, con la suddivisione dei lunghi tratti di stazione in settori provvisti di appositi segnali principali, capaci di indicare inequivocabilmente il punto dove valgono le rispettive soglie di velocità. In questa prospettiva, l'immagine 4 è apparsa come il prodotto di una fase intermedia: ancora legata alla logica della segnalazione d'itinerario, ma già destinata a risultare superflua in un sistema sempre più orientato a indicare direttamente la velocità.

In base a queste nuove esigenze, la pubblicazione del «Foglio complementare 1 al R312.1», avvenuta nel 1967, sancì che l'immagine 4 non era più da utilizzare per nuovi impianti e che, in quelli esistenti, sarebbe stata soppressa e sostituita dall'immagine 2. Il medesimo documento modificava pure l'interpretazione dell'immagine con le tre luci verdi verticali, contrassegnandola come «immagine 5» e assegnandogli il significato attuale. 🐣



Esempio di applicazione dell'immagine 4 a Brunnen: in questa stazione il segnale d'entrata A poteva presentare tale immagine quando l'itinerario era disposto attraverso i primi scambi in posizione diritta, mentre gli scambi percorsi in deviazione si incontravano solo più avanti.



Segnale d'entrata di Mendrisio proveniente da Balerna. Al momento della sua messa in servizio, nel 1962, poteva effettivamente presentare l'immagine 4. In seguito alle modifiche introdotte al regolamento nel 1967, questa possibilità fu soppressa. Questo segnale è stato sostituito nel 2012 con segnali tipo N in occasione del rifacimento dell'impianto di sicurezza.

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

Hans-Peter Grüter

† 16.04.2026

Adrian Friedli

*1961
† 11.05.2026

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



Contatto

A volte non è la grandezza
a determinare il movimento,
ma il contatto.

Un punto sottile
tra linea di contatto e pantografo.

Quasi inosservato.

Non al centro dell'attenzione.
Eppure è proprio lì che scorre
l'energia che mantiene tutto in funzione.

Anche nell'esercizio
esistono punti di contatto simili.

Tra pianificazione e realtà.
Tra direzione ed esecuzione.
Tra decisione e responsabilità.

È lì che si vede
se un progetto regge.

Non durante la riunione.
Non sulla carta.

Ma là dove ogni giorno
le persone fanno in modo
che l'intenzione diventi prestazione.

Il personale di locomotiva
si trova proprio in questo punto.

Mantiene il collegamento
tra mandato e realtà.
Tra tecnica e persone.
Tra orario e responsabilità.

Il riconoscimento
non è un cortese extra.

È il contatto
che trasmette fiducia.

Se questo contatto funziona,
l'energia scorre.

Se viene a mancare,
si ferma molto più
di un semplice treno.

Stefan T. Gall



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

WWW.VSLF.COM