

SOMMARIO

5	Editoriale
7	La voce del presidente
9	Casi di segnaletica e superiori
10	ETCS
11	Dispositivi di sicurezza
12	Regolazione della luminosità
13	WarnApp
13	Conferenza delle FFS; suicidi ferroviari
14	Sequenza dei segnali
15	Segnale di fermata
15	Doppio impianto di apparecchi centrali
16	ADL
22	Classe tutta al maschile a Bienna
22	Test d'ammissione vessatori
23	Macchinista – un mercato libero
23	Salari dei macchinisti
24	Hermann Loc
25	VSLF interna
25	Tempo parziale
26	Frustrazione
26	L'aumento dei salari
27	FFS Infrastruttura
28	Validità e annullamento dei segnali
29	Thalwil
30	Passante ferroviario di Zurigo
30	Precisazioni
31	Penuria di personale?
31	Climatizzazione
31	Mandato di trasporto
32	ALE
34	Uno sguardo al passato
38	In memoriam
39	AG 2016 Genève

Offerta esclusiva per i soci dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)

3 buoni motivi per stipulare una polizza CAP per la protezione giuridica privata e la circolazione privaLex®

Considerato che un avvocato costa in media CHF 300 all'ora e che a ciò si aggiungono numerose altre spese (v. sotto), intentare una causa legale può rivelarsi una strada molto costosa. Scegliete un'assicurazione che vi tuteli come consumatori, utenti della strada, turisti, dipendenti, pazienti o sportivi e che vi aiuti ad ottenere ragione quando avete ragione!

Con CAP potete contare sull'esperienza di specialisti pronti ad assistervi in modo rapido ed efficiente. CAP assume inoltre i seguenti costi:

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



- 1 Premi convenienti: 50% di sconto speciale**
- 2 Somma assicurata fino a CHF 600 000.– per sinistro**
- 3 Copertura valida in tutto il mondo**



Dichiaro di avere letto le Condizioni generali (CG) su www.cap.ch, di essere socio dell Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF) e di voler stipulare la Protezione giuridica globale privaLex® per:

- | | | | |
|---|----------------------------------|--|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Locatario - Famiglia | CHF 175.90 invece di 351.80/anno | <input type="checkbox"/> Locatario - Singolo | CHF 148.10 invece di 296.10/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Fam. | CHF 199.50 invece di 399.–/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario 1 imm.* - Singolo | CHF 171.70 invece di 343.40/anno |
| <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Fam. | CHF 232.10 invece di 464.10/anno | <input type="checkbox"/> Proprietario più imm.* - Singolo | CHF 204.20 invece di 408.50/anno |

* L'importo del sovrappremio per i proprietari di immobili (casa e per piani) dipende da quanti immobili a uso proprio possiedono (es. case di villeggiatura, seconde case).

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

Pagamento: annuale anticipato

Validità dal giorno		(almeno un giorno dopo la ricezione da parte di CAP)
Cognome, nome		
Indirizzo, NPA, città		
Telefono/cellulare	Data di nascita	
Socio dal	Tessera n.	
Luogo e data	Firma	

Inviare a: CAP Protezione giuridica, Contratti speciali, Casella postale, 8010 Zurigo, **Contatto:** Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Fanno fede le Condizioni generali e Condizioni complementari (CG/CC) privaLex®, Protezione giuridica globale, edizione 02.2014. La protezione giuridica relativa all'attività statutaria dell VSLF viene garantita esclusivamente tramite la copertura di base del VSLF.

I dati dei clienti vengono trattati con il massimo riserbo. L'elaborazione e l'archiviazione dei dati personali avviene nel rispetto della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) e della relativa ordinanza. I dati vengono utilizzati soltanto per gli scopi desiderati (ad es. stesura di un preventivo o di una polizza o invio di documentazione) e non vengono trasmessi a terzi. Ci riserviamo comunque il diritto di trattare i dati dei clienti nell'ambito di iniziative di ottimizzazione di prodotti e per finalità di marketing interne. Il cliente ha diritto a essere informato e, in presenza di determinate condizioni, a richiedere la rettifica, il blocco o l'eliminazione dei dati archiviati su supporti elettronici o cartacei.

Editoriale

Daniel Hurter, redattore del LocoFolio



Care lettrici e cari lettori del LocoFolio,

È ormai da settimane, se non da diversi mesi, che quando sento le ultime notizie ho sempre più l'impressione che la situazione sia decisamente fuori controllo. I cosiddetti organi decisionali, in questo caso i politici e non da ultimo le donne impegnate in politica, perseguono delle finalità che non sono più obiettive e che nel prossimo futuro influenzeranno non poco la vita di tutti noi. Quando poi le conseguenze di questo comportamento irresponsabile sono davanti agli occhi di tutti, non si fa altro che minimizzare, negare o sviare l'attenzione, sempre però riluttanti a prendere le decisioni necessarie e spesso difficili, lasciando andare le cose al loro corso.

Questo fenomeno non riguarda però solo la sfera politica; questo, infatti, avviene anche a livello manageriale. Quando, tramite i membri del consiglio di amministrazione o altri canali, la direzione della più importante impresa ferroviaria svizzera rende noto che la gestione del suo imponente apparato amministrativo le è praticamen-

te sfuggita di mano, a buon diritto si può affermare che la situazione è decisamente fuori controllo. Noi lavoratori ovviamente risentiamo di questi sviluppi; infatti, da una parte ci dobbiamo confrontare con le conseguenze di queste continue riorganizzazioni, dei sempre nuovi progetti e sviluppi informatici e, dall'altra parte, le risorse per garantire il regolare esercizio ferroviario sono sempre più limitate. Vi si aggiunge poi il fatto che invece di intervenire in maniera energica e adottare le necessarie misure correttive, i diretti responsabili fanno di tutto pur di giustificarsi con una raffica di dichiarazioni goffe e vaghe. Solo il futuro ci dirà se l'attuale programma di riduzione dei costi «RailFit 20/30» fermerà questi sviluppi o finirà per peggiorare le cose.

Anche l'attuale evoluzione dei costi del LocoFolio è completamente fuori controllo. A seguito dell'aumento costante del numero delle pagine del LocoFolio di questi ultimi anni, purtroppo anche i costi di stampa e di spedizione sono lievitati in maniera inaccettabile. Per porre un freno a questa

evoluzione, il comitato del VSLF ha quindi deciso che a partire da questa edizione il LocoFolio verrà pubblicato separatamente per singole lingue, ciò che consentirà ai nostri lettori di ricevere i singoli numeri tempestivamente e con tutte le informazioni e notizie sui vari temi di attualità. Anche in futuro i vostri articoli e le vostre relazioni saranno fondamentali, perché è solo grazie al vostro sostegno che il VSLF potrà continuare a pubblicare una rivista informativa e interessante.

Per quanto mi riguarda, anche il giusto equilibrio tra i miei impegni extraprofessionali e il restante tempo libero purtroppo non c'è più, e quindi ho deciso di rinunciare alla mia carica dopo questa edizione del LocoFolio. Anche in futuro chiaramente non mancherò di mettermi di tanto in tanto alla tastiera per scrivere degli articoli per il nostro giornale.

Auguro a tutti una buona lettura di questa nuova edizione del LocoFolio, un buon proseguimento e ogni bene per il nuovo anno!



Fino al
25%
di risparmio
sui premi



La CPT ha molto da offrirvi, e per così poco.



La n°1 delle casse malati online con consulenza personale. Passate anche voi alla cassa malati che vanta clienti più che soddisfatti. L'assicurazione online a portata di clic. Per un'offerta personalizzata e il pratico pacchetto «Passa a CPT online» visitate il sito <https://kollektiv.kpt.ch/vsif/it>, chiamate lo 058 310 98 72 oppure scansionate il codice QR con lo smartphone.

KPT
CPT
Semplicemente ben assicurati.

La voce del presidente

Hubert Giger, Presidente VSLF

Care colleghe e care colleghi

È ormai sulla bocca di tutti: stanno per arrivare i treni senza macchinista! In tutto il settore dei trasporti pubblici non si parla infatti d'altro. In questo modo si spera di sostituire con una tecnologia all'avanguardia uno dei principali fattori di costo della ferrovia che genera delle spese pari a ben il 5% per ogni chilometro di strada ferrata. Le FFS hanno avviato un progetto che prevede la circolazione di treni senza macchinista per il previsto tratto in galleria di Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, sempre però che vengano costruiti e che vengano messi in funzione. Se le imprese ferroviarie e le relative industrie fornitrici possedessero anche solo una piccolissima parte delle innovazioni tecnologiche dell'industria automobilistica, non è escluso che tra qualche decennio i treni possano percorrere delle linee con condizioni d'esercizio semplici e dei singoli veicoli senza la presenza del macchinista. Anche il direttore della Deutsche Bahn, Rüdiger Grube, ha lasciato trapelare che «Non vogliamo cominciare dopo l'industria automobilistica, bensì già prima».

È però un dato di fatto che la ferrovia oggi non è nemmeno in grado di installare nelle cabine degli impianti di climatizzazione che funzionino a dovere durante l'estate oppure delle porte ermetiche che chiudano perfettamente in inverno e nelle sezioni di binario in curva. Solo quando l'ETCS, uno dei principali fattori di costo delle ferrovie europee e uno degli svantaggi sempre più preoccupanti in termini di concorrenza rispetto alla strada, e i nuovi posti di manovra saranno in grado di assicurare una stabilità accettabile, magari si potrà parlare di nuovo di treni sprovvisti di macchinisti. Alla domanda se la creazione di treni senza macchinista reggerebbe ad un'analisi obiettiva e realistica dei costi, al momento dovremmo chiaramente rispondere di no.

Tutto questo ottimismo sui treni automatici si basa sull'inguaribile fiducia nelle competenze dei vari reparti IT che continuano a prometterci una soluzione a tutti i problemi con il motto «Più è complesso e più è lucrativo». Quando un progetto naufraga a causa della sua complessità di attuazione, semplicemente lo si rimpiazza con uno nuovo. Fintantoché nessuno farà un calcolo effettivo del rapporto costi/benefici, il lavoro dei reparti IT sarà assicurato ancora

per tanti anni, vedi per esempio il caso SO-PRE, ADL, ecc.

La discussione sul futuro della ferrovia si dovrebbe piuttosto orientare verso una riduzione di tutti quei processi e di tutte quelle procedure che non portano nessun valore aggiunto alla ferrovia e che, al contrario, non fanno che delegare la responsabilità giuridica da un reparto all'altro. Grazie al progetto FFS «RailFit 20/30», dopo tanto tempo si è finalmente acceso di nuovo un piccolo barlume di speranza di riuscire prima o poi a fornire un servi-

che tramite degli spot pubblicitari radiofonici, visto che è sempre più difficile trovare personale sufficiente per coprire il reale fabbisogno. Il valore di mercato del macchinista raramente è stato alto come lo è ai nostri giorni. Tanto più incomprensibili sono quindi i tentativi di ferrovie come la BLS o la SOB di ridurre i salari grazie a dei nuovi sistemi salariali che sono tutt'altro che trasparenti. Questo succede proprio in un momento in cui l'affidabilità e la fedeltà all'impresa sono dei valori inestimabili e dei presupposti essenziali per un buon



zio conveniente e professionale alla nostra clientela. È però con una certa preoccupazione che nel settore dei trasporti pubblici si osserva una crescente tendenza a lavorare sempre più gli uni contro gli altri, ciò che avviene con grande dispendio di energia e con tutte le perdite che ne derivano. Noi, nel paese ferroviario per eccellenza, questo evidentemente ce lo possiamo permettere. L'autonomia del VSLF ci dà la possibilità di affrontare questi problemi direttamente, ciò che va nell'interesse della nostra ferrovia e dei nostri clienti. Per assicurare delle buone prestazioni ci vuole del personale valido e preparato, anche su una locomotiva. La ricerca di persone interessate a svolgere il lavoro di macchinista ultimamente viene fatta an-

rendimento.

È possibile che con il pensiero ci si stia orientando sempre più verso una ferrovia senza i costi derivanti dal personale di locomotiva ma, nel prossimo futuro, ci si dovrà ancora avvalere di noi.

Noi ne valiamo la pena. Come sempre, vi auguro un buon proseguimento.

Il vostro presidente

Hubert Giger

**Approfittatene
anche voi**



Quali soci, anche voi potete beneficiare dei vantaggi della partnership tra la VSLF e Allianz Suisse Assicurazioni. Vi attendono condizioni di favore per le assicurazioni auto e moto e per tutto quanto riguarda la casa.

Allianz Suisse: garanzia di sicurezza nei momenti decisivi.

Per una consulenza o un'offerta:

agevolazioni@allianz.ch

tel. 058 358 50 50 oppure rivolgetevi direttamente al vostro consulente.

Con voi dalla A alla Z.

Allianz 

Casi di segnaletica e superiori

Dopo il tragico incidente ferroviario del 29 luglio 2013 a Granges-Marnand, su richiesta del CEO delle FFS Andreas Meyer è stata convocata una tavola rotonda con le parti sociali per discutere sulla questione della sicurezza e della qualità. *Hubert Giger, presidente VSLF*

In questo contesto, degli specialisti esterni hanno allestito una perizia, intitolata «Ambiente di lavoro del personale di locomotiva», su cui il VSLF ha formulato una presa di posizione (www.vslf.com/INFO/FFS_studi_sicurezza). Nella suddetta perizia si cita anche quanto segue:

Dopo un caso di segnaletica è il diretto superiore [capo del personale di locomotiva CLP] che fa il primo interrogatorio e, solo in un secondo tempo, vengono coinvolti gli specialisti di RSQ che devono effettuare un'analisi dell'evento sulla base di una procedura ben definita. Questa sequenza dovrebbe essere messa in discussione.

Anche il macchinista vive i casi di segnaletica come degli eventi molto gravi. Questa categoria professionale infatti li definisce tutti, senza eccezione, come l'avverarsi della peggiore delle ipotesi. [...] L'accordo sugli obiettivi che il «macchinista colpevole» è tenuto a sottoscrivere e il successivo periodo di sospensione condizionale vengono vissuti come una sorta di minaccia e di punizione. [...] Questo influisce negativamente anche sulla segnalazione dei «quasi incidenti», in quanto seguono la stessa procedura e devono quindi essere notificati ai diretti superiori. [...]

Raccomandazioni

I primi interrogatori dopo un caso di segnaletica dovrebbero essere effettuati da un rappresentante neutrale della Safety Organisation RSQ. In questo modo il superiore diretto, ossia il CLP, si potrebbe concentrare sull'assistenza del macchinista coinvolto. Questo aspetto è di fondamentale importanza, in quanto un caso di segnaletica indubbiamente rappresenta un duro colpo sia per la propria autostima che per la fiducia in se stessi. L'evasione di un caso di segnaletica non è indicata nemmeno da un punto di vista direttivo. Essa, infatti, mette il CLP di fronte a un dilemma strutturale tra la necessità di dare supporto e l'aspetto punitivo. In primo luogo, il diretto superiore dovrebbe potersi concentrare sull'aspetto dell'autostima e del mantenimento della capacità di rendimento, mettendo in pratica le proprie capacità di coaching e di leadership.

Quando l'aspetto del sostegno prevale su quello punitivo, il CLP, nelle sue funzioni direttive, ha la possibilità di concentrarsi soprattutto sui problemi personali o di salute del macchinista in questione. Questo è anche nell'interesse del macchinista e può avere degli effetti molto importanti sul piano della sicurezza.

Bisognerà riesaminare la procedura relativa all'accordo sugli obiettivi. [...] È ampiamente

risaputo che le punizioni in presenza di errori non dovuti a negligenza grave o premeditazione di certo non rafforzano il comportamento sicuro sul lavoro. [...]

È da più di due anni che si sta cercando una soluzione a questo problema, finora però senza esito. Il settore Rischio, sicurezza e qualità (RSQ) delle FFS ha incaricato degli altri specialisti attivi nel campo della psicologia e della sicurezza del lavoro per chiarire anche questi aspetti. Tra DT Traffico viaggiatori e RSQ si può osservare un vero e proprio tiro alla fune per capire a chi spetti la competenza del primo interrogatorio del macchinista dopo un caso di segnaletica. Evidentemente la questione verte unicamente sul mantenimento di percentuali di occupazione e di determinati compiti, lunghi quindi dal voler trovare una soluzione che sia nell'interesse della sicurezza e, di conseguenza, delle FFS.

Dalquanto da pensare il fatto che non sia possibile trovare una soluzione ad una questione così relativamente semplice entro un termine ragionevole. Tanto più sorprendente è se si pensa che nel rapporto degli esperti esterni sono state proposte delle soluzioni chiare che sono state approvate dai vari sindacati. È probabile che, nel frattempo, alle FFS sia venuta a mancare la capacità d'azione necessaria per effettuare dei miglioramenti. Non si può inoltre non osservare come anche la qualità delle soluzioni trovate non sia affatto migliorata dopo l'arrivo di esperti e specialisti estranei al mondo delle ferrovie.

Eccovi un altro estratto della perizia:

Tensione tra macchinisti e management

A causa della sua attività da «lupo solitario», la distanza tra il macchinista e il management viene percepita come molto grande. [...] Si raccomanda di rafforzare la funzione di coaching della direzione/CLP. [...]

Dato che le corse di controllo vengono percepite come una sorta d'esame, il CLP viene visto principalmente come una persona preposta all'abilitazione, per cui l'aspetto dell'accompagnamento da parte del superiore passa automaticamente in secondo piano. Gran parte dei macchinisti che svolgono questa attività già da tanti anni, ancora oggi dichiarano che fanno fatica ad accettare la presenza di un CLP, soprattutto se nel suo background professionale non rientra l'attività di macchinista. [...]

Così come si trattano le procedure sui casi di segnaletica al giorno d'oggi, il CLP si trova proprio in una difficile situazione. Da una parte dovrebbe assistere il macchinista interessato dato che la sua autostima e la fiducia in se stesso sono molto basse. [...] Dall'altra parte deve punirlo severamente, con la minaccia di sanzioni importanti in caso di recidiva entro un certo periodo di tempo. Se solo si potesse ovviare a questa sorta di ambivalenza, senza dubbio il CLP verrebbe percepito diversamente dai macchinisti.

La conduzione tecnica dei macchinisti è di competenza degli esperti esaminatori (PEX), mentre il personale di locomotiva è fondamentalmente gestito dal sistema grazie all'attuazione e all'applicazione autonoma dei regolamenti, delle prescrizioni e dei turni prestabiliti. A questo proposito bisogna però aggiungere che, grazie a tutte le nuove direttive, la qualità delle istruzioni può essere definita decisamente molto modesta. Ancora non è chiaro se il superiore del macchinista, il CLP, debba rappresentare una sorta di guida e una persona di fiducia oppure se, data la sua facoltà di adottare delle misure pesanti, non eserciti piuttosto il ruolo del giudice punitivo. Così facendo, i nostri superiori non possono creare di certo una base di fiducia con i loro sottoposti. È da anni che i responsabili di DT Traffico viaggiatori fanno di tutto per non rispondere a questa domanda di base. Anzi, sembra piuttosto che non abbiano nemmeno messo a conoscenza chi di dovere del contenuto di questo rapporto esterno.

Non ci resta quindi che constatare che, malgrado la perizia esterna commissionata dal CEO delle FFS e malgrado i regolari incontri che da allora si sono tenuti con il responsabile della sicurezza delle FFS, a distanza di due anni dall'incidente di Granges-Marnand non è cambiato ancora niente, se si esclude il fatto che ancora una volta si è approfittato di questa bella opportunità per creare dei nuovi posti amministrativi assolutamente improduttivi. Dobbiamo quindi partire dal presupposto che questo è quello che vogliono le persone competenti. I regolari incontri con il responsabile della sicurezza delle FFS non coincidono con la nostra idea di coinvolgimento del personale al fine di trovare delle soluzioni comuni. ➤

Il caos dell'ETCS

Scenari da Far West in ambito ferroviario: Grazie all'ETCS Level 2, è da tre mesi che noi macchinisti circoliamo tra Brunnen e Erstfeld a velocità di tratta davanti a dei segnali bassi disposti su fermata. *Équipe tecnica del VSLF*

Uno scenario che finora era assolutamente inconcepibile e che per certi versi si può paragonare solo allo spavento che uno si prende quando un bambino gli attraversa la strada. In base a questa logica, allora si potrebbe introdurre la guida a sinistra anche nei paesini, visto che così facendo magari sarebbe più facile gestire il traffico in prossimità di un incrocio. In ambito ferroviario si applica ciò che è consentito dalla tecnica e ciò che appare più semplice; le obiezioni sollevate dal personale viaggiante ovviamente non hanno alcuna influenza. Ad aggravare ulteriormente la situazione c'è anche l'impotenza dell'autorità di vigilanza nei confronti delle industrie fornitrici.

Quali esami debba sostenere un macchinista per circolare su una di queste tre tratte ETCS completamente differenti è oggi meno chiaro che mai. Il parere degli esperti esaminatori (PEX) nominati dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è in disaccordo con quello dello stesso UFT. E così, per circolare sulla tratta Brunnen-Erstfeld dotata di recente di ETCS Level 2, i colleghi di Ginevra devono imparare le nuove prescrizioni ETCS malgrado non le possano mai mettere in pratica dal momento che non devono percorrere questa linea. Questo altro non è che uno sperpero di tempo e di denaro, oltre al fatto che i macchinisti interessati sono obbligati ad acquisire delle conoscenze inutili.

ETCS: la Svizzera stabilisce delle nuove norme

«Switzerland is the most European country!» Questo è quanto ha affermato Michael Cramer, presidente della commissione dei trasporti del Parlamento europeo, riferendosi in particolar modo all'introduzione del sistema europeo di protezione dei treni ETCS. Alla base di questa affermazione c'era una presentazione di Stefan Sommer, responsabile del centro di competenza per i sistemi di protezione dei treni della divisione Infrastruttura (I-AT-ZBF), in occasione di una conferenza di alto livello organizzata dall'Agenzia ferroviaria europea (ERA) a Lille alla fine di settembre.

Grazie al forte impegno della Svizzera e con la benedizione dell'I-AT e dell'UFT, attualmente tra Ginevra e La Plaine circolano dei treni che quando passano davanti a dei segnali che indicano avvertimento non ricevono alcuna segnalazione in cabina. Questo stato di cose alquanto singolare viene mo-

tivato con il fatto che la sorveglianza è comunque presente grazie al sistema francese KVB. Allo stesso tempo, sulla tratta dotata recentemente dell'ETCS Level 2 dobbiamo superare dei segnali bassi disposti su fermata, dei segnali che, beninteso, per tutta la restante rete ferroviaria svizzera devono necessariamente indicare via libera. Queste sono ora le nuove norme.

Relazione sempre meno chiara dei segnali con le sezioni di tratta

Con i nuovi impianti di sicurezza e di segnalazione capita che i PEX litighino sempre più spesso tra di loro per stabilire quale segnale principale si debba riferire a quale sezione di tratta, come debba essere contrassegnato e come debba essere segnalato durante la corsa. Dall'UFT non possiamo aspettarci alcun aiuto dato che gli impianti non sono compatibili con le prescrizioni sulla circolazione emanate proprio da quest'ultimo. Spesso si ha l'impressione che sia del tutto irrilevante a quale sezione si riferisca un determinato segnale. I segnali vanno però rispettati. Nel frattempo, fa parte ormai della normalità il fatto che determinati difetti dei nuovi impianti, come la raffigurazione errata nelle tabelle delle tratte (RADN) o l'assenza di frecce per i segnali collocati sulla destra del binario, vengano corretti solo dopo la loro messa in funzione o che le programmazioni errate dello ZUB risultino necessariamente in frenate d'emergenza, con tutte le conseguenze del caso per i passeggeri e per il materiale. Un nuovo impianto di sicurezza deve poter funzionare perfettamente già dal primo giorno della sua messa in funzione e non dopo dei mesi, quando ormai il personale viaggiante si è abituato a certe



irregolarità, ossia ha forzatamente dovuto interiorizzare un determinato stato di cose.

Le responsabilità non sono più chiare

Tutte le «obiezioni» sollevate dalle imprese di trasporto ferroviario (ITF), dai reparti di controllo della qualità (RSQ/QSU) o dai superiori dei macchinisti non danno alcun esito. Il fatto che non vi siano degli interventi da parte dei PEX e dei capi PEX o che questi non siano tenuti nella dovuta considerazione è a dir poco deplorabile, in quanto qui si sta parlando di professionisti che sono costantemente a contatto con i macchinisti e che guidano anch'essi dei treni.

Identificazione: 3698

Comunicazione: dotazione della tratta

Priorità: media

Valevole dal 05.10.2015 00:00 al 31.12.2015 00:00

Aarau-Olten: attivazione dei segnali

Cari collaboratori,

sono molti i macchinisti e le macchiniste che ci hanno segnalato il perenne problema dell'attivazione lenta dei segnali tra Aarau e Olten. Verso la metà di agosto si è effettuato un software release che avrebbe dovuto risolvere il problema. Al momento dell'installazione del nuovo software sono tuttavia intervenuti dei problemi seri e inaspettati e pertanto si è dovuto attivare nuovamente il vecchio software. Ci dobbiamo quindi confrontare di nuovo con il problema dell'attivazione lenta dei segnali. Già poco tempo dopo la messa in funzione avvenuta alla fine di maggio, P-OP-QSU si era rivolto ad Infrastruttura affinché si trovasse quanto prima una soluzione. Tutti i diretti interessati stanno lavorando intensamente per apportare i miglioramenti del caso che, tuttavia, non potranno essere operativi prima della fine dell'anno.

Grazie per la particolare attenzione che vorrete riservare a questa sezione di tratta.

Cordiali saluti

PEX Basilea

Non è chiaro cosa significhi concretamente questa comunicazione per l'attività pratica dei macchinisti. Quando l'attivazione del segnale è lenta, bisogna attivare una frenata d'emergenza oppure bisogna solamente osservare il segnale e proseguire la corsa alla velocità di tratta consentita? Perché bisogna prestare particolare attenzione ad un difetto di segnalazione? È così che questo impianto è stato collaudato dall'autorità di vigilanza UFT? ➔

La rivolta di cinque anni fa: controllo dei dispositivi di sicurezza

Nell'agosto del 2010 FFS Traffico viaggiatori (P-OP-RSQ) aveva emanato l'istruzione P 20007387, in base alla quale il collaudo dei dispositivi di sicurezza dei veicoli motore e delle vetture di comando non doveva più essere effettuato al momento della prima messa in servizio giornaliera, bensì in un determinato momento nel corso della giornata. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



Non essendo disposti ad accettare una cosa simile, l'associazione del personale di locomotiva (LPV) del SEV e il VSLF, in qualità di rappresentante dei macchinisti, si sono rivolti alla trasmissione «10vor10» della televisione svizzero-tedesca (link del programma: www.vslf.com/ARCHIV/Si_Eintr_SBB_P). Il contributo è uscito il 16 settembre 2010. Il giorno dopo vi è stato un altro contributo durante il quale l'allora consigliere nazionale Max Binder, membro della commissione dei trasporti, aveva affermato che, per una questione di sicurezza, il personale di locomotiva deve sempre controllare i dispositivi di sicurezza al mattino al momento della prima corsa. Nella stessa occasione Hugo Wyler, addetto stampa della BLS, aveva dichiarato che, nell'interesse della sicurezza, la BLS non riteneva sensato cambiare un processo ormai collaudato solo per risparmiare una manciata di minuti sul tempo di lavoro dei macchinisti.

Andreas Rufener, autore dell'istruzione e responsabile del reparto prescrizioni di P-OP-RSQ, non aveva preso bene questa critica e aveva sottolineato che la nuova procedura era altrettanto sicura di quella precedente. Questo però non è affatto vero, come lo dimostra lo studio commissionato dal VSLF al prof. Dr. Marcel Steiner (vedi LocoFolio 1/11). La soppressione di processi di lavoro logici e ben collaudati porta

automaticamente con sé un abbassamento del livello della sicurezza. Per P-OP-RSQ la cosa è però irrilevante in quanto questo rientra nelle direttive dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e, come spesso accade, non si deve quindi assumere alcuna responsabilità per le conseguenze derivanti dalle proprie disposizioni. La responsabilità è dell'UFT che nel suo concetto di sicurezza del 1° gennaio 2009, sotto «Principi di sicurezza», riportava quanto segue: «Ci impegniamo per far sì che il livello della sicurezza nei trasporti pubblici sia almeno uguale a quello odierno e sia paragonabile al livello di sicurezza dei paesi all'avanguardia.»

L'influenza e la volontà del responsabile di DT Traffico viaggiatori delle FFS, Manfred Haller, non sono bastate per rendere retroattiva questa istruzione. Si è quindi arrivati ad una sorta di «permesso interno» in base al quale il macchinista, se proprio lo ritiene necessario, può continuare a verificare i dispositivi di sicurezza al momento della prima messa in servizio giornaliera. Su incarico del CEO delle FFS Andreas Meyer, Hans Vogt, responsabile della sicurezza del Gruppo FFS, ha verificato la conformità della nuova regolamentazione con i principi di sicurezza delle FFS. La sua conclusione è la seguente: la regolamentazione di P-OP-RSQ soddisfa i criteri di sicurezza ed è funzionale. Il VSLF non condivide però questa opinione, in quanto

una regolamentazione che complica a tal punto un processo di lavoro ben collaudato e rilevante ai fini della sicurezza non può assolutamente essere definito funzionale.

Come conseguenza delle preannunciate misure normative contro il presidente del VSLF, a seguito dei suoi interventi nel doppio ruolo di dipendente FFS e di presidente del VSLF, come pure delle discussioni che hanno fatto seguito, è nato l'«Accordo sulla procedura da seguire in caso di eventi rilevanti sul piano della sicurezza nell'ambito delle FFS» definito tra FFS, SEV, transfair, AQTF/KVvV e il VSLF in data 4 marzo 2011. Esso prevede che gli eventi rilevanti sul piano della sicurezza nell'ambito delle FFS debbano essere oggetto di discussione e che i sindacati del personale possano contare su degli interlocutori interni. Nel frattempo dobbiamo purtroppo constatare che questi interlocutori interni fondamentalmente appoggiano tutte le disposizioni dei reparti FFS e respingono con violenza ogni obiezione contro gli stessi. Ecco perché questo accordo non adempie lo scopo per il quale è stato concepito e, di conseguenza, non ha alcun senso mantenerlo. Qui di seguito alcuni esempi che spiegano il perché delle nostre rimostranze.

1° esempio: la risoluzione dei problemi non è possibile

Malgrado l'intenso scambio di lettere con i vari reparti delle FFS, tra l'altro con il responsabile della sicurezza del Gruppo FFS, malgrado un colloquio sul posto, numerose notifiche dei macchinisti e tanti articoli pubblicati sui giornali, sembra non si sia in grado di risolvere il problema del passaggio a livello pericoloso nei pressi della stazione di Lenzburg su cui transitano due treni al giorno. Il riferimento al risanamento previsto per il 2017 non è altro che un ingenuo pretesto. L'unica soluzione di P-OP-RSQ è stata quella di emanare una nuova istruzione che, con la frase «Nella zona d'incontro di principio bisogna tener conto dell'utenza più vulnerabile», non fa che scaricare sui macchinisti tutta la responsabilità del transito sul passaggio a livello in questione. Tra l'altro, i veicoli ferroviari non transitano nelle zone d'incontro.

2° esempio: tracollo del sistema (informativo)

Contrariamente ai macchinisti di FFS Cargo, il personale di locomotiva di FFS Traffico viaggiatori non è stato informato circa la messa in funzione nella notte tra il 24 e il 25 ottobre del nuovo posto di manovra di Wyler bei Bern e la collocazione dei relativi segnali in punti completamente differenti. Come ultima soluzione e su sollecitazione del VSLF, nella tarda serata del 24 ottobre la pianificazione delle risorse, che di per sé non è responsabile per i processi operativi, ha spedito un SMS in cui si richiamava l'attenzione sulla messa in servizio del nuovo impianto. Malgrado in tutti i reparti FFS il personale dei settori Rischio, Sicurezza, Qualità (RSQ), alias Qualità, Sicurezza, Ambiente (QSU) come si chiama ora, venga potenziato di continuo, evidentemente è ormai la norma che, senza averne ricevuto previa comunicazione, durante la corsa di punto in bianco i macchinisti si ritrovino dei nuovi segnali principali collocati in punti completamente diversi, ciò che è decisamente preoccupante.

Dal nostro punto di vista un importante potenziale di risparmio può essere individuato presso i vari reparti QSU, dal momento che se i problemi vengono solo gestiti ma non risolti, una significativa riduzione dei posti di lavoro di certo non comporterebbe un abbassamento del livello di sicurezza. Tra l'altro, il volume della prescrizione operativa FFS Traffico viaggiatori emanata da P-OP-RSQ è passato dalle 666 pagine del 2013 alle 728 del 2015, con un aumento quindi del 9,3%. È evidente che i reparti RSQ non sono più in grado di trovare e attuare delle soluzioni ragionevoli. Sarebbe ora che l'autorità svizzera preposta alla vigilanza nell'ambito dei trasporti ferroviari, ossia l'Ufficio federale dei trasporti, ristabilisse finalmente l'ordine.

Regolazione della luminosità

Regolazione della luminosità dell'indicatore di velocità. *Équipe tecnica del VSLF*

Per la ristrutturazione dei 115 treni della S-Bahn di Zurigo con le locomotive tipo Re 450 e relative vetture di comando si è prevista l'installazione di un nuovo indicatore di velocità. Purtroppo non è possibile variarne la luminosità, ciò che molti macchinisti criticano. Qui di seguito la spiegazione che si potrà trovare sui libretti delle riparazioni dei veicoli:

Come non approvare la decisione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), e cioè che l'intensità luminosa dell'indicatore di velocità non può essere regolata quando fa buio? Se così non fosse, si potrebbe correre il rischio che un macchinista abbassi la luminosità al punto da non vedere più nulla

e cerchi senza l'indicazione della velocità ...

Troviamo incomprensibile il fatto che i rappresentanti dei macchinisti, gli esperti esaminatori e le commissioni del personale debbano approvare l'introduzione dei nuovi strumenti di segnalazione quando, da parte sua, l'UFT ha già emanato delle direttive irrevocabili. Evidentemente è importante che, per ottenere dei validi risultati, quante più persone e quanti più reparti possibile siano coinvolti in queste decisioni, come nel caso del regolatore della luminosità che non può essere utilizzato quando fa buio e che abbaglia di continuo i macchinisti.



Code	Reparatur / Massnahme	Datum
Code	Réparation / mesure	Date
Code	Riparazione / misura	Data
	Am 23.12.13 2x rot Zugschluss i:0 Hinweis zum Thema V-Messerbeleuchtung	
<p>Problembeschreibung: Die Beleuchtung der neuen Speedo-V-Anzeigen kann bei Nacht nicht gedimmt werden.</p> <p>Es gibt diverse Beanstandungen von den Lokführern, dass die Beleuchtung der V-Anzeige in der Nacht zu hell wäre und nicht verstellbar, gedimmt werden könnte.</p> <p>Funktionsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> Am Tag kann die Beleuchtung mit der entsprechenden Taste nach Bedürfnis eingestellt werden. In der Nacht über Lichtsensor aktiviert wird automatisch der Level 2 eingestellt. Die Dimmung kann nicht verändert werden. <p>Abklärungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das neue V-Anzeigegerät und insbesondere die Funktion der Beleuchtung, wurden am 28.08.2012 durch Vertreter der Lokführer, PEX und PEKO, mit Abnahmeprotokoll für in Ordnung befunden und genehmigt. Das Anzeigegerät muss jederzeit lesbar sein, daher schreibt das BAV Bundesamt für Verkehr vor, dass in der Nacht der V-Messer nicht gedimmt werden darf/kann! <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Seitens Instandhaltung und Instandsetzung, kann und muss daher nichts Weiteres unternommen werden. Die SAP- bzw. Bordbuchmeldungen sind mit dem Text: „Die Beleuchtungsstärke ist in der Nacht fix eingestellt und kann nicht verändert werden“ zu quittieren. Die Meldung kann geschlossen werden. 		
	plombiert kein defekt Dämpfer aufschalt	23.12.13 RI ZU/G 28.11.2013 UAG

WarnApp

Introduzione della «WarnApp». *Équipe tecnica del VSLF*



HALT

Il sistema «WarnApp», che trasmette un segnale ottico e acustico all'iPad del LEA se il treno dovesse muoversi verso un segnale di fermata al momento dell'uscita dalle stazioni, è stato definitivamente introdotto dalle FFS nel settembre del 2015. Questa App, che è stata sviluppata successivamente all'incidente di Granges-Marnand, probabilmente avrebbe permesso di evitare anche quello verificatosi a Rafz nel febbraio di quest'anno. Il VSLF vede con favore l'introduzione di questi ausili, in quanto sono nell'interesse della sicurezza e dei macchinisti. Il VSLF teme però che i dati generati in caso di attivazione della «WarnApp» vengano trasmessi alle varie imprese di trasporto ferroviario (ITF), per poi essere eventualmente usati come mezzo di repressione nei confronti dei macchinisti. Se così fosse, per il macchinista questo nuovo sistema non rappresenterebbe un aiuto, bensì unicamente un altro strumento di sorveglianza e di controllo. Il VSLF ha già espresso più volte la propria preoccupazione a chi di dovere. Al momento dell'introduzione della «WarnApp», ci è però stato assicurato che non si sarebbe prevista un'elaborazione dei dati, contrariamente a quanto accaduto invece per il sistema di controllo dei treni (ZUB) che, quando è stato introdotto nel 1990, doveva essere visto come un'installazione mirata ad aumentare la sicurezza e non come uno strumento di controllo.

Nel comunicato ai macchinisti del 3 settembre 2015, si può leggere quanto segue: «La WarnApp non è uno strumento di controllo, bensì deve essere vista come un aiuto ai macchinisti. I dati restano di proprietà dei gestori dell'applicazione, ossia Infrastruttura. Essi non possono essere trasmessi alle ITF e, di conseguenza, nemmeno ai superiori.»

L'analisi dei dati raccolti circa il luogo, l'orario e altri elementi relativi a partenze non corrette è certamente utile per raccogliere tutte le informazioni del caso. Resta però tutto da vedere fino a quando la promessa che i dati non saranno inoltrati alle ITF sarà mantenuta, ma il VSLF intende continuare a prestare grande attenzione ai futuri sviluppi.

Conferenza delle FFS in materia di suicidi ferroviari

Ponendosi come obiettivo la riduzione dei suicidi ferroviari, il 6 maggio 2015 le FFS hanno organizzato una conferenza a cui sono intervenuti anche i rappresentanti della stampa. *Hubert Giger, presidente del VSLF*

L'obiettivo principale consiste nell'impedire che le notizie dei suicidi diffuse dai media possano indurre a compiere dei gesti di emulazione (effetto Werther).

In tale occasione è stato comunicato che le FFS intendono formare 10 000 collaboratori entro la fine del 2016. Essi dovranno saper riconoscere le persone a rischio di suicidio presenti nelle stazioni e affrontarle nel dovuto modo.

È dimostrato che la maggior parte delle persone che hanno delle tendenze suicide e vengono dissuase dal compiere un simile gesto, finiscono per rinunciarvi. Anche il giornale del personale FFS «Unterwegs» ha pubblicato un articolo a questo proposito.

Per i circa 3200 macchinisti attivi presso le FFS non è prevista alcuna formazione, una decisione del resto comprensibile data la penuria di personale di locomotiva.

Procedura in caso di suicidio ferroviario

In passato, non era infrequente che dopo un simile infortunio i macchinisti interessati dovessero aspettare per più di un'ora e mezza l'arrivo del diretto superiore o di un macchinista di riserva sul luogo dell'accaduto. Per rimediare a questo inconveniente, nel 2011 il VSLF aveva scritto a tutte le maggiori compagnie ferroviarie chiedendo che, per garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, fosse fondamentalmente vietato al macchinista interessato di proseguire la corsa dopo un incidente in cui erano state coinvolte delle persone e si inviassero quanto prima un macchinista di riserva per dare supporto al collega coinvolto ed eventualmente proseguire la corsa. Le ferrovie nel frattempo hanno adeguato i loro processi interni, accogliendo con favore le proposte del VSLF.

Riduzione dei giorni non lavorativi dopo un infortunio a persone

Nel 2013 il VSLF aveva richiamato l'attenzione delle FFS e di altre compagnie ferroviarie sulla questione della riduzione dei giorni non lavorativi dopo un infortunio con il coinvolgimento di persone e aveva chiesto che i giorni liberi dopo un simile incidente non rientrassero nella consueta regolamentazione.

Le FFS avevano accolto con favore la proposta del VSLF, ossia che i tre giorni non lavorativi concessi ai macchinisti a seguito di un suicidio o di un infortunio a persone non venissero inclusi nel calcolo per un'eventuale riduzione dei giorni non lavorativi. Con questa loro decisione, le FFS hanno dimostrato di capire la situazione difficile e straordinaria in cui si trovano i macchinisti interessati e di sapersi assumere le proprie responsabilità. Anche Turbo e altre ferrovie avevano reagito positivamente alla proposta del VSLF.

Istruzione e assistenza dei macchinisti

In questo contesto estremo, l'istruzione e la preparazione degli aspiranti macchinisti sono sensibilmente migliorate negli ultimi anni. L'assistenza dopo un infortunio a persone può ritenersi buona, oltre al fatto che nel frattempo le ferrovie sono in grado di offrire sia un servizio interno che esterno di assistenza psicologica.

Abbandono dell'attività

Resta il problema dei colleghi che dopo uno o più eventi simili non sono più in grado di mettersi alla guida di un treno. È assolutamente necessario trovare delle soluzioni individuali per questi macchinisti. Il VSLF sostiene e assiste tutti i colleghi interessati.



Sequenza dei segnali

La collisione di due treni avvenuta a Rafz il 20 febbraio 2015 è molto probabilmente riconducibile ad uno scambio di segnali. Affinché il personale viaggiante si possa orientare senza problemi, è fondamentale che i segnali siano collocati in una determinata sequenza, soprattutto in caso di curve e binari in curva. *Équipe tecnica del VSLF*

Tali sequenze consentono anche di localizzare una serie di segnali al momento dell'entrata nel binario e, quindi, di garantire una guida sicura ed efficiente in caso di segnali disposti su fermata. Dovrebbe infatti essere nell'interesse della divisione Infrastruttura far sì che l'entrata in stazione avvenga in modo spedito e anche che gli scambi sul lato d'entrata vengano liberati rapidamente. Questo diventa sempre più difficile, soprattutto di notte, a causa dell'aumento dei segnali collocati in punti che sono stati definiti calcolando unicamente uno spazio di sicurezza sufficiente. A ragione, i macchinisti definiscono queste disposizioni dei segnali come delle vere e proprie trappole. A seguito della posa arbitraria dei segnali, spesso e volentieri proprio in prossimità del previsto posto di fermata, i macchinisti sono costretti a ridurre notevolmente la velocità d'entrata anche in presenza di segnali di via libera, ciò che ovviamente ha delle conseguenze negative sulla cadenza dei treni, sul pro-

cesso operativo e, automaticamente, anche sulla puntualità.

In occasione della riunione sul tema «segnalamento» a cui hanno partecipato le parti sociali e FFS Infrastruttura, sono state nuovamente espresse delle critiche su questa collocazione «selvaggia» dei segnali. Proprio per i motivi citati precedentemente, il fatto di non tener conto dell'esperienza pratica dei macchinisti rende ancora più difficile prevedere dei processi operativi efficienti, il che automaticamente comporta la necessità di posare nuovi segnali di settore di binario e nuovi segnali di blocco al fine di assicurare la bassa cadenza dei treni auspicata, naturalmente con tutte le conseguenze finanziarie che ne derivano: la classica assurdità.

A Knonau, sul binario 1 il segnale d'uscita sul lato di Mettmensstetten è stato arretrato di 15 metri al fine di consentire l'arrivo simultaneo dei treni dovuto al regolare traffico cadenzato.

In seguito all'adeguamento del posto di manovra di Effretikon, tutti i segnali sono stati collocati in un'altra posizione chilometrica. A Pfäffikon (ZH), sul binario 2 il segnale d'uscita in direzione Fehraltorf è stato arretrato di 20 metri ed è stato installato sul lato destro sotto alla pensilina della stazione. Anche in questo caso il motivo dell'adeguamento è legato alla necessità di consentire l'arrivo simultaneo da entrambe le direzioni. Da notare però che, a causa della dislocazione del segnale, il lato posteriore del marciapiede ha dovuto essere allungato di 40 metri e che la pensilina non può più essere sfruttata completamente, motivo per cui molti passeggeri devono scendere e salire senza alcuna protezione. I costi relativi allo spostamento del segnale e al prolungamento del marciapiede dovrebbero aggirarsi su un importo a sei cifre.

In questa foto si può vedere molto bene il prolungamento del marciapiede di Pfäffikon (ZH), come del resto anche tutta la parte che è rimasta scoperta. ➤



Knonau



Pfäffikon ZH



Effretikon



Pfäffikon ZH

Segnale di fermata

Le irregolarità sono all'ordine del giorno. *Équipe tecnica del VSLF*



203

L'illustrazione di copertina della rivista «ZugLuft» di Thurbo mostra un segnale di fermata in conformità alle prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT) R 300.2 / 2.2.1 / Segnale di fermata per la protezione di un ostacolo (di giorno disco rosso e di notte luce rossa).

Malgrado la foto sia chiaramente stata scattata di giorno, manca il disco rosso. La luce rossa è presente, ma di giorno non si riesce a capire se è accesa. Altrettanto spiacevole è il fatto che la lanterna sia collocata di lato e, quindi, sorge spontaneo l'interrogativo se il segnale sia effettivamente valido. Per il personale che svolge correttamente il proprio lavoro, queste continue irregolarità vengono percepite come un importante fattore di disturbo. Le notifiche in tal senso da parte dei macchinisti purtroppo non hanno un grande successo e vengono viste dagli organi competenti come una continua critica. L'autorità di vigilanza (Ufficio federale dei trasporti) avrebbe tuttavia l'obbligo di assicurarsi che le direttive vengano realmente rispettate. ➤



Doppio impianto di apparecchi centrali

La cabina elettronica di manovra di Hinwil (ZH) il 30 maggio 2011 ha attivato dei nuovi segnali. *Équipe tecnica del VSLF*



Dell'impianto fanno parte un segnale d'entrata, due segnali d'uscita in direzione di Wetzikon e due segnali principali disposti permanentemente su fermata in direzione di Bäretswil.

Nel 2014 presso queste sedi erano stati collocati dei nuovi segnali che, tuttavia, non sono mai diventati operativi e sono tuttora coperti.

Non è chiaro come mai si siano dovuti eseguire dei lavori di ristrutturazione all'impianto di sicurezza già dopo tre anni e come mai i nuovi segnali non siano ancora in funzione. Il fatto che questi segnali siano inoperativi da oltre un anno e mezzo non rappresenta di certo un valore aggiunto.

Nel 2011, con l'attivazione della nuova cabina di manovra di Hinwil, è emerso un

problema al momento dell'uscita dal binario 2. Con il segnale d'uscita aperto, il relativo segnale basso nei pressi del treno resta infatti disposto su fermata e segnala via libera solo dopo molte sollecitazioni da parte del capomovimento. Stando alle affermazioni degli esperti esaminatori, un segnale basso collocato sul lato del treno non deve essere disposto su via libera nel caso di una corsa treno.

Per risolvere il problema, non si è modificata la programmazione dell'itinerario di uscita, bensì si è spostato il posto di fermata in maniera tale da non consentire più di vedere il segnale basso dalla cabina. L'inconveniente è quindi che ora i passeggeri devono scendere all'esterno della pensilina e, per raggiungere il sottopassaggio, devono percorrere un centinaio di metri. ➤

ADL – Il divario tra aspettative e realtà

È già da diversi mesi che i macchinisti si avvalgono del supporto della «guida adattiva» (ADL) per poter fare quello che, tutto sommato, hanno sempre fatto da quando esiste la ferrovia, quindi da quasi 170 anni, ossia guidare i treni risparmiando energia. Per la verità, nel caso dell'ADL parlare di «supporto» forse è una parola troppo grossa. *Daniel Hurter, redattore del LocoFolio*



Anche ammesso che tutte le premesse fossero soddisfatte in maniera ottimale, la qualità delle raccomandazioni di marcia dell'ADL potrebbe essere paragonata a quella delle previsioni del tempo di metà anno dei «Muotathaler Wetterschmöcker», gli spassosi meteorologi di Muotathal, senza però dimenticare che la realizzazione del sistema di previsioni meteo di Muotathal è costata decisamente molto meno dei 30 milioni di franchi spesi per l'ADL. Ci sono purtroppo ancora tanti casi in cui bisogna necessariamente fare a meno dell'ADL, in quanto capita che i processi operativi non si attengano alle previsioni del tempo dell'ADL, scusate ... alle raccomandazioni di marcia, oppure che l'infrastruttura non sempre sia in conformità ai dati riportati nell'ADL. A proposito di raccomandazioni di marcia, il Duden dice che il termine raccomandazione significa «proposta consigliata, consiglio, indicazione, suggerimento». Troviamo quindi irritante che nel documento I-300018 «Guida adattiva (ADL)», sotto il punto 2.4 si prescrive, con un tono di comando, quanto segue: «La velocità indicata è la velocità ottimizzata consigliata da mantenere (Vopt).» Come già detto, ci sono spesso e volentieri delle importanti discrepanze con le raccomandazioni di marcia dell'ADL (adesso forse sono delle prescrizioni di guida vincolanti?). Infatti, spesso vengono emanate delle raccomandazioni di marcia che non fanno che provocare degli inutili ritardi dei treni.

Caso 1:

Descrizione della situazione:

Durante la corsa tra Olten e Basilea [con il treno 3, n. d. r.] dall'ADL mi è arrivata, a breve distanza l'una dall'altra e con una sequenza non conforme alle direttive, tutta un'infinità di raccomandazioni di marcia che, vista la mia grande esperienza su quella specifica tratta, non erano plausibili. Ho quindi deciso di ignorarle e ho proseguito tranquillamente e puntualmente la mia corsa da Olten a Basilea. Se avessi osservato tutte le raccomandazioni dell'ADL avrei accumulato un ritardo di diversi minuti.

Spiegazione:

Buongiorno signor XX, Innanzitutto grazie per la sua comunicazione. Ho verificato le informazioni relative alla corsa del treno 3 del 13.5.2015

e ho rilevato quanto segue: Tra Olten VL e Basilea vi sono state dieci segnalazioni ADL: Olten VL 105 km/h, Hauenstein Sud 105 km/h, Hauenstein Nord 105 km/h, Tecknau 95 km/h, prima di Gelterkinden 95 km/h, Gelterkinden 80 km/h, Sissach ADL END, prima di Liestal 100 km/h, prima di Muttenz 105 km/h e prima dell'entrata di Basilea 80 km/h. Ritengo che tutte queste segnalazioni siano corrette (pausa di 2 min. dopo una raccomandazione [le segnalazioni relative alla stessa velocità non rientrano in questo periodo di restrizione di 2 min.] e pausa di 3 min. dopo ADL END).

Posizione del treno Olten VL-Basilea: treno 1 – a distanza segue il treno 2 fino a Lausen – a distanza segue il treno 3 e poi il treno 4. Le raccomandazioni di marcia dell'ADL si basano sulla posizione del treno riportata qui sopra, e cioè il treno 4 viaggia dietro al treno 3 che, a sua volta, viene leggermente «rallentato» fino a Lausen dal treno 2 che deve rispettare le distanze con il treno della S-Bahn 1. Le raccomandazioni di marcia dell'ADL generalmente sono sempre un po' sulla difensiva e, pertanto, può succedere che una corsa più veloce rispetto a quanto raccomandato abbia comunque un buon esito.

Spero di esserle stato utile con queste mie informazioni e spiegazioni.

Cordiali saluti

YY

Caso 2:

Svolgimento dei fatti:

Ho ricevuto una raccomandazione di marcia ADL «Vopt 105 km/h» che ho deciso di ignorare in quanto ero già in ritardo e, nonostante ciò, non ho trovato alcun segnale di «avvertimento». D'altra parte, se avessi osservato questa raccomandazione di marcia avrei superato anche il limite di velocità massimo consentito.

Buongiorno signor XX,

Tante grazie per la sua segnalazione. Abbiamo provveduto a fare un'analisi dei dati che ci ha fornito e le possiamo comunicare quanto segue:

Al segnale D208 di Schwarzenbach è stata trasmessa la segnalazione Vopt 105 km/h, in quanto l'ADL ha rilevato un conflitto con il treno 2 (attribuzione dello stesso binario) a Gossau.

Il numero delle raccomandazioni di marcia può essere inferiore rispetto a quanto il

macchinista si potrebbe aspettare. Questo è stato richiesto espressamente in fase di progettazione per ridurre il numero delle raccomandazioni di marcia e, di conseguenza, per migliorare la qualità della guida. Questo però non può essere all'origine di ritardi, in quanto l'ADL conosce e tiene conto dei tempi di riserva disponibili.

Cordiali saluti

YY

FachBus Betrieb RCS-D / ALEA

Ci permettiamo di mettere in dubbio il fatto di poter contare sulla comprensione dei nostri clienti, magari quando finiscono per perdere la coincidenza (già al limite) con il proprio bus o con altri mezzi di trasporto per via di tutte queste inutili raccomandazioni di marcia dell'ADL. Contrariamente a quanto asserisce il FachBus, ci sono realmente delle raccomandazioni di marcia che provocano dei ritardi. Spesso succede però anche l'esatto contrario. Nonostante si osservino tutte le raccomandazioni di marcia o si scenda addirittura al di sotto della velocità prevista, capita che la «guida ottimizzata» finisca inaspettatamente davanti ad un segnale disposto su «avvertimento».

Casi 1 e 2:

Descrizione della situazione:

Sulla tratta Basilea-Olten / Olten-Basilea ho ricevuto le seguenti segnalazioni ADL: 1a segnalazione (treno 1) in data 18.8. Liestal-Gelterkinden Vopt 60 km/h. Il segnale d'entrata di Gelterkinden era disposto su avvertimento, circa 30 secondi più tardi è arrivato il messaggio ADL CANCEL (la segnalazione Vopt è stata subito rispettata).

2a segnalazione (treno 1) in data 19.8. Tecknau-Lausen Vopt 80 km/h. Il segnale d'uscita di Sissach era disposto su avvertimento, circa 30 secondi più tardi è arrivato il messaggio ADL CANCEL (anche in questo caso la segnalazione Vopt è stata subito rispettata).

Il capomovimento interpellato non ha saputo dare una spiegazione plausibile.

Buongiorno signor XX,

Qui di seguito la mia risposta in merito ai due casi che ha notificato:

Caso 1: Il treno 1 circolava a distanza dal treno 2 con fermata a Gelterkinden ed è per questo motivo che a Liestal ha ricevuto il segnale H21 di Vopt 55 km/h. A

WELLNESS

AU BORD DU LAC DE THOUNE

Laissez-vous séduire par un magnifique plateau ensoleillé sur la riviéra du lac de Thoue.

Offre valable pour un séjour
jusqu'au 24 décembre 2016
(sauf jours fériés)



La région touristique d'Interlaken et de la Jungfrau vous offre une multitude de possibilités d'excursions journalières.

1 nuit weekend CHF 175.- par personne
(samedi au dimanche, chambre selon disponibilité)

1 nuit seulement CHF 165.- par personne
(dimanche au samedi, chambre selon disponibilité)

2 nuits seulement CHF 310.- par personne
(chambre selon disponibilité)

3 nuits CHF 435.- (vue sur le village),
CHF 465.- (vue sur le lac) par personne

7 nuits seulement CHF 899.- (vue sur le village),
CHF 999.- (vue sur le lac) par personne

Nos prestations :

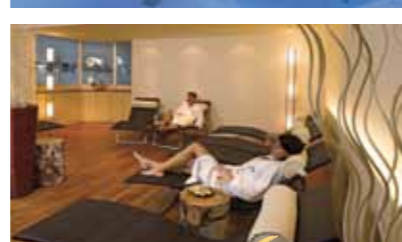
- Un apéritif de bienvenue
- Nuitée en chambre double avec baignoire/douche/WC, peignoir, mules en éponge, sèche-cheveux, balcon ou terrasse, téléphone, télévision et radio
- Buffet du petit-déjeuner riche et varié
- Menu du soir composé de 4 plats à choix
- Entrée libre dans notre oasis wellness avec bain thermaux (35°), jacuzzi à l'intérieur et à l'extérieur, corridor Kneipp, espace fitness et espace Sauna

Supplément en chambre simple CHF 20.00 par nuit

Taxe de séjour par personne et par nuit CHF 1.90

Panoramacard :

Bus de la région gratuit, 50% Niesen/
Stockhorn/Niederhorn et beaucoup de plus



SOLBADHOTEL
SIGRISWIL

Sigriswilstrasse 117

CH-3655 Sigriswil

Tel ++41 +33 252 25 25

Fax ++41 +33 252 25 00

info@solbadhotel.ch

www.solbadhotel.ch

Gelterkinden il treno 2 ha fatto una fermata più lunga del previsto (di circa 45 secondi), per cui ha ricevuto il messaggio ADL CANCEL dal momento che la distanza dal treno precedente era troppo ridotta. L'ADL non poteva rallentare il treno 1 perché così facendo il treno 3 che si trovava dietro al treno 1 avrebbe subito un ritardo.

Caso 2: Da Olten il treno 1 segue il treno 2 che prevede delle fermate a Sissach e a Liestal. Dopo il treno 1 viene il treno 3 della S-Bahn che non può subire ritardi per via delle fermate intermedie. Per il treno 1 il margine di ottimizzazione è quindi molto limitato. In prossimità del segnale d'uscita B4 di Tecknau il treno riceve la segnalazione 90 km/h per poter avere una distanza sufficiente dal treno 2 fino a Liestal.

Per il treno 2 la fermata a Sissach è prevista per le 21:55/56. Tra Tecknau e Sissach perde però 1 minuto ciò che fa posticipare la fermata alle 21:56/57. L'ADL cerca di correggere la cosa con una nuova segnalazione Vopt (75 km/h in prossimità del segnale d'uscita D93 di Gelterkinden). Questo però non è sufficiente e, a causa della distanza ravvicinata con il treno 2, il segnale d'uscita B2 di Sissach cambia su via libera solo 20 secondi circa dopo il superamento del segnale d'entrata D221, motivo per cui arriva la segnalazione Cancel subito dopo il superamento del segnale D221.

Con queste mie spiegazioni mi auguro di essere riuscito a dimostrarle che l'ADL ha funzionato correttamente e in modo assolutamente sicuro in entrambi i casi. Per ulteriori domande, restiamo volentieri a sua disposizione.

Cordiali saluti

YY

FachBus Betrieb RCS-D/ALEA

Buongiorno YY,

Grazie per le sue argomentazioni. Purtroppo le nostre opinioni divergono notevolmente.

Prendiamo il caso che lei voglia andare in macchina da A a B, per cui programma il suo navigatore e parte. Il navigatore la porta senza problemi a destinazione. Presta la dovuta attenzione alla strada e rispetta tutte le regole stradali, ma non tiene conto dei cartelli stradali.

Da noi è più o meno la stessa cosa. Da quando l'ADL è stato introdotto, di continuo ci viene detto che un treno dotato di ADL che va da A a B non può incontrare dei segnali chiusi e non si deve più fermare. Se, quindi, a Tecknau ricevo una segnalazione ADL fino a Lausen, parto dal presupposto che fino a Lausen ho un'«onda verde» (stando alla formazione ricevuta, il sistema è talmente sofisticato

da poter impedire una fermata). Se a Sissach mi succede di superare un segnale disposto su «avvertimento» vuol dire che il sistema non è infallibile. Qui non è il caso di rammentare cosa può succedere nel caso di superamento di un segnale disposto su «avvertimento». Quello che invece conta, e che personalmente critico maggiormente, è che si dà ai macchinisti una falsa sicurezza. Ci viene chiesto di riporre fiducia in un sistema che è tutt'altro che infallibile, dato che l'ADL dovrebbe trasmettere una segnalazione prima che il macchinista superi il segnale di avvertimento.

Bisogna assolutamente trovare una soluzione. Non si può esigere che il personale osservi rigorosamente le direttive dell'ADL per evitare delle fermate, per poi doversi fermare davanti ad un segnale rosso proprio a causa del sistema stesso. Per ulteriori domande, anch'io resto volentieri a sua disposizione.

Cordiali saluti

XX

Caso 3:

Svolgimento dei fatti:

Tra Murgenthal e Rothrist l'ADL mi ha trasmesso [per il treno 1, n. d. r.] la raccomandazione di marcia «80 km/h fino a Liestal» e, per osservare l'ordine di marcia e ben conoscendo la situazione del traffico dei treni, in certi momenti sono rimasto decisamente al di sotto del limite di velocità. Senza questa raccomandazione di marcia, da Aarburg avrei ridotto ancora di più la velocità per poter entrare senza problemi ad Olten. Così invece ho proseguito ad una velocità costante e ho superato il segnale avanzato di blocco/entrata di Olten 1R in posizione di «avvertimento». Se non avessi fatto affidamento sull'ADL bensì unicamente sulla mia esperienza, avrei senz'altro potuto evitare questa frenata brusca e tutt'altro che performante. Devo pertanto constatare che l'ADL non solo fallisce nel suo intento di evitare delle fermate, anzi provoca anche delle inutili frenate.

Spiegazione:

Egregio signor XX,

Grazie per la sua comunicazione. Abbiamo analizzato il caso in questione ed è emerso che il treno 1 circolava dietro al treno 2 e davanti al treno 3. Tutti e tre i treni percorrono la tratta Rothrist-Aarburg-Oftringen-Olten. A Murgenthal il treno 1 ha ricevuto la segnalazione Vmax 80 km/h. Per non far ritardare il successivo treno 3 della S-Bahn, l'ADL ha segnalato una riduzione di velocità. Non siamo tuttavia in grado di risalire al motivo per il quale il segnale d'entrata di Olten indicasse solo «avvertimento».

In generale possiamo dire quanto segue: Purtroppo non succede spesso che la situazione del traffico cambi così repentinamente, come per esempio in caso di superamento della durata di fermata del treno che precede, per cui l'ADL non riesce a reagire in tempo utile. Malgrado le raccomandazioni di marcia, non è pertanto possibile evitare eventuali fermate o il superamento di segnali disposti su «avvertimento». Restiamo volentieri a sua disposizione per ulteriori chiarimenti.

Cordiali saluti

YY

FachBus Betrieb RCS-D/ALEA

Quando una raccomandazione di marcia è superiore rispetto alla velocità di tratta consentita, l'ADL purtroppo non solo può provocare delle situazioni incresciose, ma anche pericolose.

Descrizione della situazione:

Nei pressi della regione di Mellingen, l'ADL mi ha trasmesso la raccomandazione di marcia «Vopt 135 km/h» che solo tra Othmarsingen e Gexi è stata sostituita dal messaggio «ADL END». Questo significa che ho superato la curva prima di Othmarsingen e la stazione di Othmarsingen attenendomi ad una raccomandazione di marcia superiore (135 km/h) alla velocità consentita (130 km/h).

Spiegazione:

Buongiorno signor XX,

Le dovevo ancora una risposta sul caso in questione. Nel suo caso è stata realmente notificata una Vopt troppo elevata, in quanto l'ADL non ha tenuto conto della velocità in curva. Abbiamo informato l'IT del problema. Tante grazie e cordiali saluti

YY

FachBus Betrieb RCS-D/ALEA

Tutti coloro che magari avranno ingenuamente pensato che l'intoccabile IT FFS abbia ammesso che anche l'infalibile ADL può fare un errore, si sbagliano di grosso. Poco dopo, infatti, è arrivata un'integrazione alla precedente risposta.

Buongiorno signor XX,

Adesso sono in grado di comunicarle anche la risposta pervenutaci da parte di IT sul suo caso ADL. La Vopt vale solo fino a quando è indicata sul LEA, quindi per una durata di circa 20 secondi. Una volta che il messaggio non viene più visualizzato sul LEA, valgono di nuovo le velocità massime come da RADN/segnalazione esterna. Una nuova Vopt viene visualizzata solo in caso di velocità di tratta più bassa. Questo è stato definito dai rappresentanti dei macchinisti in fase di sviluppo dell'ADL.

Classe tutta al maschile a Bienna. Gruppo Gender VSLF

Dopo la classe di Bienna del 2004 di sole macchiniste, ora FFS Traffico viaggiatori ha deciso di creare una classe formata esclusivamente da persone di sesso maschile.

Il VSLF è particolarmente favorevole al fatto che la teoria del gender sia entrata a tutti gli effetti a far parte degli obiettivi delle FFS. ➔

Comunicato stampa del 25 gennaio 2005

Le FFS raddoppiano il numero delle macchiniste.

All'inizio di novembre 2004, a Bienna è iniziata la formazione di una prima classe con nove macchiniste di locomotiva FFS. Questa classe tutta al femminile è un esempio delle intense attività di promozione e di parificazione svolte dalle FFS.

«In fin dei conti, la locomotiva non è maschile.» È con questo slogan che nella primavera del 2004 le FFS hanno lanciato per la prima volta una campagna di reclutamento di macchiniste. Questa campagna ha avuto successo: Per la sola regione di Bienna si sono annunciate ben 30 donne, 9 delle quali sono poi state assunte dalle FFS.

«Questa situazione ci permette di raddoppiare in un colpo solo la percentuale delle donne alla guida dei treni viaggiatori», ha spiegato Peter Fankhauser, responsabile regionale della conduzione dei treni, in occasione della visita di una classe di Bienna da parte dei giornalisti.

Compresa FFS Cargo, dallo scorso autunno presso le FFS in totale lavorano 31 macchiniste, il che corrisponde a circa l'1% di tutto il personale di locomotiva.

«Vogliamo continuare ad aumentare la percentuale delle donne grazie a dei modelli di lavoro moderni in grado di conciliare lavoro e famiglia, come pure grazie a dei programmi di promozione. La formazione delle macchiniste non è che uno dei tanti esempi», ha spiegato Ruth Stucki. L'impegno a favore della promozione delle donne e della loro parificazione rientra negli obiettivi aziendali prioritari delle FFS: «È dimostrato», ha aggiunto Ruth Stucki, «che i team misti lavorano in modo più produttivo e motivato.»

Test d'ammissione vessatori

L'assenza di concettualità costa – anche a lungo andare. I colleghi macchinisti della Thurbo SA che aspirano a un posto di macchinista presso FFS Traffico viaggiatori devono sostenere una sorta di «test d'ammissione» o «test di qualità». Hubert Giger, presidente del VSLF

Questi test scritti e orali vengono eseguiti da esperti esaminatori PEX delle FFS e sono pensati per valutare il «livello» e lo «stato delle conoscenze» dei nostri colleghi.

A questo proposito bisogna notare che, analogamente ai colleghi che lavorano presso le FFS, i macchinisti della Thurbo SA rientrano nella categoria B (OVF) e devono dimostrare di possedere tutte le conoscenze in materia di veicoli e tratte riportate nella banca dati «Phönix» dell'UFT. Esse possono essere consultate con un semplice clic del mouse. La capacità generale dei nostri colleghi di assicurare una guida sicura dovrebbe essere un dato di fatto, tanto più che i macchinisti Thurbo devono anche circolare con i treni RABe 511 delle FFS tra Wil SG e Coira fino a 160 km/h e dal nuovo orario dei treni percorrono regolarmente la rete centrale della S-Bahn di Zurigo. Qui la sfiducia da parte delle FFS nei confronti della propria consociata è palese.

Controlli di qualità a destra e a manca

La qualità viene controllata un po' ovunque. In questo capitolo rientra anche il modulo d'istruzione «Traffico a lunga percorrenza» delle FFS. L'unico criterio che distingue i treni a lunga distanza da tutti gli altri treni passeggeri è la scorta da parte del personale del treno (la conduzione dei treni RegioExpress tra Wil SG e Coira da parte dei nostri colleghi Thurbo non rientra nel traffico a lunga percorrenza). Ci è stato confermato che «FFS Traffico viaggiatori ovviamente ha uno specifico modulo per il traffico a lunga percorrenza. Tutto ciò che non si può applicare nero su bianco, non si riferisce al modulo per il traffico a lunga percorrenza, bensì ai veicoli per il traffico a lunga distanza.» È così allora! Ci risiamo con la questione delle conoscenze dei ve-

coli e delle tratte. La sensazione è che la priorità consista nel voler procurare delle opportunità di lavoro agli esperti esaminatori, affinché al termine della formazione «Traffico a lunga percorrenza» si possa effettuare una corsa di verifica della qualità. Magari poi capita che chi non supera il test il giorno dopo si ritrova alla guida di un treno della S-Bahn lungo 300 metri, senza personale di accompagnamento e nel pieno del traffico delle ore di punta!

Cancellazione forzata delle giornate di formazione continua

L'anno scorso la seconda giornata di formazione continua 2014 è stata ribattezzata «giornata di formazione continua 2015» e, pertanto, è stata definitivamente soppressa. Data l'attuale situazione di acuta carenza di macchinisti, ora anche la seconda giornata di formazione continua 2015 è stata annullata ed è stata dichiarata solo facoltativa. Ai macchinisti finora sono pertanto già state negate ben due importanti giornate di formazione. Evidentemente i contenuti di queste giornate d'istruzione sono irrilevanti, al punto da poter rinunciare ad una formazione generalizzata del personale di locomotiva. C'è da chiedersi se l'unico scopo di queste istruzioni sia quello di giustificare i posti di lavoro di chi si occupa di formazione e formazione continua nell'ambito di DT Traffico viaggiatori. Comunque sia, ci sarebbero ancora un bel po' di temi di attualità che non sono mai stati discussi in maniera esaustiva durante queste giornate di formazione e che varrebbe la pena trattare più da vicino. Fortunatamente, le associazioni di categoria continuano a proporre dei corsi di formazione pratica di modo che i macchinisti possano esercitare la propria professione al meglio, anche senza tutte queste continue corse di verifica della qualità. ➔



Macchinista – un mercato libero

Nel mio ultimo articolo apparso sul LocoFolio 1/2015 criticavo la rivalutazione dei salari che, a mio avviso, è inadeguata, e chiedevo a FFS P-OP-HR/DT un «dialogo aperto e costruttivo». Alcuni risultati di questo dialogo sono nel frattempo noti. Marcel Maci, macchinista FFS Friburgo (fino ad ottobre) / macchinista BLS Friburgo (da novembre)



HR (che mi ha scritto una lettera personale) ritiene che sia tutto corretto:

- La rivalutazione era mirata a eliminare i «superamenti» e questo obiettivo è stato raggiunto. È vero che per certi macchinisti questo significa guadagnare poco più di un giovane che ha appena terminato la formazione, ma questo è inevitabile e non può essere modificato, in quanto ogni eventuale adeguamento addizionale avrebbe automaticamente delle ripercussioni più vaste sul sistema salariale.

Per quanto concerne la DT, mi permetto di citare i propositi di Manfred Haller pronunciati in occasione di una riunione tenuta a Friburgo nel mese di luglio alla presenza di una quarantina di macchinisti:

- È senz'altro possibile che vi siano delle compagnie ferroviarie (come la BLS) che al momento offrono delle condizioni migliori a certi macchinisti. Da questo punto di vista, questa professione è diventata un mercato libero ed è assolutamente comprensibile che dei macchinisti sollecitino un posto di lavoro altrove.

- Questo non ha alcuna incidenza sugli effettivi. La penuria di macchinisti è un fatto globale che non interessa solo le FFS. Bisogna però sottolineare che il numero dei macchinisti che partono è compensato dal numero dei macchinisti che arrivano da altre compagnie.

Preferisco astenermi dall'esprimere un giudizio personale su questi propositi o sul ruolo e il comportamento di molto attori coinvolti, ma mi permetto di prenderli in parola: Quelli che dicono che certi macchinisti trovano delle condizioni migliori

presso altre compagnie ferroviarie (senza far nulla per trattenerli), semplicemente accettano che vi siano delle partenze! In questo contesto, solo al deposito di Payerne FR siamo in sei ad aver preso questa decisione. Da notare che si tratta essenzialmente di macchinisti che hanno seguito

una formazione nel corso degli ultimi cinque anni e che hanno più di 30 (o 35) anni. Continuo a credere che la situazione di questi macchinisti sia insoddisfacente e che le FFS avrebbero, e hanno tuttora, la possibilità di cambiare le cose. È del resto ciò che auguro per i miei colleghi che restano! ➔

Salari dei macchinisti con minore anzianità

Incontro in merito alle trattative con le FFS sui salari dei macchinisti con minore anzianità di servizio. Hubert Giger, presidente del VSLF

Le parti sociali delle FFS hanno sollecitato alla divisione Traffico viaggiatori FFS delle trattative per discutere in merito ai salari dei macchinisti e delle macchiniste con minore anzianità di servizio.

Un primo incontro tra la delegazione delle FFS e la comunità di negoziazione delle parti sociali ha avuto luogo il 20 ottobre 2015. Dopo una discussione tra le parti, di comune accordo si è deciso che nella fase successiva si sarebbero definiti i necessari mandati negoziali. Le trattative riprenderanno non appena tutti i mandati saranno stati resi disponibili.

Non si riscontrano delle tendenze particolari. La disponibilità delle FFS a prendere parte alle trattative va vista come un segnale positivo. Per le parti sociali delle FFS prendono parte alle trattative: Jürg Hurni, Hans-Rudolf Schürch (SEV), Daniel Ruf (VSLF) e Bruno Zeller (transfair). FFS V è rappresentata da Doris Matyassy (HR P), Manfred Haller (P OP ZF), Marc Siegrist (HR PP) e Didier Bieri (P HR ZF).

Come sempre il VSLF è fiducioso e conta di trovare una soluzione alla questione delle differenze salariali dei macchinisti con minore anzianità, un problema legato a degli accordi ormai superati, affinché vi sia un giusto equilibrio rispetto a tutti gli altri macchinisti.

Prezzo esclusivo per membri e sostenitori VSLF
Locomotiva FFS Re 460 105-0 VSLF carreggiata 0



Grazie ad una tiratura esclusiva della ditta Hermann Modellbahnen AG, la nostra locomotiva VSLF in carreggiata 0 costerà esclusivamente ai membri i sostenitori VSLF:

Ordinazioni (totale)	Senza trazione con vetrina	con trazione senza vetrine
1 Loc	4'300.- invece di 4'600.-	5'000.- invece di 5'300.-
2-5 Locs	3'700.- invece di 4'000.-	4'300.- invece di 4'600.-
ab 6 Locs	3'500.- invece di 3'800.-	4'000.- invece di 4'300.-

I prezzi CHF sono IVA inclusa 8%, e sono con disponibilità in base al n° di pzi prodotti.

I prezzi sono garantiti fino al 30.06.2016 dei quantitativi ordinati.

Le ordinazioni sono da effettuare perciò tramite formulario sottostante oppure direttamente sul sito VSLF :

www.vslf.com > Lok 460 105-0 > Modelllok > Hermann Lok

Le ordinazioni raccolte dal VSLF saranno inoltrate alla ditta Hermann



Ritagliare il formulario da inviare a: **Res Dellenbach | Mattenstrasse 20C | 3600 Thun**

Membro N VSLF		Cognome/Nome	
VSLF Lok Re 460 105-0	Anzahl	Via/CAP/luogo	
Senza traz. / con vetrina		Data	Firma
Con traz. / senza vetrine			

VSLF interna

Comitato del VSLF



Assicurazione di protezione giuridica professionale CAP

Desideriamo informarvi che il VSLF ha provveduto al rinnovo delle condizioni generali di assicurazione (CGA) per la protezione giuridica professionale presso l'assicurazione CAP. Il cambiamento principale consiste nell'aumento da max. CHF 250 000 a max. CHF 300 000 per perizie e analisi, spese giudiziali, procedure di arbitrato e mediazioni, spese ripetibili, onorari degli avvocati e cauzioni penali.

Anche per il futuro contiamo nel proseguimento della buona collaborazione attuale con l'assicurazione di protezione giuridica CAP.

www.vslf.com

> SERVIZI > Protez. giur. sul lavoro

Assistenza grazie alla protezione giuridica CAP

Nel corso dell'estate 2014 sono diversi i macchinisti e i membri del VSLF che hanno lasciato la Crossrail, ciò che ha scatenato non poche discussioni sulla procedura di assegnazione delle indennità e dei saldi orari dovuti. I nostri colleghi si sono potuti avvalere dell'assistenza legale di un avvocato grazie all'assicurazione di protezione giuridica professionale CAP. Dopo più di un anno, tutte le rivendicazioni dei nostri colleghi nei confronti della Crossrail sono state accolte e l'impresa in questione ha rinunciato ad adire le vie legali.

Cassa malati CPT

Il VSLF a suo tempo ha stipulato un contratto collettivo con la cassa malati CPT. Dal 1° gennaio 2016, la CPT purtroppo ci accorderà solo uno sconto del 10% invece del 15% sui premi delle assicurazioni complementari. Questo vale anche per gli attuali contratti. Ci rincresce molto per questa riduzione dello sconto da parte della CPT.

www.vslf.com > SERVIZI > Cassa malati

Promemoria

L'8 agosto 2011 la Neue Zürcher Zeitung (NZZ) aveva pubblicato un articolo sul previsto impiego di macchinisti a tempo parziale. *Daniel Hurter, redattore LocoFolio*

Macchinisti part-time come ricetta contro la penuria di personale

Per la prima volta le FFS offrono ai macchinisti la possibilità di accedere ad una formazione part-time. Ad ottobre è prevista infatti la creazione di una classe di macchinisti che successivamente verrà impiegata a tempo parziale presso le S-Bahn dell'area di Zurigo.

asc. Tramite degli annunci sui giornali, all'inizio di febbraio le FFS si sono messe alla ricerca di persone interessate a lavorare come macchinisti part-time. Parallelamente alla normale formazione a tempo pieno, per la prima volta a Zurigo Altstetten il 1° ottobre prenderà il via un programma in cui la presenza è richiesta solo tre giorni alla settimana. Le FFS intendono rivolgersi soprattutto alle persone di sesso femminile e in particolar modo alle casalinghe. [...]

Grazie a questo concetto, le FFS contano anche di trovare le varie centinaia di macchinisti di cui avranno assolutamente bisogno nei prossimi anni a seguito della loro crescente offerta di prestazioni e degli imminenti pensionamenti. Già oggi giorno i macchinisti sono spesso e volentieri una rarità, per cui sono automaticamente costretti a fare tante ore straordinarie. [...]

Stando al portavoce delle FFS Christian Ginsig, al termine di questo corso accessorio i diplomandi verranno impiegati nell'ambito del Traffico regionale e della S-Bahn dell'area di Zurigo con un pensum lavorativo pari al 60-80%.

Una forte domanda

L'eco suscitata dagli annunci conferma che il gruppo target a cui si è rivolto le FFS è interessato alla professione del macchinista: «Abbiamo ricevuto circa 120 candidature», ha dichiarato Ginsig. [...]

Sembra che il desiderio di attirare più donne in cabina sia favorito anche dai tempi

previsti per la relativa formazione: quattro dei dieci candidati che hanno dato la loro conferma definitiva sono infatti di sesso femminile. [...]

Scetticismo da parte del sindacato

Se le FFS lo ritengono un modello molto promettente, da parte sua il Sindacato svizzero dei macchinisti e degli aspiranti (VSLF) vede la cosa con un certo scetticismo. I macchinisti che lavorano part-time godrebbero infatti di privilegi che penalizzerebbero i collaboratori a tempo pieno di lunga data, ha detto il presidente del VSLF Hubert Giger. I macchinisti che lavorano al 100% si ritroverebbero poi a dover tappare i buchi, in quanto ai colleghi che lavorano di meno verrebbero garantiti sia dei giorni non lavorativi che dei turni fissi.

La forte domanda fa sì che le FFS si sentano sostenute nelle loro scelte: «In linea di massima siamo interessati anche in futuro ad una formazione per macchinisti part-time», ha dichiarato il portavoce delle FFS Ginsig. Prima di decidere in merito a nuove eventuali offerte, «vogliamo però vedere i risultati del primo corso di formazione».

Come noto nel frattempo, non si è riusciti ad andare oltre a questa prima classe di macchinisti part-time in quanto l'interesse è decisamente più basso di quanto ci si potesse aspettare. Quello che invece è rimasto di estrema attualità è la questione della penuria di macchinisti. A parte una breve pausa, negli ultimi sette anni non è cambiato molto. Per contro, malgrado quanto riportato nel contratto collettivo di lavoro, la promozione del lavoro part-time nell'ambito di DT Traffico viaggiatori non è più un tema d'attualità.

Si ringrazia la NZZ per la gentile autorizzazione a pubblicare questo articolo.



Frustrazione

Lettera alla redazione

Buongiorno signor presidente!

Di recente ho letto per la prima volta la rivista del vostro sindacato e devo dire che sono rimasto decisamente colpito dalla dose non indifferente di frustrazione che vi traspare. Non ho potuto non chiedermi perché poi i vostri macchinisti vadano avanti a lavorare per le FFS. Se io fossi insoddisfatto del mio datore di lavoro così come emerge dalla vostra rivista, di sicuro non esiterei ad andarmene.

Mi chiedo inoltre quanto possano essere realmente sicuri i treni quando, alla loro guida, c'è un uomo (ci sono anche delle donne?) con un simile grado di frustrazione che, di certo, non è un buon presupposto per svolgere il proprio lavoro con passione e con la dovuta affidabilità. Ma queste persone sono perennemente impegnate a trovare qualcosa da criticare?

I salari dei macchinisti non sono poi così bassi da far sì che ogni attività che non viene onorata con un bonifico di tempo o un qualsiasi indennizzo debba essere riportata nel vostro giornale come se si trattasse di una mezza catastrofe. Pensate un attimo all'operaio che lavora in fabbrica, alle sue condizioni di lavoro e a cosa gli viene chiesto di fare. A volte gli vengono perfino richieste delle formazioni supplementari riconosciute a livello federale senza che riesca mai a raggiungere il livello di un macchinista.

La questione della responsabilità che i macchinisti (non solo i membri del VSLF) continuano a tirare fuori a ogni piè sospinto, forse sarebbe meglio non tirarla nemmeno più in ballo. Il fatto di assumersi delle responsabilità non ha alcun nesso con il salario. Se così fosse, magari i macchinisti dovrebbero addirittura accettare dei salari più bassi visto che il loro lavoro è sempre più coadiuvato e monitorato da tutta una serie di ausili tecnici.

Cordiali saluti
Albert Trummer

Albert Trummer lavora presso la gestione del parco veicoli della BLS ed è membro della frazione PS del Gran Consiglio di Spiez. Della stessa frazione fa parte anche Didier Biéri, responsabile HR di DT Traffico viaggiatori delle FFS. La redazione del LocoFolio ringrazia il sig. Albert Trummer per aver autorizzato la pubblicazione della sua lettera.

L'aumento dei salari

Sono certo che questa notizia non vi sarà sfuggita: I macchinisti hanno rinunciato all'aumento generale dei salari e fino al 2020 gli aumenti individuali sono plafonati allo 0,8% della massa salariale ... *Marc Engelberger, presidente sezione Romandie*

Fino al 2018 non ci saranno più nemmeno i singoli giorni di vacanza. Queste sono solo due delle tante misure che, d'accordo con le parti sociali, le FFS hanno deciso di adottare per far confluire nella nostra cassa pensioni un importo di 690 milioni di franchi svizzeri. Senza questo versamento di oltre mezzo miliardo di CHF l'introduzione delle cosiddette rendite «variabili» sarebbe stata praticamente inevitabile, dal momento che una diminuzione dell'11% circa delle rendite delle persone assicurate (se non si fosse fatto niente) era ed è tuttora fuori questione. Qui non intendo criticare queste misure che sono un male necessario per permettere di garantire il livello delle rendite, anche se vorrei sottolineare che, contrariamente a quanto spesso si vuole far credere, l'aumento della speranza di vita non è l'unica componente reale delle «responsabili» delle difficoltà in cui versa la nostra cassa pensioni. Malgrado la relativa urgenza con cui queste misure sono state approvate, quello che invece trovo piuttosto discutibile è che in un contesto economico e aziendale così teso, siano ancora una volta i lavoratori, e quindi noi, ad essere chiamati alla cassa, il che nella situazione attuale è una vera vergogna.

Chi infatti non ha mai sentito dire che la penuria di macchinisti è ad un livello che si potrebbe definire «storico», che certi colleghi non esitano a lasciare le FFS per altre imprese dove, a pari condizioni di lavoro (o perlomeno molto simili a quelle che conosciamo noi), i salari sono nettamente più alti, che la produttività continua a seguire una curva ascendente e che nel prossimo futuro la progressiva introduzione dell'ETCS finirà per sconvolgere la nostra vita quotidiana e il nostro modo di lavorare?

Chi non ha mai sentito dire che mentre i dipendenti sono chiamati a fare degli sforzi, lo stipendio del nostro capo e CEO, Andreas Meyer, è aumentato del 14% e nel 2014 è arrivato a 1,072 milioni di franchi? Non so voi cosa ne pensate, ma io personalmente quando ho sentito questa notizia non ho potuto far altro che scuotere la testa. Di

una cosa sono certo e cioè che questa cifra è assolutamente assurda e irrazionale. L'importo di questo aumento trasmette inoltre il segnale sbagliato al momento sbagliato. Un capo come può spiegare ai propri dipendenti che loro non riceveranno nulla, se non addirittura di meno, quando lui si può mettere in tasca quasi 150 000 CHF in più rispetto all'anno precedente?! Dal mio punto di vista questa situazione non solo è a dir poco paradossale, ma anche inaccettabile e ancora una volta ci fa capire fino a che punto i nostri top manager abbiano perso la nozione della realtà.

Potremmo definire decisamente paradossale anche il discorso che Manfred Haller (responsabile della conduzione dei treni presso FFS V) ha pronunciato ai colleghi del deposito di Friburgo che sono molto scontenti dei loro salari. Infatti, stando al sig. Haller le FFS non possono spendere un centesimo di più per quei colleghi che sono sul piede di partenza, quando dall'altra parte evidentemente nessuno si pone dei problemi per il fatto di dover investire 100 000 CHF per persona per formare e sostituire i posti che i suddetti colleghi lasciano vacanti. Non so voi cosa ne pensate, ma a volte mi faccio delle domande circa la nostra politica aziendale, sempre però che ce ne sia una ...

In aggiunta a questi esempi, che beninteso sono lunghi dall'essere esaustivi, avrei potuto menzionare anche altri punti sensibili, come la sicurezza, il management, la comunicazione interna e esterna, ecc., tutti aspetti che sfortunatamente ci costringono a chiederci quale sia il valore (visto che di questi tempi si parla tanto di denaro, penso sia il termine giusto) che ci viene realmente attribuito dalla nostra azienda. I nostri capi si rendono ancora conto che dietro ad ogni numero si nasconde un essere umano con delle necessità, dei desideri e, oh che guaio, delle rivendicazioni?

Alla luce di quanto precede, ho paura che sfortunatamente la risposta a questa domanda sia, almeno dal punto di vista del personale, sempre più insoddisfacente. ➔



Colpevole non è mai la pistola

La manutenzione della rete viene eseguita da FFS Infrastruttura. I derivanti costi sono subordinati all'approvazione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che provvede a controllare e autorizzare la manutenzione e il risanamento di tutti gli scambi e di tutti i segnali. *Hubert Giger, presidente VSLF*

In qualsiasi modo si proceda, a quanto pare FFS Infrastruttura può solo rimetterci. Per il risanamento dei binari, ci sono queste due varianti: ogni notte si esegue il risanamento di un paio di metri, per intere settimane e con dei costi molto elevati. L'altra alternativa consiste nell'adottare un metodo di lavoro efficiente e con un intervallo di tempo accettabile, ciò che ovviamente comporta un blocco prolungato della tratta, il relativo servizio sostitutivo dei trasporti oppure dei percorsi alternativi. Se però non si prevede alcuna manutenzione, si corre il rischio che l'UFT decida di bloccare i binari per motivi di sicurezza. Se la manutenzione viene eseguita nella misura richiesta dalla sicurezza, si ha poi da ridire perché i costi sono troppo elevati. In aggiunta al guadagno di 600 milioni di franchi derivante dai beni immobili, nel 2013-2016 le FFS hanno anche investito quasi mezzo miliardo di franchi proveniente da risorse proprie nella manutenzione dell'infrastruttura. Questo va automaticamente ad aumentare l'indebitamento delle FFS e viene così a mancare il denaro per fare degli investimenti importanti. La responsabilità dell'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura è evidentemente di competenza dell'Ufficio federale dei trasporti che, infatti, deve decidere sia in merito ai mezzi finanziari per la manutenzione che per la tutela della sicurezza. È quindi chiaro chi, in questo caso, non solo definisce la direzione del tiro della pistola, ma anche preme il grilletto e, di conseguenza, deve assumersi la responsabilità di quanto succede. ➔

16 agosto 2015 / SDA

Le FFS realizzano solo 5 dei 15 obiettivi definiti

Nell'ambito dell'infrastruttura, lo scorso anno le FFS hanno raggiunto solo cinque dei quindici obiettivi che erano stati definiti. Se, da una parte, hanno ottenuto un buon punteggio sul piano della sicurezza, dall'altra parte, a causa del cattivo stato della rete ferroviaria, non sono riuscite a raggiungere tanti obiettivi in materia di produttività.

Le FFS ne sono uscite male soprattutto nei settori della qualità, della disponibilità della rete e della produttività. [...]

Troppi bus sostitutivi dei treni

Le spese relative alla gestione e alla manutenzione della rete ferroviaria sono state quindi più alte del previsto, oltre al fatto che troppo spesso i passeggeri si sono dovuti avvalere di bus sostitutivi a causa dei lavori di manutenzione. [...]

Le FFS non sono riuscite a raggiungere l'obiettivo che si erano prefissate nemmeno per quanto concerne l'aspetto dei difetti delle rotaie: al posto di un massimo di 1489 difetti, lo scorso anno ne ha registrati quasi 5000. Con una spesa di 1808 franchi, i costi per il risanamento di un metro di tracciato erano anch'essi più alti rispetto a quanto preventivato (obiettivo: 1486 franchi).

Obiettivi troppo ambiziosi

Le FFS hanno giustificato questi pessimi risultati con il fatto che questi obiettivi erano stati definiti negli anni 2009 e 2010, quando ancora non si sapeva quale sarebbe stato il fabbisogno reale della rete. [...]

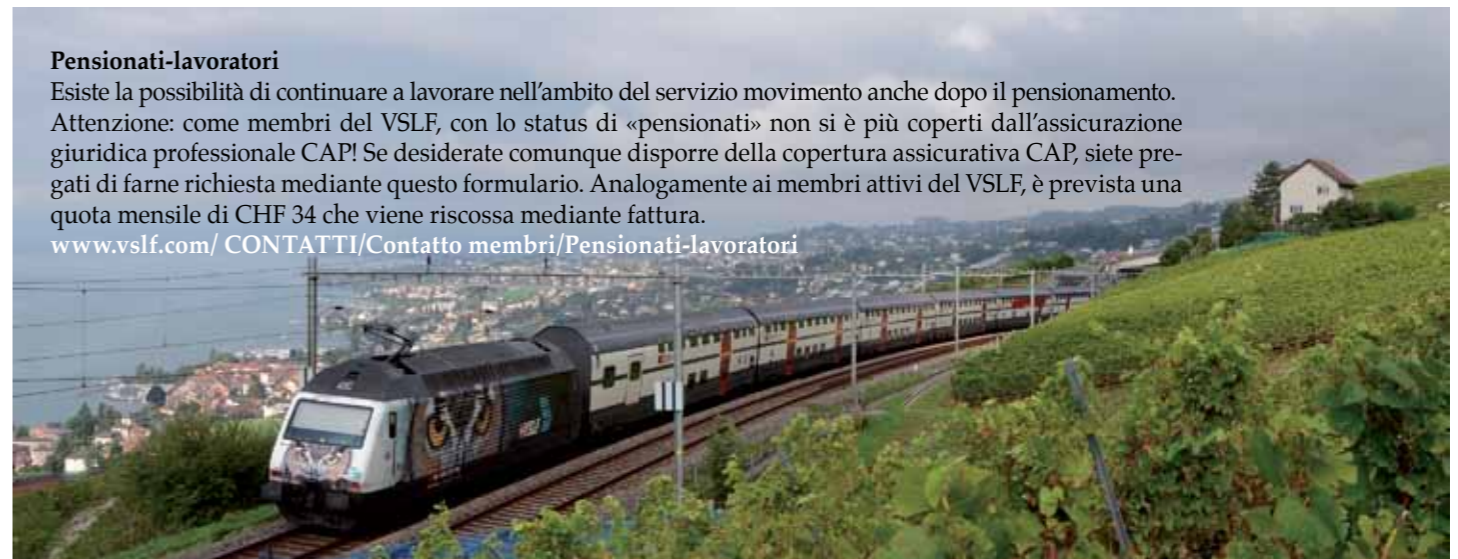
Le FFS hanno ottenuto invece una buona valutazione per quanto riguarda la questione della sicurezza. L'anno scorso le FFS hanno registrato un'unica collisione, senz'altro il miglior risultato dall'introduzione della convenzione sulle prestazioni. Si è inoltre verificato un solo deragliamenti.

Per il quadriennio 2013-2016, la convenzione sulle prestazioni garantisce alle FFS un totale di 6,6 miliardi di franchi per l'esercizio e la manutenzione della rete ferroviaria. Attualmente le FFS e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) stanno discutendo in merito alla convenzione sulle prestazioni per il quadriennio 2017-2020. (SDA)

Pensionati-lavoratori

Esiste la possibilità di continuare a lavorare nell'ambito del servizio movimento anche dopo il pensionamento. Attenzione: come membri del VSLF, con lo status di «pensionati» non si è più coperti dall'assicurazione giuridica professionale CAP! Se desiderate comunque disporre della copertura assicurativa CAP, siete pregati di farne richiesta mediante questo formulario. Analogamente ai membri attivi del VSLF, è prevista una quota mensile di CHF 34 che viene riscossa mediante fattura.

[www.vslf.com/CONTATTI/Contatto membri/Pensionati-lavoratori](http://www.vslf.com/CONTATTI/Contatto%20membri/Pensionati-lavoratori)



Validità e annullamento dei segnali

P-OP-QSU (ex RSQ) ha finalmente provveduto ad adeguare la direttiva Coblenza–Waldshut (P 20002860) in base alla situazione odierna. I macchinisti attenti vi troveranno però delle informazioni che non mancheranno di far sorgere dei dubbi sulla qualità del lavoro di questo reparto. Questo, però, non è una novità. *Matthias Wey e Dario Bai, macchinisti Traffico viaggiatori Olten e Zurigo*

Stando alla direttiva in questione, tra Coblenza e Waldshut vigono le prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT), nel mentre in Germania sono collocati dei segnali tedeschi. Il significato di questi segnali è spiegato in modo esemplare nella descrizione delle tratte. Sotto il comma 2.1 si potrà trovare la descrizione di una corsa da Coblenza a Waldshut, sulla cui esauribilità e comprensibilità non c'è nulla da eccepire. Ora vi si potrà perfino trovare la limitazione della velocità massima di 30 km/h del Domino sul ponte sul Reno. Dalla contentezza per questa nuova descrizione, quasi quasi si corre il rischio di sorvolare su quelle due parole che, a quanto pare, sono talmente irrilevanti da essere messe addirittura tra parentesi. Alcuni magari non ci hanno fatto caso, altri invece si saranno stupiti, si saranno soffermati a rileggere quelle due parole e si saranno chiesti cosa mai avranno voluto dire quei

signori che hanno allestito queste direttive ...

Sotto il suddetto comma 2.1, infatti, come quinto punto importante per la corsa da Coblenza a Waldshut si riporta il «Segnale (Lf 7) 50 km/h (km 1.2)». Tra parentesi, si può poi leggere «non osservare».

[Estratto descrizione tratta]

2 Descrizione corsa

2.1 Corsa: Coblenza–Waldshut

- Partenza con imm. 2

- Velocità 40 km/h

- Tunnel

- Ponte sul Reno: velocità massima per Domino 30 km/h

- Cambio del chilometraggio FFS–DB

- Segnale (Lf 7) 50 km/h (km 1.2) (non osservare)

- Avviso di velocità (Lf 6) 30 km/h (km 0.9)

- Segnale avanzato d'uscita Waldshut attendere fermata del treno (Vr 0) reazione della pro-

tezione dei treni con un avvertimento (DB km 0.4 / FFS 42.685)

- Soglia V presso il segnale di velocità (Lf 7) 30 km/h (km 0.4)

- Primo e unico scambio 67 (km 0.0) va preso di calcio. Nell'esercizio normale, questo scambio è chiuso in questa posizione, lo sblocco avviene tramite l'operatore dell'impianto di sicurezza di Coblenza

- Entrata nel binario di testa con marciapiede della lunghezza di 210 m

- 2.2 Corsa: Waldshut–Coblenza

- Partenza automatica, per la partenza vigono le medesime disposizioni delle fermate

- Velocità 30 km/h fino allo scambio 67 (km 0.0)

- Segnale (Lf 7) 60 km/h (km 0.0) (non osservare)

- Velocità 40 km/h

- Avviso di velocità (Lf 6) 40 km/h (km 0.45) (non osservare)

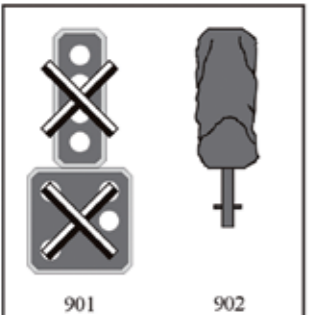
- Soglia V presso il segnale di velocità (Lf 7) 40 km/h (km 1.2) (non osservare)

Signale R 300.2

9 Ungültige oder zeitweise gültige Signale

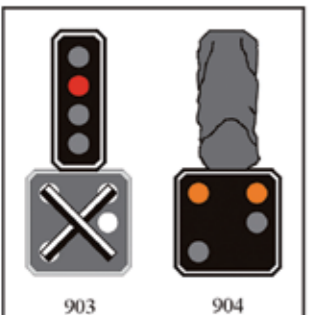
9.1 Ungültige Signale

9.1.1 Kennzeichnung



Ein ungültiges Signal ist durch ein schwarz-weißes Kreuz gekennzeichnet oder es ist verhüllt.

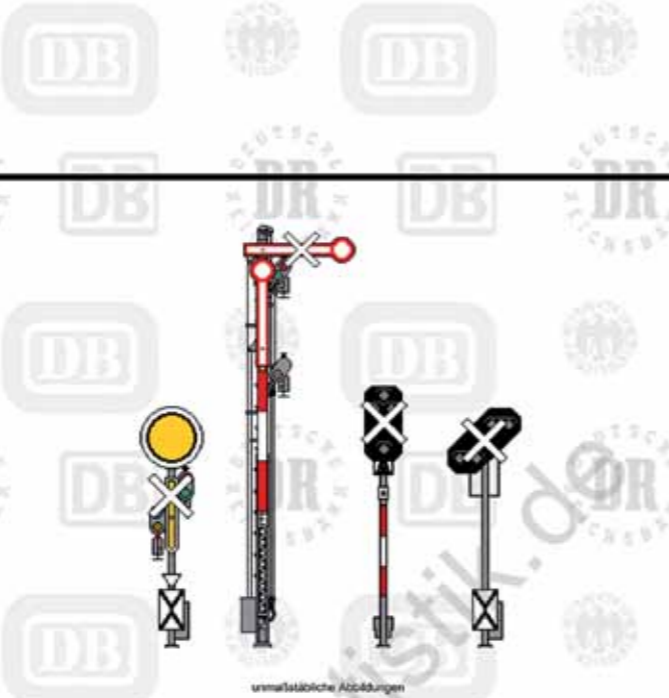
9.1.2 Signalbild



Sind mehrere Signale am gleichen Standort angebracht, sind die nicht mit einem Kreuz versehenen oder nicht verhüllten Signale gültig.

Ungültige Signale zeigen kein Signalbild. Zu Prüfzwecken dürfen diese ein Signalbild zeigen, sofern keine Verwechslungsgefahr besteht.

Ungültigkeitskreuz
Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt.
Außerdem werden ungültige Formsignale bei Dunkelheit nicht beleuchtet, ungültige Lichtsignale gelöscht.
Ist das Signal »Lf 1« durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale »Lf 2« und »Lf 3« nicht aufgestellt oder verdeckt. Die gelben Lichter leuchten während der Dunkelheit.
Ist das Signal »El 3« durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand als ungültig gekennzeichnet, sind die Signale »El 4« und »El 5« nicht aufgestellt oder verdeckt. Es ist bei Dunkelheit beleuchtet.



unmittelbarliche Abbildungen

- Ponte sul Reno: velocità massima per Domino 30 km/h
- Cambio del chilometraggio DB–FFS
- Segnale avanzato B*5 max. imm. 2* (km 42.429) frenatura con pendenza 12‰
- Tunnel
- Segnale di settore di binario B5 max. imm. 2 (km 41.775)

Se rileggiamo l'articolo «Traffico transfrontaliero locale» pubblicato sul LocoFolio 1/2015 vedremo che, conformemente al RADN, tra Coblenza e il posto di fermata di Waldshut, rispettivamente di Coblenza binario 5, come viene chiamato il marciapiede «svizzero» di Waldshut nelle nostre prescrizioni, la velocità massima consentita è di 40 km/h. Sembra quindi piuttosto plausibile che questo segnale non debba essere osservato, anche perché altrimenti significherebbe che è consentita una velocità più alta rispetto a quanto indicato nel RADN. A questo punto, si potrebbe anche pensare che questo non è affatto un problema. Un segnale in meno da rispettare ci semplificherebbe infatti il lavoro ... Sarebbe effettivamente così se questo segnale fosse contrassegnato correttamente in base alle prescrizioni vigenti, ossia come «segnale non valevole», visto che così com'è non si riesce a capire se è valido o no. Solo la nuova descrizione della tratta evidenzia questo stato di cose. Tuttavia, questo non ci facilita necessariamente le cose, tanto più che tutti gli altri segnali tedeschi devono essere osservati.

In nessuna delle nostre innumerevoli prescrizioni del resto esiste una disposizione secondo cui non bisogna osservare i segnali. Al contrario, esse sottolineano che tutte le macchiniste e tutti i macchinisti sono tenuti ad osservare i segnali che hanno validità per loro (R300.6 comma 1.2). E, a nostro modesto avviso, si tratta di tutti quei segnali che, conformemente a R300.2 comma 9.1, non sono contrassegnati come non valevoli. Tra questi, anche i tre segnali sulla via del ritorno da Waldshut a Coblenza che, a quanto pare, non sarebbero neppure loro da rispettare.

Del resto, all'Ufficio della circolazione stradale del canton Zurigo non verrebbe mai l'idea di pubblicare un'inserzione nel «Tagesanzeiger» o nella «NZZ» per comunicare agli automobilisti che la tavola 100 km/h al chilometro xy dell'autostrada tra Zurigo e Winterthur non deve essere rispettata, bensì semplicemente coprirebbe la tavola in questione. L'UFT, che ha emanato le PCT, non ha prescritto nient'altro per i segnali non valevoli lungo i nostri binari.

Estratto PCT capitolo 6: Osservanza dei segnali:
1.2. Osservanza dei segnali
Il macchinista deve osservare i segnali per lui valevoli.

Magari ora QSU potrebbe obiettare che la tavola Lf 7 si trova sul suolo tedesco e che pertanto è conforme – o meglio, deve essere conforme – alle prescrizioni tedesche e che quindi non può essere contrassegnata come non valevole come da PCT svizzere. A prescindere dal fatto che le prescrizioni svizzere valgono per tutta la tratta, in questo specifico caso vale veramente la pena dare un'occhiata alle prescrizioni germaniche. Abbiamo comunque risparmiato a QSU questo lavoro avvalendoci del valido supporto di Google e Wikipedia. In un libro dei segnali dell'anno 2006 si può trovare una «croce di annullamento». Stando ai colleghi che percorrono anche la rete DB, questo segnale è tuttora attuale. È esattamente uguale alla croce bianca-nera impiegata in Svizzera per contrassegnare i segnali che non sono valevoli. Ci permettiamo quindi di far notare che, anche per le prescrizioni germaniche, non basta una semplice annotazione su un qualche foglietto per dichiarare non valevole un segnale.

Croce di annullamento

Un segnale non valevole è contrassegnato con una croce bianca-nera oppure è coperto. In condizioni di oscurità, i segnali meccanici non valevoli non sono illuminati e i segnali luminosi sono spenti. Se il segnale «Lf 1» è segnalato come non valevole con una croce bianca con bordo nero, i segnali «Lf 2» e «Lf 3» non sono presenti o sono coperti. In condizioni di oscurità, le luci gialle sono illuminate. Se il segnale «El 3» è segnalato come non valevole con una croce bianca con bordo nero, i segnali «El 4» e «El 5» non sono presenti o sono coperti. In condizioni di oscurità, è illuminato.

Conclusione

L'osservanza delle regole e delle prescrizioni è fondamentale e necessaria, soprattutto nell'ambito del traffico ferroviario, al fine di garantire un livello di sicurezza quanto più alto possibile. I macchinisti (ma anche altre categorie di personale) devono sottostare a dei regolari controlli per verificare la loro conoscenza di queste regole e prescrizioni e ci si aspetta da loro che le osservino e le applichino sempre e correttamente. È quindi più che comprensibile che anche i macchinisti si aspettino la stessa cosa anche da parte di QSU (e da tutti coloro che hanno il compito di allestire le prescrizioni e le istruzioni).

Dobbiamo purtroppo constatare che le conoscenze di QSU sono alquanto carenti e che anch'esse hanno bisogno di controlli periodici, ciò che ci sembra assolutamente indispensabile.

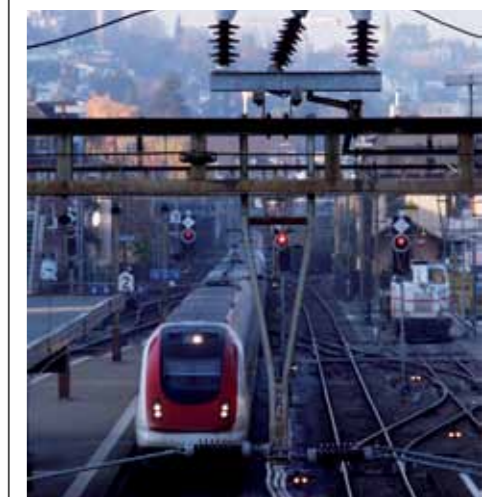
Thalwil

Singolare disavventura – Il macchinista si dimentica di fermarsi a Thalwil. Da «20 Minuten» online dell'11 agosto 2015

Il macchinista alla guida della S2 in direzione di Ziegelbrücke martedì mattina si è dimenticato di fermarsi a Thalwil. Secondo le FFS, questo succede all'incirca una volta su 170 000 fermate e non è una cosa pericolosa. «La S2 entra troppo velocemente nella stazione di Thalwil e non riesce più a fermarsi», scrive una reporter martedì mattina. Pare che il suo treno che circolava da Zurigo aeroporto in direzione di Ziegelbrücke, si sia fermato solamente a Oberrieden ZH dove i passeggeri che sarebbero dovuti scendere a Thalwil hanno dovuto attendere un altro treno.

Questo, però, è assai improbabile. Stando infatti alla portavoce delle FFS Lea Meyer, una fermata viene dimenticata solo una volta ogni circa 170 000 fermate regolamentari e, quindi, più o meno una ogni due o tre giorni. «A tutti i macchinisti può capitare di mancare una fermata, ciò che, in media, avviene una sola volta in tutta la propria carriera professionale», ha detto la sig.ra Meyer. Tenendo conto di 25,5 milioni di fermate all'anno, il tasso d'errore si aggirerebbe intorno allo 0,006 per mille. «Stando ai nostri esperti, questo valore è stabile negli ultimi anni. Non manchiamo inoltre di sensibilizzare i macchinisti su questo fenomeno in occasione dei regolari corsi di formazione.» Per tranquillizzare, la sig.ra Meyer poi aggiunge: «Questo contrattempo non ha ripercussioni sul piano della sicurezza e può capitare quando un macchinista si deve concentrare molto sui segnali» (vro).

Ringraziamo la sig.ra Lea Meyer per le sue dichiarazioni e per le impressionanti cifre che ha fornito che sono prova della sua stima nei confronti del personale di locomotiva.



Passante ferroviario di Zurigo

Vi presentiamo qui di seguito tre servizi stampa sul passante ferroviario di Zurigo (DML) che sono stati pubblicati nel 2014 e nel 2015. *Hubert Giger, presidente del VSLF*



Se, da una parte, si parla di una realizzazione ingegneristica a dir poco eccezionale, dall'altra parte si pone l'accento sul grave errore di pianificazione che ha portato a dover rinforzare i due viadotti del progetto DML e a superare i costi preventivati.

Premio agli ingegneri del DML (NZZ del 20 giugno 2015 / Zurigo e regione)

La costruzione del passante ferroviario di Zurigo (DML) è stata molto impegnativa ed è stata realizzata senza interrompere l'operatività della stazione centrale. Per questa opera del secolo, allo studio di ingegneria ZALO (Basler & Hofmann / Pöyry Schweiz) giovedì a Lucerna è stato conferito il prestigioso premio «Building-Award». Nella motivazione, il progetto DML è stato descritto come eccezionale sia dal punto di vista dello studio, della progettazione e della realizzazione, a dimostrazione del fatto che, spesso e volentieri, tante realizzazioni d'alto livello non sono di dominio pubblico.

I viadotti DML devono essere rinforzati (NZZ Online dell'11 giugno 2014)

Le FFS hanno confermato uno degli articoli, secondo cui nella progettazione dei viadotti DML in direzione di Altstetten si è verificato un errore. Le misure del caso non dovrebbero comprometterne la messa in servizio, prevista per la fine del 2015. [...] Il portale news «Watson» ha divulgato la notizia dell'errore di pianificazione proprio il giorno prima della cerimonia ufficiale d'apertura con la consigliera federale Doris Leuthard. Ha infatti comunicato che la portata dei piloni di sostegno dei due viadotti in direzione di Altstetten non è assolutamente adeguata.

Il portavoce delle FFS, Reto Schärli, mercoledì ha confermato questo stato di cose. Per fortuna, ha detto, ci si è accorti dell'errore per tempo; la stabilità complessiva dei ponti non è critica e quindi, allo stato attuale, il proseguimento dei lavori di costruzione e la messa in funzione prevista per dicembre 2015 non sono compromessi. [...] Non ci è dato sapere come si sia potuto verificare questo errore di pianificazione e nemmeno l'importo dei costi supplementari. Questi aspetti sono attualmente oggetto di colloqui con l'impresa a cui è stato affidato l'incarico. Non si sa pertanto se, in qualità di committente, le FFS e, di conseguenza, anche il settore pubblico dovranno farsi carico di eventuali costi supplementari. C'è anche la possibilità che si tratti di un caso di assicurazione.

Linea DML leggermente superiore rispetto al budget (NZZ del 16 ottobre 2015 / Zurigo e regione)

In occasione dell'incontro con i media, il project manager Roland Kobel ha fornito delle informazioni sui costi del passante ferroviario. Probabilmente il progetto totale finirà per costare 1,068 miliardi di franchi, ossia 37 milioni più del previsto. I costi supplementari sembrano essere giustificati da vari motivi, come la costruzione di ulteriori cunicoli di fuga in galleria o il successivo rinforzamento dei ponti dovuto ad un errore di calcolo (che l'assicurazione correrà solo in parte). Il cantone e la confederazione/FFS si metteranno d'accordo circa il pagamento dei costi supplementari, ha detto Kobel ai media. ➔

Ringraziamo la NZZ per la gentile autorizzazione a pubblicare questo articolo.

Precisazioni

Hubert Giger, Presidente VSLF

Precisazioni sull'articolo «Una breve panoramica» di Giger/Hurter apparso sul LocoFolio 1/2015.

Manfred Haller, responsabile FFS P-OP-ZF, ci prega di pubblicare la seguente precisazione sull'affermazione riportata qui sotto:

«Tra l'altro, la direzione di DT Traffico viaggiatori ha ricevuto dai piani alti l'ordine perentorio di rimuovere dalla loro funzione tutti i capi del personale di locomotiva (CLP) che non sono in possesso dell'abilitazione alla guida.»

Mani Haller: «Questo ordine non esiste. Quando si tratta di nominare un CLP, la decisione viene presa in base al profilo ricercato. Se vi sono dei candidati che si equivalgono, la preferenza viene data a colui o a colei che è in grado di guidare un treno.»

Gli autori, Hubert Giger e Daniel Hurter, sottolineano quanto segue:

In occasione di un colloquio tenutosi il 5 marzo 2014 tra Markus Jordi, responsabile FFS-HR e membro della direzione del gruppo, Manfred Haller, responsabile P-OP-ZF, Hubert Giger, VSLF, e Benjamin Jelk, VSLF, a questo proposito Markus Jordi aveva detto di essere pure lui d'accordo sul fatto che un CLP deve poter capire il mestiere del macchinista, in quanto questo facilita il compito di guidare il personale e crea un clima di fiducia e di accettazione.

Hans Vogt, responsabile della sicurezza FFS, da parte sua reputa sensato il modo di procedere di FFS P-OP-ZF per la selezione dei candidati, e cioè di prendere in considerazione anche chi non ha la licenza di guida. Alla nostra richiesta, Hans Vogt ha risposto come segue:

«Le conoscenze specialistiche dei superiori diretti del personale operativo sono molto importanti, in quanto permettono di riconoscere e affrontare i possibili problemi in maniera adeguata. Per poter esercitare una funzione esecutiva sono però richiesti anche motivazione, capacità di immedesimarsi nei collaboratori e un alto livello di competenza sociale, requisiti altrettanto importanti delle conoscenze specialistiche. Quali, concretamente, debbano essere le conoscenze specialistiche dei superiori, esse vanno necessariamente definite dai singoli settori sulla base delle condizioni quadro, per esempio in materia di ambito di controllo o di supporto tecnico.

Per quanto riguarda i CLP, il fatto che oltre alle necessarie capacità di leadership cono-



scano l'attività per esperienza personale, rappresenta indubbiamente un vantaggio. Fintantoché le necessarie conoscenze possono essere acquisite diversamente, l'assolvimento di una formazione di macchinista non costituisce però una condizione vincolante.»

Estratti del mansionario per i CLP di FFS Traffico viaggiatori:

- Osservanza e sorveglianza del rispetto delle disposizioni e delle prescrizioni in materia
- di sicurezza mediante un controllo regolare.
- Accertamento dei fatti in caso di irregolarità e adozione delle misure del caso.
- Sorveglianza e controllo del rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza e svolgimento di regolari audit di sicurezza e di qualità.
- Se possibile, anche guida dei treni.

Data l'importanza del compito e la necessità di mantenere un adeguato livello qualitativo, sarebbe davvero interessante capire come sia possibile garantire l'osservanza e la sorveglianza del rispetto delle disposizioni e delle prescrizioni in materia di sicurezza mediante un controllo regolare senza una formazione di macchinista. I diretti superiori dei macchinisti FFS Cargo e di altre ferrovie devono necessariamente aver seguito una formazione di macchinista. A prescindere dalle considerazioni in materia di sicurezza e di qualità riportate nel mansionario, l'accettazione da parte del personale di un superiore esperto è comprensibilmente molto scarsa.

Per riassumere, possiamo dire quanto segue: Quando nei compiti di un capo del personale di locomotiva (CLP) rientra anche la sorveglianza dei macchinisti nell'esercizio della loro attività in generale (rilevante ai fini della sicurezza), la conoscenza della materia deve assolutamente essere presente. ➔

Penuria di personale?

Praticamente tutte le ferrovie al momento sono confrontate con il problema della penuria di personale. Tanto più sorprende quindi il fatto che chi desidera «rimpatriare» non sia più ben accetto. *Christina Engler, Macchinista Zentralbahn*

Eccovi un caso concreto: Nel 2012 ho lasciato le FFS e sono passata alla consociata Zentralbahn, per cui la mia conoscenza delle tratte e dei veicoli FFS (area di Basilea e del Gottardo) è rimasta intatta. Ho quindi scritto una mail al responsabile DT, Mani Haller, chiedendo se a seguito della penuria di personale fosse possibile fare ritorno alla «casa madre» nella regione di Lucerna. Rinfrescando un po' le mie conoscenze, una reintegrazione non avrebbe comportato alcun problema. Poiché in quel periodo il sig. Haller era in congedo sabbatico, la mia domanda è passata attraverso diverse persone prima di essere inoltrata al responsabile della regione Svizzera Centrale / Ticino. Circa due settimane più tardi, il sig. Trovatori

mi ha risposto quanto segue: «Quello di Lucerna è un deposito particolarmente richiesto e la domanda supera l'offerta. Per la primavera 2016 è inoltre prevista una nuova classe di formazione. Naturalmente lei è libera di partecipare ad un eventuale bando di concorso.» Da notare che, proprio in quei giorni (giugno 2015), PR stava cercando almeno una ventina di persone per coprire i vari turni, ma evidentemente non esistevano problemi di personale ...

In altre parole, sembra proprio che certe ferrovie non abbiano ancora capito la gravità della situazione e abbiano l'impressione che non hanno bisogno di riprendere nessuno, tantomeno quelli che non esitano ad esprimere la propria opinione. ➔

Climatizzazione

Climatizzazione in cabina per FFS Traffico viaggiatori. *Edgar Kälin, macchinista FFS Traffico viaggiatori Zurigo*

Per me, che non amo per niente il caldo e le temperature sopra ai 25°, è stato un vero piacere poter svolgere la mia regolare attività di macchinista durante la scorsa torrida estate. Nel 95% dei casi, ad attendermi c'era un ambiente di lavoro piacevolmente fresco, ciò che mi ha permesso di svolgere il mio lavoro con la lucidità necessaria.

È però con dispiacere e una certa incredulità che ho notato le tante finestre aperte dei miei colleghi FFS-Cargo che, nonostante gli impianti di condizionamento dell'aria presenti, ma per la maggior parte difettosi, hanno dovuto lottare contro la calura e il rumore. Questa la mia conclusione: FFS V è al top. ➔



FFS Cargo ha rinnovato il mandato di trasporto di DB Schenker Rail fino al 2020. Ci auguriamo che il fatto che il 25 settembre 2015 il CEO di FFS Cargo, Nicolas Perrin, abbia utilizzato una penna biro del VSLF per siglare il contratto nella nuova galleria del San Gottardo sia di buon auspicio.



Riunione del comitato direttivo dell'ALE a Madrid di ottobre 2015

Una cooperazione dell'ALE con l'ETF?

Virginia Monteiro, portavoce del presidente del Sindacato dei macchinisti di locomotiva (GDL). Articolo rielaborato e accorciato dalla redazione del LocoFolio.

Nel corso della riunione del comitato direttivo dei Sindacati autonomi europei dei macchinisti di locomotiva (ALE) che si è svolta a Madrid, come previsto all'ordine del giorno c'era anche il punto «Proposta di cooperazione tra ALE e ETF». L'ETF, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti*, è un'associazione mantello continentale che annovera, per esempio, l'austriaca Vida, la lussemburghese FNCT-TFEL e il Sindacato tedesco dei ferrovieri e del personale dei trasporti EVG. L'ALE è un'associazione mantello a cui sono affiliati 16 sindacati europei dei macchinisti, tra cui anche il VSLF e il germanico GDL.

Grande sindacato versus sindacato di categoria

Nell'ambito del dialogo sociale istituzionalizzato europeo, l'ETF – settore ferroviario – è l'unico partner sociale riconosciuto per i lavoratori del ramo. Da allora rivendica un diritto monopolistico. In questo settore, essa infatti intende rivestire il ruolo di unico rappresentante di tutti i lavoratori delle ferrovie europee nei confronti dei da-

tori di lavoro della CER, la Comunità delle ferrovie europee, e della EIM (European Rail Infrastructure Managers), come pure nei confronti della Commissione Europea. L'ETF si avvale del diritto di «maggioranza». A sua volta, l'ALE è specializzata in questo settore specifico. L'ALE organizza la maggior parte dei lavoratori attivi presso le ferrovie europee in maniera unificata e, pertanto, riveste una forte influenza prestando la dovuta attenzione alla questione della sicurezza. Nell'ambito dell'Unione Europea, l'ALE non è tuttavia riconosciuta come parte sociale. I rappresentanti dei datori di lavoro e la Commissione Europea continuano a nascondersi davanti alla questione del riconoscimento dell'ALE affermando che la decisione spetta all'ETF.

In primo piano: il dialogo sociale

Che cosa succede nell'ambito del dialogo sociale ferroviario? È un dato di fatto che la Commissione Europea deve coinvolgere i partner sociali nelle procedure legislative e che essi hanno diritto ad essere ascoltati. Insieme, ETF e CER possono lanciare delle iniziative legislative anche autonomamente. Le parti sociali possono trovare delle posizioni comuni e possono definire delle soluzioni che dovrebbero essere regolamentate a livello europeo. Agli stati membri spetta poi il compito di sviluppare concretamente il tutto sia a livello

nazionale che regionale. Contrariamente a quanto avviene a livello nazionale, in Europa non si pratica una politica salariale. Nel migliore dei casi, si definiscono degli standard minimi per realizzare il nobile proposito di uniformare le condizioni di lavoro dei lavoratori europei. Per la CER, in realtà si tratta invece di portare le condizioni di lavoro dei lavoratori europei al livello più basso possibile consentito dalle norme di sicurezza. È interessante notare come i temi principali in materia di politica del lavoro trattati nell'ambito del dialogo sociale ferroviario europeo concernano unicamente i macchinisti e il personale del treno. Nell'ambito della loro attività transfrontaliera, essi transitano su rotaie europee per cui necessitano di specifiche norme. Per gli altri ferrovieri il dialogo sociale verte piuttosto su tematiche di carattere sociale. Nel 2014, per esempio, il loro unico tema in agenda era: «Una migliore rappresentanza e integrazione delle donne nel settore ferroviario».

Situazione del settore ferroviario ETF

Nel suo autoproclamato ruolo di solista, l'ETF si trova in una posizione subottimale. Ogni qualvolta essa avanza delle rivendicazioni per i macchinisti o per il personale del treno che sono in contrasto con i principi dei datori di lavoro, le viene contestato il diritto rappresentativo e si

prende come riferimento l'ALE. Da parte sua, l'ALE non riconosce l'ETF come rappresentante dei macchinisti.

Se i datori di lavoro avanzano delle richieste e la Commissione Europea emana delle direttive che l'ETF respinge, allora significa che in campo ferroviario non ha nessuna autorità. Come, per esempio, nel caso dello sciopero internazionale dei lavoratori portuali del 2003 contro la direttiva sulla liberalizzazione della concorrenza (Port Package), ciò che può essere fatto solo con l'ALE.

Senza l'ALE, l'ETF può al massimo provocare una stasi dei colloqui, in quanto le mancano gli strumenti di potere necessari. Tutto sommato, dal 2004 non è più successo niente di realmente importante nell'ambito del dialogo sociale ferroviario tra datori di lavoro e ETF. È quindi già da diversi anni che CER e ETF sono coinvolti piuttosto in progetti finanziati dall'UE che poi vengono realizzati tramite l'Accademia EVG «EVA».

L'ETF cerca un'alleanza con l'ALE

Non sorprende affatto che ora l'ETF cerchi di avvicinarsi all'ALE facendo leva sulla categoria dei macchinisti. Nella proposta dell'ETF circa una cooperazione con l'ALE si può leggere quanto segue: «L'ETF e l'ALE concordano di gettare le basi per una cooperazione mirata a fornire infor-

mazioni e consulenze sui seguenti campi: Posizioni in merito alle problematiche dei macchinisti nei confronti della CER.»

Qui la domanda è del perché venga riportato questo punto. Non si specifica infatti che l'ETF e l'ALE potranno avanzare congiuntamente delle rivendicazioni nei confronti della CER. Forse per consentire all'ETF di trovare una posizione comune con la CER, ma precedentemente concordata con l'ALE, nell'ambito del dialogo sociale? Ancora nel 2010 l'ALE aveva detto chiaro e tondo che non intendeva diventare la quinta ruota dell'ETF.

Ecco un altro punto interessante riportato nella proposta dell'ETF: «I sindacati dovrebbero convenire di sostenersi a vicenda in caso di azioni sindacali.» Si può quindi evincere che l'ETF ha bisogno dell'ALE per far valere le proprie rivendicazioni.

La cooperazione è possibile solo su un piano di parità

Di principio l'ALE non è contrario a una cooperazione e ritiene che per far ciò si debbano rispettare i seguenti punti:

1. eventuale convergenza di forze da parte dei lavoratori,
2. autorevolezza e capacità di autodeterminazione da parte dei lavoratori, come pure
3. un'adeguata ripartizione della rappresentanza

Se analizziamo però più da vicino la proposta dell'ETF, ci si rende subito conto che l'ETF continua ad avere in mente solo il punto 1 per arrivare al punto 2 senza venirne incontro nel punto 3.

Senza il coinvolgimento attivo e paritario dell'ALE questo non sarà però possibile. Dati i risultati inesistenti, è un dato di fatto che la fiducia dell'ALE nelle persone che operano all'interno dell'ETF non fa che calare di anno in anno.

Il testo è stato respinto

Il comitato direttivo dell'ALE ha discusso a fondo questo punto all'ordine del giorno. La proposta in questione, elaborata a suo tempo dal gruppo di lavoro macchinisti dell'ETF e presentata al comitato dell'ALE per approvazione, per finire è stata nuovamente respinta dal comitato dell'ALE. ➔

* I sindacati dell'ETF rappresentano i lavoratori che operano nei seguenti settori: aviazione civile, settore portuario, ittico, navigazione, logistica, ferrovia, trasporti stradali, turismo e trasporti pubblici su strada.

La redazione del LocoFolio ringrazia il GDL e Virginia Monteiro per la gentile autorizzazione a pubblicare questo articolo.

Com'era un tempo – Uno sguardo al passato

Il 24 aprile 2015 Matthias Wey, presidente della sezione Hauenstein-Bözberg e Daniel Hurter, redattore del LocoFolio, hanno intervistato il macchinista in pensione Walter Bögli, oggi 95enne. Nel 1945, quando era un aiuto macchinista, è sopravvissuto ad un attacco aereo, durante il quale il macchinista ha invece perso la vita. Walter Bögli ci ha raccontato anche molti aneddoti dei tempi passati.

Siamo seduti nella stanza di Walter. Sul tavolo si trovano foto e vecchi articoli di giornale. Ascoltiamo curiosi quello che ha da raccontarci. A quel tempo ero un aspirante macchinista stazionato a Bellinzona, sposato da sei mesi. Un giorno mi dissero che sarei dovuto andare a Chiasso a sostituire per otto giorni qualcuno che si era ammalato. Era il secondo giorno quando attirai l'attenzione del macchinista Bezzola su un aereo che proveniva da Milano. Lui fece appena in tempo a dire che non era importante, prima che un'esplosione investisse la cabina, riempiendola di schegge. L'aereo si avvicinò così in fretta, che io potei soltanto gettarmi a terra. Rimasi comunque ferito, perché fummo colpiti da dietro, di traverso, ma fui fortunato. Quando guardai il macchinista, vidi che aveva un grande buco in corpo e che era morto. Non era un bello spettacolo.

Walter ci mostra le immagini della locomotiva a vapore bombardata, poi prosegue.

La cosa tragica è che nel momento dell'attacco aereo il macchinista sarebbe stato in pausa. Ma, come si faceva spesso a quel tempo, si era accordato con chi gli doveva dare il cambio e avrebbe lavorato senza interruzione. Da questo punto di vista, la morte si è presa quello sbagliato. Sono poi stato medicato nel deposito, perché avevo diverse schegge in viso.

Raccontando del momento in cui il capodeposito arrivò da Bellinzona, gli occhi di Walter si illuminano. Nonostante la tragicità dell'evento, capitò infatti qualcosa di divertente.

Nel locale di riposo della stazione di Bellinzona faceva sempre tanto freddo, malgrado le stufe. Perciò quel giorno, quando caricammo la locomotiva di carbone, cercai un bel sasso da usare come «scaldiletto». Quando lo trovai, lo misi nella mia valigetta. Dopo l'incidente con l'aereo, il capodeposito mi disse di lasciare la valigetta sulla locomotiva e che me l'avrebbe portata lui. Io non ci pensai più e andai in stazione ad aspettarlo per ritornare insieme a Bellinzona. A un certo punto lo vidi sui binari che portava la mia pesante valigetta. Gli dissi che avrebbe dovuto aprirla, ma lui mi rispose che non aveva voluto farlo.

A quei tempi si contrabbandava spesso oltre il confine e il capodeposito non intendeva certamente cogliere Walter in flagrante.

Aprii la valigetta e presi il sasso. Quando lo vide, il capodeposito sghignazzò. Ho ancora il suo volto davanti agli occhi.



Questo è quanto Walter ci racconta, sorridendo come se gli fosse appena successo. Negli otto giorni in cui Walter era a Chiasso, sua moglie si trovava a Lucerna da parenti. Senza telefono era difficile raggiungerla. Non appena lei venne a sapere dell'incidente, ritornò a Bellinzona. Walter era a letto, ma non si sentiva tranquillo. Alla fine mi alzai e andai in refettorio, dove avrei sicuramente incontrato qualcuno. Aspettai lì per due ore e mi sentii molto sollevato quando vidi entrare mia moglie. Ancora per molto tempo, ogni volta che il capodeposito mi incontrava a Bellinzona, mi guardava e mi diceva: «È proprio un miracolo che lei sia ancora vivo».

Poco tempo dopo una donna rimase incastrata nel cacciapietre della mia locomotiva. Non si sapeva mai cosa poteva capitarti. È ancora oggi così, magari peggio, vista la grande velocità con cui si viaggia sui binari. Mi ricordo bene, era passato circa un mese dal bombardamento a Chiasso e ora ero di nuovo implicato in un incidente. Il superiore, quando ci raggiunse in cabina, mi disse: «Ancora lei!»

A quel tempo c'erano tanti piccoli «re», la cui occupazione principale era quella di tormentare il personale, quindi a volte come aiuto macchinista ci si sentiva molto sminuiti. Ci fu ad esempio il caso di

un aiuto macchinista di Basilea, appena sposato, che fu obbligato ad assolvere i 300 giorni di guida da solo a Bellinzona, sebbene fosse possibile anche a Basilea. Dovette quindi andare a Bellinzona, dove c'erano pochissimi appartamenti liberi. Quando finalmente dopo un anno trovò un appartamento, gli dissero che poteva tornare a Basilea. Queste cose capitavano spesso.

Walter racconta anche alcuni aneddoti sui suoi colleghi di lavoro.

Da Bellinzona a Luino viaggiavamo ancora a vapore. Una volta ebbi sfortuna con un macchinista. Ogni qualvolta aprivo la porta della caldaia, lui mi diceva: «Non c'è bisogno di alimentare il fuoco adesso.» Allora lasciavo stare e aspettavo. Dopo un po' mi diceva in tono di rimprovero: «Ma non si occupa del fuoco?» E così andò avanti fino a Luino. Ero così arrabbiato, che avevo voglia di buttare il macchinista nella caldaia o di tirargli la pala in testa! Ma, di sicuro, dopo avrei avuto dei problemi. Prima del ritorno, si trattava di un treno passeggeri, gli dissi che avevo fatto un bel fuoco e che quindi non avrei più toccato la pala. Non mi credette, e a un certo punto mi disse: «Non si occupa del fuoco?» Io gli risposi: «Le ho detto che non intendo toccare la pala e che mi limiterò soltanto a regolare l'acqua». Quando arrivammo a Bellinzona mi disse: «Vado a prendere anche il suo stipendio», e io gli risposi: «Se lo può anche tenere, non è un granché.» È stato un rischio, perché avrei potuto avere delle grane. Ma queste cose non mi piacevano ed ero grande abbastanza per difendermi. Ho scoperto in seguito che quel macchinista era un vero «torturatore di fuochisti». Non so se oggi ci sono ancora macchinisti del genere.

Una volta a Lucerna ero perfino dovuto scappare da un macchinista. Era durante la manovra, alle 11 di notte, quando presi la mia borsa e scesi dalla locomotiva a vapore. Il macchinista dovette occuparsi del fuoco da solo, altrimenti la locomotiva non si sarebbe mossa. Andai al deposito e aspettai la fine del turno. A mezzanotte arrivò il macchinista e mi chiese: «Ti puoi occupare anche del fuoco di riserva?» Io l'ho fatto e poi lui si è scusato. Devo ammetterlo, era un uomo corretto.

Viaggiavo molto volentieri a vapore, quasi più che con le locomotive elettriche. E quando l'aiuto macchinista non era pratico, gli mostravo sempre come bisognava fare con la pala e la caldaia.

Nel frattempo ci siamo spostati in caffetteria insieme a sua figlia e a uno dei suoi figli. Chiacchieriamo dei tempi andati, tra una fetta di torta al cioccolato e un caffè.

In generale, a parte alcuni piccoli incidenti, mi è andata bene. Non si può mai essere

«So etwas vergisst man seiner Lebtag nicht», sagt heute der 75jährige Walter Bögli, der in Niederbipp aufgewachsen ist und heute in Solothurn lebt. Mit einer Dampflokomotive im Bahnhof von Chiasso rangierend, wurde er vor 50 Jahren von einem Kriegsflugzeug beschossen. Sein Kollege kam dabei ums Leben.

Urs W. Scheidegger

Die alliierten Flugzeuge kreisten etwa zehn Minuten über der Grenzstadt. Plötzlich schoss ein Jagdflugzeug im Tiefflug herunter und gab mehrere MG-Salven gegen einen manövrierenden Zug ab. Zu diesem Zeitpunkt bewegte sich etwa 40 Meter davon entfernt ein Leichenzug, dessen Teilnehmer, von Panik erfasst, nach allen Richtungen auseinanderstoben. Das Pferd ist mit dem Leichenwagen durchgebrannt. Was sich anhört wie aus einem Action-Drehbuch, hat sich tatsächlich vor 50 Jahren in Chiasso zugetragen. Am 11. Januar 1945 um 13.15 Uhr griff ein amerikanisches Flugzeug mit Bordwaffen versehentlich den Bahnhof Chiasso an, wobei auf einer Rangierlokomotive der Lokomotivführer Lindoro Bezzola tödlich verletzt wurde.

Gegen 40 Einschüsse

Bei dieser Intervention war Walter Bögli dabei. Der heute 75jährige, der in



«Nie werde ich vergessen, alles ist so schnell passiert»: Walter Bögli.

Niederbipp aufgewachsen ist und seit 1949 in Solothurn lebt, wurde im Gesicht verletzt. «Nie werde ich vergessen, alles ist so schnell passiert», erinnert er sich. Bögli, der 36 Jahre den Beruf eines Lokführers ausübte, war damals im SBB-Depot Bellinzona angestellt. An jenem 11. Januar befand er sich in der Funktion als Heizer auf der Rangierlok in Chiasso. Plötzlich habe es furchterlich geknallt. Bögli sah, wie sein Kollege, im Führerstand von einem Stahlmantelgeschoss getroffen, mit einem Riesenloch in der Brust zusammensackte. Dass er selber heute noch am Leben sei, sagt Bögli, verdanke er dem Umstand, dass er sich instinktiv geduckt habe. Erst später,

sicuri che non succeda nulla. Una volta sostavo con un treno ad alta velocità in una stazione e vidi un uomo fermo in bicicletta. Quando si incamminò lungo una stradina di campagna pensai: «Ma dove starà andando?» Quando partii, lui salì in sella e si avviò lungo i binari. Sapevo che avrei dovuto attraversare un passaggio a livello provvisorio, predisposto per le macchine agricole, e proprio lì il ciclista si gettò contro la mia locomotiva. Più tardi un poliziotto mi ha chiesto: «Quante volte l'uomo è rimbalzato?» Ma si può essere così stupidi? Quando mi accorsi di non poter evitare lo scontro, ovviamente chiusi gli occhi.

Parlando della mole di nuove direttive che ci investe da ogni dove, Walter ci racconta un episodio del suo periodo a Soletta.

A Soletta noi macchinisti di linea dovevamo eseguire una prestazione di manovra di due ore, perché si adattava meglio ai nostri turni. All'epoca, il capostazione e il capodeposito avevano emanato una direttiva che prevedeva di passare sul passaggio a livello presso la cabina di blocco sempre frenati ad aria. Ovviamente non lo facevamo mai. Un giorno ero di malumore e mi dissi: «Adesso faccio come quei due dicono di fare» e richiesi che la condotta

principale venisse accoppiata. Il manovratore disse: «Ma che aria, sei impazzito?» Io gli risposi: «Sì un po', ma devi dirlo al tuo capo, che ha scritto la direttiva insieme al capodeposito.» Chiusi la finestra, mi sedetti e guardai il manometro, per controllare se l'aria era stata innestata. Il vicecapo arrivò e mi disse: «Dai Walti muoviti, gli altri treni stanno aspettando.» Io risposi: «Non mi interessa, adesso lavoriamo come dicono le direttive.» Alla fine accoppiarono la condotta generale e ripartii. Il manovratore ovviamente sfogò la sua frustrazione e il vicecapo venne da me: «Ho trovato la direttiva. È proprio così come dicevi tu.» In quell'occasione ho avuto l'impressione di essermi guadagnato un po' di stima.

Anche l'assegnazione ai depositi non avveniva come oggi.

Dopo Basilea andai a Soletta. Prima ancora ero stato a Lucerna e ad Erstfeld. Ci hanno sempre spostati da una parte all'altra, non si poteva esprimere una preferenza, era così. Fra un mese o meno dovevi andare qui o là. Una volta, quando ero stazionato ad Erstfeld, stavamo guidando di notte un treno merci e ci dovemmo fermare davanti ad una valanga. Noi fummo fortunati, perché aspettammo al caldo mentre gli altri

fuori sudavano spostando i tronchi. Ad un certo punto, dall'altra parte della valanga, arrivò il cambio con una locomotiva a vapore e ci arrampicammo sul cono della valanga. Per me è stata un'esperienza impressionante, nonostante la lunga giornata. Avevamo iniziato il turno la mattina alle 6 e lo abbiamo finito soltanto 24 ore dopo.

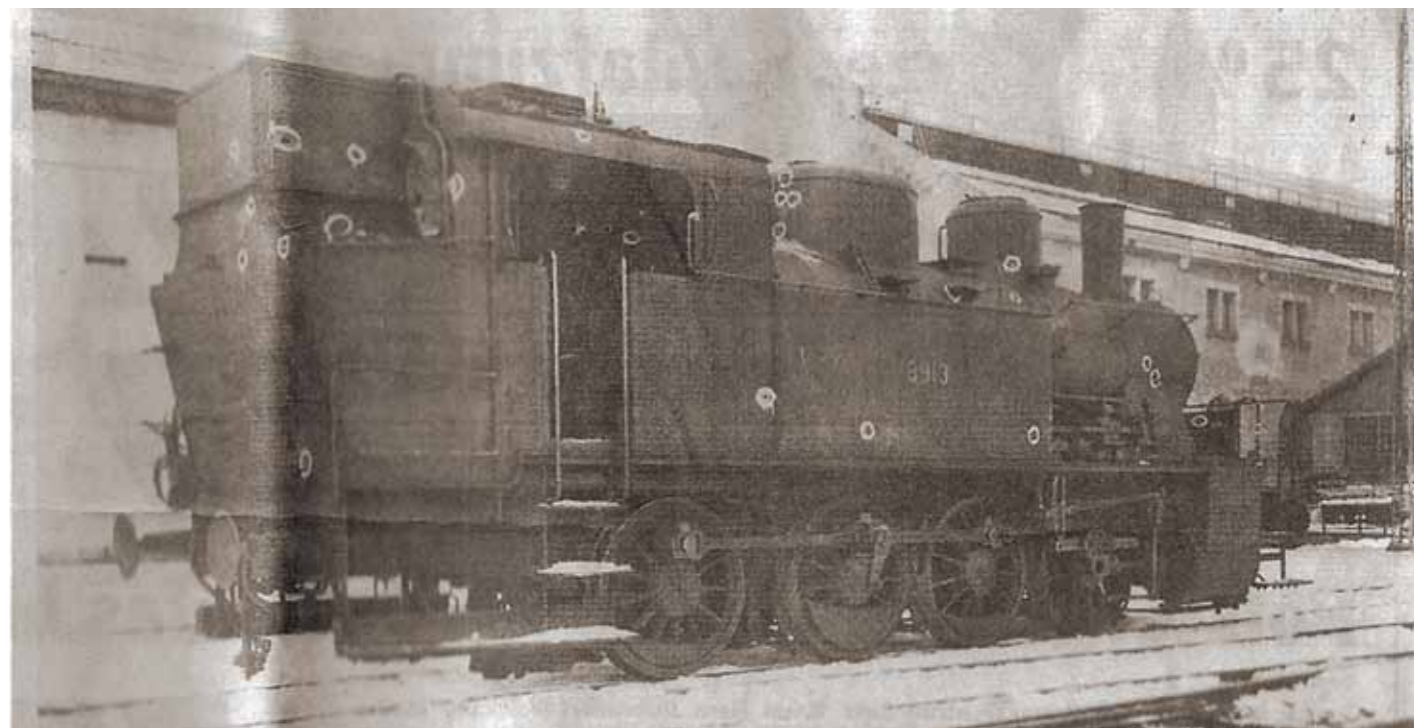
Notiamo che l'incidente di guerra avvenuto a Chiasso ha lasciato delle tracce, perché i ricordi di Walter vi ritornano spesso, rivelando altre appassionanti storie.

Quanto è successo a Chiasso è stata la mia esperienza peggiore. Era la fase finale della guerra, gli americani spiegavano le loro forze partendo dall'Italia meridionale e dirigendosi verso nord. In quel periodo conobbi un fuochista che non dimenticherò mai. Stavamo lavorando insieme durante la manovra, ci salutammo all'inizio del turno, ma poi non scambiammo più parola. A un certo punto gli chiesi che

cosa fosse successo e perché non parlasse. Mi disse: «Sai, non ne parlo volentieri. Ho fatto il servizio militare sul Monte Ceneri. Una volta ero di ronda con un commilitone e i tedeschi ci hanno beccati su suolo italiano. All'inizio ci hanno detto che dovevamo seguirli soltanto un momento in ufficio e che poi saremmo potuti andare. Però poi siamo finiti in un campo di prigionia. La cosa peggiore è stata che mia moglie mi aveva detto la domenica prima, durante il congedo, che era incinta. Dal campo di prigionia italiano le scrissi sempre, ma le lettere non arrivarono mai. Mia moglie ovviamente era convinta che l'avessi abbandonata.» Quando finì di raccontare si sentì in parte più leggero, quindi lo avevo un po' aiutato.

Parliamo di nuovo di un tema dei nostri giorni: un CLP che non guida? Walter scuote il capo. Avere un superiore che non ha fatto la formazione di macchinista non sarebbe

proprio una cosa per me. A Olten c'era il superiore Gobeli, che una volta ha voluto farmela. A Soletta entrò in cabina prima della partenza per Herzogenbuchsee e si accorse che non avevo disposto l'orario, visto che conoscevo la tratta a memoria. Alla prima fermata a Derendingen presi l'orario dalla borsa e lo misi nel porta orario. Lui disse: «Così va meglio.» Durante il tragitto c'era un passaggio a livello aperto. Mi chiese come mai non mi ero fermato. Gli risposi che quelle barriere erano sempre aperte e che il responsabile del servizio era un contadino. Lui mi disse: «Allora deve segnalarlo.» Io gli risposi: «Visto che farà rapporto perché non usavo l'orario, potrebbe occuparsi anche della questione del passaggio a livello.» Quando qualcuno è così ottuso, divento aggressivo. Il giorno dopo venni a sapere che il superiore aveva telefonato al suo macchinista preferito a Soletta chiedendogli un parere sulla situazione del pas-



Mit Kreisen markiert die Einschüsse in der Dampflok, in der Walter Bögli vor 50 Jahren beschossen wurde. (Fotos: zvg)

...als das im Gleitflug herangeflogene Flugzeug wieder den Motor anwarf, habe er realisiert, was geschehen sei. Zwischen dreissig und vierzig Einschläge wurden an der Lok gezählt.

Tage später kam es zu weiteren Zwischenfällen, als vermutlich wiederum aus Versehen amerikanische Jagdflugzeuge im Zusammenhang mit der strategischen Bombardierung zwischen

Norditalien und dem Deutschen Reich den Bahnhof von Chiasso mit Maschinengewehrfeuer belegten. Am 27. Januar wurde eine weitere Lok zerschossen. Menschen kamen keine zu Schaden, im Bahnhof Chiasso war man gewarnt. Inzwischen waren in dem Gebiet auch zwei 20 mm Fliegerabwehr-Batterien in Stellung gebracht worden. Am Morgen des 4. Februar 1945 nä-

herte sich erneut eine Fliegerstaffel amerikanischer Jagdflugzeuge von Como her dem Bahnhof von Chiasso, worauf beide Batterien das Feuer eröffneten. In einem dieser Flugzeuge wurden Treffer beobachtet, und es stürzte rund drei Kilometer südwestlich von Chiasso auf italienischem Gebiet ab. Das Schicksal der Besatzung blieb ungeklärt.

Beschädigung einer Lokomotive in Chiasso durch amerikanische Flieger

ag. Am Donnerstag gegen 13.20 Uhr erschien über Chiasso ein Verband von etwa zehn amerikanischen Flugzeugen. Kurz darauf beschoss ein Jagdflugzeug im Tiefflug einen im Bahnhof von Chiasso auf Schweizer Territorium manövrierenden Eisenbahnwagen mit Maschinengewehrfeuer. Der Lokomotivführer, namens Bezzola, von Comolagno, geb. 1892, verheiratet und Vater von zwei Kindern, wurde getötet. Der Heizer Bögli, von Bellinzona, wurde schwer verletzt. Hierauf beschoss das gleiche Flugzeug einen weiteren Zug, der sich auf der Fahrt von Como nach Chiasso am Ausgang des Monte Cimpino-Tunnels an der Schweizergrenze beim Bahnhof von Chiasso befand. Der Zugführer, ein italienischer Staatsangehöriger, mußte in schwerem Zustand ins Spital von Chiasso übergeführt werden. Unter der Grenzbevölkerung herrschte während 1½ Stunden eine Panik. (Von der Abt. Presse und Funkspruch genehmigt.)

ag. Amtlich wird mitgeteilt: Am Nachmittag des 11. Januar wurde zwischen 12.18 und 15.59 Uhr der östliche Teil der Schweiz, vor allem in der Richtung Nord-Süd, durch einzelne und durch Gruppen fremder Flugzeuge teils amerikanischer teils nicht feststellbarer Nationalität überflogen. Nach vorangegangener Beschädigung eines von Como kommenden italienischen Güterzuges im italienischen Bahnhof von Chiasso, überflogen gegen 13.20 Uhr sechs amerikanische Jagdflugzeuge den schweizerischen Teil der Bahnhofsanlagen in Chiasso. Eines dieser Flugzeuge belegte mit Maschinengewehrfeuer eine auf schweizerischem Gebiet stehende Rangierlokomotive. Der Lokomotivführer Lindor Bezzola wurde getötet und der Heizer Walter Bögli vom Depot Bellinzona leicht verletzt. Die Beschädigung der Lokomotive ist unbedeutend.

Am 11. Januar, um 13 15 Uhr, griff ein Flugzeug mit Bordwaffen versehentlich an, wobei auf einer Rangierlokomotive der Bezzola Lindoro von Comolagno, geb. verheiratet, Vater von zwei Kindern, tödlich verunglückte. Der Heizer Bögli wurde leicht verletzt. Die Hinterlassenen des infolge eines kriegs- unser Land bei der Erfüllung seiner Be- gekommenen Eisenbahners unser herz- wünschen dem Kollegen Bögli rasche

Die gestrigen Luftraumverletzungen

ag. Amtlich wird mitgeteilt: Am Nachmittag des 11. Januar wurde zwischen 12.18 und 15.59 Uhr der östliche Teil der Schweiz, vor allem in der Richtung Nord-Süd, durch einzelne und durch Gruppen fremder Flugzeuge, teils amerikanischer, teils nicht feststellbarer Nationalität überflogen.

Der Zwischenfall von Chiasso

Für einen Alarm wurde östlich der Linie Frauenfeld - Zürich - Glarus - Chur - St. Moritz - Bellinzona ausgelöst. Nach vorangegangener Beschädigung eines von Como kommenden italienischen Güterzuges im italienischen Bahnhof von Chiasso, überflogen gegen 13.20 Uhr sechs amerikanische Jagdflugzeuge den schweizerischen Teil der Bahnhofsanlagen in Chiasso. Eines dieser Flugzeuge belegte mit Maschinengewehrfeuer eine auf schweizerischem Gebiet stehende Rangierlokomotive. Der Lokomotivführer Bezzola wurde getötet und der Heizer Bögli vom Depot Bellinzona leicht verletzt. Die Beschädigung der Lokomotive ist unbedeutend.

Von anderer Seite geht uns folgende Mitteilung: h. Bellinzona, 11. Januar. (C) des heute erfolgten Bombardements von Chiasso und Umgebung in der Richtung Nord-Süd, durch einzelne und durch Gruppen fremder Flugzeuge, teils amerikanischer, teils nicht feststellbarer Nationalität überflogen. Sehr wahrscheinlich hat ein Jagdflugzeug im Tiefflug einen im Bahnhof von Chiasso auf Schweizer Territorium manövrierenden Eisenbahnwagen mit Maschinengewehrfeuer beschossen. Der Lokomotivführer wurde getötet und der Heizer Bögli schwer verletzt. Hierauf beschoss das gleiche Flugzeug einen weiteren Zug, der sich auf der Fahrt von Como nach Chiasso am Ausgang des Monte Cimpino-Tunnels an der Schweizergrenze beim Bahnhof von Chiasso befand. Der Zugführer, ein italienischer Staatsangehöriger, mußte in schwerem Zustand ins Spital von Chiasso übergeführt werden. Unter der Grenzbevölkerung herrschte während 1½ Stunden eine Panik. (Von der Abt. Presse und Funkspruch genehmigt.)

Folgende Einzelheiten werden bekannt:

Die alliierten Flugzeuge kreisten während etwa 10 Minuten über der Grenzstadt. Plötzlich schoss ein Jagdflugzeug im Tiefflug herunter und gab mehrere MG-Salven gegen einen manövrierenden Zug ab. Zu diesem Zeitpunkt bewegte sich etwa 40 Meter davon entfernt ein Leichenzug, dessen Teilnehmer von einer Panik erfaßt wurden und nach allen Richtungen auseinanderstoben. Verletzt wurde niemand. Das Jagdflugzeug stieg bald wieder auf und überflog die Stadt noch mehrere Male, worauf es sich zusammen mit den übrigen Maschinen in Richtung Varese entfernte. Die Lokomotive des Zuges wurde von zehn Kugeln getroffen, dagegen wiesen die Waggon keine Einschläge auf. Der Zug befand sich im Zeitpunkt des Angriffs auf der nach dem Güterbahnhof führenden Linie. Der Bahnhof selber wurde nicht getroffen. Der Verkehr erlitt keine Unterbrechung.

saggio a livello. Quest'ultimo ovviamente venne subito a raccontarmelo.

Oggi dobbiamo combattere per ogni giorno libero e Walter ci racconta di come fosse diverso una volta.

Come vi ho detto, mi è andata bene. Ho richiesto molti giorni di riposo, perché ai tempi dirigevo due cori e cantavo in un terzo. Per me la musica è sempre stata importante. Devo ammettere che gli addetti alle distribuzioni di Olten mi hanno sempre concesso quello che chiedevo. Quando andai in pensione, scrissi una lettera per ringraziarli del gentile servizio e gli mandai anche una torta di Soletta. Nella lettera spiegavo anche che avrei voluto ringraziarli già da diverso tempo, ma che non l'avevo fatto perché non volevo che pensassero che volessi un trattamento di favore. In risposta, ho ricevuto poi una splendida lettera dalla direzione del deposito. Non ne ho mai più ricevute di così belle. Magari dovremmo provare anche noi con una torta...

Il piccolo deposito di Soletta - oggi come ieri. Quando mi spostai da Basilea a Soletta, molti mi chiesero cosa ci andavo a fare.

Io rispondevo: «Mi danno lo stesso stipendio, è la cosa più importante.» A me a Soletta è piaciuto molto. Da lì si partiva per Basilea, Aarau, Biel, Lyss e Herzogenbuchsee. Certo, non erano lunghe tratte. Ma, dopo la guerra, a Basilea eravamo dei macchinisti appena formati e ai tempi gli espresso da Parigi erano sempre in grande ritardo. Per questi treni non era quindi possibile assegnare dei turni regolari e dovevamo guidarli sempre noi macchinisti di riserva. A volte ho guidato un espresso da Basilea a Buchs. Così noi giovani macchinisti ci siamo fatti un bel po' di esperienza. A un certo punto mi sono detto che avevo fatto tutto e avevo visto tante cose interessanti e che me ne potevo andare a Soletta. Lo stipendio era lo stesso e il lavoro forse un po' più semplice, ma mi andava bene così. Cominciai a impegnarmi nella musica. All'inizio, quando la gente non mi conosceva ancora, pensava sempre: «Come può un macchinista fare musica?» Ma a Lucerna, per esempio, c'era un macchinista che era anche organista in una chiesa.

Discutiamo ancora sul mestiere di macchinista e ci chiediamo se sia ancora un lavoro da sogno.

Scopriamo che la monotonia c'era già ai tempi della locomotiva Coccodrillo.

Non avrei avuto nulla in contrario se i miei due figli avessero espresso il desiderio di diventare macchinisti. È un bel mestiere, bisogna solo tenere conto degli orari irregolari. I turni mattutini in sé non mi hanno mai dato particolare fastidio, però non mi piaceva quando lavoravo come aiuto macchinista sui treni merci che viaggiavano sul Gottardo, perché il rumore monotono delle bielle del Coccodrillo era molto stancante e dovevo sorbirmelo per due ore, magari con un macchinista che non diceva una parola. A Niederbipp, io sono stato il primo della mia età a lavorare per le ferrovie. Alla fine eravamo in quattro della mia classe: due sono diventati macchinisti, uno capotreno e un altro impiegato allo sportello. Ho avuto una bella vita. Purtroppo mia moglie è morta lo scorso settembre, ma non ci si può fare niente, è il naturale scorrere delle cose.

Ringraziamo di cuore Walter Bögli per questo interessante pomeriggio trascorso insieme e gli auguriamo ogni bene.

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

Thomas Zollinger

Sektion Ostschweiz

*1955

† 11. 8. 2015

Jean Longchamp

Section Romandie

*1926

† 6. 6. 2015

Walter Schaufelberger

Sektion BLS

*1933

† 1. 7. 2015

Franz Bucher

Sektion Luzern-Gotthard

*1957

† 8. 10. 2015

Werner Eichhorn

Sektion Luzern-Gotthard

*1929

† 22. 11. 2015

Eduard Wilhelm

Sektion Luzern-Gotthard

*1931

† 9. 8. 2015

Gli dedichiamo qualche attimo di raccoglimento.

Il comitato centrale del VSLF e tutti i colleghi.