

Petizione

No al raddoppio della galleria del San Gottardo.

Pagine 11 e 12



Intervista

A fine maggio Max Friedli ha lasciato la direzione dell'Ufficio federale dei trasporti. Bilancio di un'intensa attività.

Pagine 6 e 7



Ritratto

Alla guida del trenino del Monte Generoso con piglio deciso.

Pagina 16

FFS Cargo: la petizione del SEV chiede pari condizioni di lavoro anche per la società internazionale

«Un CCL per tutti»



Parità di trattamento nelle condizioni di lavoro del nuovo assetto di FFS Cargo – vedi pagina 2.

È NATA LA ZPV TICINO

4 giugno 2010: nasce la ZPV Ticino, nata dalla fusione delle sezioni di Bellinzona e Chiasso. Primo presidente: Marco Belloli, che non ha dubbi: l'unione delle forze è indispensabile per poter affrontare sfide ed insidie che si profilano all'orizzonte. Tra gli obiettivi prioritari della ZPV Ticino, quello di rilanciare il discorso sindacale. «Con il comitato – spiega Belloli – intendiamo conferire ulteriore dinamismo, promuovendo incontri e occasioni di discussioni. Solo discutendo in modo aperto e democratico, è possibile trovare insieme le soluzioni ai problemi.»

A pagina 13

Tavola rotonda, Franz Steinegger esprime soddisfazione

Officine, risultati positivi



Volti distesi al termine dell'ottava Tavola rotonda sulle Officine di Bellinzona. Quelli dei rappresentanti delle FFS, che vedono a portata di mano gli obiettivi del piano di miglioramento; quelli dei rappresentanti del

personale, per la conferma del ruolo della struttura, e quelli del mediatore e dei suoi esperti. Franz Steinegger ha tracciato un bilancio positivo: «Gli obiettivi del programma d'azione 2010 sono stati ampiamente raggiunti e alla fine del 2009 le Officine hanno conseguito un risultato d'esercizio positivo. Anche per il 2010, malgrado la difficile situazione economica generale, Bellinzona presenterà un buon risultato.»

A pagina 5

EDITORIALE

« Se le donne vogliono, tutto si ferma. » Era lo slogan del primo sciopero delle donne (14 giugno 1991). Per quell'occasione indossavamo tutte una T-Shirt bianca nel cui centro una donna stilizzata con le braccia conserte aveva assunto il valore di simbolo. Se la Marcia mondiale delle donne ci invita tuttora a non smettere di marciare fintanto che i nostri tra-

» Se le donne vogliono, tutto si ferma «

Françoise Gehring, segretaria sindacale

guardi non saranno raggiunti, è giunto il momento di incrociare di nuovo le braccia (vedi pagina 4). Il «cahier de doléances» delle discriminazioni nei confronti delle donne, infatti, non è diventato più sottile, anzi. Sono gli strumenti di disparità ad essere molto più subdoli. Se de jure la parità tra i sessi è chiaramente sancita, de facto non è così. Persistono gravi discriminazioni salariali, le donne hanno meno possibilità di fare carriera (il soffitto di vetro è una palese realtà) e il bisogno di conciliare famiglia e lavoro si trasforma spesso in un autentico rompicapo. Così le donne non sono solo lavoratrici, compagne, madri, ma anche acrobate, costrette come sono a sommare diversi ruoli. Minare i progetti di sostegno agli asili nido equivale pertanto a colpire una forma di aiuto irrinunciabile, che consente alle donne di continuare a lavorare. Non permetteremo che la parità finisca in un cassetto polveroso.

IN BREVE

MILANO CENTRALE

■ Novità positive dalla TILO. Da lunedì 14 giugno 2010 verrà offerto un primo collegamento serale diretto tra Bellinzona-Milano Centrale. La partenza da Bellinzona è programmata alle 17.57, da Lugano alle 18.28 con arrivo a Milano Centrale alle ore 19.50. Il ritorno dallo scalo milanese è previsto alle 20.10. Si tratta di un primo passo nel quadro di un progetto comune tra Cantone Ticino e Regione Lombardia per intensificare i collegamenti diretti con la metropoli lombarda.

USS: BIANCHI
SUCCEDA A NOVA

■ Il Comitato dell'Unione sindacale svizzera (USS) ha nominato Doris Bianchi (35 anni) quale responsabile delle assicurazioni sociali, settore foriero di grandi sfide. Dottore in diritto, riprende il dossier finora curato da Colette Nova. Quest'ultima diventerà vice-direttrice dell'Ufficio federale delle assicurazioni sociali. Doris Bianchi lavora presso l'USS dal 2005. Ha seguito con grande impegno e competenza i dossier concernenti il diritto del lavoro e la sicurezza sul posto di lavoro.

FFS Cargo

Petizione
«CCL per tutti»

Il SEV e le sue sottofederazioni interessate hanno lanciato una petizione a sostegno della rivendicazione principale nei confronti dell'esternalizzazione del settore internazionale da Cargo.

Il SEV chiede che il personale della nuova azienda sia assoggettato ad un CCL. La soluzione più semplice sarebbe di applicare quello esistente. Le altre richieste riguardano le offerte di posti al personale interessato, l'obbligo di far capo alle FFS per le prestazioni e che la sede principale debba essere in Svizzera.

Il SEV continua a raccogliere le firme nonostante il Consiglio d'amministrazione abbia rinviato la decisione ed invita pertanto tutti i membri a scaricare le liste dal sito internet e di raccogliere firme sul posto di lavoro.

Il nuovo termine per la spedizione è il 22 giugno.

pmo/gi

www.sev-online.ch

La posizione del SEV nei confronti del rinnovo del CCL FFS

Per il valore
del lavoro

Contro il trasferimento di risorse dal basso verso l'alto, in favore dell'unità delle FFS e della preservazione del valore del lavoro: sono gli orientamenti del SEV per il rinnovo del CCL FFS.

«Toco» vuole essere un nuovo sistema salariale, ma implica anche una valutazione del lavoro di ogni singola persona. Per il SEV si tratta di un processo estremamente importante: «Ci opponiamo decisamente alla svalutazione e alla mancata considerazione di certe attività», afferma il vicepresidente del SEV e capo della delegazione alle trattative Manuel Avallone.

L'idea delle FFS di ridurre la valutazione dei compiti meno retribuiti e di aumentare quella nelle fasce salariali superiori va invece proprio in questa direzione, affiancata anche dall'intenzione di valutare in modo differenziato i

vari settori. Ciò porta forzatamente a una svalutazione di compiti e di chi è chiamato a svolgerli.



Un lavoro prezioso (e pagato poco): la pulizia carrozze.

Il SEV ritiene invece importante che il personale venga considerato nell'ambito di un'unità che contribuisce a svolgere una prestazione unica, per la quale occorre sia chi svolge una professione considerata «semplice», sia chi opera negli ambienti dirigenziali.

Il SEV non accetterà pertanto che si penalizzino gli uni, privilegiando gli altri.

pmo/gi

SERATE INFORMATIVE SUL CCL FFS

Berna: lunedì, 14. 6., Hotel Bern, 18–20.00

Zurigo: martedì, 15. 6., Volkshaus, Gelber Saal, 18.15–20.00

Bellinzona: mercoledì, 16. 6., Casa del Popolo, 20.00–22.00 (p.14)

San Gallo: lunedì, 21. 6., Restaurant Dufour, 18–20.00

Manuel Avallone e alcuni segretari SEV spiegheranno lo svolgimento delle trattative. Sono invitati tutti i membri SEV, che sono pregati di annunciarsi a sev-ticino@sev-online.ch

Contratti a tempo parziale per il personale delle locomotive nel futuro deposito di Soletta

Il SEV e la LPV presentano le loro esigenze

Dopo il cambiamento di orario 2010/2011, le FFS apriranno a Soletta un deposito per i macchinisti del trasporto regionale.

Chi desidera lavorare nel traffico a lunga distanza, potrà farlo grazie a contratti a tempo parziale.

Le FFS riaprono a Soletta un deposito per i macchinisti, poiché prendono dalla BLS la linea Soletta-Moutier-Sonceboz-Bienne, in cambio di altre linee nella regione di Lucerna. Il personale delle locomotive stazionato a Soletta, deve poter guidare tanto i

treni regionali della nuova linea FFS Soletta-Grenchen-Bienne quanto quelli della Soletta-Thun-Olten.

Siccome il CCL delle FFS prevede unicamente contratti di lavoro con un unico luogo di lavoro (articoli 20.1 e 23), i macchinisti vogliono apparentemente un contratto a tempo parziale a Soletta e un'assunzione a tempo parziale in un altro luogo; si sono inoltre espressi sulle prestazioni del traffico a lunga distanza (per esempio Bienne). Questa soluzione esiste già per i conducenti delle locomotive che lavorano a tempo parziale presso l'Operation Centre del traffico viaggiatori a Berna. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) lo

tollera nella misura in cui il luogo di servizio non cambi quotidianamente, poiché se fosse il caso potrebbe essere interpretato come un modo di aggirare i regolamenti sul tempo di tragitto nella Legge sulla durata del tempo di lavoro (LdL). Il divieto di un cambiamento quotidiano del luogo di servizio è pure una esigenza che il SEV e la sottofederazione LPV hanno comunicato alle FFS in forma scritta lo scorso 6 maggio. Le FFS hanno risposto di poter soddisfare tutte queste esigenze, ma in cambio di una garanzia «che esista un bisogno» per ciascuna di esse. Jürg Hüni, segretario sindacale del SEV e responsabile del dossier avverte: «Contrat-

ti di questo tipo devono essere attentamente esaminati prima di accettarli.»

Fi/hk/frg

INFO

Ecco le rivendicazioni del SEV

- L'offerta deve essere su base volontaria
- Le percentuali d'impiego convenute per luogo di lavoro devono essere rispettate
- Nessun cambiamento quotidiano del servizio del luogo di lavoro
- Il tempo di lavoro in ciascun luogo, deve avere una certa durata
- Garanzia di ritorno al 100% all'impiego di origine
- Se esiste una garanzia di indennità di residenza, deve continuare ad essere accordata
- L'indennità per compiti d'assistenza deve essere regolamentata (differenze cantionali)
- Il diritto alle facilitazioni per viaggi per il personale (FVP) resta acquisito anche se il tempo di lavoro è inferiore 50%
- La concessione di vacanze deve essere regolamentata
- Il grado di funzione esistente si applica anche presso il nuovo deposito di Soletta.

Il Comitato del SEV sta lavorando sui nuovi valori di riferimento

Nuove linee guida per il SEV

Da qui al congresso del 2011, il SEV dovrebbe definire le nuove linee guida, una sorta di bussola per il futuro. Il comitato ha dato avvio ai lavori.

Linee guida e valori di riferimento storicamente legati ai tempi della «Federazione svizzera dei ferrovieri e del personale dei trasporti», devono essere rivisti alla luce dei cambiamenti intervenuti all'inter-

no del SEV. È per tanto allo studio un nuovo codice di valori che sappia ben descrivere l'identità del SEV come sindacato moderno, orientato al futuro del personale dei trasporti, e che funga da strumento di lavoro. «Non vogliamo linee guida da tenere nel cassetto», ha dichiarato prima della riunione di Comitato il presidente del SEV Giorgio Tuti.

Comitato che per l'elaborazione di questo documento ha affidato la direzione dei lavori al consulente

esterno Walter Schöni. Il mandato, frutto del risultato del gruppo di lavoro, non è quello di redigere un codice teorico, bensì delle linee guida di agile consultazione per agevolare e inquadrare il lavoro sindacale. In autunno dovrebbe essere disponibile una prima versione, da inviare in consultazione in vista del congresso del 24 maggio 2011.

Peter Moor/frg

COMITATO IN BREVE

- Il SEV apre agli azionisti... La Commissione direttiva ha comunicato al Comitato di voler acquistare dai principali partner aziendali, una quota ciascuno. In questo modo il Sindacato ha il diritto di partecipare all'assemblea generale non solo come uditore, ma con diritto di parola.
- Il SEV ha raggiunto con il sindacato italiano CGIL un accordo per la doppia affiliazione, in questo modo la protezione per i lavoratori frontalieri viene rafforzata.
- Il SEV ha ridotto il suo impegno per l'iniziativa sul clima. Pur non presenziando più nel gruppo di conduzione, continuerà a sostenere

attivamente la campagna. Attualmente il SEV sta concentrando le proprie forze sul fronte di altri referendum e battaglie sindacali.

- Sono in corso i preparativi per l'elezione dei/delle rappresentanti dei/delle lavoratori/trici in seno al Consiglio di fondazione della Cassa pensione delle FFS. Attualmente si sta determinando la ripartizione dei sei seggi sulla base dell'appartenenza delle varie associazioni. Il SEV dovrebbe continuare ad avere 4 seggi; potrebbero esserci delle rotazioni con le altre associazioni.

pmo/frg

Nuove clamorose dimissioni ai vertici delle FFS

Jürg Schmid getta la spugna dopo 9 giorni

Non ha resistito più di nove giorni. Il nuovo responsabile della Divisione Viaggiatori delle FFS ha rassegnato le dimissioni durante il periodo di prova. Jürg Schmid torna dunque ad assumere le redini di Svizzera Turismo. «Una attività all'interno del settore turistico meglio si addice alle mie aspettative e alle mie qualità, rispetto al mondo industriale orientato in un processo che gioca un ruolo preponderante all'interno delle FFS», spiega Schmid in un comunicato delle FFS.

Troppi controlli

Citato dal quotidiano bernese «Bund», Hansjörg Hess analizza questa partenza con un'ottica totalmente diversa, lui che ha dato le dimissioni dalla direzione della Divisione Infrastruttura alla fine del 2008. Secondo Hess il problema si situa nello stile di conduzione del direttore del-

le FFS, Andreas Meyer. Le parole di Hess sono senza appello: «Meyer è ossessionato dal potere. Ha la mania di controllare tutto e non lascia il minimo margine di manovra agli altri.» Meyer ha istituito un sistema centralizzato di Stati maggiori che gli comunicano tutto ciò che succede nelle divisioni, esercitando pressioni sui rispettivi capi divisione. «Ciò rende la gestione difficile.» Hess dà tuttavia ragione al grande capo delle FFS su un punto: dai tempi di Benedikt Weibel le divisioni erano diventate troppo indipendenti. Tuttavia Meyer «si spinge nettamente troppo oltre» con i suoi Stati maggiori esercitando nel contempo un enorme pressione sui quadri.

L'ex capo della Divisione Immobili Urs Schlegel diventa così responsabile ad interim della Divisione Viag-

giatori fino alla fine dell'anno, quando andrà in pensione. La Divisione Immobili sarà nel frattempo diretta dal supplente Laurent Staffelbach, che passerà poi il testimone a Jörg Stöckli dal 2011.

Una direzione preoccupante

Il SEV ha manifestato vivo stupore per questa improvvisa partenza ed è molto preoccupato per quanto riguarda il vertice delle FFS. «Questo episodio getta ombre sulle FFS e non contribuisce a rafforzare la fiducia nei confronti della direzione», dichiara il vice-presidente. «Ci aspettiamo che le FFS prendano il problema sul serio e ai più alti livelli. Dal momento che i problemi da risolvere sono molti, le FFS non possono permettersi di sprecare le loro energie con problemi interni.»

Fi/frg

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

WORKING RICH

Su un foglio paga non c'è molto da capire o da dedurre: in alto a sinistra il logo del datore di lavoro, sulla destra il nome del dipendente, sotto il salario mensile. Più sotto ancora la storia sociale degli ultimi sessant'anni: assicurazione vecchiaia, invalidità, cassa pensione disoccupazione, assicurazione infortunio. Delle dure lotte tra Stato, sindacati e padroni non restano che dei crudi tassi e una ripartizione dei costi dello Stato sociale fra lavoro e capitale. Altro non c'è. Nulla è detto sulle disuguaglianze salariali, che di fatto ci rimandano indietro di almeno quarant'anni. Dal 1968 ad oggi il salario minimo reale è sceso di un terzo. All'altro estremo, l'elastico della forchetta salariale si è allungato ancora di più. È inutile dare cifre per cercare di provare l'ampiezza del divario. Giova piuttosto constatare la diversa composizione della ricchezza, un tempo costituita prevalentemente da rendite o da reddito da capitale, mentre oggi è sempre più costituita da salari particolarmente elevati, premi di vario genere e bonus in proporzione alla prestazione. Se il ricco era insomma solitamente un «rentier», oggi è prevalentemente anch'egli un salariato. La categoria dei «working rich», lavoratori ricchi e salariati, si contrappone dunque ai «working poor», persone molto povere, spesso senza fissa dimora, pur avendo anche loro un lavoro e una retribuzione. Saremmo allora giunti alla pauperizzazione della società come aveva paventato Karl Marx? Si aggiunga tutta una serie di ingiustizie retributive, di disparità sommerse e di «escamotages» contrattuali che ancor meno figurano su un foglio paga. Poco importano i salari di riferimento, le tariffe minime o i contratti collettivi di lavoro, spesso il lavoratore povero scompare in una giungla contrattuale, sempre più indecifrabile, incontrollata e incontrollabile. Fra i «working rich» è apparsa invece la figura più o meno recente del golden boy della finanza, ammirato, invidiato, idolatrato e strapagato. I media, tra denuncia e fascinazione, non fanno altro che alimentarne il mito, almeno fintanto che la girandola speculativa continua. Ma anche se le cose dovessero andar male, come capita sempre più spesso, è assai difficile far capire all'opinione pubblica che questi soldi sono ampiamente immeritati. Esattamente come i compensi plurimilionari di un allenatore di calcio o di un attore di cinema. È comunque triste dover constatare che decenni di conquiste sociali stanno andando a poco a poco in fumo.



Manifestazione a Zurigo per celebrare il 14 giugno

Ci vuole un altro sciopero delle donne?

La ricorrenza del 19° anniversario dello sciopero delle donne è l'occasione per le sindacaliste di chiedersi: «Noi donne dobbiamo nuovamente scioperare?»

Il 14 giugno a Zurigo sindacaliste distribuiranno cartoline contenenti la domanda a sapere se fra un anno, quando saranno passati 20 anni dallo sciopero nazionale delle donne, si dovrà ancora abbandonare casa e lavoro e protestare contro la mancata osservanza dell'articolo costituzionale sulla parità. Perché fanno sempre ancora difetto la volontà e misure efficaci, per concretizzare la parità di trattamento fra uomo e donna, per non parlare poi dei troppi casi di violenza sulle donne:

- Le donne continuano a ricevere un salario inferiore del 19% rispetto agli uomini, mentre devono effettuare la maggior parte delle



Donne sindacaliste il 1° maggio 2009 a Zurigo. Il prossimo 14 giugno, la commissione femminile dell'Unione sindacale zurigese invita tutte le donne a questo programma: 7.30–8.15 ricevimento dei granconsiglieri, municipio di Zurigo, Limmatquai 55; 11–16 distribuzione di cartoline; dalle 18: bar delle donne al ristorante Zeughaushof, Kanonengasse 20. Annunciarsi a Brigitte Gügler, 044 295 30 00, brigitte.guegler@vpod-zh.ch

faccende domestiche non retribuite.

- Ancora poche sono le donne nelle funzioni dirigenti, anche nelle imprese di trasporto; ad esempio, fra i 9 membri del consiglio di amministrazione FFS fino a
- Le impiegate a tempo parziale in molti posti continuano ad essere svantaggiate nella retribuzione, nelle assicurazioni, per il perfezionamento e la piani-

ficazione del lavoro. Questa situazione riguarda principalmente le donne.

Il 14 giugno 2011, 20 anni dopo lo sciopero nazionale delle donne, esse devono dare un segnale chiaro! Una proposta in tal senso è

stata approvata nel novembre 2009 alla conferenza delle donne dell'USS. Le donne sindacaliste di tutta la Svizzera sono concordi. E voi?

Brigitte Gügler/FI

«SE LE DONNE VOGLIONO, TUTTO SI FERMA»

Il 14 giugno del 1991, la Svizzera era saldamente in mani femminili. Con lo slogan «se le donne vogliono, tutto si ferma», 500 000 donne hanno partecipato ad uno sciopero nazionale. Hanno abbandonato le case ed il lavoro ed hanno lasciato i figli agli uomini. È stata una protesta impressionante contro la mancata applicazione dell'articolo costituzionale sulla parità, in vigore da un decennio. Sono salite sulle barricate a rivendicare salari più giusti, migliori condizioni di lavoro, posti qualificati a tempo parziale, contro la discriminazione nei premi delle casse malati, come pure per una più completa protezione della maternità e per scuole diurne e asili nido. La Svizzera ha visto la maggior manifestazione politica della sua storia, e questo nonostante che lo sciopero non sia una consuetudine in Svizzera e neppure un affare di donne. In effetti, però, le donne hanno una lunga tradizione di scioperi. Dal 1891, a Zurigo si sono succeduti diversi scioperi di lavoratrici, quello gene-

rale di Zurigo del 1912 e poi lo sciopero nazionale del 1918 non sarebbero stati possibili senza la partecipazione delle donne. Durante la prima guerra mondiale, casalinghe e consumatrici hanno inscenato una manifestazione contro la fame, mentre durante la seconda guerra mondiale lavoratrici hanno scioperato contro la svalutazione dei salari. Fino al 1947 si sono svolti tutta una serie di scioperi per i contratti collettivi, gestiti principalmente dalle donne. Nel 1959, le insegnanti del liceo femminile di Basilea hanno organizzato una giornata di sciopero, per protestare contro il rifiuto del diritto di voto alle donne. Per la prima volta in Svizzera, delle impiegate pubbliche hanno fatto dello sciopero un'arma per una battaglia politica. Nel 2001 si è svolto un altro sciopero impressionante, quando 20 000 impiegate dei servizi sanitari del canton Berna hanno incrociato le braccia. Grazie alla tenacia delle donne negli anni passati, la posizione sociale della donna è migliorata. La Svizzera si è data una

legge sulla protezione della maternità e oggi ci sono più asili nido e scuole diurne. Eppure, in molti settori la discriminazione è ancora grande. La disparità salariale è persino aumentata e le donne continuano ad essere poche nelle funzioni dirigenti e nelle professioni tecniche e sono ancora loro che si occupano principalmente della famiglia, dei figli e assistono i famigliari non autonomi. Nel 2011 saranno passati 40 anni dall'introduzione del diritto di voto per la donna, nella cosiddetta più vecchia democrazia al mondo; 30 anni da quando è stato incluso nella costituzione il principio della parità, 30 anni dallo sciopero delle donne e 20 da quando la legge sulla parità è entrata in vigore. Motivi più che sufficienti per festeggiare, sì, ma è una vergogna che esista ancora la discriminazione. Noi siamo convinte che: se le donne vogliono, tutto funziona.

Barbara Amsler,
Bettina Dauwalder

LA CONFEDERAZIONE DEVE CONTINUARE A SOSTENERE GLI ASILI NIDO

Nella presente sessione estiva – probabilmente il 14 giugno – il Nazionale dovrà decidere se prolungare il programma di aiuti alla creazione di asili nido. La relativa legge federale è entrata in vigore il 1° febbraio 2003 ed essendo la sua validità limitata a 8 anni, giunge a scadenza il 31 gennaio 2011. Grazie ad essa, finora è stato possibile creare 25 mila nuovi posti per la custodia dei bimbi. Il Consiglio federale propone di prolungarla per altri 4 anni e ha liberato inizialmente un credito di 140 milioni, poi ridotto ad 80 per motivi di risparmio.

Giochini tattici

La commissione del Nazionale si è pure espressa a favore della proroga di 4 anni e propone di investire ben 200 milioni, ossia più del doppio di quanto vorrebbe il governo. Ma dietro quella che potrebbe sembrare una buona novella si cela il tentativo degli oppositori che manovrano per affossare il progetto, sperando che la Camera bassala lo trovi troppo costoso. In Consiglio nazionale verranno certamente presentate proposte minoritarie di costo inferiore.

Per l'USS è chiaro che, nonostante negli ultimi anni siano stati creati numerosi posti negli asili nido, l'attuale offerta non basta a soddisfare la crescente domanda. Un'offerta sufficiente sia dal profilo della quantità, sia da quello della qualità, è la condizione essenziale per poter conciliare il lavoro e la famiglia e contribuire così a realizzare l'uguaglianza fra i sessi. Il fallimento di questo progetto va assolutamente evitato.

Christina Werder, segretaria centrale USS

Steinegger traccia un bilancio di questi due anni: «Gli obiettivi del programma d'azione 2010 sono stati ampiamente raggiunti»

Le Officine di Bellinzona vivono



Volti distesi al termine dell'ottava riunione della tavola rotonda sulle Officine di Bellinzona. Quelli dei rappresentanti delle FFS, che vedono a portata di mano i pur ambiziosi obiettivi del piano di miglioramento; quelli dei rappresentanti del personale, per la conferma del ruolo della struttura e quelli del mediatore e dei suoi esperti, per la riuscita della tavola rotonda.

La prima conferma è arrivata dalla delegazione FFS, invero un po' sguarnita a causa dei recenti cambiamenti in seno alla direzione generale: le OBE stanno bene di salute, il risultato dello scorso anno era positivo e quest'anno vi sono buone prospettive per chiudere in pareggio, con la capacità produttiva praticamente saturata per tutto il 2010. Le OBE hanno inoltre conseguito la certificazione VPI, ormai richiesta da tutti i clienti della manutenzione di vagoni.

Gianni Frizzo ha però ricordato alcuni punti che permetterebbero di migliorare ulteriormente il quadro: il nuovo layout per la lavorazione delle sale e altri investimenti che attendono di essere realizzati; procedimenti poco coordinati e, soprattutto, processi che andrebbero rivisti in modo da permettere alle OBE di reagire con maggior tempestività alle condizioni del mercato del trasporto merci, per definizione più irrequieto e volubile di quello viaggiatori.

Per il moderatore e i suoi esperti, la situazione delle OBE è comunque molto positiva. Solo sul capitolo del personale, il comitato ha precisato l'approccio con il quale sta affrontando i problemi, basato su analisi serie e approfondite delle cause, che sin qui erano mancate.

Qualche incertezza per il futuro

Nel breve e medio termine, l'esistenza delle OBE appare assicurata, pur con la necessità, ricordata dalle FFS, di perseguire gli sforzi per migliorare la produttività. Le esigenze di manutenzione sono in crescita, non da ultimo per le maggiori esigenze poste dopo

la sciagura di Viareggio. Qualche perplessità sussiste invece ancora nel lungo termine. FFS Cargo è davanti all'ennesima ristrutturazione, di cui non si conoscono le conseguenze per la produzione, né tantomeno per la manutenzione del materiale rotabile. La strategia sin qui presentata dalle FFS affida alle OBE compiti nel settore merci, con l'esigenza di acquisire commesse di terzi per coprire i costi e prevede investimenti nettamente inferiori a quelli per le altre Officine. Questo aspetto è stato duramente criticato anche da Chiara Simoneschi-Cortesi, presidente di Transfair, intervenuta come membro della deputazione ticinese alle camere federali.

Nuove prospettive potrebbero invece giungere dal Cantone. Il Consiglio di Stato, rappresentato in tavola rotonda da Laura Sadis e Marco Borradori, ha infatti ricevuto recentemente lo studio commissionato alla SUPSI sulle prospettive per le Officine. Riservandosi di analizzarlo dapprima in modo approfondito, Laura Sadis ha comunque indicato di volerne condividere le indicazioni,

secondo modalità da definire, con i partecipanti alla tavola rotonda.

Appuntamento nel 2011

Franz Steinegger ha quindi tracciato un bilancio dell'attività della tavola rotonda in questi due anni: «Gli obiettivi stabiliti nel programma d'azione 2010 sono stati ampiamente raggiunti e alla fine del 2009 le Officine hanno conseguito un risultato d'esercizio positivo. Anche per il 2010, malgrado la difficile situazione economica generale, Bellinzona presenterà un risultato positivo a seguito della buona situazione nello ambito delle commesse e grazie al fatto che l'esercizio delle Officine si svolge senza particolari difficoltà. In futuro Bellinzona rivestirà un ruolo di primo piano nella strategia globale delle FFS relativa alla manutenzione del settore carri e locomotive. La posizione geografica sull'asse di transito nord-sud rappresenta un'opportunità di sviluppo», ha indicato nel suo comunicato.

Il mediatore ha tuttavia raccolto le osservazioni del comitato sull'applicazione di diverse misure del program-

ma «10+», la cui conclusione è prevista solo a fine 2010, nonché su tutti gli altri punti ancora aperti e ha pertanto previsto un'ulteriore seduta per verificarne l'esito definitivo nel maggio 2011.

Sciopero utile

Le indicazioni scaturite dalla tavola rotonda sono poi state riassunte da Franz Steinegger in un'intervista al quotidiano della RSI di sabato 29 maggio: le OBE hanno prospettive concrete, a poco più di due anni dallo sciopero che, secondo lo stesso Steinegger, è stato utile!

Il suo mandato di mediatore dovrebbe quindi concludersi tra un anno, ma ha anche dichiarato di essere volentieri a disposizione delle parti, qualora il suo contributo dovesse essere auspicato.

Pietro Gianolli



»Nell'industria e nei trasporti pubblici, numerosi posti di lavoro hanno subito importanti cambiamenti a causa delle pressioni sui costi e dell'automazione. La Svizzera ha fatto bene a non tentare di sottrarsi a questo genere di evoluzioni.«

Max Friedli, direttore uscente dell'ufficio federale dei trasporti

A fine maggio Max Friedli ha lasciato la direzione dell'Ufficio federale dei trasporti

«Benefici pure per il personale»

Max Friedli ha diretto l'Ufficio federale dei trasporti, in un'epoca in cui si è passati dalla gestione dei disavanzi all'imprenditorialità. Un cambiamento che secondo lui ha portato vantaggi un po' per tutti.

contatto.sev: Signor Friedli, quali sono stati i suoi più grandi successi nell'attività all'UFT?

Max Friedli: Si potrebbe farla breve, affermando che siamo riusciti ad adeguare il sistema dei trasporti pubblici svizzeri alle nuove condizioni politiche instauratesi dopo la fine della guerra fredda senza inaccarene la qualità. Anzi: le prestazioni delle ferrovie e degli altri vettori del trasporto pubblico sono molto migliorate e nel contempo abbiamo potuto varare un importante programma di ampliamento delle infrastrutture, consolidando la nostra politica dei trasporti a livello internazionale grazie all'accordo sui trasporti terrestri con l'UE.

E la maggiore delusione?

Non ho avuto proprio progetti falliti, anche se non sono mancate alcune difficoltà nel presentare progetti al Parlamento, come il rinvio della prima presentazione della riforma 2 delle ferrovie da parte del Parlamento. Ciò rientra però nella normalità. Il cantiere principale resta il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, per il quale abbiamo ottenuto tutto quanto era possibile ottenere dalle attuali condizioni quadro, anche se governo e amministrazione dovranno impegnarsi al massimo per concretizzare il mandato costituzionale del 1994 per la protezione delle Alpi dal traffico pesante. Occorrono però anche nuovi strumenti.

Quali in particolare?

L'obiettivo di trasferimento di ridurre il traffico pesante a 650000 transiti di veicoli attraverso le Alpi all'anno è raggiungibile solo con l'adozione di strumenti dirigeristici. A livello internazionale, ossia nell'ambito della conferenza dei ministri dei trasporti delle nazioni alpine, si stanno verificando tre varianti, mentre per la Svizzera in primo piano vi è la borsa dei transiti alpini. Ne sapremo di più a fine 2011.

Lei lascia un UFT alle prese con molti cantieri – anche nel vero senso della parola. Se ne va con la coscienza tranquilla?

I numerosi cantieri, in tutti i sensi, sono un segnale positivo. Il nostro fondo per il finanziamento dei trasporti

pubblici FinTP ci è invidiato da tutta Europa e ci ha permesso di assicurare la realizzazione contemporanea di diverse opere importanti, come le NTFA, lo sviluppo delle infrastrutture

»Il cantiere principale resta il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.«

ferroviarie SIF, l'accesso alla rete ad alta velocità e il risanamento fonico. Anche in senso lato, vi sono effettivamente cantieri nella politica dei trasporti come l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria del pacchetto «ferrovia 2030», la soluzione ai problemi di finanziamento o la prosecuzione della riforma delle ferrovie. Ma mi sento di affermare che lascio un ufficio ben organizzato e molto capace e che il mio successore sarà in grado di concludere anche questi cantieri.

Durante il suo mandato, si è passati dalle regie federali alle aziende della Confederazione, dall'appianamento dei disavanzi ai mandati di prestazione. A chi hanno giovato questi cambiamenti e chi ne è invece stato penalizzato?

Secondo me, tutte le parti ne hanno approfittato. In primo luogo lo Stato, e quindi anche i contribuenti, hanno beneficiato della abolizione degli appianamenti dei disavanzi; ma anche gli utenti dei trasporti pubblici possono approfittare di un'offerta nettamente più ampia e dell'ottima qualità dei nostri trasporti pubblici. Le aziende hanno

adesso una libertà d'azione maggiore, con tutte le possibilità e i rischi del caso, evidenziati dall'esempio della Mittelthurgaubahn. Questi cambiamenti hanno giovato anche al personale,

nonostante alcune situazioni difficili e il fatto che, per esempio proprio presso le FFS, il numero dei posti di lavoro sia diminuito. Se guardiamo oltre frontiera, possiamo renderci conto che laddove questi passi non sono stati intrapresi, più tardi sono stati adottati cambiamenti molto più dolorosi e che, nel contempo, il trasporto pubblico ha perso d'importanza.

In questi anni, il personale è però sempre ancora confrontato con richieste di aumenti di produttività, con maggiori pressioni, con l'automazione dilagante e con una perdita di varietà del lavoro dovuta alla divisionalizzazione. Sono fenomeni della nostra epoca?

Questa sembra in effetti essere la tendenza dell'economia a livello mondiale. Nell'industria e presso i trasporti pubblici, numerosi posti di lavoro hanno subito importanti cambiamenti a causa delle pressioni sui costi e dell'automazione. La Svizzera ha fatto bene a non tentare di sottrarsi a questo genere di evoluzioni, in quanto inserite in tendenze talmente grandi da non potersi opporre. Capisco però naturalmente

le preoccupazioni dei sindacati per la qualità dei posti di lavoro dei loro membri. Gli esperti sono però concordi nell'individuare nella qualità della formazione di base e di quella permanente la chiave per risolvere questi problemi. Ognuno ha così la possibilità di qualificarsi per il miglior lavoro possibile. Nella mia qualità di direttore, ho sempre tentato di considerare queste esigenze e di soddisfarle allo interno del mio settore.

L'UFT è ormai un ente di controllo dotato di propri diritti. Ma siete in grado di proteggere il personale da abusi da parte dei datori di lavoro?

Le nostre competenze si limitano però al controllo della durata del lavoro, per la quale abbiamo costituito un'unità particolare in seno all'UFT che veglia sul rispetto della legge e dell'ordinanza sulla durata del lavoro, ma che non è dotata delle risorse necessarie per fare controlli a tappeto su tutto il territorio. Svolgiamo quindi controlli puntuali in aziende nell'ambito di audits, oppure quando abbiamo ricevuto segnalazioni. Nel caso di infrazioni gravi, possiamo sporgere denuncia, come previsto dalla legge. L'ammontare delle ammende viene però fissato dall'istanza penale cantonale e non voglio esprimermi su certe sentenze recenti.

All'universo ferroviario, piuttosto ben regolato, si contrappone però quello stradale, poco controllato e poco controllabile. Negli anni di crisi abbiamo

BIO

Max Friedli, 65 anni, divorziato, 3 figli. Dottorato in storia generale, storia svizzera e diritto di stato.

Dal 1970 al segretariato dell'assemblea federale come segretario delle commissioni permanenti di politica ed economia estere e della delegazione al Consiglio d'Europa; **1977** vicesegretario generale della società di banca svizzera a Zurigo, **1979** segretario generale dell'Unione democratica di centro e da **febbraio 1994 a maggio 2010** direttore dell'Ufficio federale dei trasporti.

Tempo libero: sport, storia, opera.

INTERVISTA

AW



Foto di gruppo al momento del commiato:
Max Friedli
con Giorgio Tuti e
Barbara Spalinger.

assistito persino ad una certa crescita dello sfruttamento, magari anche autoimposto, degli autisti. L'UFT cosa può fare per garantire la parità di trattamento?

L'UFT ne è coinvolto solo marginalmente. Dobbiamo sorvegliare la correttezza delle condizioni presso le ferrovie e le altre imprese di trasporto pubblico. All'inizio della crisi ho però anche ricordato alle autorità politiche l'importanza di un controllo capillare del trasporto merci su strada, sia sul personale, con il rispetto della durata del lavoro, sia sullo stato dei mezzi di trasporto. Quanto riscontrato dai corpi di polizia, competenti per questo genere di trasporti, è a volte veramente sconvolgente. In genere, i casi più

gravi riguardano autocarri esteri. Nel caso di aziende svizzere recidive, possiamo invece procedere al ritiro della licenza di autotrasportatore.

Fa però specie che, come nel caso delle imprese di trasporto a fune, invece di poter svolgere controlli preventivi, dobbiate adesso praticamente attendere un incidente per intervenire. Non si tratta di un passo indietro?

La legge e l'ordinanza sui

to i dibattiti alle camere, ha potuto rendersi conto dell'influenza esercitata dal settore. La legge rafforza l'autoresponsabilità delle aziende di trasporto a fune, che sono quindi chiamate ad assumersela. Noi siamo l'autorità esecutiva e siamo chiamati a rispettare queste condizioni, anche se abbiamo la facoltà d'intervenire in caso di annuncio che ci segnala una evidente anomalia. Da ultimo, dobbia-

»All'inizio della crisi ho però anche ricordato alle autorità politiche l'importanza di un controllo capillare del trasporto merci su strada .«

trasporti a fune sono di competenza del Parlamento, che si assume quindi la responsabilità. Chi ha segui-

mo comunque rimarcare come i trasporti a fune siano da considerare tra i più sicuri.

In futuro la vedremo far parte di un consiglio di amministrazione di una ferrovia più o meno importante, magari anche all'estero?

Non ho nessuna intenzione concreta al riguardo.

Faccio però fatica ad immaginarla a riposo. Cosa intende fare adesso che è in pensione?

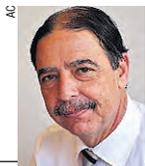
Dapprima, tirare un po' il fiato, approfittando finalmente del tempo per la mia famiglia, per i miei interessi culturali e per fare un po' di sport. Sono già sollevato dall'idea di avere anche il tempo, dopo esser stato a correre, di fare anche un po' di stretching.

Ma seguirà i dibattiti politici solo da fuori, o tenterà di parteciparvi?

Vi è stato un periodo in cui

mi sono impegnato personalmente e a fondo in politica, ma è terminato 16 anni fa. Non ho intenzione di tornare sui miei passi, ma continuerò a seguire la politica da vicino, sia pure come osservatore.

Intervista: Peter Moor/gj



» Abbiamo calcolato le conseguenze positive dell'impiego di questi carrelli sull'infrastruttura delle FFS. «

Dr. Panos Tzieropoulos

Panos Tzieropoulos, della scuola politecnica federale di Losanna (EPFL)

«Ricerca scientifica al servizio del mondo professionale»

I 59 treni a due piani appena ordinati dalle FFS a Bombardier saranno dotati di carrelli «flessibili», in grado di permettere al treno una maggior velocità in curva, riducendo nel contempo l'usura delle rotaie rispetto ai carrelli tradizionali. L'EPFL ha svolto uno studio, condotto dal dottor Panos Tzieropoulos, che conferma l'interesse economico di questa geniale innovazione.

Per le FFS, ci sono in gioco milioni. Grazie ai nuovi carrelli, le esigenze di manutenzione dei binari potrebbero essere ridotte dal 10 al 20%, pur favorendo una maggior velocità di percorrenza in curva. Una squadra del gruppo per l'intermodalità dei trasporti e della pianificazione (LITEP) dell'EPFL ha esaminato questa novità. Ne abbiamo parlato con il direttore Panos Tzieropoulos.

contatto.sev. Da chi siete stati contattati per svolgere questo studio?

Panos Tzieropoulos: Questa analisi tecnico-economica è stata commissionata dalla stessa Bombardier. In un primo tempo, abbiamo proceduto a calcolare il valore di diminuzione della usura delle rotaie, reso possibile da questi carrelli di nuova concezione. In un secondo tempo, abbiamo stimato le economie nella

manutenzione delle infrastrutture permesse da questa minor usura.

Avete potuto provare questi carrelli?

Il solo modo per provarli concretamente sarebbe di farli circolare abbastanza a lungo, ma ciò farebbe lievitare i costi della ricerca a diverse decine di milioni di franchi. Il nostro studio si basa pertanto su calcoli molto precisi, che abbiamo

svolto sulla base dei dati forniti dalla Bombardier. La nostra ottima conoscenza del sistema ferroviario svizzero ci permette di sapere quali sono le conseguenze in termini d'usura della rotaia di un aumento della velocità, o del peso, o di una cattiva ripartizione del peso del treno. La fase di prove di questi carrelli avverrà nello ambito della procedura di omologazione imposta dall'UFT.

Ma cos'hanno di particolare questi nuovi carrelli?

Hanno due particolarità: in curva, permettono agli assi di ruotare, posizionandosi costantemente in modo perpendicolare alla rotaia. L'usura così diminuisce, proprio perché la ruota ne segue al meglio il disegno. Il secondo aspetto è che questi carrelli impediscono al treno di inclinarsi verso l'esterno della curva grazie ad un si-

«NELL'UNIVERSO DEI TRASPORTI LE RISPOSTE TECNICHE DA SOLE NON BASTANO»

Lo studio svolto dall'EPFL per Bombardier sui nuovi treni a due piani delle FFS ci dà lo spunto per discutere con il dottor Tzieropoulos sui legami tra la ricerca, l'industria e l'esercizio ferroviario.

Da una parte abbiamo la ricerca ferroviaria rinchiusa nei campus universitari, dall'altra i ferrovieri giornalmente confrontati a compiti estremamente concreti e nel mezzo le ditte produttrici.

Vi sono punti in comune tra questi universi apparentemente così distanti?

Posso rispondere in modo filosofico: noi tutti dipendiamo da tutti. Nel nostro settore, non svolgiamo studi nel deserto. La ricerca è al diretto servizio del mondo professionale.

In Svizzera, i due politecnici di Zurigo e Losanna costituiscono i poli di competenza in materia di ricerca ferroviaria. In che rapporti siete tra di voi?

La collaborazione con il poli di Zurigo è eccellente. Conosco personalmente il professor Ulrich Weidmann, un'autentica autorità in materia. Il nostro lavoro qui a Losanna, ma penso sia la stessa cosa a Zurigo, è composto in misura di un terzo dall'insegnamento, di un altro terzo di pura ricerca e di un ultimo terzo di ricerche per

conto di enti pubblici o di ditte private, come quella svolta sui carrelli della Bombardier, oltre ad un quarto terzo di lavori amministrativi ... (risata).

Di cosa si occupa il gruppo LITEP, che lei dirige qui all'EPFL?

Il LITEP è stato fondato nel 1963, da David-Louis Genton, il quale aveva capito per primo che il trasporto costituisce un insieme. Non ci si può occupare di ferrovia o di trasporto stradale senza rendersi conto che si tratta di vasi comunicanti. Noi continuiamo nella traccia lasciata dal professor Genton, analizzando i trasporti nel loro insieme. Nonostante faccia parte di una scuola politecnica, sono del parere che i trasporti siano un campo in cui le risposte tecniche, da sole, non siano sufficienti.

Ci può fare un esempio?

Possiamo riferirci ad un soggetto d'attualità come quello dell'alta velocità. Sono convinto anch'io che la velocità non permette unicamente di guadagnare tempo, ma porti anche ad allungare i percorsi e le trasferte, con conseguenze negative sull'estensione degli agglomerati urbani, per l'ambiente e per le infrastrutture pubbliche, i cui costi tendono ad esplodere.

BIO

Panos Tzieropoulos, 59 anni, è nato a Salonico, in Grecia. Ingegnere civile, ha svolto il suo dottorato sulla mobilità e insegna da 35 anni al politecnico di Losanna. In qualità di direttore del gruppo LITEP ha partecipato a diversi studi in Svizzera e all'estero, tra i quali un audit presso le SNCF sulla ripartizione di capacità. È membro della direttiva della conferenza mondiale sulla ricerca nel settore trasporti (WCTR). Vive a Losanna con la moglie, di origine svedese, le due figlie e il figlio. «Abbiamo una dozzina di passaporti. Abbiamo tutti almeno due nazionalità e le figlie tre: svizzera, greca e svedese.» Per il dott. Tzieropoulos, la mobilità non è solo una preoccupazione professionale.

DOSSIER

Panos Tzieropoulos, nel suo ufficio presso il politecnico di Losanna (EPFL).



stema di compensazione della forza centrifuga, migliorando il comfort dei viaggiatori e permettendo velocità superiori. Nel nostro studio, abbiamo considerato questi due aspetti, calcolando le ripercussioni positive di questi carrelli per le finanze dell'infrastruttura FFS.

Il vostro studio non ha dato un importante aiuto a Bombardier?

Noi abbiamo la competenza di collaborare e svolgere mandati per conto di aziende private ed enti pubblici. Avremmo quindi collaborato anche con Siemens o Stadler, se ce l'avessero chiesto. Inoltre, la nostra collaborazione con Bombardier è terminata con la consegna dello studio. Ci siamo rifiutati di seguire l'incarto durante la fase commerciale. Vorrei però anche precisare che mi sarebbe piaciuto ricevere un

simile incarico dalle FFS, rispettivamente dall'ufficio federale dei trasporti, considerato come questi carrelli debbano ancora essere omologati.

Avete avuto anche l'occasione di cercare soluzioni alla saturazione del traffico ferroviario?

Abbiamo svolto numerosi studi sulla saturazione del traffico tra Losanna e Ginevra, giungendo alla conclusione che un terzo binario su tutto il percorso non costituirebbe la panacea per tutti i mali. L'orario cadenzato coordinato, quello di ferrovia 2000 per intendere, ha la prerogativa di essere simmetrico, limitando così la necessità di un terzo, magari anche di un quarto binario, a settori ben precisi, per permettere ai treni di incrociarsi. A questa conclusione sono del resto giunte anche le FFS.

Intervista di Alberto Cherubini

I VANTAGGI DEI CARRELLI BOMBARDIER

Il rapporto di 41 pagine ordinato da Bombardier all'EPFL è intitolato: «Importanza relativa dei fattori di usura e di degrado dei binari e influenza e contributi delle innovazioni nella costruzione di materiale rotabile.» Esso ha calcolato il potenziale

d'economia generato dai nuovi treni a due piani dotati di carrelli di nuova generazione ARS (Active Radial Steering): sulla linea Ginevra-San Gallo, i costi di manutenzione del binario verrebbero ridotti del 10-20% rispetto all'impiego di carrelli

convenzionali, con risparmi dell'ordine di 6-14 milioni all'anno sui costi complessivi di 55 milioni generati dal traffico intercity su questa linea. Il 12 maggio, nell'ambito della conferenza stampa indetta dalle FFS per annunciare l'appalto dei 59 treni a due piani a Bombardier, Vincent Ducrot, capo ad interim delle divisione viaggiatori, ha affermato che «i costi del sistema di compensazione dell'inclinazione previsto dall'offerta sono nettamente inferiori a 100 milioni per i 59 treni, ma possono compensare investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura di oltre un miliardo di franchi». Inoltre, questi rivoluzionari carrelli permetteranno di conseguire risparmi di energia elettrica equivalenti al consumo di 150 economie domestiche (calcolo effettuato considerando che tutti i treni intercity in circolazione tra Ginevra e San Gallo siano dotati di carrelli ARS).



Meno energia, meno consumo di rotaie e maggior velocità in curva grazie alla compensazione dell'inclinazione integrata nei carrelli: l'attribuzione dell'ordinazione di 59 treni alla Bombardier costituisce per le FFS una scommessa sulle nuove tecnologie. Sarà l'UFT a decidere nel 2014, al termine della procedura d'omologazione, se la scommessa è vinta.

Breve storia dell'industria ferroviaria svizzera

Rilancio dell'industria svizzera

L'attribuzione dei 59 treni a due piani alla Bombardier rilancia una fetta d'industria nata con Schindler Waggon, SLM, SIG e ABB.

Chi ha seguito l'evoluzione delle ferrovie svizzere si ricorderà di conferenze stampa che annunciavano l'appalto di nuovi veicoli, come le vetture EW e EC, le locomotive sella sere 450, gli IC o gli ICN: i vincitori erano sempre una delle quattro ditte di cui sopra.

Sin a metà degli anni 90, il clima generale permetteva ancora un certo protezionismo in favore delle ditte nazionali e la concorrenza estera non era così agguerrita.

Qualità svizzera; prezzo elevato
Ciononostante, i procedi-

menti di appalto in Svizzera erano sempre, in paragone di quanto avveniva in altre nazioni, considerati molto corretti, anche grazie all'elevata qualità dei veicoli scelti. I rari casi di problemi gravi e duraturi, come quelli delle loc 2000, erano in parte attribuibili anche a errori commessi dal committente. Il rovescio della medaglia era piuttosto rappresentato dal prezzo di questi prodotti.

Evoluzioni trascurate

Uno dei fattori che avevano contribuito al successo delle quattro ditte maggiori, ossia la stretta collaborazione con le imprese ferroviarie, si è però poi rivelata fatale, in quanto ha contribuito a far sì che tendenze molto importanti venissero a lungo trascurate: i treni trainati stavano lasciando il posto alle composizioni automotrici,

realizzate da produttori unici di livello mondiale quali Alstom, Bombardier e Siemens. In poco tempo, Schindler e ABB sono confluite in Adtranz, a sua volta rilevata da

Bombardier e ciò ha portato alla chiusura degli importanti siti di produzione di Pratteln e Schlieren.

Zurigo Oerlikon, sede tradizionale degli stabilimenti di

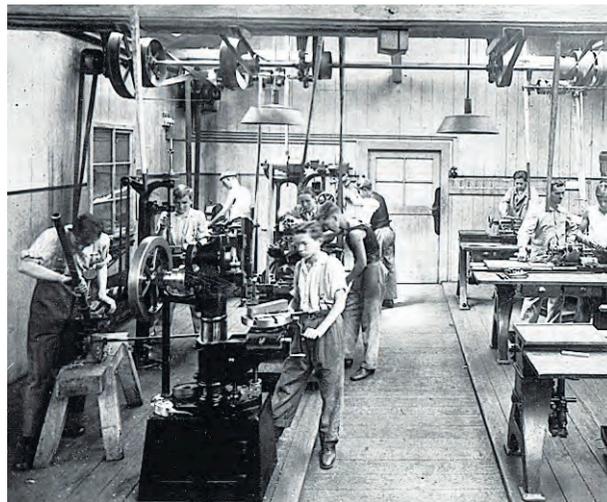
montaggio della ABB, ospita ora un centro di competenze per l'engineering della Bombardier, mentre la SIG di Neuhausen è stata rimpiazzata dapprima dalla Fiat e poi da Alstom.

L'avvento di Stadler

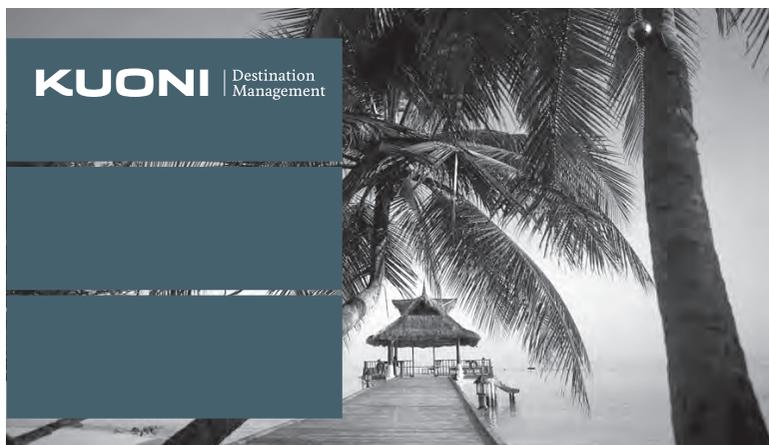
Dal 1995, l'attuale Stadler Rail di Bussnang si è trasformata da produttore di nicchia a importante attore a livello internazionale, anche grazie all'intelligente politica di assunzione di ingegneri delle ditte citate. Anche la parte delle ferrovie a cremagliera della SLM di Winterthur è stata acquisita dalla Stadler.

L'appalto affidato ad una ditta moderna come la Bombardier ridà ora l'occasione ad un glorioso settore dell'industria svizzera di ritrovare il suo splendore.

Johannes von Arx/gj



Il «know-how» svizzero nel settore del materiale rotabile ha fatto scuola per decenni.



KUONI Destination Management

Mitarbeiter/in Bahnreservierung (60-100%)

Kuoni Destination Management sucht für das Bahn-Team in Zürich, das jährlich über 100'000 Plätze in Schweizer und europäischen Zügen reserviert, per 01.08.10 oder früher eine versierte und kompetente Verstärkung. Aufgaben: Reservierung und Verwaltung von Kontingenten, Ausstellen von Tickets sowie Beratung unserer Verkaufsbüros in Übersee (insbes. Japan und Hong Kong). Starke saisonale Spitzen sorgen für eine abwechslungsreiche, aber auch sehr anspruchsvolle Tätigkeit.

Voraussetzungen: Ausbildung Bahnbetriebsdisponent/KV öV oder KV Reisebüro; erste Berufserfahrung in einem Schweizer Bahn-/Touristikunternehmen; sorgfältige und strukturierte Arbeitsweise sowie kulturelles Einfühlungsvermögen, hohe Stabilität und Belastbarkeit. Prisma2 und/oder Railticketing sind ein Muss, gern auch Galileo/Railmaster. Die gängigen Office-Programme. Deutsch sowie sehr gutes Englisch in Wort und Schrift setzen wir voraus.

BITTE BEWERBEN SIE SICH ONLINE: WWW.KUONI-DMC.CH/JOBS

Kuoni Travel Ltd., Destination Management, Klaus Henkel, Ueberlandstrasse 360, CH-8051 Zürich, Tel. +41 44 325 22 43



Budget vacanze senza pensieri.

Reka-Check e Reka-Card:
risparmi e già ti rilassi.

reka

Petizione contro il raddoppio del San Gottardo

Ancora una volta NO

La ferrovia rappresenta l'alternativa ideale, in grado di assicurare questo importante collegamento anche durante un'eventuale chiusura della galleria stradale per esigenze di manutenzione. Il Ticino ha bisogno di un collegamento sostenibile verso il nord. È con questa convinzione che Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, WWF, Leventina vivibile, SEV, SOS Ambiente, Greenpeace, ATA, e Medici per l'ambiente hanno lanciato una petizione all'attenzione delle autorità cantonali e federali.

La questione del collegamento sud-nord diventerà centrale entro una decina d'anni, quando la galleria stradale attuale dovrà essere completamente rinnovata e molto probabilmente chiusa temporaneamente. I promotori della petizione chiedono che questi lavori di risanamento non comincino prima dell'entrata in servizio della galleria ferroviaria di base del San Gottardo nel 2017, in modo da permettere la circolazione di treni navetta per il trasporto di auto e camion.

Uno studio pubblicato dalla Iniziativa delle Alpi nello scorso febbraio, ha dimostrato la fattibilità di questa soluzione.

L'alternativa ferro-viaria permette il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, come previsto dalla nostra politica dei trasporti, accettata anche all'estero. Solo questo approccio rende concreta una visione a lungo termine di un Ticino sostenibile, senza un aumento del traffico stradale e dell'inquinamento.

Inoltre una seria protezione del clima alpino dai mutamenti climatici passa anche da una diminuzione delle emissioni del traffico stradale, che sarebbe almeno in parte compromessa dal raddoppio. La petizione è rivolta contro la costruzione di una seconda

galleria stradale al San Gottardo. Quest'opera è costosa e aumenterebbe il traffico sulle strade ticinesi portando pre-



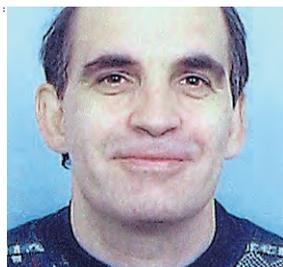
giudizio alla salute di tutti i ticinesi. Essa è contraria all'articolo costituzionale per la protezione delle Alpi. Inoltre, il popolo ticinese si è già espresso due volte contro un aumento della capacità di trasporto della galleria autostradale del San Gottardo: nel 1994 col «sì» all'iniziativa delle Alpi e nel 2004, quando ha respinto il controprogetto «Avanti».

Petizione a pagina 12

PARTECIPAZIONE AZIENDALE ALLE FFS: ELEZIONI DELLA COMMISSIONE DEL PERSONALE PER LA DIVISIONE VIAGGIATORI

Si sono annunciati i seguenti due colleghi ticinesi:

Bruno Baruffato, 47 anni, luogo di lavoro Bellinzona, SEV:



Info attività professionale: Dal 1° ottobre 1987 lavoro per le FFS ed ho iniziato nel settore pulizia carrozze della stazione di Delémont. In 23 anni ho accumulato esperienza lavorativa in questo settore lavorando nelle stazioni di Zurigo, Zugo, Bellinzona, Chiasso e Ginevra. Svolgo la mia attività lavorativa con piacere e nel 2002 ho pure svolto

con successo il tirocinio come pulitore d'edificio. Parlo e scrivo correttamente italiano e francese ed ho conoscenze scolastiche di tedesco perfezionato poi in seguito con la professione di idraulico nel settore privato.

Motivazione personale per la collaborazione alla Cope:

«Ritengo che il dialogo tra i rappresentanti del personale delle Cope e le FFS sia fondamentale per poter svolgere al meglio i nostri compiti e per il buon clima di lavoro in seno all'azienda. Mi impegno socialmente e sono appena stato eletto in seno al Consiglio Comunale del mio paese perché anche in una piccola realtà locale ci sono sempre più problemi da risolvere e vanno risolti in modo sempre più celere. Ho inoltre accumulato una certa esperienza in seno in seno alla Cope superficie del mio settore.»

Juri De Biasi, 44 anni, luogo di lavoro Chiasso, SEV:



Info attività professionale:

Alle dipendenze delle FFS dal 1982 come macch. cat A a Chiasso VG. Rappresento i miei colleghi alla CoPe Superficie POP Preparazione dei treni. Sono presidente sezionale RVP Ticino.

Motivazione personale per la collaborazione alla Cope:

«Vorrei mettere a disposizione dei miei colleghi la mia esperienza per trovare soluzioni alle problematiche al nostro lavoro. Mi piacciono gli scambi di opinione con i colleghi d'oltralpe.»

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Nazionalismi regionali

È tempo di elezioni anticipate in due Paesi dell'Europa centro-settentrionale: Olanda e Belgio. Nei Paesi Bassi la consultazione era in programma per

il 9 giugno; in Belgio si voterà domenica prossima, il 13. Entrambe le votazioni rivestono una notevole importanza, che va ben oltre le rispettive frontiere nazionali.

In Olanda la crisi che ha portato alle urne è scoppiata dopo il rifiuto della sinistra laburista di prolungare la missione militare in Afghanistan oltre la scadenza fissata al prossimo agosto. L'incognita olandese era centrata sull'esito del Partij voor de Vrijheid, il partito di Geert Wilders, il populista già condannato per odio razziale, che ha un'unica idea fissa: l'islamofobia. Con questa «politica» è passato dal 6% alle politiche del 2006 (le prime cui si presentò) al 17% delle europee del 2009, al 21% delle amministrative dello scorso marzo nei due municipi dove aveva candidato propri. Oramai i lettori conoscono il risultato di questo voto. Wilders puntava alla maggioranza relativa, un obiettivo molto ambizioso, che, speriamo per gli olandesi e noi tutti, sia clamorosamente fallito.

Anche in Belgio il pericolo di un'affermazione dei partiti radicali e nazionalisti è alto e potrebbe rivelarsi fatale per il piccolo e litigioso regno, che la stessa monarchia, una volta considerata il bastione dell'unità nazionale, non riesce più a far convivere. Ancora una volta il governo di Bruxelles è caduto a causa delle spaccature interne fra fiamminghi e valloni e ancora una volta viene evocato lo spettro della possibile scissione del paese nelle due comunità linguistiche. Centro della discordia è attualmente la circoscrizione di Bruxelles-Hal-Vilvorde, una enclave francofona nelle Fiandre fiamminghe. In questa regione è stata data la possibilità di votare per le liste francofone, come accade a Bruxelles, unica regione bilingue del Belgio. I fiamminghi non sono più disposti a tollerare ulteriormente questa concessione e rivendicano il pieno controllo del loro territorio.

Se nell'800 la religione (cattolica) fu l'elemento unificante fra fiamminghi (di lingua olandese) e valloni (francofoni), che diedero vita al regno belga, oggi il collante religioso non ha più presa e predominanti diventano i fattori economici. Le Fiandre sono diventate la regione più ricca, rovesciando i rapporti con la Vallonia, da decenni ormai in recessione. Più benestanti e più numerosi (sei milioni contro quattro) i fiamminghi reclamano maggior potere e più autonomia. I valloni vi si oppongono vedendo in queste rivendicazioni l'anticamera della secessione. Un'eventualità che diverse formazioni minori reclamano a piena voce.

Va detto che, stando ai sondaggi, la grande maggioranza dei belgi si oppone all'idea di un Paese diviso, ma vanno anche considerate le crescenti simpatie verso i movimenti separatisti, non solo in Belgio. Anche in Europa c'è chi guarda con interesse alla prospettiva di un'«Europa delle regioni» che a loro mente, sarebbe di più facile gestione rispetto all'attuale «Europa degli Stati».

PETIZIONE

all'attenzione del Consiglio di Stato del Canton Ticino,
dell'Assemblea federale e del Consiglio federale

PER UN TICINO VIVIBILE – NO AD UN PRETESTUOSO RADDOPPIO DEL GOTTARDO

Petizione per assicurare un efficiente collegamento sud-nord durante i lavori di risanamento della galleria stradale del San Gottardo e contro il raddoppio

I sottoscritti chiedono alle Autorità cantonali e federali di studiare e mettere in opera delle alternative al collegamento stradale sud-nord durante i lavori di risanamento della galleria autostradale del San Gottardo per non isolare il Ticino dal resto della Svizzera.

Chiediamo che questi importanti lavori siano avviati poco dopo la messa in esercizio della galleria ferroviaria di base AlpTransit Gottardo nel 2017 per dare anche un ulteriore contributo alla politica di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Bisogna mantenere e migliorare i contatti attraverso le Alpi, puntando soprattutto sul trasporto con la ferrovia.

Durante i lavori di risanamento bisogna assicurare un collegamento efficiente e sicuro tra sud e nord e per questo chiediamo la messa in circolazione di adeguate navette per il trasporto alternativo delle auto e dei mezzi pesanti attraverso le Alpi e misure per evitare un sovraccarico degli assi stradali alternativi (San Bernardino, Sempione, Gran San Bernardo ecc.).

Considerando che la fattibilità di un'alternativa su ferrovia è possibile, come documentato nello studio elaborato dall'Iniziativa delle Alpi, i sottoscritti si oppongono alla costruzione di un'inutile seconda galleria stradale al San Gottardo perché

- dannosa a causa dell'ulteriore traffico stradale indotto,
- congestionerebbe in particolare il traffico a sud del Ceneri, portando inquinamento e pregiudizio alla salute di tutti,
- comprometterebbe la completazione di AlpTransit Sud fra Biasca e Chiasso,
- è contraria all'articolo costituzionale per la protezione delle Alpi.

Cognome	Nome	Via e numero	NAP e località	Firma

La petizione può essere firmata da qualsiasi persona, indipendentemente dall'età, dalla nazionalità o dal domicilio. Per ulteriori informazioni o per ottenere liste supplementari, consultare il sito www.sud-nord.ch

Vi ringraziamo per il tempestivo invio delle liste, anche parzialmente compilate, a **Iniziativa delle Alpi, casella postale, 6742 Pollegio**. Le firme saranno raccolte fino a fine agosto 2010.

Questa petizione è sostenuta da: Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, WWF, Leventina vivibile, sindacato SEV, SOS Ambiente, Greenpeace, ATA Associazione traffico e ambiente e Medici per l'ambiente.

4 giugno 2010: nasce la ZPV Ticino, nata dalla fusione delle sezioni di Bellinzona e Chiasso. Primo presidente: Marco Belloli

«Il sindacato siamo noi»

Il presidente della neonata sezione Ticino del personale del treno, non ha dubbi: l'unione delle forze è indispensabile per poter affrontare sfide ed insidie che si profilano all'orizzonte. Marco Belloli è un presidente raggianti: può contare su un comitato competente e motivato.

Il futuro inizia da qui, ovvero dalla neonata sezione Ticino della ZPV che, dopo un periodo di preparazione e diverse consultazioni, ha raggiunto il proprio obiettivo: un'unica sezione in rappresentanza del personale del treno della Svizzera italiana. «Da oggi – precisa Marco Belloli – il Sud delle Alpi parlerà con un'unica voce e la ZPV Ticino sarà portavoce delle rivendicazioni di tutta una regione.»

Il presidente della neocostituita sezione, che gli amici chiamano ormai «presidentissimo», ha le idee molto chiare, vola alto ma con i piedi ben per terra: «Le ragioni della fusione delle sezioni di Bellinzona e Chiasso, sono state fondamentalmente dettate dal desiderio di conferire

maggior peso agli affiliati del Ticino. Con un grande e paziente lavoro di preparazione, siamo riusciti a fare sopire antiche rivalità – più tramandate per ragioni emotive che reali – e a convincere la base che sotto un unico tetto si ha la forza di una vera e propria

sezione di discussioni. Solo discutendo in modo aperto e democratico, è possibile trovare insieme le soluzioni ai problemi.» Al dialogo Marco Belloli ci tiene molto: «Confrontarsi in modo costruttivo, rimettersi in gioco, sapere ascoltare le ragioni dell'altro,

ma è agire per non dovere reagire. Questo è possibile risvegliando in tutti noi la voglia di lottare, la voglia di essere uno. Il sindacato siamo noi. La vera forza propulsiva di un sindacato, è costituita dalla base.»

E la ZPV lo ha già saputo

da. Non accadeva da oltre dieci anni. Insieme alla base sindacale abbiamo inoltre ottenuto la doppia scorta sui treni per ragioni di sicurezza.»

Se i successi sono indubbiamente espressione della unità delle forze e fonte di grande motivazione, non c'è tempo di dormire sugli allori. Lo ha ricordato il segretario sindacale Angelo Stroppini facendo il punto sulla situazione contrattuale, al centro di trattative tra SEV e FFS. I nodi da sciogliere riguardano soprattutto il sistema salariale (Toco). «Le FFS – spiega Stroppini – vogliono abolire gli scatti di esperienza e dare maggiore peso alle prestazioni individuali.» Ma i fronti aperti sono anche altri: le riforme dolorose nella Divisione infrastruttura e i nuovi progetti aziendali di FFS Cargo, ancora in via di definizione e avvolti nell'incertezza. Il SEV chiede, attraverso una petizione, una serie di condizioni, tra cui il mantenimento di posti di lavoro di qualità. Le occasioni di lotta davvero non mancheranno.

Françoise Gehring



Il nuovo comitato: Gian-Marco Blattner, Bruno Castaldo, Marco Belloli, Armando Franchi e Ivo Tognola. Manca nella foto No Tamburini, unica donna.

squadra.»

Tra gli obiettivi prioritari della ZPV Ticino, quello di rilanciare il discorso sindacale. «Con il comitato – spiega Belloli – intendiamo conferire ulteriore dinamismo sotto il segno dell'apertura, promuovendo incontri e occa-

costituiscono il sale del lavoro sindacale. I tempi sono cambiati e ci impongono di guardare al di là dell'orticello di casa. Il lavoro sindacale è certamente fatto di assistenza ai membri, di tutela dei diritti, ma anche di visione e di impegni politici. Il mio mot-

dimostrare durante un'assemblea frequentatissima per prendere posizione sul progetto Buon Appetito. «In quell'occasione – ricorda Belloli – abbiamo rivendicato con una risoluzione nuove assunzioni in Ticino, puntualmente concesse dall'azien-

Colpi di diritto

Se un urto casuale degenera in aggressione

Questo esempio della pratica quotidiana del servizio giuridico dimostra le difficoltà di ottenere indennità per torti morali o rifulsioni dei danni per le vittime di atti di violenza.

Nella primavera del 2007, il macchinista L. al termine del servizio verso mezzanotte e 40, s'incammina per andare a prendere l'auto. Nel sottopassaggio della stazione si imbatte in un gruppo di giovani e viene spintonato da uno di loro. Ne

segue un breve scambio verbale, quando un altro ragazzo di 19 anni gli strappa di mano il telefonino. Il macchinista tenta di recuperare l'apparecchio, ma l'altro gli dà un forte spintone con entrambe le mani e lo manda a sbattere contro un automatico. Non contento, colui che lo ha spintonato gli sferra pure un pugno sul volto. Gli occhiali gli cadono per terra e si rompono. I due allora se la squagliano, non senza rivolgergli alcuni insulti, portandosi via il suo telefonino, per impedirgli di chiamare la polizia e lo gettano in un tombino.

Ciononostante, la polizia li individua ben presto e trascorreranno così diversi giorni in carcere. Entrambi hanno precedenti penali per uso di droga e abuso di alcolici e per aver commesso diversi reati.

L. deve sottoporsi ad un intervento chirurgico per due fratture del naso. Dopo una settimana ancora non riesce a vederci dall'occhio destro e teme per il suo futuro professionale. Le lesioni al naso gli creano problemi di respirazione, disturbi del sonno e mal di testa. A tutto questo si aggiungono diverse contusioni ed un trauma psichico.

L'incapacità lavorativa dura 26 giorni, ma per fortuna occhio e naso guariscono piano piano. Nell'estate del 2009, i due responsabili dell'aggressione compaiono davanti ad un giudice. L. viene difeso dall'avvocato del SEV e non ha bisogno di comparire di persona. Per ferite semplici intenzionali, il primo viene condannato ad una multa, mentre al secondo è comminata una pena detentiva con la condizionale. Inoltre, i due devono rimborsare in solido tremila franchi quale indennizzo, come richiesto dal nostro avvocato. Infatti, il certificato medico fa stato di forti

dolori, provocati dalle ferite al naso e dalla contusione all'occhio. Il procuratore pubblico aveva invece proposto solo 1000 franchi.

Il giudice ha inoltre ammesso il rimborso chiesto dall'avvocato, dell'ordine di 2630 franchi, per gli occhiali, il telefonino, le trasferte dal medico e dall'avvocato, l'accompagnamento da parte della moglie e per i 14 giorni in cui non ha potuto dare una mano in casa. L'onorario dell'avvocato viene coperto per duemila franchi dal cantone, mentre il resto (maggiore parte) è assunto dal SEV.

Servizio giuridico SEV

GRUPPO SPORTIVO TPL**Park hotel Residence – Villa rosa negli Abruzzi – dal 28 agosto al 4 settembre 2010**

A grande richiesta viene organizzato nuovamente il soggiorno in albergo tre stelle super con pensione completa e con tutti i comfort a pochi metri dalla spiaggia!

Programma

28 agosto: partenza con torpedone da:
ore 05.00 da Lugano, stadio di Cornaredo, lato fiume
ore 05.20 da Balerna, centro Breggia

4 settembre: partenza/ritorno per il Ticino ore 10.00

COSTO: fr. 750.– per persona, suppl. camera singola fr. 150.–

La quota comprende: il viaggio in comodo torpedone, pensione completa, bevande ai pasti con acqua, vino e caffè, 1 ombrellone più due lettini per camera.

TERMINE DI ISCRIZIONE: 30 giugno 2010
minimo 40 persone

Al momento dell'iscrizione verrà richiesto il versamento di un acconto pari al 50% del costo del viaggio (per persona) e la rimanenza entro il 30 luglio 2010.

Annullamento entro 30 giorni dalla partenza: partecipazione al costo 50%
Annullamento entro 20 giorni dalla partenza: nessun rimborso.

ISCRIZIONE E ULTERIORI INFORMAZIONI: a Cosimo (Mimmo) Gresi
tel./fax 091 970 16 40 – natel 076 317 60 41

I NOSTRI MORTI

La sezione PV Ticino e Moesano (pensionati) ha il mesto compito di annunciare l'avvenuto decesso dei propri soci:

Caccia Silvio	91 anni	Bellinzona
Genini Giorgio	72 anni	Lavorgo
Genoni Aldo	90 anni	Airolo
Giannini Ines	100 anni	Ambri
Kyburz Heinrich	88 anni	Arbedo
Minoli Ottorino	96 anni	Bellinzona
Peverelli Palmira	71 anni	Vacallo
Tamburini Carla	87 anni	Balerna

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

NUOVI ORARI D'APERTURA DEL SEGRETARIATO TICINESE SEV E APPARIZIONI DI CONTATTO.SEV

L'aumento della mole di lavoro e degli impegni fuori sede ci impongono di ridurre gli orari di apertura. Per permettere una maggior razionalità del lavoro, il segretariato SEV di Bellinzona da subito sarà raggiungibile al telefono il **pomeriggio**, dalle 13.45 alle 17.30, al solito numero 091 825 01 15. Inoltre, considerata la scarsa frequenza, il **segretariato SEV di Chiasso** verrà definitivamente chiuso dalla fine di agosto. Mercoledì 16 e 23 giugno sarà inoltre aperto solo la mattina.

Mentre mercoledì 30, il pomeriggio. Resta evidentemente come punto di riferimento il segretariato di Bellinzona, le cui colleghe e colleghi sono a disposizione per colloqui che, in caso di necessità e previo appuntamento, possono avvenire anche fuori sede.

Le vacanze di *contatto.sev*

Il numero 14 del nostro giornale uscirà come previsto il 22 luglio. Sarà seguito da un numero doppio 15/16 che uscirà il 19 agosto.

■ Serata informativa aperta a tutti i membri SEV**Trattative per il rinnovo del CCL FFS e Cargo**

Mercoledì 16 giugno alle 20.00, presso la Casa del Popolo a Bellinzona

Trattative per il rinnovo del CCL FFS e Cargo:

- Come proseguono?
- A quali problemi siamo confrontati?
- Nel sistema salariale non vogliamo una ripartizione dei salari dal basso all'alto!

Il SEV esige un giusto sistema salariale che rispetti il lavoro profuso da tutti i ferrovieri. Noi rifiutiamo un sistema salariale che creerebbe dei vantaggi a certi sulle spalle di altri!

Vi attendiamo numerosi!

■ PV Vallese**Gita a Zornasco, Val Vigezzo (I)**

Mercoledì 23 giugno 2010

La nostra escursione annuale avrà luogo mercoledì 23 giugno. Il viaggio si svolgerà in treno sino a Domodossola e poi proseguiremo in bus fino a Zornasco, dove ci attende un tipico menu italiano di 4 portate e dessert, servito dal ristorante Peschiera. La vostra partecipazione sarà di EUR 25.– per persona, che comprende: aperitivo, pranzo, vino, acqua minerale, caffè creme e il trasporto in bus. L'incasso avverrà direttamente al ristorante. Vi preghiamo di preparare l'importo esatto in euro.

Iscrizioni presso il collega Rudolf Luggen, casella postale 493, 3900 Briga, tel. 027 923 21 39 o 024 481 42 00; e-mail: luggen.rudolf@sunrise.ch; entro il 15 giugno 2010, tramite il talloncino spedito lo scorso mese di febbraio oppure, se smarrito, con cartolina postale o per telefono.

Titolo di trasporto: libera circolazione, carta giornaliera FVP o biglietto per Domodossola e ritorno.

Orari: andata da Briga pt. 10.44, Domo arr. 11.12; partenza bus 11.30. Arrivo a Zornasco alle 12.00 circa; ritorno da Zornasco da definire sul posto, da Domo pt. 18.10, Briga arr. 18.39. Il presidente darà indicazioni sul posto per eventuali ri-entri individuali. Il comitato auspica una forte partecipazione.

www.sev-pv.ch/wallis-valais

Frédy Imhof, presidente

IMPRESSUM

contatto.sev è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Hélène Koch, Henriette Schaffter

Indirizzo della redazione: *contatto.sev*, casella postale, 6501 Bellinzona; contatto@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Bern 6, info@sev-online.ch, 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.–

Pubblicità: Kretz AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Prestampo: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG)

Prossima edizione il 24 giugno. Termine di chiusura redazionale: 17 giugno alle 10.00.

La valle di Travers offre paesaggi molto variati

Fate e pascoli in quota



François Oppliger guida da 22 anni i bus dei trasporti regionali di Neuchâtel e abita nella valle di Travers, che offre paesaggi incredibili. Ne sono un esempio le gole della Poëta Raisse.

«Per un'escursione nella valle di Travers abbiamo l'imbarazzo della scelta», ci spiega e ci propone un itinerario che parte dalla stazione del villaggio in cui abita, Môtiers, seguendo i cartelli indicatori gialli per le gole della Poëta-Raisse, i cui sentieri sono molto ben segnalati.

Prima di affrontare la salita, si può percorrere il sentiero a sinistra del parcheggio per visitare la cascata di Môtiers e l'entrata della grotta di Rousseau, ancora in parte inesplorata, nonostante il sommozzatore Luigi Casati lo scorso inverno abbia battuto un record, percorrendo oltre



500 metri nel sifone della grotta.

Ritornati al parcheggio, iniziamo la salita sulla destra, lungo il fiume della Poëta-Raisse, dove ogni momento, percorrendo le gole dalla vegetazione rigogliosa e dalle continue cascate, ci si attende di veder sbucare fate o elfi, ma dove spesso si incontrano camosci.

Giunti in cima alle gole, 450 metri d'altitudine più in alto, possiamo seguire la cresta sino alla Bulabita, da cui si gode un panorama spettacolare e da dove avremo due possibilità: sulla destra, possiamo scendere verso le Preissettes e quindi verso La Robella, a circa 3 ore di cammino.

La seconda possibilità è di continuare in direzione del Chasseron. Con i suoi 1606

metri, il Chasseron è una delle cime più elevate della catena del Giura, da cui si gode un panorama d'eccezione. «Si vede tutto il cantone – ci spiega François Oppliger – dai Vosgi ai tre laghi a nord, sino alle Alpi a sud. Per giungere alla Robella attraverso il Chasseron, dobbiamo calcolare 6 ore di marcia, per sentieri lungo i quali potremo fermarci in diversi ristoranti di montagna: Les Preissettes, Les Cluds, Le Chasseron e La Robella.»

Da qui, chi è stanco potrà scendere con la seggiovia della Robella, in funzione da maggio a ottobre nei fine settimana e giornalmente da giugno a settembre, oppure aggiungere un'altra ora di cammino per giungere a Buttes, da dove si potrà riprendere il treno. hk

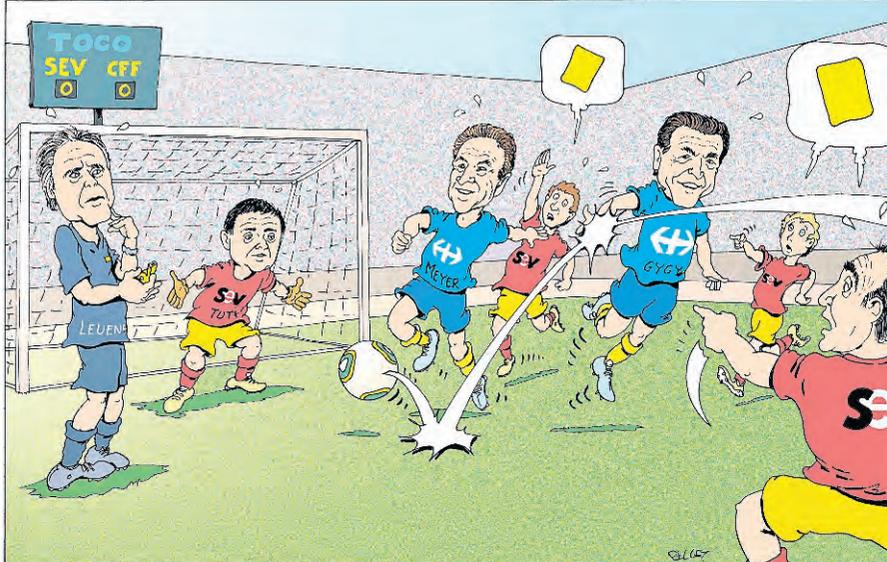
A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

GRECI

In questi tempi purtroppo la Grecia non fa ben parlare di sé. Certo sono trascorsi millenni dacché poteva essere legittimamente considerata la culla della civiltà occidentale e della scienza in senso lato, avendo dato alla luce i più grandi scienziati del mondo antico. Scienziati che erano quasi sempre anzitutto dei filosofi, posto che in greco «filosofia» significa letteralmente «amore per il sapere». Ad esempio Pitagora, il filosofo della metempsicosi (o reincarnazione), che fu anche un grande matematico, famoso ancora oggi per il suo omonimo teorema e per le tabelline (o «tavole pitagoriche»). Oppure Eratostene il quale oltre ad aver scritto di storia, filosofia, mitologia e poesia, riuscì già nel 240 a. C. a dimostrare la sfericità della Terra, calcolando con sorprendente precisione persino il raggio terrestre. Non a caso viene considerato uno dei fondatori della geografia. Non solo, ma escogitò anche un metodo per individuare i numeri primi e inventò uno strumento matematico meccanico per estrarre una radice cubica! Un altro grandissimo filosofo dell'antichità greca, se non il più grande in assoluto, Aristotele, va annoverato anche tra i fondatori della biologia. Non a caso ancora nel XIX secolo, Charles Darwin, autore della teoria evuzionistica, paragonandolo ai maggiori naturalisti del Settecento, scrisse: «Linneo e Cuvier sono stati le mie due divinità, seppure in modo assai diverso, ma essi non erano che scolaretti rispetto al vecchio Aristotele.» Per non parlare di quel gran genio di un Archimede, vissuto nel III secolo a. C. nella potente città-stato di Siracusa, nella cosiddetta Magna Grecia (un'area del sud Italia colonizzata dai greci). Era un matematico prodigioso e fu il primo a calcolare il valore del famoso «pi greco», il numero fisso che esprime il rapporto tra la circonferenza di un cerchio e il diametro, valore usato ancora oggi per calcolare la superficie e il volume di una sfera, di un cono o di un cilindro. Archimede considerava così fondamentale quella sua scoperta da ordinare che sulla sua pietra tombale venisse scolpita una sfera inscritta in un cilindro. Egli aveva la rara intuizione, guardando qualcosa, di dedurre subito il principio di funzionamento. Elaborò anche quello che è passato alla storia della fisica come il Principio di Archimede della spinta idrostatica; ma il suo limite fu di accontentarsi di dimostrare che le sue teorie funzionassero. Il fatto è che i Greci non avevano grande interesse per le applicazioni pratiche delle scoperte dei loro scienziati: avrebbero anche potuto sfruttare tutta la loro superiorità scientifica per dominare altri popoli del mondo antico. Invece i Greci anche a Siracusa costruirono giusto qualche macchina da guerra a puro scopo difensivo, venendo infine sottomessi dai Romani, i quali soffocarono, pur ammirandola, quella straordinaria forza creativa che sembrava patrimonio esclusivo dei Greci. Lo stesso Archimede morì per mano di un soldato romano, nel 212 a. C. Il vero Archimede era dunque ben lungi dall'essere quel superinventore che avrebbe immaginato, a posteriori di 22 secoli, Walt Disney, perché si compiaceva più che altro delle sue scoperte astratte, disdegnano le applicazioni più pratiche e concrete delle sue teorie, figlio com'era di una mentalità, ereditata da Platone, il quale detestava inventori e architetti, definendoli «corrottori e distruttori della perfezione pura della geometria»!

CARTELLINO GIALLO PER IL NUOVO SISTEMA SALARIALE DELLE FFS (TOCO). NELLA FORMA ATTUALE VA CONTESTATO (VEDI PAG. 2) ... SECONDO PELLET



Alexandra Bühler, ex-hostess e macchinista di treni di montagna

Dalla Kleine Scheidegg al Monte Generoso

Se non fosse vera, potrebbe sembrare una storia inventata da Svizzera turismo per promuovere la varietà dell'offerta turistica e di trasporto pubblico del nostro paese. Invece...

Alle 14 in punto, dopo aver dato un fischio d'attenzione, Alexandra Bühler aziona il graduatore ed il trenino arancione-azzurro lascia la Bellavista alla volta della vetta del Monte Generoso. «A sinistra vi è una tana con alcuni volpacchiotti, che a volte vengono allo scoperto», ci dice sorridendo. Stavolta sembra invece che preferiscano passare la domenica pomeriggio in casa. Poco dopo però il trenino deve rallentare e procedere a passo ... di mucca. Una «manzetta» si è infatti incamminata lungo i binari. «Sono appena salite all'alpe e non sono ancora abituate al treno», spiega. Dopo qualche tentennamento, la giovane mucca si allontana dal binario e il treno può riprendere la sua velocità di crociera, raggiungendo la vetta praticamente in orario.

Modello estate/inverno

Alexandra aiuta la gente a scendere, assicura il treno e poi può dedicarci qualche minuto per spiegarci la sua storia: «Ho svolto diversi lavori, nella mia vita. Sono stata maestra di sci a Grindelwald, poi ho lavorato per l'ufficio delle guide alpine e ho fatto la hostess, volando per Swiss, Balair,

Crossair e da ultimo, per Darwin. Queste attività mi hanno portato in Ticino dove, tramite conoscenti del mio compagno che lavora alle FFS a Chiasso smistamento, ho trovato un impiego alla biglietteria della ferrovia del Monte Generoso. Dopo due estati, ho chiesto al capo esercizio se non c'era la possibilità di lavorare all'esterno, magari anche sulla linea. Lui mi ha proposto di imparare a guidare i treni e quest'attività mi è piaciuta subito. Dato che in inverno qui c'è poco lavoro, ho inviato il mio curriculum ad alcune aziende in Svizzera interna e ho poi trovato lavoro presso le Jungfraubahnen, per il treno da Grindelwald alla Kleine Scheidegg, dove ho avuto la possibilità di sostituire un mio amico che si era infortunato ad un ginocchio. Nel frattempo sono giunta alla mia quinta stagione al Monte Generoso e alla terza nell'Oberland bernese. È un'attività gratificante, facilitata poi dal fatto che adesso abbiamo una patente di macchinista, riconosciuta da tutte le compagnie.»

Passione per la meccanica

Il sorriso di Alexandra, berne-



Una scelta di vita particolare, di cui è molto soddisfatta.

se cresciuta a Thun e trapianata ... a metà in Ticino, ci conferma la sua soddisfazione per la vita che conduce. Apprezza molto la sua attività invernale a Grindelwald, che le lascia abbastanza tempo libero per sciare, assieme al suo compagno che la raggiunge dal Ticino e per vivere

a stretto contatto con la montagna, praticando anche escursioni. Sul lavoro, ha poi l'opportunità di svolgere lavori di revisione in officina, che apprezza particolarmente, perché le permettono di comprendere meglio il funzionamento di un treno. Il lavoro alla ferrovia del Monte

Generoso è invece meno regolare, in quanto maggiormente dettato dalle esigenze del turismo e dalle corse speciali, ma le permette, oltre che di ritrovare il suo domicilio di Muggio, di trascorrere l'estate al caldo. «Sin troppo – ci precisa, senza perdere il sorriso – a volte, in piena estate, la discesa dal fresco della vetta al caldo del piano è un po' pesante, soprattutto quando si sbucca dalla galleria di San Nicolao sulla parete sopra Capolago, esposta al solleone. La vista del lago fa venir voglia di mollare i treni e fare un bel tuffo, ma ovviamente ...», ride. È però soddisfatta dell'ambiente, dove le donne a guidare il treno sono ben quattro.

A presto

Il tempo a disposizione è ormai trascorso. Alexandra posa un gradino per facilitare l'accesso al treno, dà informazioni ai turisti, controlla i biglietti e assicura un girello per disabili sul carrello per il trasporto di bagagli. Tutto è pronto ormai per la discesa verso il piano. Un fischio e via.

Pietro Gianolli



Dopo due anni in biglietteria, ho chiesto di poter lavorare all'esterno e mi hanno proposto di guidare il treno.

BIO

Alexandra Bühler è nata 41 anni fa a Thun e vive da alcuni anni con il suo compagno a Muggio, trasferendosi da novembre ad aprile a Grindelwald. La sua attività di macchinista a tempo pieno l'ha indotta lo scorso anno ad aderire al SEV, presso il quale è alternativamente membro delle sezioni VPT Lugano e Jungfraubahnen.