

Intervista

A tu per tu con Caroline Beglinger, responsabile della politica dei trasporti presso l'ATA.

Pagine 6 e 7



Le FFS ordinano otto ETR 610

A partire dal 2015 sulla linea del Gottardo circoleranno gli ETR 610. Per le FFS si tratta di un investimento di 250 milioni di franchi. Andranno a sostituire i disastrosi ETR 470.

Pagina 5

Ritratto

Neo macchinista FFS con la passione della vela. Gilles Bürki si racconta.

Pagina 16



La galleria di base è in funzione da cinque anni

Lötschberg-occupazione

Quest'opera, che fa parte delle Nuove trasversali ferroviarie alpine, non è solo un luogo di transito, ma anche di lavoro per molte persone.

Dall'apertura nel mese di giugno 2007, sono transitati sotto la galleria del Lötschberg treni merci e treni a lunga percorrenza. La struttura di 35 chilometri, è anche un sito industriale: ventilazione, drenaggio, fornitura di energia elettrica e, non ultimo, tut-

ti i sistemi di sicurezza ferroviaria. In questa galleria c'è sempre qualcosa da controllare e da riparare. E già è tempo di rinnovare. Reportage dalla montagna.

pmo

Alle pagine 8, 9 e 10



Una squadra tecnica al lavoro sotto il Lötschberg.

DIVENTA UNA STAR DEL RECLUTAMENTO

L'azione di reclutamento «12.12.12 MemberStar plus» è in corso fino al 12 dicembre. C'è quindi ancora tempo per reclutare nuove socie e nuovi soci al SEV, spiegando loro tutti i vantaggi dell'adesione al sindacato. Datevi dunque da fare, ne vale davvero la pena. Vi aspettano infatti numerosi premi, di sicuro interesse e modulati in funzione del numero delle persone reclutate. Tutte le informazioni sull'azione nel talloncino a pagina 11 di questa edizione del giornale.

Matrimonio in vista tra SBV e VPV

La fusione s'ha da fare

La votazione generale ha sciolto gli ultimi dubbi. Oltre il 90 dei membri che hanno partecipato alla votazione generale indetta tra i membri delle sottofederazioni SBV e VPV hanno confermato che questa votazione s'ha da fare.

I prossimi 18 mesi dovranno pertanto servire per concretizzare le strutture centrali, adeguare quelle regionali e attribuire tutte le cariche.

Al termine di questi processi, il personale FFS dei servizi amministrativi, dell'esercizio, della vendita, della polizia ferroviaria e di Securitrans saranno riuniti in una sola sottofederazione.

Pagina 4

EDITORIALE

Trentadue anni fa, il consigliere federale Hürlimann aveva inaugurato l'attuale galleria autostradale del San Gottardo dichiarando che non sarebbe mai diventata un corridoio per gli autocarri, che all'epoca erano al massimo di 28 tonnellate. Oggi, sotto al Gottardo passa circa un milione di autocarri sino a 40 tonnellate all'anno e verosimilmente sarebbero molti di più se il popolo non avesse votato e ribadito di voler trasferire il trasporto merci su ferrovia.

„Una pia illusione.“

Pietro Gianolli, segretario sindacale SEV

Secondo l'odierno Consiglio federale, tra circa quindici anni dovremmo disporre di due gallerie autostradali sotto il San Gottardo, che non apporterebbero però aumenti di capacità in quanto verrebbero adottate leggi che ne permettono l'uso a una sola corsia. Questa soluzione, che in gennaio la ministra dei trasporti Doris Leuthard aveva definito «un'ipocrisia», appare però persino in contrasto, secondo a quanto sostiene lo specialista di diritto europeo Markus Kern in un articolo della NZZ del 7 agosto, con le disposizioni dell'accordo bilaterale sui trasporti terrestri, che vietano limitazioni unilaterali di capacità: se al Gottardo vi sono quattro corsie, quattro devono essere. Alle pressioni che sorgerebbero al più tardi alle prime colonne estive, verrebbero così ad aggiungersi quelle derivanti dagli obblighi già sottoscritti. In queste condizioni, credere che si possa mantenere il transito su due sole corsie è solo una pia illusione.

IN BREVE

UN CCL PER TUTTI
GLI AUTISTI

■ Oltre 800 conducenti delle autopostali alle dipendenze degli assuntori hanno firmato una petizione in cui il sindacato Syndicom chiede alla Posta parità di trattamento con gli altri autisti. Gli autisti della Posta sottostanno infatti al CCL del gruppo, mentre quelli degli assuntori hanno solo un regolamento che prevede condizioni di lavoro meno favorevoli, in particolare per quanto riguarda i salari. Questi risultano già inferiori all'assunzione e dopo 12 anni la differenza può arrivare a circa 10 000 franchi all'anno, per lo stesso lavoro. Syndicom chiede quindi di porre fine a questa ingiustizia, estendendo il CCL della Posta a tutti gli autisti.

NUOVO PORTAVOCE
DELL'USS

■ L'Unione sindacale svizzera ha designato Thomas Zimmermann quale nuovo responsabile della comunicazione. 42 anni, diplomato in scienze politiche, Zimmermann ha lavorato per la comunicazione della costruzione della galleria del Lötschberg e in seguito come giornalista per l'ATS, diventandone corrispondente da Palazzo federale.

Succe-
de a
Peter
Laue-
ner, già
addetto
stampa
del SEV,
divenu-



to responsabile della comunicazione e delle campagne del consigliere federale Alain Berset.

MERCK SERONO

■ Il 9 agosto, l'assemblea generale dei dipendenti ha approvato a larga maggioranza l'accordo elaborato dai rappresentanti del personale, dal sindacato Unia e dalla direzione di Merck Serono, con la supervisione del Consiglio di Stato. La mobilitazione ha permesso di migliorare il piano sociale, ma non di impedire la chiusura. Il personale vuole impegnarsi per la creazione di un istituto di biotecnologia e per la revisione del diritto svizzero del lavoro.

Riflessione in un momento delicato della politica svizzera dei trasporti

Dal San Bernardino al San Gottardo



La magia e la suggestione del fuoco per ricordare la necessità di proteggere lo spazio alpino.

Le valli devono unirsi per gestire il traffico e non lasciarsi dividere, tentando di scaricarlo su altri assi di transito attraverso le Alpi.

Il messaggio si è levato unitamente alle fiamme di questa edizione del «Falò nelle Alpi», una manifestazione voluta dall'Iniziativa delle Alpi e che nel secondo sabato di agosto simboleggia la resistenza dell'Arco alpino al di-

lagare del traffico di transito. La manifestazione principale si è svolta nel suggestivo scenario del castello di Mesocco, le cui mura assistono da secoli all'evoluzione dei trasporti.

Inevitabilmente, i discorsi ufficiali di Carlo Lepori, membro del comitato nazionale dell'Iniziativa, di Jon Pult, granconsigliere dei Grigioni, di Sergio Mariotta, portavoce di Leventina vivibile, e di Marina Carobbio, consigliera nazionale, hanno toc-

cato la volontà del Consiglio federale di proporre il raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo.

La scelta di Mesocco non è dovuta al caso: «Vi è infatti chi asserisce che un raddoppio del Gottardo andrebbe a sgravare l'A 13 del San Bernardino – ha sottolineato Jon Pult – ma non dobbiamo cedere in questo tranello.» In realtà, raddoppiare il Gottardo equivarrebbe togliere l'ultimo argine per contenere il

traffico pesante su strada, che si riverserebbe su tutti i collegamenti a disposizione. Sergio Mariotta ha tenuto a rassicurare i Mesolcinesi sulle misure accompagnatorie che permetteranno di assorbire il traffico sul Gottardo anche durante i lavori di manutenzione, evitando un trasferimento sul San Bernardino.

«Stiamo spendendo miliardi per le gallerie di base. Usiamole per un traffico sostenibile» ha concluso. Gi

La Confederazione prospetta l'abbandono del traffico merci e del suo trasferimento su ferrovia

Mercato puro e semplice

L'Ufficio federale dei trasporti ha messo in consultazione preliminare un rapporto sul trasporto merci interno per ferrovia, i cui orientamenti preoccupano il SEV.

Il rapporto vuole definire il ruolo del traffico merci nel sistema di trasporti pubblici. Se questo intento appare condivisibile, a rendere perplessi è l'idea di affidarsi al mercato e ai suoi meccanismi.

Secondo il SEV, nel rapporto manca l'attribuzione di una chiara base legale al trasporto merci, che ne faccia una componente a tutti gli effetti del servizio pubblico.

L'opzione di una privatizzazione che possa giovare al trasporto merci per ferrovia è sbagliata. Lo ammette indirettamente anche lo stesso rapporto, indicando che un simile provvedimento implicherebbe l'abbandono del trasferimento dalla strada alla ferrovia, che deve invece costituire un obiettivo irrinunciabile. Il rapporto dovrebbe piuttosto fornire indicazioni sul come raggiungerlo, invece di formulare proposte come l'abolizione del vincolo di offrire un traffico a carri completi su tutto il territorio, oppure del rimborso della TTPCP per promuovere il trasporto combinato, che vanno in direzione contraria e costituiscono una vera e pro-

pria dichiarazione di resa nei confronti dell'autotrasporto.

Motivare queste inversioni di rotta rilevando che sino a oggi non vi è stato il tanto atteso effetto di trasferimento ha un che di cinico. Si dovrebbe per contro definire una volta per tutte diritti e doveri degli attori del trasporto, impartendo obiettivi chiari accompagnati da mezzi di promozione e di finanziamento adeguati. Abbiamo bisogno di una politica che costituisca una base chiara, duratura, ecologica e tecnicamente ragionevole per concretizzare il trasferimento dalla strada alla ferrovia.

L'economicità perseguita dallo studio non può limitarsi a considerazioni finanziarie

a breve termine, ma deve basarsi su opzioni di finanziamento che possano includere anche sussidi trasversali, rispettivamente forme di promozione e di indennizzo più ampie. Per preservare il nostro ambiente, sgravare le nostre strade e assicurare un sistema di trasporto funzionante a vantaggio di tutta l'economia, dobbiamo destinare mezzi pubblici in favore di tutto il trasporto merci per ferrovia, assicurandone così anche i posti di lavoro.

Philipp Hadorn, segretario SEV
e consigliere nazionale

Messa a concorso di impieghi temporanei per i cantieri FFS

Regole per i temporanei

Lo scorso 20 luglio, le FFS hanno pubblicato un concorso per circa 500 posti di lavoro temporanei, da impiegare per far fronte agli accumuli di esigenze di manutenzione della linea. Il sindacato del personale dei trasporti SEV è molto preoccupato e perplesso per questo approccio verso un incarico essenziale.

«Fondamentalmente, siamo del parere che le FFS dovrebbero svolgere il lavoro di manutenzione con personale proprio, assunto in pianta stabile», precisa la vicepresidente del SEV Barbara Spalinger.

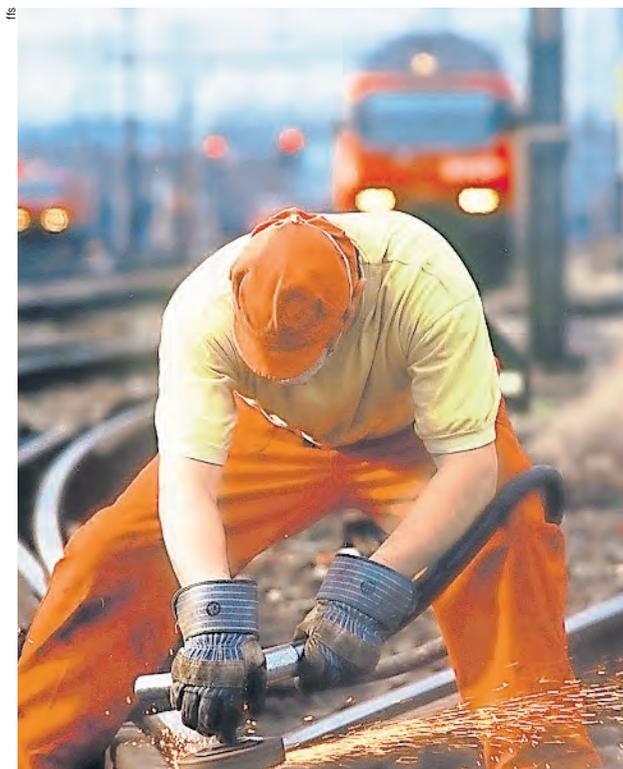
Assicurare le competenze tramite assunzioni su impieghi fissi

«È noto a tutti che le FFS sono confrontate con notevoli necessità di manutenzione, destinate a impegnare l'azienda per numerosi anni – ricorda ancora Barbara Spalinger – non si comprende quindi perché si limitino a voler far capo a personale temporaneo, invece di intensificare gli sforzi di reclutamento, in modo da garantirsi competenze costanti e una solida base per operare in questo delicato settore.»

Il SEV aveva già presentato una richiesta nella primavera del 2011 di riprendere al proprio interno il maggior numero possibile di incarichi di manutenzione, che aveva portato alla creazione di nuovi posti di lavoro presso le FFS.

Impieghi temporanei solo per coprire picchi di fabbisogno

La messa a concorso del 20 luglio rende perplessi anche per la sua portata. Secondo il SEV, 500 posti di lavoro sono molto di più di quanti occorrerebbero per far fronte a un aumento momentaneo delle esigenze. Il SEV ribadisce pertanto la sua rivendicazione di coprire le necessità durevoli con impieghi interni fissi.



Lavori pianificati, e non privi di pericoli, che si prestano per impieghi fissi.

No al dumping e all'aggiornamento del CCL FFS!

La volontà delle FFS di ingaggiare così tanti lavoratori temporanei lascia intravedere anche una certa rassegnazione nei confronti della propria attrattiva sul mercato del lavoro, senza nemmeno tentare di migliorarla.

Non da ultimo, la messa a concorso odierna preoccupa anche per le sue conseguenze sulle condizioni di lavoro. «Per noi è indispensabile che il personale temporaneo ven-

ga impiegato agli stessi stipendi e con le stesse condizioni di durata del lavoro e del riposo del personale FFS», sostiene Urs Huber, segretario del SEV che cura le questioni infrastrutturali delle FFS. Il personale FFS sottosta a un contratto collettivo di lavoro e alla legge federale sulla durata del lavoro, le cui disposizioni devono essere applicate per analogia anche al personale temporaneo.

SEV

LE MOTIVAZIONI DELLE FFS

«[...] Le FFS gestiscono la rete ferroviaria più sollecitata al mondo, che deve quindi essere sempre mantenuta in ottimo stato. Per alcune tipologie di personale addette alla manutenzione, le FFS fanno capo ad agenzie di collocamento. Questa misura viene adottata per esempio per i capi montatori, i capi squadra, gli ausiliari o gli specialisti nei settori della linea di contatto, della strada ferrata, dei cavi e delle installazioni di sicurezza. Con questi lavoratori temporanei le FFS possono coprire i picchi di lavoro, a seconda delle necessità locali o stagionali. Queste prestazioni sono state messe a concorso sul sistema informatico degli enti pubblici [...] (simap.ch). Esse ammontano a 80-90 milioni di franchi all'anno, pari a circa 500 posti di lavoro. Con un concorso a livello nazionale, le FFS contano di beneficiare di condizioni standard e vantaggiose. L'esperienza e la formazione dei lavoratori temporanei saranno criteri di scelta decisivi.»

com. FFS

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Non solo euro

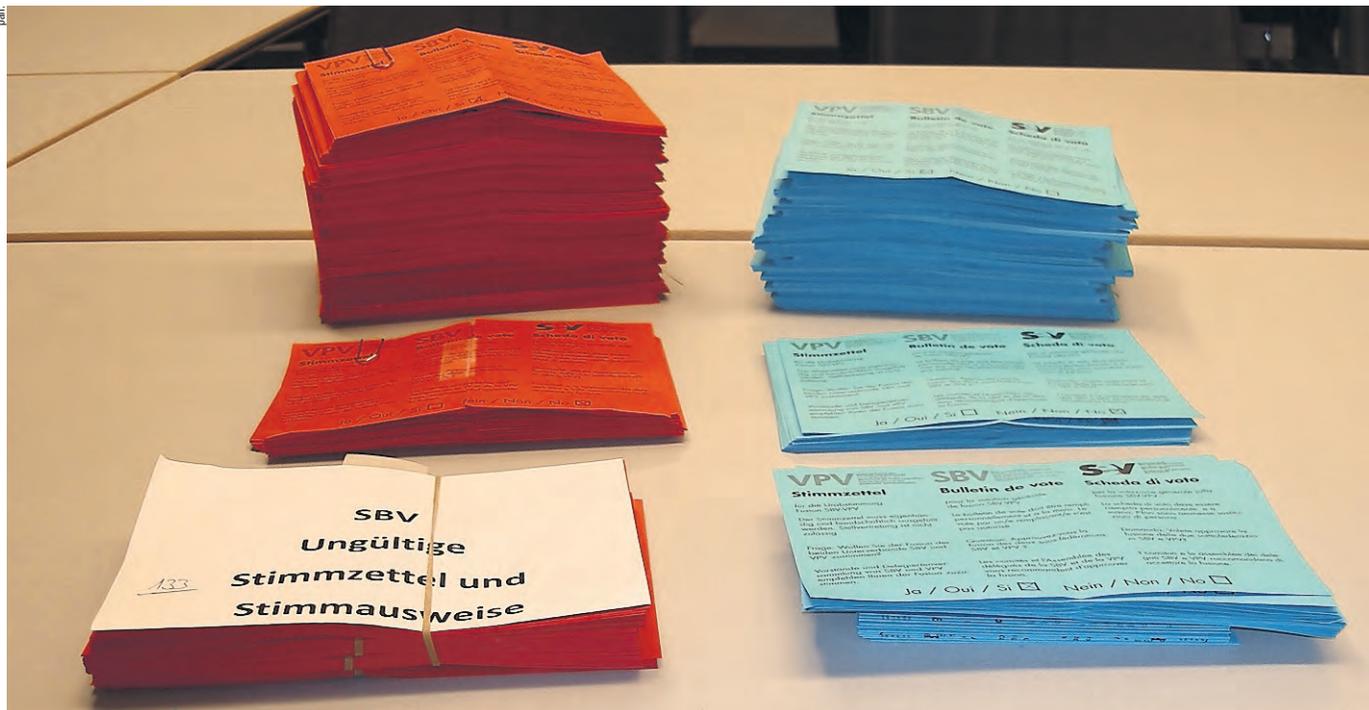
I numeri non fanno onore all'euro e non giocano a suo favore. È da tempo che il fossato tra nord e sud Europa si allarga. Le politiche d'austerità imposte dall'Europa bloccano il rilancio economico. Faticano le borse a decollare, pur con tassi d'interesse vicino allo zero. Si rialzano in modo preoccupante i differenziali d'interesse per l'acquisto di buoni del tesoro fra stati indebitati e non. Si indebolisce l'euro sui mercati dei cambi. La Grecia torna a impensierire, si vorrebbe pilotare una sua uscita temporanea della zona euro, in attesa di tempi migliori. Si teme ora ancora di più per la Spagna. L'Italia gode per il momento ancora di un effetto di competenza del suo primo ministro Mario Monti. Mario Draghi invece, nella sua prima intervista ufficiale tranquillizza: «L'uuro è irreversibile – dice il capo della BCE – la zona euro non è minacciata dalla recessione. La Banca Centrale sta facendo il suo dovere, il Fondo Monetario, così come la Russia fornita di capitali, potrebbero contribuire non poco a riequilibrare una situazione che è soprattutto finanziaria. Dopodiché il rilancio delle attività e della produzione potrebbe seguire in modo automatico.» Beh, l'ottimismo è d'obbligo per il conduttore di una Banca Centrale e della sua moneta. C'è però un fatto nuovo, strisciante, contagioso e destabilizzante, che si aggiunge all'immagine degradata dell'Europa dei 27. E quale sarebbe il nuovo male che serpeggia, in virtù proprio delle difficoltà monetarie? Il fenomeno ha anche un nome: la regressione della democrazia presso certi membri dell'Unione risalenti all'ex blocco comunista. Ciò è cominciato due anni fa in Ungheria con l'arrivo al potere del governo conservatore di Viktor Orban.

È ora il turno della Romania di violare, se non proprio alla lettera, almeno nello spirito, i trattati fondatori dell'Unione. Dispiace anche constatare che a Bucarest responsabile non è la destra, ma la sinistra. Il governo socialista di Victor Ponta si è esibito in una specie di inquietante colpo di stato legale e invisibile. Nonostante l'abito giuridico pietosamente messo avanti dagli amici di Ponta, il risultato è esattamente all'opposto di ciò che si dovrebbe attendersi da un paese membro di una comunità che vorrebbe essere un modello per tutti di pratiche democratiche. Invece sono diminuiti i poteri della Corte costituzionale, la Giunta ha minacciato i giudici che manifestano indipendenza, il governo ha revocato «l'avvocato del popolo», mediatore della Repubblica, ha cacciato i presidenti delle commissioni parlamentari, per sostituirli con amici fidati. A Berlino, Angela Merkel ha qualificato «d'inaccettabili» queste pratiche. Ma tollerarle, come in effetti sta capitando, è un po' come indebolire ulteriormente l'Europa.



Il massiccio sostegno della base è una dimostrazione di fiducia

SBV-VPV: fusione plebiscitata



Un risultato evidente già a occhio: dietro, il 90% dei voti a favore, al centro i contrari e davanti i voti nulli.

La votazione generale tra i membri delle due sottofederazioni ha dato un chiaro responso favorevole.

Le istanze centrali hanno preparato minuziosamente il progetto di fusione delle due sottofederazioni del personale d'esercizio e di vendita SBV e del personale amministrativo VPV, elaborando diverse varianti, pubblicando articoli nella stampa sindacale e organizzando manifestazioni informative per coinvolgere tutti i membri. Il processo ha così permesso di definire un modello organizzativo su-

scettibile di fornire il massimo valore aggiunto possibile ai membri.

La parola alla base

Le ultime due assemblee dei delegati, svoltesi congiuntamente, hanno poi permesso di approfondire le conoscenze reciproche, sino all'ultima dello scorso maggio che ha definito, in una lunga serie di votazioni, la versione definitiva del progetto da sottoporre a tutti i membri in votazione generale. Per superare questo esame, un tema come la fusione necessita tuttavia una maggioranza qualificata di due terzi dei votanti, da

raggiungere in entrambe le sottofederazioni.

Un risultato chiaro

3669 membri SBV e 1914 della VPV hanno quindi ricevuto a casa propria la documentazione di voto.

La partecipazione si è attestata su valori inferiori a quelli delle votazioni federali (33% dei membri SBV e 38% VPV), ma il risultato è stato molto chiaro, con il 92% dei voti favorevoli presso la SBV e il 94% presso la VPV. L'ostacolo del quorum è quindi stato superato con facilità.

La presidente centrale della SBV Elisabeth Jacchini è stata sorpresa dall'elevato numero di voti nulli. Un decimo dei voti non hanno potuto essere conteggiati, in quanto mancava il certificato di voto, oppure lo stesso non era firmato. Questi voti non avrebbero però potuto influire sul risultato, in quanto anch'essi recavano oltre il 90% di indicazioni favorevoli. «Dobbiamo concludere che molti votanti non conoscono le procedure di voto per corrispondenza, oppure non hanno prestato molta attenzione alle indicazioni fornite» ha commentato Jacchini.

Molto lavoro da svolgere

Adesso, si può passare ai lavori per la costituzione della nuova sottofederazione congiunta, che comprenderanno anche quelli per adeguare le strutture organizzative, come sezioni e gruppi.

Proprio le sezioni saranno chiamate a intensificare la loro collaborazione.

Nel prossimo autunno vi sarà un nuovo capitolo molto importante, con la costituzione degli organi dirigenti della nuova sottofederazione.

pan.

CAPACITÀ E LUNGIMIRANZA

SBV e VPV si fonderanno così in un'unica sottofederazione. Gli organi dirigenti del SEV sono soddisfatti di questa decisione chiara e si congratulano con tutte le colleghe e tutti i colleghi che si sono impegnati per raggiungerlo.

Nel contempo, questo risultato costituisce un incarico di perseverare nel lavoro costruttivo affinché la nuova sottofederazione possa continuare su questa dinamica positiva per rappresentare al meglio gli interessi dei suoi membri. Il mondo del lavoro di oggi pone i sindacati, SEV compreso, di fronte a problemi numerosi e complessi, la cui soluzione esige a sua volta la capacità di adeguare le proprie strutture.

Una capacità che i membri di queste due sottofederazioni hanno dimostrato, con il loro voto in favore di una struttura moderna, in grado di reagire con maggiore compattezza, forza ed efficacia alle sollecitazioni esterne e di proporsi con spirito innovativo. Per questo, esprimo alla presidente e al presidente centrale, ai membri di entrambi i comitati centrali, a tutti i funzionari che si sono impegnati e, non da ultimo, a tutti i membri delle due sottofederazioni i miei più sentiti complimenti e ringraziamenti per quanto fatto e quanto deciso. Bravi!

Giorgio Tuti
presidente SEV



Lo spoglio è stato curato dai membri della commissione di verifica della gestione, alla presenza dei due presidenti centrali.

Nuovi incarichi di manutenzione a Ginevra anziché a Bellinzona

Nuovi pendolini per il Gottardo

Per garantire i collegamenti internazionali sull'asse del Gottardo, le FFS hanno scelto di puntare su treni inclinabili di nuova generazione. Le organizzazioni della clientela sono sorprese da questa decisione, che delude anche alcune aspettative delle Officine di Bellinzona.

Le FFS hanno temporeggiato a lungo prima di scegliere i veicoli che circoleranno sul Gottardo dal 2015. Dapprima sembrava che potessero entrare in linea di conto anche treni convenzionali trainati da locomotive multisistema, attualmente in possesso di FFS Cargo. Quest'opzione sarebbe stata interessante anche per le Officine di Bellinzona, che curano la manutenzione di queste locomotive.

Le FFS hanno però scelto un'altra strada, facendo valere un'opzione sottoscritta dalla Cisalpino all'ordinazione del primo gruppo di 15 treni ETR 610. Nel frattempo, la Cisalpino è stata sciolta e Trenitalia ha dirottato le otto composizioni da lei ritirate sul traffico interno. Le sette composizioni rimaste alle FFS oggi circolano sulla linea del Sempione, coprendo i collegamenti tra Milano e Ginevra, rispettivamente Basilea. Le FFS hanno così ordinato

altre otto composizioni di questo tipo, da destinare dal 2015 alla linea Zurigo-Milano in sostituzione degli at-

possibile nell'interesse della clientela, in quanto saranno disponibili in breve tempo e hanno dimostrato di essere

motivi che hanno portato all'esclusione dell'uso di treni convenzionali. Per evitare movimenti di manovra a Mi-

ETR 610, prodotti da Alstom negli stabilimenti italiani di Savigliano, a suo tempo fornitori dei ETR 470.



Gli ETR 610 sono apprezzati dalla clientela tra Ginevra, Basilea e Milano. Nonostante qualche limitazione, dal 2015 verranno impiegati anche sul Gottardo.

tuali ETR 470, le cui continue perturbazioni mettono a dura prova la pazienza dei viaggiatori, delle FFS e del loro personale. Le FFS hanno precisato che ogni corsa verrà comunque ancora raddoppiata con un ICN, per garantire la stabilità dell'orario almeno tra Lugano e Zurigo. Per facilitare anche il rispetto dell'orario sino a Milano, i tempi di percorrenza verranno aumentati di 18 minuti.

Pro e contro

Secondo le FFS, l'acquisto degli ETR 610 è la miglior scelta

molto apprezzati e affidabili nel loro servizio sul Sempione. Peccato solo che proprio le organizzazioni della clientela si dimostrino piuttosto tiepide. Pro Bahn Schweiz (l'Astuti in Ticino) ricorda infatti i ritardi di fornitura dei ETR 610 e il fatto che ancora oggi non siano in grado di circolare in modalità di pendolamento in doppia trazione sul Gottardo, come a suo tempo richiesto.

Protezionismo trasversale?

L'associazione avanza anche un'interessante ipotesi sui

lano, i treni avrebbero dovuto essere dotati di una locomotiva a ogni estremità. Secondo un comunicato di Pro Bahn, le autorità italiane hanno però comunicato che in questo modo i treni devono essere considerati spole, da omologare in quanto tali, nonostante tutti i veicoli, locomotive comprese, siano già omologate per la circolazione in Italia. Sempre secondo Pro Bahn, è pensabile che la procedura avrebbe incontrato diversi ostacoli, per cui alle FFS non sarebbe rimasta altra scelta che far capo ai

Le otto nuove composizioni costeranno 250 milioni di franchi. Nel 2018 verranno rimpiazzate sulla linea del Gottardo dai nuovi treni, la cui procedura di appalto è stata lanciata pochi mesi fa e verranno impiegati su altre linee, verosimilmente verso Stoccarda e Monaco. La loro manutenzione verrà svolta a Ginevra con gli altri ETR 610 già in servizio.

Pmo/gj

IL FUTURO COMUNE DI INFRASTRUTTURA FFS E RFI

L'indomani dell'annuncio dell'ordinazione da 250 milioni per il traffico nord-sud (vedi sopra) le FFS hanno comunicato una più stretta collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Un miglioramento della collaborazione è senz'altro necessario, constatate le importanti difficoltà con le quali è confrontato il traffico internazionale tra i due paesi e il previsto aumento delle esigenze derivante dall'esposizione mondiale del 2015 a Milano e dall'apertura, due anni dopo, della galleria di base del

San Gottardo, che porterà a un aumento del traffico merci e viaggiatori. I due direttori dell'Infrastruttura, Philippe Gauderon per le FFS e Michele Mario Elia per RFI, hanno pertanto sottoscritto due contratti di collaborazione, riguardanti l'esercizio, rispettivamente il sistema di sicurezza ETCS.

Più puntualità e stabilità

Secondo il comunicato delle FFS, dopo l'apertura della galleria di base, i treni dovranno poter circolare con «maggiore puntualità

e stabilità d'orario». Per raggiungere questi obiettivi, verrà costituito un gruppo di lavoro congiunto che dovrà collaborare strettamente per garantire l'interoperabilità tecnica e d'esercizio, le capacità e un'elevata qualità. Un altro gruppo si occuperà dell'orario dei treni merci e viaggiatori dal 2014, nell'ottica di ottimizzare l'uso della rete e accorciare i tempi di viaggio. Un terzo gruppo svilupperà la rete coordinando il progetto come il completamento del corridoio di 4 metri o gli

ampliamenti dei marciapiedi. Infine, un gruppo curerà la gestione transfrontaliera dell'esercizio, per migliorare i flussi di informazione e gli standard di puntualità. Il secondo accordo riguarda la posa dei dispositivi di sicurezza «European Train Control System» sulle linee e nelle stazioni di frontiera, in modo da offrire alle imprese di trasporto un sistema unitario.

Urgono miglioramenti

La concomitanza tra gli annunci delle FFS è stata sottolineata

anche da Pro Bahn Schweiz che ha però rilevato la necessità di un miglioramento dei collegamenti per l'Italia: «Andare a Milano si trasforma spesso in una vera e propria avventura», si legge in un suo comunicato. «Per ottenere miglioramenti nel breve termine, sarebbe auspicabile poter di nuovo raggiungere Milano con treni convenzionali, trainati da locomotive. Attualmente, questa possibilità viene negata da RFI a causa dei problemi di manovra.»

Pmo/gj



” Se vogliamo gestire le esigenze di mobilità nel nostro paese dove la popolazione è in aumento, il trasporto pubblico è senza dubbio la risposta più efficace. “

Caroline Beglinger, ATA

Caroline Beglinger, responsabile della politica dei trasporti presso l'Associazione traffico e ambiente (ATA)

Lotta per una mobilità rispettosa dell'ambiente

Quando si tratta di dover difendere il trasporto pubblico o la tutela ambientale sulla scena federale e nazionale, Caroline Beglinger e il suo gruppo promuovono un lavoro di lobbying e di sensibilizzazione assiduo e efficace.

contatto.sev: Che significato attribuite allo slogan dell'ATA «Per una mobilità più sostenibile»?

Caroline Beglinger: Vogliamo una mobilità sostenibile, rispettosa degli esseri umani e dell'ambiente; una mobilità che smetta di contribuire al riscaldamento globale, compatibile con il futuro del nostro pianeta e le specie che vi abitano.

L'ultimo microcensimento degli uffici federali di statistica e dello sviluppo territoriali sulla mobilità indica che la popolazione svizzera si sposta molto, quasi

37 km al giorno per persona. Non è un po' il contrario di quanto proponete?

Effettivamente la popolazione svizzera è molto mobile. Si può certamente dire che tutta questa mobilità sia legata al potere d'acquisto. Possiamo permetterci di pagare i nostri viaggi, frequenti e lunghi. Questo microcensimento mostra anche un lato positivo: sempre più persone scoprono i vantaggi del trasporto pubblico. Ma ci dice anche che l'auto rimane il principale mezzo di trasporto nel nostro paese e ciò ci preoccupa. L'ATA si impegna da oltre 30 anni per una mobilità più conviviale e meno compulsiva.

Che cosa si intende per mobilità conviviale?

L'attuale pubblicità delle FFS con lo slogan «In viaggio come a casa propria» ne è un esempio. Il treno offre quello che l'automobile non può offrire, vale a dire, un ambiente rilassato dove, mentre si è in movimento, si può lavorare o giocare sul proprio computer, prendere appunti, parlare con i bambini, mangiare e bere con gli amici.

E che cosa si intende per mobilità meno compulsiva?

Più della metà degli spostamenti in auto interessano meno di cinque chilometri. Il bus o la bicicletta potreb-

bero, in molti casi, essere preferiti all'auto. Ogni anno percorriamo più chilometri; nel 2010 sono stati 20 500. Dovremmo forse chiederci se non siamo noi stessi le prime vittime di questa ipermobilità.

Che cosa pensa dell'aumento dei prezzi delle FFS dal prossimo cambiamento di orario?

Siamo preoccupati e contrari ad aumenti massicci. Il problema è che i prezzi della mobilità su strada rimangono invariati. Più si aumentano i prezzi del trasporto pubblico, più si aumenta il rischio di vedere la gente riprendere l'auto. In Svizzera, in termini di mobilità, siamo in un mercato dove la maggioranza della popolazione ha la possibilità di scegliere i propri mezzi di trasporto. Così la gente fa dei paragoni e, in qualche caso, cambia le proprie abitudini.

L'iniziativa dell'ATA «Per il trasporto pubblico», che il SEV ha sostenuto attivamente, non mira forse, tra le altre cose, a ridurre il costo dei biglietti?

Se vogliamo gestire le esigenze di mobilità nel nostro paese dove la popolazione è in aumento, il trasporto pubblico è senza dubbio la risposta più efficace. Con la nostra iniziativa, proponiamo che la Confederazione ripartisca più equamente le entrate

provenienti dalle imposte sugli oli minerali. Ciò permetterebbe appunto di frenare gli aumenti delle tariffe di trasporto pubblico, migliorando l'infrastruttura in modo coerente. Questa iniziativa è un chiaro segnale per favorire la mobilità basata sul trasporto pubblico.

Alla vostra iniziativa la Confederazione ha opposto un controprogetto. Qual è la vostra opinione?

L'ATA è molto soddisfatta che il Consiglio federale riconosca la necessità di un finanziamento stabile e affidabile delle infrastrutture del trasporto pubblico, e proponga un controprogetto. Ci preoccupa invece che il Consiglio federale, parallelamente allo sviluppo del trasporto pubblico, voglia continuare ad ampliare la rete delle strade nazionali.

” In Svizzera, in termini di mobilità siamo in un mercato dove la maggioranza della popolazione ha la possibilità di scegliere i propri mezzi di trasporto. “

In un piccolo paese come il nostro dove a livello di patrimonio territoriale ogni chilometro quadrato è prezioso, non è ragionevole costruire altre strade che richiedono uno spazio dieci volte superiore a quello richiesto dal trasporto pubblico.

Cosa pensate della volontà di costruire una seconda canna nella galleria del Gottardo?

Significa trascurare la volontà popolare. Otto anni fa le cittadine e i cittadini svizzeri avevano chiaramente respinto il controprogetto all'iniziativa «Avanti», che contemplava la possibilità di realizzare il secondo tunnel. E ora si torna nuovamente alla carica. Fra circa quattro anni ci sarà un secondo tunnel, ma ferroviario, con la galleria di base del San Gottardo.

Con questa seconda canna pensata in vista del risanamento della galleria, il Consiglio federale ha affermato di non volere aumentare la capacità del traffico stradale ...

È molto ingenuo credere che l'apertura di un secondo tunnel stradale non aumenterà la capacità. È voler mettere fumo negli occhi

delle cittadine e dei cittadini, poiché la pressione sarà tale che in certi fine settimana o durante il grande esodo dei vacanzieri, si permetterà il transito a più auto. Il passo verso il cedimento ad altre pressioni, è presto fatto.

BIO

Caroline Beglinger, basilese, 48 anni, è geografa. Ha conseguito un master in sviluppo sostenibile e gestione delle risorse. Ha inoltre seguito una formazione in economia aziendale. Ha lavorato per nove anni presso i trasporti pubblici di Bienne come capo del marketing prima di entrare nell'ATA, il 1° aprile 2009, dove è responsabile della politica dei trasporti. Durante il semestre invernale, impartisce dei corsi ai futuri ingegneri del trasporto presso la Scuola Tecnica Superiore di Winterthur. Perfettamente bilingue tedesco-francese, vive a Bienne con il marito, originario di San Pietroburgo (Russia), con cui parla inglese.

INTERVISTA



Dal 1° aprile 2009, Caroline Beglinger fa parte della direzione dell'ATA quale responsabile per la politica dei trasporti.

Parliamo del traffico merci. Che cosa pensa dell'obiettivo di limitare a 650 000, entro il 2018, il numero di passaggi di camion attraverso le Alpi del nostro paese, mentre attualmente ne transitano più del doppio?

Siamo effettivamente in ritardo per raggiungere questo obiettivo ambizioso. Per contro, abbiamo stabilizzato il numero di camion che viaggiano attraverso le Alpi, che non è il caso né in Austria né in Francia. In Svizzera, la percentuale di merci trasportate su rotaia è del 62%, mentre in Francia oggi è inferiore al 20% mentre in Austria è solo un terzo. Da noi, questa distribuzione migliorerà con l'apertura della galleria di base ferroviaria del San Gottardo. Beneficeremo di più tracce per il trasporto intermodale.

Che cosa fa l'ATA per incoraggiare i suoi 110 mila membri a una guida più eco-compatibile?

Se ci muoviamo a livello politico per influenzare la

legislazione, non significa che trascuriamo il resto; al contrario siamo molto attenti anche alla responsabilità individuale. Agli utenti garantiamo informazioni e consulenza; pubblichiamo, per esempio, l'elenco delle auto meno inquinanti e la mappa ciclistica della Svizzera, stampiamo la guida «Ride & Glide» per mostrare che si possono raggiungere le piste di sci con i mezzi pubblici e proponiamo il turismo dolce attraverso la nostra agenzia di viaggi. Questi sono alcuni esempi.

Affinché la mobilità causi il minor danno possibile all'ambiente, possiamo cambiare le nostre abitudini di viaggio e di spostamenti. Dobbiamo anche agire a livello di pianificazione del territorio?

C'è infatti un legame enorme tra l'uso del suolo e lo sviluppo del volume di trasporto. L'accettazione dell'iniziativa di Franz Weber

sulle case secondarie, ha dimostrato che le svizzere e gli svizzeri sono sensibili al fatto che il territorio del nostro paese sia limitato. Il suolo è una delle nostre risorse più preziose. Più l'habitat è denso, più è facile spostarsi a piedi o in bicicletta ed è anche logico pianificare i mezzi pubblici. Affinché il trasporto pubblico sia efficace, occorre che un numero di persone vadano nella stessa direzione, allo stesso tempo.

Qual è la sua posizione in merito alla legge federale sulla pianificazione del territorio?

Siamo molto soddisfatti del controprogetto sulla revisione della legge federale della pianificazione del territorio varata dalle Camere. Si tratta di un controprogetto diretto all'iniziativa lanciata da diverse organizzazioni ambientaliste, tra cui l'ATA. Ora però la legge è attaccata da un referendum. Ci troviamo di fronte

alla stessa lobby che vuole il raddoppio del Gottardo, ossia l'industria delle costruzioni. È molto attiva, perché ci sono miliardi di franchi in gioco.

Non pensa che, paradossalmente, la catastrofe di Fukushima sia stata più efficace nell'emanazione di regole a tutela dell'ambiente, che tutte le conferenze internazionali, come per esempio Rio +20?

Fukushima ha certamente avuto un ruolo molto importante nella decisione del nostro paese di abbandonare l'energia nucleare. Questa è una decisione che dà una spinta nella ricerca e nello sviluppo delle energie rinnovabili e verso una gestione più efficiente della nostra energia. E sono sicura che alla fine questa decisione influenzerà i nostri stili di vita, e in particolare la mobilità, dal momento che un terzo dell'energia consumata nel nostro paese è legata ai trasporti. Le

grandi conferenze internazionali sono essenziali per sensibilizzare l'opinione pubblica. Senza ricerca, senza discussioni ed esperienze che vengono condivise in questi vertici, la decisione presa con coraggio dalla Svizzera (abbandono del nucleare) sarebbe forse rimasta lettera morta. Puntare sulle catastrofi come elementi per compiere scelte giuste per un futuro migliore del nostro pianeta, mi sembra davvero troppo cinico. Credo nella capacità delle donne e degli uomini di reinventarsi e di adattare il proprio comportamento alle esigenze del suo tempo.

Alberto Cherubini



“Lavorare sotto terra non mi dà fastidio. Ho un’attività molto variata e sono molto indipendente.”

Rolf Allenbach, controllore delle sorgenti

Nella galleria di base del Lötschberg si lavora giorno e notte

Lavorare nelle viscere della terra

La galleria di base del Lötschberg, inaugurata cinque anni fa, oggi non è solo una via di transito per passeggeri e merci, ma anche un luogo di lavoro molto frequentato.

Rolf Allenbach, controllore delle sorgenti sotterranee della galleria del Lötschberg, passa tre giorni alla settimana in galleria. Lo accompagniamo al controllo della stazione di pompaggio «Stetslauf» al cunicolo di congiunzione 38, posto oltre due chilometri sotto la cresta delle montagne, sul versante bernese della galleria.

In questo punto confluiscono diverse sorgenti da cui sgorga molta acqua calda e fredda. Nell’aria si sente anche un lieve fetore di uova marce, emesso dallo zolfo contenuto in parte dell’acqua, raccolta in una condotta e pompata al culmine della galleria, a 828 metri sul livello del mare, da dove defluisce poi verso il Vallese e verso il canton Berna. Nel suo tragitto, essa viene però utilizzata per raffreddare 136 container di 6 centrali d’esercizio, collocate in altrettante grandi caverne scavate nella roccia e che costituiscono il centro nevralgico della galleria di base.

Nei container trovano posto gli impianti dell’approvvigionamento elettrico della linea e le varie infrastrutture per i collegamenti radio, gli impianti di sicurezza e la climatizzazione di quella che, sino all’apertura della galleria di base del Gottardo, è la più lunga e moderna galleria ferroviaria della Svizzera. «Basterebbe un’ora e mezza senza apporto di quest’acqua di raffreddamento per avere seri problemi a tutto l’esercizio», spiega Allenbach.

Allenbach ha seguito dapprima una formazione quale

elettricista, per poi lavorare per dodici anni come capotecnico di un’impresa di trasporti a fune ad Adelboden. In seguito ha svolto una formazione per tecnici di stazioni di depurazione. «Lavorare sotto terra non mi disturba – ci dice – e poi è un lavoro molto variato che mi lascia molta indipendenza.»

La «custode» del Lötschberg

Oggi è accompagnato dall’assistente di galleria Evelin Schmid, che fa parte del team di 12 persone che si occupa degli impianti tecnici. «Siamo un po’ i custodi del

Lötschberg», ci dice il suo superiore Daniel Suter.

Allenbach e Schmid sono partiti di buon mattino dal loro centro di servizio alla stazione di Frutigen. A bordo del loro furgone, stanno percorrendo il secondo cunicolo scavato tra Mithölz e Ferden, ma lasciato allo stato grezzo, scarsamente illuminato da lampioni al neon posti a intervalli regolari.

Devono verificare i dati e il livello dell’acqua nei serbatoi e nelle canalizzazioni. Il silenzio è interrotto solo dai passi dei due colleghi che rimbalzano sotto la volta e

sulle pareti e dal rombo soffocato dei treni che percorrono la galleria attigua nelle due direzioni, riportato dai cunicoli trasversali scavati tra le due gallerie ogni 333 metri.

Il loro giro comprende anche il controllo dei serbatoi dell’acqua di spegnimento, che deve essere ovviamente sempre presente in quantitativi sufficienti e che viene apportata dall’esterno della galleria. Più tardi, nel cunicolo d’accesso di Ferden, incontrano un’impalcatura, sulla quale il loro collega Fritz Zurbrugg sta scavando un canale di scolo per far defluire l’acqua che sgorga in questo punto verso quella utilizzata per il raffreddamento.

Dall’apertura della galleria, l’apporto di acque è costantemente diminuito, rendendo necessario anche l’allacciamento di questa riserva.

“Durante il «Ferragosto» controlliamo la galleria, pulendo e aggiustando il necessario.”
Evelin Schmid, assistente in galleria

Allenbach precisa comunque che a fuoriuscire dalla galleria del Lötschberg a circa 20 gradi sono tuttora tra 200 e 250 litri al secondo, che a Frutigen vengono utilizzati per alimentare lo «stabilimento tropicale» con annesso allevamento di storioni, mentre a Raron, in Vallese, servono per un allevamento di pesci persico, prima di defluire nel Rodano, alla volta del Mediterraneo. La galleria dispone poi di un altro sistema separato per la raccolta

delle acque luride, che vengono convogliate in appositi bacini di ritenzione.

A piedi in galleria

Il compito principale di Evelin Schmid è di pulire e mantenere i 17 impianti sanitari della galleria di base. Inoltre, deve svolgere molti altri piccoli incarichi di manutenzione. Si unisce alle squadre di montatori che svolgono lavori di riparazione e sostituzione, verificando il funzionamento di tutte le lampade e aiutando a eliminare la polvere che dal cunicolo principale si accumula in quelli trasversali.

In agosto, si approfitta del periodo di ferie in cui gli italiani si spostano in massa sulle spiagge per il Ferragosto e il traffico merci cala di conseguenza al suo minimo. La galleria di notte viene così chiusa ed Evelin Schmid e i suoi colleghi ne approfittano

per percorrere in sette notti tutto quanto caduto dai treni merci o dell’autostrada viaggiante: parti di copertoni, chiavi, occhiali, una volta persino un coperchio di un WC. A volte accompagna anche la ronda della notte tra



Rolf Allenbach e Evelin Schmid controllano la stazione di pompaggio.

DOSSIER



Foto: Peter Krebs

In furgone attraverso una galleria ferroviaria: la squadra di tecnici nel cunicolo d'accesso a Ferden.

domenica e lunedì, quando la circolazione dei treni viene interrotta per permettere la regolare manutenzione delle strutture. Daniel Suter è convinto che un buon lavoro di manutenzione permetta di prolungare la vita degli impianti. Come tutte le cose, anche la galleria risentirebbe negativamente se fosse trascurata.

Evelin Schmid è la sola donna nel team tecnico della galleria, ma ciò non le dà alcun fastidio. «Sono stata molto ben accolta», ci dice. Dopo una formazione nella vendita e nei servizi, nel 2007 è giunta alle dipendenze delle BLS, dove prima dell'apertura della galleria guidava i gruppi di visitatori. Già allora doveva però aiutare in lavori manuali, che le hanno ispirato un cambio di

UNA GALLERIA UTILIZZATA SOPRATTUTTO DAL TRAFFICO VIAGGIATORI

La galleria di base del Lötschberg, lunga 34,6 chilometri, è stata aperta al traffico merci nel mese di giugno del 2007 e al traffico viaggiatori con il cambiamento d'orario del dicembre successivo. Con la galleria di base del Gottardo, essa costituisce il progetto Alptransit (NTFA), concepito in primo luogo per trasferire il traffico merci attraverso le Alpi sulla ferrovia. Il progetto d'offerta FinTP, approvato dal popolo in votazione nel 1998, prevedeva l'uso della galleria del Lötschberg suddiviso al 73 per cento di trasporto merci e al 27 per cento di trasporto viaggiatori. Dopo cinque anni d'esercizio, il quadro è già completamente diverso. Secondo le statistiche BLS, dalla sua apertura, la galleria è stata percorsa in misura del 56 per cento da treni viaggiatori e solo dal 42 per cento da treni merci (compresi i treni dell'auto-

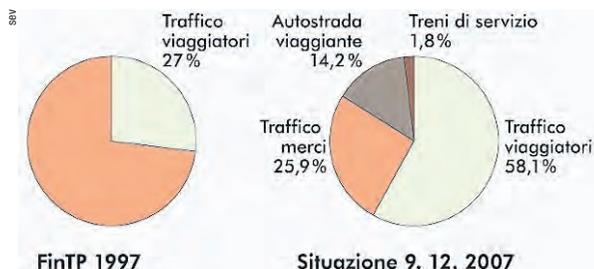
strada viaggiante). Il restante 2 per cento è costituito da treni di servizio. La netta diminuzione dei tempi di percorrenza tra Berna e l'alto Vallese (il tragitto per Visp, e quindi per le regioni di vacanza di Zermatt e Saas Fee è stato ridotto di un'ora) ha portato un chiaro incremento della domanda di treni viaggiatori. La BLS indica anche che la capacità massima della galleria nei giorni feriali si attesta a 50 treni viaggiatori e 60 treni merci. Il grado attuale di utilizzazione è di circa l'80 per cento.

In questo periodo, vi è stato anche un aumento del traffico merci, in misura tuttavia minore: rispetto al 2006, l'anno scorso l'asse del Lötschberg (compresa la linea di montagna) ha visto un aumento di tonnellate merci trasportate del 28 per cento.

Nuova richiesta di completamento

Il comitato del Lötschberg, costituito dai cantoni Berna, Vallese, Friburgo, Neuchâtel, Soletta, Argovia e dai due semicantoni di Basilea ha quindi

rilanciato la richiesta di completare i due cunicoli. Per questioni di risparmio, 21 chilometri sono percorribili solo a semplice binario, poiché il secondo cunicolo non è stato completato: 15 chilometri sono stati scavati, ma lasciati allo stato grezzo e circa 6 chilometri sono ancora da scavare. Per una cadenza semioraria e per raddoppiare il numero di treni merci occorre un prolungamento della tratta a doppio binario. Meglio ancora sarebbe una linea a doppio binario integrale per quale il comitato prevede costi per 1,35 miliardi di franchi e tempi di realizzazione di 12 anni. Il dibattito sul progetto FAIF, che inizierà al Consiglio degli Stati in autunno, darà una prima indicazione sulla fattibilità di questo progetto. Il comitato ha chiesto di stanziare 100 milioni di franchi per i lavori di progettazione e preparazione già nella prima fase.



Continua a pagina 10

Continua dalla pagina 9

attività che non ha mai rimpianto. Oltre a essere meglio retribuita, adesso ha un lavoro molto interessante, dal quale impara molte cose nuove. Apprezza poi la costanza del clima in galleria, per affrontare il quale bisogna ogni tanto portarsi abiti di ricambio asciutti. Nel punto più caldo della galleria vi sono infatti 31 gradi, con un'umidità molto elevata. Lavorare in queste condizioni fa evidentemente sudare in abbondanza.

Nuova ventilazioni

A cinque anni dall'apertura, tutto il sistema della galleria, che comprende oltre 90 chilometri di cunicoli, viene rivisto e corretto.

Un primo provvedimento riguarda la ventilazione. Sino a oggi, l'aria fresca per i lavori di manutenzione veniva immessa da grandi ventilatori situati a Mitholz e a Ferden. In inverno, l'aria proveniente da Ferden veniva riscaldata da un potente impianto, per evitare la formazione di ghiaccio nei cunicoli di accesso. Più sotto, però, la stessa aria doveva poi essere di nuovo raffreddata da impianti di climatizzazione per evitare di far aumentare ulteriormente la temperatura in galleria. In futuro, in casi normali verrà messo in funzione solo il ventilatore di Mitholz, mentre l'aria calda sarà evacuata a Ferden.

Per questi adeguamenti sono previsti 4,75 milioni di franchi, che però, secondo il capoprogetto Daniel Suter,

verranno ammortizzati abbastanza rapidamente. «La sola rinuncia all'impianto di riscaldamento ci permette di risparmiare 100 000 litri di nafta all'anno. Se anche dovesse verificarsi un incidente che rende necessario l'apporto di aria fresca da Ferden, ci resta tempo sufficiente per evacuare i viaggiatori prima che si formi ghiaccio sulla linea.»

Tecnica ormai superata

Entro il 2013 verranno inoltre rinnovati tutti gli impianti di comando, per una spesa di 24 milioni di franchi. L'ingegnere responsabile, Marcel Fankhauser, ci spiega infatti che vi sono elementi informatici ormai superati e che devono essere sostituiti.

Bisogna inoltre uniformare i software e le superfici operative, oggi ancora diverse per il fatto che la costruzione della galleria era stata suddivisa in lotti. L'uniformizzazione permetterà di disporre di dati più precisi, che faciliteranno interventi più rapidi ed efficienti.

È pure prevista una certa semplificazione degli impianti, grazie per esempio alla rinuncia del rilevamento della temperatura in ogni cunicolo trasversale. Fankhauser ci assicura che l'esperienza ha dimostrato che un rilevamento ogni cinque cunicoli, ossia ogni 1,3 km, è sufficiente. E costa meno.

Peter Krebs



Daniel Suter, capo della tecnica in galleria, in una centrale d'esercizio.

La BLS sostiene il completamento del Lötschberg

«Cadenza semioraria, cresce l'esigenza»

Secondo Daniel Wyder, capo dell'infrastruttura BLS, sarebbe opportuno completare il Lötschberg nonostante l'imminente apertura della galleria di base del Gottardo.

contatto.sev: Dopo cinque anni, dobbiamo constatare che la galleria di base del Lötschberg, concepita soprattutto per il trasporto merci, è utilizzata soprattutto dai treni viaggiatori. Perché?

Daniel Wyder: Il motivo principale è probabilmente la riduzione dei tempi di viaggio da e per il Vallese, che ha generato una crescita inaspettata dell'utenza.

Il traffico merci sull'asse del Lötschberg era già in crescita prima dell'apertura della galleria di base nel 2007. Questa ha poi portato a un ulteriore aumento?

Dopo un calo dovuto alla crisi economica, i volumi trasportati sono di nuovo aumentati. L'anno scorso sull'asse del Lötschberg abbiamo raggiunto i 27,5 milioni di tonnellate lorde, pari a 2,5 volte i quantitativi del 2001. Inoltre, questo asse è l'unico in Svizzera a poter accogliere trasporti con un profilo di 4 metri allo spigolo superiore.

Dal punto di vista finanziario, per le BLS la galleria costituisce un onere?

Le BLS non hanno una contabilità separata per la galleria di base, i cui costi d'esercizio, di manutenzione e di ammortamento vengono di conseguenza coperti, come per il resto della rete, in primo luogo dall'ente pubblico, con un contributo limitato



Daniel Wyder, capo dell'infrastruttura BLS.

degli introiti per le tracce d'orario. Di conseguenza, la galleria di base non costituisce un onere particolare per le BLS.

Nei giorni feriali, secondo i vostri dati, la galleria di base è praticamente satura, ma durante l'interruzione del Gottardo il sistema «Lötschberg», tra galleria di base e linea di montagna, ha potuto assorbire molto traffico supplementare. Non è una contraddizione?

I e le nostre disponenti hanno spremuto il massimo delle nostre capacità, attingendo agli orari marginali e alle riserve, a scapito anche della puntualità dei treni viaggiatori. In settimana, la galleria di base era veramente satura, per cui abbiamo dovuto dirottare i treni più leggeri e meno urgenti sulla linea di montagna.

Il comitato del Lötschberg vorrebbe completare il doppio binario della linea di base. Cosa ne pensa?

È una richiesta che condividiamo. Ridurre la tratta a semplice binario significa aumentare la flessibilità e migliorare la stabilità dell'orario. Disponremmo inoltre di maggiori capacità, per

esempio per una cadenza semioraria verso il Vallese. Sarebbe però ancora più urgente ampliare le capacità delle linee d'accesso alla galleria di base, in particolare del nodo di Berna e tra Gümligen e Münsingen.

L'Italia non attribuisce nessuna priorità alla linea del Sempione. Che senso ha allora ampliare quella del Lötschberg?

Nonostante alcune lacune, la tratta italiana è comunque a doppio binario e in grado di accogliere i treni di grande profilo. Stiamo inoltre impegnandoci negli organi internazionali e presso i nostri partners italiani per eliminare le attuali strozzature.

Tra quattro anni verrà aperta anche la galleria di base del Gottardo. Completando quella del Lötschberg non rischiamo di avere una sovracapacità nel traffico viaggiatori?

No, le previsioni di crescita della domanda, in particolare di treni con profilo di 4 metri, dimostrano la necessità di disporre di entrambe le linee di base. A lungo termine, vi sarebbero anche vantaggi dal punto di vista della stabilità d'esercizio e nella gestione delle tracce. Infine, l'aumento della domanda rende sempre più necessario il ricorso a una cadenza semioraria nel traffico viaggiatori, realizzabile solo con un completamento della linea a doppio binario.

Intervista: pk

Colpi di diritto

Una lacuna inaspettata

Una collisione tra due treni può anche avere origini tecniche, nonostante gli impianti di sicurezza

È capitato all'alba di una giornata autunnale, su di un fascio di binari con scarsa visibilità di un'importante stazione svizzera: un treno regionale in uscita ha urtato un treno di cantiere in attesa. L'incidente ha provocato diversi feriti, fortunatamente non gravi, ma danni materiali ingenti a entrambi i treni.

Capomovimento occupato da altre mansioni

Il macchinista del treno regionale e il capomovimento interessato sono stati posti sotto inchiesta da parte della polizia per «perturbazione colposa del traffico ferroviario e lesioni corporali colpo-

se». Il capomovimento ha richiesto e ottenuto assistenza giuridica al SEV. Dal canto loro, le FFS hanno svolto le consuete analisi dell'incidente, stilando un questionario di 19 pagine per chiarirne le cause. In questo ambito, hanno potuto constatare che il capomovimento aveva disposto il percorso per il treno di cantiere, per poi occuparsi di diverse chiamate telefoniche e via radio. Il treno di cantiere, che avrebbe dovuto effettuare un'inversione di marcia, ha quindi dovuto attendere la disposizione della seconda parte del percorso. Nel frattempo, però, il treno

regionale ha ricevuto il segnale di via libera, nonostante il suo percorso si intersecasse con quello del treno di cantiere. L'inchiesta ha quindi appurato che l'impianto presentava una chiara lacuna nell'ambito della sicurezza, che sino a quel momento nessuno aveva ravvisato. Sono quindi stati presi immediati provvedimenti per la sua eliminazione ed è stato predisposto un turno di rinforzo dalle 4 alle 5 del mattino, in cui rientravano diversi treni di cantiere.

È così trascorso un mese dall'incidente, i superiori difendevano l'operato del capomovimento, per cui vi era

ragione di credere che la procedura potesse ritenersi chiusa.

Nessun interesse a procedere

Invece, l'incanto ha dovuto essere riaperto undici mesi dopo, quando il capomovimento ha ricevuto una convocazione da parte della procura. Il SEV ha quindi incaricato il suo legale di intervenire e ciò ha poi indotto la procura a emettere finalmente un decreto di abbandono, nel quale veniva ribadito come le sei persone ferite avessero rinunciato a sporgere denuncia. Era di conseguenza venuta a cadere la denuncia per lesioni colpose. Dal canto loro, le FFS non avevano nessun interesse a un procedimento. Poteva quindi sussistere solo un interesse pubblico a un procedimento penale, ma la procura non ha ravvisato nessun errore da parte

dei due interessati: il macchinista del treno regionale si era fidato del segnale disposto su via libera, né si poteva muovere rimproveri al capomovimento, dato che nessuno era a conoscenza del fatto che fosse possibile disporre un percorso nonostante la presenza di un ostacolo. Per questo motivo, la procura è giunta alla conclusione di abbandonare l'inchiesta senza ulteriori approfondimenti.

Riconosciuta un'indennità

Al capomovimento è anche stata riconosciuta un'indennità di 1000 franchi per gli inconvenienti che è stato chiamato ad affrontare, in particolare le spese legali. Questa indennità ha contribuito a coprire buona parte delle spese del servizio di assistenza giuridica del SEV.

Assistenza giuridica SEV

Aderire al SEV conviene, poiché offre molto per una quota modesta!

Il SEV lotta per migliori condizioni d'impiego e di lavoro.

Il SEV negozia contratti collettivi di lavoro.

Il SEV ti assiste in caso di problemi sul posto di lavoro.

Il SEV ti offre la sua protezione giuridica.

Il SEV sostiene le tue rivendicazioni sul piano politico.

Nel SEV incontri molte persone che la pensano come te.

Nel SEV puoi anche impegnarti.

Il SEV ti offre diverse possibilità di vacanze a buon mercato.

Il SEV favorisce il tuo sviluppo personale, offrendo corsi di formazione specialistici e mirati alla tua professione.

Il SEV ti informa tramite il giornale contatto.sev e internet su www.sev-online.ch.

Il SEV ti aiuta in caso di necessità con prestiti e crediti.

Il SEV riduce il costo della vita, offrendo assicurazioni a miglior mercato: protezione giuridica privata, complementari di malattia, 3° pilastro.

Offerta supplementare: la protezione giuridica privata Multi del SEV del valore di 78 franchi, gratuita per un anno!! Tutti i nuovi membri del SEV iscritti al sindacato nel 2012 e che hanno crociato l'apposita relativa casella, riceveranno gratuitamente per un anno la protezione giuridica Multi del SEV!



Desidero aderire al SEV; ricevo così anche l'abbonamento a contatto.sev.

Sì, desidero anche la protezione giuridica privata Multi

Accetto anche gli statuti e i regolamenti SEV in vigore.

Nome/Cognome :

Via:

Località/NAP:

Telefono:

E-mail:

Data:

Firma:

Ecco le regole di partecipazione all'azione 12.12.12:

1. La partecipazione all'azione 12.12.12 è aperta a tutti i membri SEV, salvo per i/le dipendenti del SEV.
2. Questa azione si estende dal 1° gennaio 2012 fino al 12 dicembre 2012.
3. Il segretariato centrale del SEV chiuderà il conteggio per ogni reclutatore/trice il 12 dicembre 2012. Le persone interessate riceveranno una lettera in cui dovranno comunicare la scelta del premio; riceveranno inoltre l'invito per il ritiro del meritato premio. I premi non possono essere cumulati.

4. Saranno consegnati i premi seguenti:

Per quattro nuovi membri si vince una radio DAB «Pure one classic» oppure un paio di cuffie «Urbanears Plattan». Per otto nuovi membri si riceve in cambio il borsotto in pelle dall'esclusivo design «SEV by anyway solutions». Per dodici nuovi membri in palio c'è, a scelta, o la macchina da caffè Jura ENA 7 oppure il nuovissimo iPad3.

5. Una bici elettrica Flyer verrà messa in palio tra i membri SEV che entro il 12 dicembre 2012 avranno reclutato almeno un nuovo membro.

6. I premi di questa azione di reclutamento verranno consegnati ai diretti interessati nel corso di una cerimonia ufficiale il 26 gennaio 2013.



Reclutato/a da:

Nome/Cognome:

Via:

Località/NAP:

Telefono:

IBAN/numero di conto bancario:

Ci permetteremo di contattarti per ulteriori informazioni. Grazie per il tuo interesse.

Inviare il talloncino a: Segretariato centrale SEV, Steinerstrasse 35, casella postale, 3000 Berna 6, oppure inviare per fax al numero 031 357 57 58.

■ Sezione RPV Ticino

**Giornata del manovrista
16 settembre 2012, ore 10.30**

Presso il campetto dell'ala materna a Rovio

La sezione RPV Ticino, visto l'ottimo successo riscontrato l'anno scorso, ha deciso di riproporre la giornata del manovrista, con il seguente programma:

10.30 ritrovo con aperitivo
12.00 grigliata mista con contorno
13.30 breve intervento da parte dei principali ospiti invitati.

La partecipazione è aperta a tutti gli

associati RPV Ticino e macchinisti di manovra LPV Ticino con le loro rispettive famiglie. Per ovvi motivi organizzativi è d'obbligo confermare la presenza entro e non oltre domenica 9 settembre a uno dei seguenti numeri:

076 567 40 07

079 542 55 49

Yuri de Biasi

Giuseppe Lupica

**GIORNATA DI FORMAZIONE SU LDL E OLDL
24 OTTOBRE, BELLINZONA, RIST. CASA DEL POPOLO**

Il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, famigliari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e dalla relativa ordinanza.

Per conoscere queste importanti disposizioni, il SEV indice una giornata di formazione per il personale delle imprese concessionarie che si terrà **mercoledì 24 ottobre 2012, dalle 8.45 alle 17.00**

presso il ristorante Casa del Popolo a Bellinzona.

La giornata si svolge in primo luogo a membri di comitato e fiduciari del SEV, ma è aperta anche ai singoli membri. Le iscrizioni devono pervenire entro il 5 ottobre al segretariato SEV, viale stazione 31, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15 (pomeriggio), sev-ticino@sev-online.ch, indicando nome, cognome, indirizzo, datore di lavoro. I costi della giornata, compreso il pranzo ed eventuali spese di trasporto, vengono assunti dal SEV. I partecipanti possono beneficiare del congedo di formazione/sindacale secondo i rispettivi CCL. Il corso sarà impartito dal collega Pietro Gianolli, segretario SEV.

Giornata di formazione per le donne

Dal progresso al successo

Le donne di ieri, di oggi e di domani

Venerdì 23 novembre 2012, Hotel Bern, Berna

Siamo tutti uguali davanti alla legge. Ma abbiamo forse gli stessi salari degli uomini? Le stesse prospettive professionali e di carriera? I lavori di casa e di cura sono condivisi con il nostro partner? I nostri posti di lavoro, la nostra sfera privata, i nostri sindacati, sono esenti da violenza, molestie sessuali e sessismo?

Intervento principale (con traduzione simultanea)

«Sguardo sul passato – a tutta velocità verso il futuro»

Relatrice: Regula Rytz, storica, consigliera comunale, consigliera nazionale, copresidente dei Verdi, segretaria presso l'USS per molti anni.

Il numero delle partecipanti è limitato!
Le iscrizioni sono ben accette da subito.

Rivolgersi a Jris Piazzoli:
031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

Per saperne di più:
www.sev-online.ch



Iscrivetevi subito!

La giornata è organizzata e finanziata da:



SEV Frauen Femmes Donne
Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

**CORSO DI FORMAZIONE LPV:
ERRORI DI ROUTINE E SUPERAMENTO DI TRAUMI**

25–27 ottobre, Parkhotel Brenscino, Brissago

Il corso di formazione 2012 della LPV sarà dedicato agli errori nella pratica quotidiana e al superamento di traumi. Vi sarà una traduzione simultanea tedesco / francese. I partecipanti riceveranno per tempo i dettagli sullo svolgimento della giornata.

La cassa centrale si assume le spese per i membri del comitato centrale, della CVG e di due membri per ogni sezione. Ulteriori partecipanti vanno a carico della

rispettiva cassa sezionale, in ragione di 264 franchi per persona. Dipendenti FFS possono chiedere il congedo di formazione secondo art. 6g dell'app. 6 CCL, quelli delle BLS secondo art. 3.18 dell'app. 2 CCL. Sono benvenuti anche i e le partner dei partecipanti, che devono però assumersi le spese in ragione di 264 franchi per la pensione completa e 242 per la mezza.

Le iscrizioni devono pervenire entro il 14 settembre al segretario centrale LPV: Daniel Buner, daniel.buner@bluewin.ch, 051 281 31 53.

I NOSTRI MORTI

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

Fiorentino Cadra, 73 anni, Mergoscia**Francesco Camarca, 71 anni, Pazzallo****Vittorina Carazzetti, 93 anni, Locarno****Laura Chiesa, 96 anni, Carasso****Heidi Francini, 80 anni, Arbedo****Elvezio Massera, 76 anni, Pianezzo****Sergio Porretti, 88 anni, Bissone**

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

PV sezione Ticino e Moesano

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, Henriette Schaffter.

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

Tiratura: edizione italiana: 3734 copie; totale: 46 039; certificata il 6.12.2011.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: *info@sev-online.ch*, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.–.

Publicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: *kontakt@zs-werbeag.ch*, *www.zs-werbeag.ch*.

Prestampa: 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 30 agosto. Chiusura redazionale: giovedì 23 agosto alle ore 10.00.

CONDOGLIANZE

Presentiamo sincere condoglianze al nostro collega **Fabrizio Narciso**, in lutto per il decesso della madre Maria.

Sezione LPV Ticino

Vicini al nostro collega **Pietro Broggi**, colpito negli affetti familiari per la perdita della mamma, porgiamo sentite condoglianze.

Sezione BAU Ticino

■ Sezione ZPV Ticino

**Assemblea sezionale
5 settembre 2012, ore 10.15**

Sala conferenze stazione FFS Chiasso

Ordine del giorno:

- 1) saluto introduttivo;
- 2) nomina scrutatori;
- 3) approvazione ordine del giorno;
- 4) lettura verbale 10 giugno 2011;
- 5) relazioni del presidente sezionale, del cassiere sezionale, della commissione di gestione e del vicepresidente sottofederazione (presentazione bar personale treno);
- 6) proposta modifica regolamento di gestione ZPV Ticino;
- 7) elezione comitato sezionale periodo amministrativo 2013-2016;

- 8) nomina di un supplente nella commissione di gestione;
- 9) benemeritenze per i 25 anni di militanza nel SEV;
- 10) eventuali.

Colleghi interessati a ricoprire una carica alle trattande 7 e 8 sono pregati di annunciarsi al vicepresidente Bruno Castaldo.

Nel corso dell'assemblea ai partecipanti sarà offerto uno spuntino.

Comitato ZPV Ticino

Dibattito organizzato dalle sezioni ticinesi SEV

**Raddoppio del Gottardo:
minaccia o necessità?**

Il Consiglio federale ha annunciato a fine giugno di voler scavare un secondo cunicolo tra Göschenen e Airolo, per permettere i lavori di manutenzione dell'attuale galleria senza interrompere il collegamento autostradale.

Questa interruzione avrebbe però potuto servire per concretizzare la politica di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, anche grazie al fatto che nel frattempo sarebbe ultimata la linea di base del Gottardo.

Senza contare che, a lavori conclusi, sarebbero disponibili quattro corsie autostradali attraverso il Gottardo. L'unico vincolo alla loro utilizzazione sarebbe di competenza del Parlamento.

Si tratta di opzioni di grande importanza, che il

SEV vuole approfondire e in seguito contribuire a definire. Per questo, le sezioni ticinesi hanno accolto l'invito della sezione BAU Ticino di organizzare un dibattito sulla questione.

Tutti gli interessati sono invitati **mercoledì 5 settembre, alle 20.30, al centro Spazio Aperto di Bellinzona.**

Al dibattito, moderato dal collega Pietro Gianoli, parteciperanno l'architetto **Fabio Pedrina, presidente dell'Iniziativa delle Alpi**, contrario al raddoppio, e **il consigliere nazionale Marco Romano** che sostiene questa opzione.



Raddoppiare o puntare sulla ferrovia?

Drttt.

Nuovo:
sconto SEV del 15%
su tutti i contratti,
ogni anno

Evitiamo tutto ciò che non è indispensabile per un'assicurazione: per esempio filiali costose, contratti vincolanti fissi e orari di apertura inutili. Offriamo invece premi convenienti, contratti flessibili e siamo raggiungibili 24 ore su 24. Abbiamo già convinto 70.000 clienti.

Si convinca anche lei: www.smile-direct.ch/sev



Una impresa di
Nationale Suisse

L'assicurazione più diretta in Svizzera. www.smile-direct.ch



■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

RADUNO DI FINE ESTATE 11 SETTEMBRE

Quest'anno l'incontro avrà luogo nel Sopraceneri presso l'Azienda Agricola «Il Saliciolo» di Tenero. Siamo certi che i gerenti di questa amena località all'imbocco della Valle Verzasca faranno il possibile per offrirvi una giornata in allegria e dal sapore genuino. Visto l'apprezzamento dimostrato l'anno scorso, abbiamo deciso di confermare il seguente menù: aperitivo, buffet freddo a volontà, dessert e caffè, Merlot della casa e acqua minerale. Prezzo tutto compreso: Fr. 50.00

Il raduno è fissato per le **ore 11.30** per scambiarsi i saluti e sorseggiare l'aperitivo. Come sempre, al levar delle mense, daremo i numeri... quelli della tombola gratuita.

Orari consigliati da Airolo pt 10.01 – Faido 10.19 – Biasca 10.40 – Bellinzona arrivo 10.53, cambio treno Bellinzona pt 11.00 con fermata in tutte le stazioni fino a Tenero, arrivo a Tenero 11.20. Da Chiasso 10.03 con fermata in tutte le stazioni fino a Giubiasco arrivo 10.56, cambio treno pt 11.04 e arrivo a Tenero 11.20.

Il Saliciolo si trova a cinque minuti dalla stazione seguendo la strada parallela alla ferrovia lato Gordola. Un nostro rappresentante sarà presente in stazione per l'accoglienza.

Fate pervenire le iscrizioni **entro il 2 settembre** a: Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso (tel. 091 825 8583) oppure per e-mail: biagino_gioli@hotmail.com. *Il comitato sezione*

✂

TAGLIANDO ISCRIZIONE RADUNO DI FINE ESTATE 2012
Martedì 11 settembre al Saliciolo, Tenero, da inviare entro il 2 settembre a: Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso

Nome e cognome:

Numero di persone:

Numero telefono:

VACANZE A ABANO TERME: 27 DICEMBRE 2012 – 6 GENNAIO 2013

Sono aperte anche le iscrizioni per le vacanze / cure termali che trascorreremo presso l'Hotel Paradiso di Abano Terme. L'attuale bassa quotazione dell'Euro ci permette di mantenere gli stessi prezzi dell'anno scorso:

camera doppia Fr. 1100.– p. p.

camera singola Fr. 1250.– p. p.

compresi: viaggio in torpedone, pensione completa incluse le bevande ai pasti (¼ vino, ½ acqua), cenone di S. Silvestro, accappatoio, uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari, le cure (queste ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto) e l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione. Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da una persona di fiducia.

NB.: non sono ammesse modifiche del pacchetto (p.es. data andata o ritorno)!

Per una tempestiva riservazione vi chiediamo di **iscrivervi entro il 20 settembre** tramite cedola sottostante da inviare a: Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso (non si accettano prenotazioni telefoniche!). Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.– p. p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

Cedola di iscrizione per le vacanze a Abano Terme 2012/2013 – DATI PERSONALI:

Prima persona: Nome..... Cognome.....

CAP/Località:..... Indirizzo:

N. tel.:..... Data di nascita:

Tipo di camera: doppia singola p. f. crociare (x)

Seconda persona: Nome..... Cognome.....

CAP/Località:..... Indirizzo:

N. tel.:..... Data di nascita:

Tipo di camera: doppia singola p. f. crociare (x)

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Lotte tra poveri

Gli episodi di violenza xenofoba e razzista sono purtroppo comuni a tutti i paesi dove si riversano i migranti che giungono dalle zone più povere e più disastrose del globo. Spesso, si tratta di vittime innocenti di conflitti pianificati, orchestrati e pilotati da quegli stessi paesi che poi volgono loro le spalle (valga per tutti il caso della Libia). Fra queste terre in cui alligna la violenza xenofoba, spicca da tempo la Grecia, dove il flusso di migranti è particolarmente intenso. Cercano una nuova vita in Europa, passando per la Turchia e quindi entrando in Grecia, decine e decine di migliaia di persone provenienti dall'Asia e dall'Africa. Si calcola che siano oltre 300 i migranti che ogni giorno passano clandestinamente attraverso i 120 chilometri di confine terrestre che dividono i due paesi nella regione di Kastanies, lungo i quali il governo di Atene pensa da tempo di costruire una barriera di metallo. Nel 2010 i clandestini che entrarono in terra ellenica furono 128 000; lo scorso anno la cifra è stata superiore. Una pressione enorme per un paese di appena 11 milioni di abitanti.

Ora però la situazione è drasticamente peggiorata. Un recente rapporto di Human Rights Watch denuncia l'incremento degli episodi di violenza: non più atti isolati, ma vere e proprie spedizioni organizzate da più persone che percorrono le strade munite di spranghe, bastoni, bottiglie di birra, con i volti coperti da fazzoletti o da caschi. È caccia ai migranti, aperta e dichiarata, non ostacolata dalla polizia né punita dalla magistratura: la polizia osserva e non interviene in quanto largamente simpatizzante con gli aggressori che vengono dai ranghi del partito neo-nazista Alba Dorata (si calcola che circa la metà dei poliziotti abbia dato il proprio voto alla formazione di estrema destra, entrata in Parlamento con ben 18 deputati); la magistratura in quanto ben raramente le aggressioni vengono denunciate. Il migrante, entrato clandestinamente, che si rivolge alla giustizia rischia di essere sbattuto in galera e quindi espulso. Inoltre se intende denunciare gli aggressori ricorrendo all'aggravante di odio razziale (prevista dal codice ellenico) deve versare 100 euro: una misura che pare intesa proprio a scoraggiare denunce di questo tipo, tanto che dal 2008, anno in cui venne introdotto nel codice tale aggravante, non è stata emessa nessuna sentenza che recepisce tale norma. La drammatica crisi economica, il devastante tasso di disoccupazione, i tagli salariali e delle pensioni, la mancanza di prospettive generano rabbia, frustrazioni, disperazione. Facile cadere nella trappola della ricerca del capro espiatorio. Poco importa se la causa di tanto disastro va cercata prima di tutto nel sistema che ci governa, nell'applicazione delle regole liberiste che stanno riportando il capitalismo ai tempi del «padrone delle ferriere». Lo straniero, il diverso è lì: è lui che è venuto a rubare il posto, a contendere il pezzo di pane. La colpa è sua. Va punito, va scacciato.

Non recita forse un vecchio adagio che mentre i poveri si azzuffano i ricchi si ingozzano?

Sulle tracce di grandi statue, lungo un sentiero suggestivo

Uno zoo di legno

Denis Burri, presidente della sezione VPT TPCV (Trasporti pubblici La Chaux-de-Fonds-Val-de-Ruz) ci propone questa escursione.

Denis Burri risiede a Petit-Martel, a pochi chilometri da La Sagne, punto di partenza della passeggiata. «Una gita che può essere fatta in famiglia, ma occorre calzare scarpe buone perché ci sono delle belle salite», avverte il presidente della sezione neocastellana del SEV.

Zone riservate al picnic

Dalla stazione di La Sagne (1032 m), partire verso il campo di calcio; il percorso delle statue è molto ben descritto in questo piccolo paese ricco di belle fattorie. Giunti nel bosco, i nostri occhi sono incantati dalle sculture in legno. Ce ne sono oltre 150 da scoprire lungo tutto il sentiero. Sono state scolpite da Georges-André Favre, un ingegnere in pensione, proprietario del bosco. Siamo dunque in una proprietà privata, ma generosamente aperta al pubblico, con panchine e aree previste per il picnic. Nei tronchi degli alberi, l'artista scolpisce da



33 anni soggetti molto variati: da un Buddha a una sirena senza dimenticare, per forza e inevitabilmente, una bottiglia di assenzio. Le muse preferite dello scultore? Gli animali, come gufo, giraffa, lupo, trota, oca, orso, ecc. Insomma questo bosco è magicamente abitato da uno zoo di legno. Il sentiero delle statue si sviluppa su circa un chilometro, per un dislivello di circa 260 metri. Come ha ben detto l'amico Denis, c'è da scarpinare.

Panorama grandioso

Il sentiero delle statue è solo l'aperitivo del giro che ci porta fino a Geneveys-sur-Coffrane. Una volta lasciate statue e bosco, proseguire a piedi fino alla cima del Mont Racine (1439 m). In caso di

bel tempo, si spalanca una vista dal Chaseral al Monte Bianco. Per la discesa verso Les Hauts-Geneveys si passa attraverso la Tête de Ran. Sono 3 ore e 30

minuti di marcia (a patto di non essersi soffermati troppo davanti alle statue); ma ci vuole una buona mezz'ora in più poiché è impossibile non farsi conquistare dall'atmosfera enigmatica.

Transporti pubblici buoni

A La Sagne si possono gustare piatti neocastellani all'hotel von Bergen. La Sagne e Les Hauts-Geneveys, tra l'altro, sono ben servite dal treno: La Sagne è a 23 minuti da La Chaux-de-Fonds e Les Hauts-Geneveys a 7 minuti da La Chaux-de-Fonds e 20 minuti da Neuchâtel. Insomma la magia a portata ... di mano.

Alberto Cherubini

www.sentierdesstatues.ch

A SPROPOSITO DI...

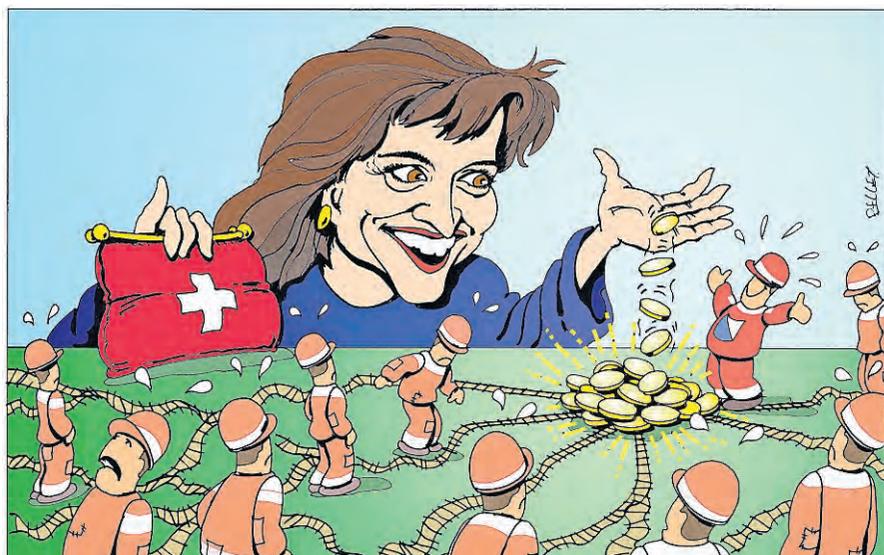
DI ROBERTO DE ROBERTIS

Stelle cadenti

Gli antichi romani non avevano ancora la sedia elettrica e allora abbrustolivano i condannati a morte sulla graticola, messa sul fuoco ardente. Questo fu il supplizio a cui, secondo la tradizione, venne sottoposto a Roma l'arcidiacono cristiano Laurentius, il 10 agosto dell'anno 258 d.C. Nel corso dei secoli la commemorazione del suo martirio ha finito con l'attribuire il nome molto poetico di «lacrime di San Lorenzo» alle «stelle cadenti», che si possono ammirare in questo periodo dell'estate, fin oltre il 20 agosto. Astronomicamente parlando si tratta dello sciame meteorico delle Perseidi, giacché sembrano otticamente irradiare dalla costellazione del Perseo, un ammasso stellare che dista circa 7400 anni-luce dalla Terra. In realtà, all'origine del fenomeno celeste c'è solo un'enorme palla di ghiaccio cosmica, la cometa Swift-Tuttle, i cui piccoli residui solidi ricadono sul nostro pianeta in questo periodo; esattamente come le Leonidi, le Geminidi o le Quadrantidi d'inverno, originate dalla scia di altre comete. Ogni anno, nel suo moto di rivoluzione intorno al Sole, la Terra passa attraverso nuvole di detriti cometari. Si tratta, perlopiù, di sassolini grandi come un granello di sabbia, che si incendiano e disintegrano nell'attrito con la nostra atmosfera. Durante un anno solare decine di migliaia di tonnellate di questo pulviscolo cosmico innaffiano la superficie terrestre, impregnando i terreni agricoli. Possiamo quindi affermare che ogni giorno, mangiando i frutti della terra, ci nutriamo anche di polvere di stelle! D'altra parte tutta questa materia spaziale che ci piove dal cielo è fonte di ansia per i soliti catastrofisti, che paventano prima o poi la collisione con un meteorite sufficientemente grande per estinguere la specie umana. A livello statistico, la probabilità è che ciò avvenga ogni cento milioni di anni. Ma, secondo i geologi, il nostro pianeta sarebbe già stato colpito violentemente da non meno di 3 milioni di asteroidi di ogni grandezza nel corso della sua esistenza, ossia negli ultimi 4,5 miliardi di anni, prima ancora che comparisse l'uomo. Anche se, finora, le uniche vittime accertate di un meteorite sono state un cane in Egitto nel 1911 e una donna in Argentina l'anno scorso, non serve a molto dire che il rischio di morire per un impatto cosmico è pari a quello di perire in un incidente aereo. Di fatto sappiamo che, purtroppo, gli incidenti aerei si verificano; quindi anche quest'incidente cosmico potrebbe effettivamente avvenire. Persino gli scienziati più seri hanno preso in considerazione questa, pur remota, eventualità. Ma, come contromisura, hanno subito escluso quello che il cinema ci propone sempre in questi casi. Sarebbe, infatti, un rimedio peggiore del male fare il tiro a segno con dei missili nucleari: la pioggia di detriti derivante dall'esplosione farebbe persino più danni. Qualora un gigantesco asteroide dovesse davvero entrare in rotta di collisione con la Terra, oggi si ritiene che non si dovrebbe provare a distruggerlo ma solo a deviarne la traiettoria, per far sì che schivi il nostro pianeta. A questo scopo uno scienziato è arrivato addirittura a concepire un gigantesco airbag, con il quale respingere il corpo celeste! Anche se le ipotesi di lavoro più realistiche prendono in considerazione l'idea di far esplodere una potentissima bomba vicino all'asteroide; oppure di agganciarlo con un razzo per spingerlo via, lontano, dove non possa fare più danni. Il problema è avvistarne e intercettarlo in tempo utile. Un ragione in più per continuare a osservare le stelle ...

IL FINANZIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

... SECONDO PELLET



Gilles Bürki, macchinista e appassionato di vela

A suo agio sui binari e sull'acqua

A bordo del suo battello Gilles Bürki, abitualmente piuttosto riservato, non smette di parlare. E quando rifiutiamo di navigare un po' con lui, sappiamo di aver causato una piccola delusione. Incontro con un uomo di passioni.

Ha 38 anni, ma ha già diverse vite professionali al suo attivo. Di volta in volta ingegnere, macchinista e redattore, questo tuttofare ama la tecnica, ma anche la scrittura. E per un giorno si vedrebbe bene anche nei panni di capitano su un battello; potrebbe così coniugare mestiere e passione. Ma questa è musica del futuro.

Gilles Bürki, neo macchinista, lavora da 11 mesi al deposito di Neuchâtel. Ma che cosa l'ha spinto a passare dal giornalismo alle ferrovie? Il giornalismo, che ha praticato presso il «Journal du Jura», limitava i suoi movimenti in una regione specifica, ossia il Giura bernese. Ma lui ha bisogno di equilibrio, perché nella vita non c'è solo il lavoro e quando si lavora per un quotidiano, conciliare le due vite è difficile. Ai comandi della sua locomotiva, lui ha l'impressione di lavorare all'esterno. «Mentre lavoro ve-

do il paesaggio e mi piace. Alle FFS, posso viaggiare su diverse linee, il che rende il lavoro variato. Inoltre mi piace la tecnica. Ciò che è bello alle FFS è mettere in pratica quello che si è imparato durante i corsi. Insomma c'è molta concretezza. Ci sono molte cose che ho imparato e con cui non mi aspettavo di confrontarmi. In soli 11 mesi, mi sono già capitati diversi guasti e piccoli incidenti. Ma è normale e siamo formati per farvi fronte.» Il suo nuovo lavoro alle FFS lo soddisfa e crede di aver trovato un buon equilibrio tra professione, tempo libero e famiglia.

La solitudine della cabina

Abituato a numerosi contatti nel ramo giornalistico, ammette che è a volte un po' difficile stare da solo in cabina di guida: «Ci sono giorni in cui si è felici di essere soli, mentre ce ne sono altri in cui la solitudine pesa un po'.» Pratica la vela da quando è piccolo e prima di approdare alle FFS, amava in modo particolare la vela in solitario. Da quando lavora come macchinista, cerca piuttosto di fare regate e competizioni in squadra di quattro o cinque. Ora ha bisogno di maggiore contatto umano al di fuori del lavoro, anche se in deposito – e soprattutto perché è un deposito regionale – in-



Appassionato di vela, Gilles Bürki ama navigare sul suo battello sportivo. Ma ama anche il suo lavoro di macchinista.

contra molti colleghi. Il lavoro di macchinista gli lascia più tempo per la vela, che pratica con un barca che ha acquistato 5 anni fa.

Pronto per competere

Finora, comunque, non aveva mai avuto abbastanza tempo per allenarsi a causa della sua formazione come macchinista e del suo lavoro di giornalista. Da quest'anno, però, ha il vento in poppa. «Ho intenzione di gareggiare sui laghi di Bienne e di Neuchâtel e sto creando il mio equipaggio. E anche se si trat-

ta di competizioni, l'atmosfera è amichevole e rilassata. Ora sono davvero concentrato nella preparazione delle regate che si terranno a fine agosto e inizio settembre e cerco di allenarmi due volte la settimana.»

Il sospiro del marinaio

Sulla sua barca Gilles non ha ancora portato sua figlia, che ha appena compiuto il suo primo compleanno. Suo padre, invece, all'età di un anno l'aveva già preso con sé sui laghi. «Ho passato tutte le mie vacanze sul lago. Sono spesso stato dai miei nonni che avevano una casa sul lago di Bienne, a Le Landeron. Andavo a pesca con mio

nonno, appassionato di barche. Si alzava all'alba per andare a pescare.» Ora i genitori di Gilles hanno ripreso la casa dei nonni, così il macchinista-marinaio, ha un punto di approdo per la sua imbarcazione.

Riposo forzato, invece, in inverno, da fine ottobre a marzo. Il marinaio lascia il timone, ma inforca gli sci di fondo, uno sport che ama praticare nel Giura, insieme ad altre attività. «Tutti questi mesi senza barca – afferma sospirando – sono lunghi.»

Henriette Schaffter



Gilles Bürki si muove soprattutto sul Lago di Bienne, dove c'è il suo punto di approdo, Le Landeron.

BIO

Gilles Bürki, 38 anni è cresciuto a Bienne. Dopo una prima formazione di ingegnere in microtecnica a Saint-Imier, ha lavorato due anni e mezzo a ETA a Grenchen (SO). Ha voluto proseguire gli studi frequentando per due anni la «Haute Ecole commerciale (HEC)» a Losanna; ma non ha portato a termine gli studi. Non trovando lavoro come ingegnere, ha svolto tanti lavoretti (presso Migros, nella logistica per un ospedale, ecc.), tra cui una serie di collaborazioni per la rubrica sportiva del «Journal du Jura».

Il lavoro di giornalista lo occupa sempre di più e per diversi anni, portando così a termine l'apprendistato di giornalista all'interno della redazione. Temendo di non essere formato come giornalista, inizia una nuova formazione come macchinista. Ha concluso i corsi 8 mesi fa e ora lavora presso il deposito di Neuchâtel, dove si occupa di traffico regionale (80%) e di lunga percorrenza (20%).

Gilles Bürki è padre di una bimba di un anno.