

Bersaglio sbagliato

La Svizzera non ha bisogno di bus a lunga percorrenza.

Pagina 4



Se avanza «Renzusconi»

In Italia lo scippo dell'articolo 18, che tutela lavoratori e lavoratrici da licenziamenti senza giusta causa, apre crepe nella sinistra.

Pagina 11



Focus.sev

Sempre in due sul Gottardo, anche sulla linea vecchia.

Pagina 16

Il raddoppio comprometterebbe l'innovativa politica dei trasporti Svizzera

Firmate il referendum!

Nelle pagine centrali di questo numero troverete la cartolina per firmare il referendum contro il raddoppio della galleria del Gottardo, sostenuto anche dal SEV.

Il SEV ha sempre sostenuto l'Iniziativa delle Alpi, che 20 anni fa aveva ricevuto il sostegno del popolo e ha quindi iscritto nella Costituzione federale il divieto di ampliare la capacità delle stra-

de di transito attraverso le Alpi e l'impegno a tutelare le regioni alpine dal traffico di transito, trasferendo il trasporto delle merci su ferrovia.

Dopo 20 anni, siamo ancora lontani da quest'ultimo obiettivo. Il popolo ha invece difeso la prima condizione, respingendo il controprogetto all'iniziativa Avanti che voleva un raddoppio integrale della galleria autostradale del San Gottardo.

Ora governo e parlamento ripresentano un'altra proposta per una seconda can-

na, precisando che i vincoli costituzionali saranno rispettati e che, anche a lavori terminati, la capacità disponibile per la circolazione verrà limitata a due corsie. Nemmeno questo progetto convince però a fondo, per cui diverse associazioni, capitanate dall'Iniziativa delle Alpi e dall'ATA e con il sostegno del SEV, hanno lanciato il referendum.

Dossier alle pagine 8 e 9



Trasferendo il traffico pesante su ferrovia, il tunnel attuale sarebbe più che sufficiente.

EDITORIALE

Per la terza volta, dovremo votare sul raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo, presentata ora come necessità per assicurare il collegamento stradale durante i tre anni dei lavori di risanamento dell'attuale galleria.

Secondo i sostenitori, si tratta di evitare «l'isolamento del canton Ticino dal resto della Svizzera».

«L'interruzione del San Gottardo potrebbe dare un impulso decisivo.»

Pietro Gianolli, segretario SEV Ticino

Seppur commossi da tante premure, facciamo notare che dal 2016 saremo collegati da una linea che attraverserà le Alpi ad alta velocità e capacità, permettendo notevoli risparmi di tempo e di emissioni nocive. Una linea che ci è costata miliardi, graziosamente messi a disposizione dell'Europa dalla nostra Confederazione anche per implementare una politica di trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Gli sforzi finanziari della Svizzera in tal senso continuano, per esempio per realizzare il corridoio da 4 metri, mentre quelli dell'Unione europea continuano a restare sulla carta dei vari libri bianchi o colorati. L'interruzione del San Gottardo potrebbe dare un impulso decisivo alla politica voluta dal popolo svizzero, non da ultimo per salvaguardare un territorio delicato ed unico come quello alpino. Più che di isolamento, è una questione di coerenza e di priorità.

Comitato SEV

Riflettori sulle finanze del sindacato. Nel corso dell'ultima seduta, il Comitato SEV si è espresso a favore di misure di risparmio a medio termine, per tenere sotto controllo le finanze dell'organizzazione sindacale. È chiaro che si dovrà anche passare dalla riduzione delle prestazioni. L'obiettivo è quello di garantire una solida stabilità anche per il futuro.

alle pagine 2 e 3

Olivier Barraud lascia il SEV dopo 10 anni

Una nuova sfida



Dopo aver trascorso 10 anni al SEV, il segretario sindacale Olivier Barraud lascia alla fine di ottobre. Intervista con un uomo dal carattere forte, figlio e nipote di un ferroviere che si appresta a dirigere le risorse umane dell'ORIF (Organizzazione romanda per la

formazione professionale e l'integrazione). A 37 anni ha voluto cogliere da un lato una nuova sfida e, d'altro lato, l'opportunità di una migliore organizzazione del lavoro che gli permetta di conciliare lavoro, vita familiare e impegno politico. Sguardo sul passato e sul futuro.

alle pagine 6 e 7

UNA SVOLTA ECONOMICA LO CHIEDE L'USS

La Svizzera non è mai stata così ricca. Ma solo una piccola minoranza nei approfitta. È quanto denuncia l'Unione sindacale svizzera (USS) alla vigilia del proprio congresso nazionale (giovedì e venerdì) a Berna. Dunque, se la Svizzera sta benissimo, è grazie alle persone che esercitano un'attività lucrativa. L'anno scorso, ogni persona attiva ha creato in Svizzera ricchezza pari ad una media di 170 000 franchi (equivalente a un tempo pieno). Il Paese ha pertanto le risorse per permettere a tutti di stare bene. La realtà è purtroppo diversa. In base allo studio presentato martedì scorso dall'USS, nel corso degli ultimi 20 anni, i beneficiari di grandi stipendi, gli azionisti e i datori di lavoro, hanno messo le mani su una quota sempre maggiore di crescente prosperità. Lasciando evidentemente tutti gli altri a mani vuote. Gli aumenti dei premi delle casse malati, per di più, vanificano i lievi aumenti salariali dei comuni mortali, così il reddito disponibile si assottiglia sempre di più. Tanto per fare capire come le ingiustizie continuano a crescere, sono ancora i redditi più alti ad aver beneficiato di agevolazioni fiscali. Non deve perciò sorprendere se, rispetto ad altri paesi che ci circondano, in Svizzera le persone che non riescono a sbarcare il lunario sono moltissime. Per quanto riguarda il lavoro a tempo parziale non volontario, in Europa la Svizzera occupa un inglorioso primo posto. Note dolenti anche per il carico di stress sul lavoro. Il presidente dell'USS Paul Rechsteiner non ha dubbi: «La Svizzera ha bisogno di una svolta nella politica economica. Un chiaro cambiamento di rotta, con l'estensione del CCL, che contemplino il salario minimo. Urgente anche la parità salariale tra uomini e donne, una realtà, una volta per tutte».

uss/frg

Il comitato SEV ha approvato un pacchetto di risparmi per stabilizzare le finanze

Correzioni di rotta

Oltre alle previsioni a breve termine del preventivo, il comitato ha riflettuto sulle prospettive per gli anni seguenti, che hanno evidenziato la necessità di ridurre alcune prestazioni.

Dal 1993 il numero degli affiliati al SEV è sempre stato in calo. I reclutamenti hanno più o meno sempre compensato le partenze, ma il SEV non è quasi mai riuscito a compensare i circa 1000 decessi che registra ogni anno. La struttura d'età dei suoi membri fa poi pensare che questa evoluzione continuerà anche nei prossimi anni, per cui bisogna intervenire tempestivamente per evitare di trovarsi in situazioni che precludono ogni margine di manovra. In marzo, il comitato SEV ha pertanto costituito un grup-

po di lavoro per esaminare possibili risparmi che preservino l'attrattiva del sindacato nei confronti dei suoi membri attuali e potenziali. Questo esame ha escluso la protezione giuridica professionale, considerata una prestazione fondamentale. Un altro gruppo di lavoro si è invece concentrato sugli introiti.

Ripensare la comunicazione

Il gruppo di lavoro ha identificato cinque possibili campi in cui è possibile risparmiare, in un orizzonte temporale dal 2015 al 2020: la stampa sindacale, i salari, la formazione, le commissioni (giovani, donne e migranti) e il congresso. Queste idee sono state ampiamente dibattute dal comitato. Il gruppo di lavoro ha proposto una netta riduzione del numero di edizioni di *contatto.sev* che il comitato ha però ritenuto troppo drastica. Diversi in-

terventi hanno sottolineato l'obbligo di un sindacato di informare adeguatamente i propri membri, per cui è stata alla fine accolta una proposta di presentare al congresso 2017 un progetto di comunicazione maggiormente basato sui media digitali e che preveda cospicui margini di risparmio. Le proposte del gruppo di lavoro sono per contro state accolte per i salari del personale, definendo un margine per il riconoscimento degli aumenti individuali e una compensazione del rincaro al più tardi quando lo stesso ha accumulato negli anni un aumento di almeno lo 0,5 per cento, ritenendo che queste misure siano il minimo che si possa aspettare da un sindacato.

Tasse d'iscrizione ai corsi

La discussione si è soffermata a lungo sul tema della formazione, con diversi interventi

che chiedevano una partecipazione dei membri, soprattutto laddove vi sono anche spese di vitto e di alloggio. Il gruppo aveva proposto una partecipazione per i membri che non occupano alcuna funzione al SEV e nei casi in cui la partecipazione al corso non è coperta da un congedo di formazione, con la possibilità di chiedere il rimborso spese da parte della sottofederazione o della sezione. Il gruppo di lavoro ha anche proposto di negoziare con Movendo possibili sconti sulle tariffe di partecipazione. Alla fine, a prevalere è però stata un'altra idea: chiedere una partecipazione finanziaria ad ogni membro SEV che partecipi ad un corso.

Congresso di un solo giorno

La regola attuale alterna ogni due anni un congresso di un giorno e uno di due. Il gruppo di lavoro ha proposto di indire

Il preventivo 2015 prevede un disavanzo di 150 000 franchi

Stabilità nella prudenza

La stesura del preventivo 2015 del SEV è stata caratterizzata da una grande prudenza nel valutare l'impatto dell'evoluzione degli effettivi e dei mercati finanziari e per contenere il disavanzo in soli 150 000 franchi.

«Il mio obiettivo principale è mantenere l'equilibrio finanziario del SEV» ha affermato il responsabile delle finanze Aroldo Cambi all'inizio della sua presentazione. Un obiettivo difficile da raggiungere, in quanto contrastato da due fattori molto critici: il continuo calo del numero di membri che riduce le entrate e i redditi da capitale, confrontati con un fe-

nomeno analogo: «Quest'anno dovremo sostituire alcune obbligazioni che giungono a scadenza e che versavano un interesse tra il tre e il quattro per cento» ha spiegato Cambi, ricordando come gli interessi attuali siano in genere inferiori all'uno per cento.

Risparmi a breve termine

A questa tendenza fa eco la crescita di alcuni fattori di spesa che esulano dal controllo del SEV, come gli aumenti dei prezzi dei biglietti e degli abbonamenti dei trasporti pubblici e delle tariffe postali per l'invio della stampa sindacale. Per rientrare nei dettami del preventivo, sono stati indispensabili alcuni provvedimenti, quali una piccola riduzione di personale al

segretariato centrale e quella del numero di edizioni di *contatto.sev*, che il prossimo anno verrà recapitato solo 22 volte, invece delle 24 del 2014. Cambi ha tuttavia precisato che l'effetto di questi provvedimenti sarà piuttosto limitato nel tempo e nella portata. Sarà quindi indispensabile individuare altri (vedi articolo sopra). Nel complesso, il SEV dispone tuttavia di un'organizzazione sana, grazie in particolare ad una valida struttura del capitale proprio e a una sua oculata gestione che però, proprio per questa sua qualità, genera redditi abbastanza modesti. Il preventivo approvato dal comitato prevede contributi dei membri per 10,99 milioni di franchi, ai quali si aggiungono i contributi per le spese di ap-

plicazione, quelli per le prestazioni, da capitale e il reddito degli immobili per circa 3 milioni di franchi. Sul fronte delle spese, la voce principale è quella del personale, dovute in primo luogo dall'assistenza ai membri nell'ambito dei vari contratti collettivi di lavoro e dell'assistenza giuridica professionale. Le altre spese principali sono la formazione, la comunicazione e il reclutamento di membri, oltre che il congresso, il secondo anno del progetto «coaching delle sezioni» 3 e il risanamento del disavanzo dell'hotel Brenscino.

pmo

a medio termine

Le strategie folli dell'UFT

Il comitato SEV ha discusso a lungo le strategie pubblicate dall'Ufficio federale dei trasporti la scorsa estate. Il documento dell'UFT prevede un riorientamento contraddistinto da una marcata liberalizzazione e privatizzazione dei trasporti pubblici, senza spendere nemmeno una parola sul personale.

Dal documento non traspare in alcun modo quale ruolo dovrebbe avere nell'ambito della discussione politica, né se è stato approvato dai vertici dal diparti-

mento, oppure se deve essere considerato una specie di pallone sonda per verificare le reazioni.

Tutti gli interventi hanno sottolineato come gli orientamenti prospettati potrebbero compromettere il futuro del settore. Il SEV dovrà quindi far tutto quanto in suo potere per mantenere il trasporto pubblico nel segno sin qui tracciato. Le strategie dell'UFT saranno un tema discusso anche al prossimo congresso SEV del 28 maggio 2015.

solo ancora congressi di un solo giorno e il comitato si è allineato all'unanimità a tale proposta.

Infine, il comitato ha riconosciuto come non vi sia alcuna possibilità di risparmio presso le commissioni, che risultano un elemento fondamentale della vita sindacale, generan-

do oltretutto solo spese modeste.

Raccomandazioni

Per essere tradotte in pratica, queste misure devono tuttavia ancora essere sottoposte alle rispettive istanze.

Peter Moor

IN BREVE

■ Il comitato ha formalmente approvato i CCL FFS e FFS Cargo, vista anche l'approvazione all'unanimità da parte della conferenza CCL.

■ Il comitato ha altresì approvato il CCL GEST, elaborato con le ditte subappaltatrici delle imprese di trasporto di Ginevra. Un CCL giudicato molto importante dal presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro, dato che definisce i salari minimi in tutte le aziende e assicura al SEV una solida base di trattativa.

■ Il segretario sindacale Jérôme Hayoz lascerà il segretariato centrale di Berna per lavorare in quello regionale di Losanna; succede così a Olivier Barraud (vedi intervista a pag. 6). È stato messo a concorso l'impiego che si occupa in primo luogo delle BLS e della formazione. Luogo di lavoro: Berna. Il reclutamento dei membri verrà per contro affidato alla coach delle sezioni Elena Obreschkow.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Uomini come scorie

Migranti «clandestini» come le scorie radioattive, i rifiuti tossici, perniciosi e costosi da trattare, che i Paesi ricchi rifilano al Quarto mondo, con un po' di soldi.

Difficile a credersi, ma accade davvero. A indicare la nuova strada per liberarsi della presenza di disperati alla ricerca di un'esistenza vivibile è l'Australia, terra d'approdo, come il sud europeo per chi giunge dall'Africa, di quanti fuggono dal subcontinente asiatico con il miraggio dell'«America» australe.

Lo scorso anno sono stati circa 20 000 i richiedenti l'asilo che il governo di Canberra ha smistato, in gran parte, in varie isole del Pacifico, come Minau, in Papua Nuova Guinea, e Naurau, dove sono stati allestiti centri di accoglienza, a tempo indeterminato. In condizioni che inviati dell'Alto commissariato dell'ONU per i rifugiati e Amnesty International hanno giudicato degradanti e addirittura in violazione delle convenzioni contro la tortura.

La «discarica umana» individuata dall'Australia è la Cambogia. Verso la fine dello scorso settembre, i due governi hanno firmato una convenzione che impegna la Cambogia ad accogliere un migliaio di migranti asiatici, attualmente nei centri d'accoglienza australiani, in cambio di 35 milioni di dollari che si aggiungono ai 75 già stanziati per il biennio 2014-2015. Né è dato di sapere se l'intesa fra i due governi preveda in futuro altri «trasferimenti». Soldi che sono una manna per uno dei Paesi più poveri del mondo, anche perché non lo impegnano minimamente. Infatti, in base all'accordo, il governo cambogiano deve unicamente garantire la prima accoglienza ai profughi che poi dovranno arrangiarsi da soli a procurarsi vitto e alloggio. Facile a dirsi, ma non a farsi in un paese dove l'85% della popolazione vive al di sotto della soglia di povertà.

Il patto siglato fra Canberra e Phnom Penh è stato duramente criticato dagli organismi internazionali, come l'ONU, Amnesty, Human Rights Watch ed altri ancora, ma non ha trovato una vasta eco sulla stampa internazionale né, a quanto è dato di saperne, alcun governo nazionale ne ha preso ufficialmente le distanze. E di questo non ci si deve meravigliare. Tutte le capitali dei paesi meta privilegiata di quanti fuggono dalle guerre e dalla miseria più nera, vedono con crescente preoccupazione aumentare il numero dei profughi e si interrogano sulle misure da adottare. Di certo nessuna di queste sarà indolore e gli appelli alla solidarietà hanno scarse possibilità di essere ascoltati.

Induno Olona: «La ferrovia ha messo in ginocchio il paese»



La costruzione della linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Varese si è arricchita di un nuovo capitolo. I continui ritardi nei lavori sul lato italiano e le conseguenti interruzioni, hanno già fatto il giro della Svizzera. L'altro giorno è esplosa anche l'esasperazione della popolazione di Induno Olona che non ne può più: domenica si è tenuto un sit-in di protesta. Eloquente lo striscione: «la ferrovia ha distrutto il paese - basta ritardi». Gli indunesi - stanchi di vivere nei disagi e nelle privazioni legate al cantiere che potremmo chiamare ormai maledetto - chiedono rispetto e serietà.

Accordi salariali 2014 nel quadro dei contratti collettivi di lavoro

Aumento reale dei salari

Secondo gli ultimi rilevamenti dell'Ufficio federale di statistica (UST), le parti sociali firmatarie dei principali contratti collettivi di lavoro (CCL) hanno concordato per il 2014 un aumento nominale dei salari effettivi dello 0,8%, di cui lo 0,3% è stato attribuito a titolo collettivo e lo 0,5% a titolo individuale. I salari minimi sono aumentati dello 0,7%. Le trattative salariali concluse vedono interessati circa 1 178 800 lavoratori, di cui mezzo milione nel quadro di un CCL ampliato.

Le parti sociali hanno concordato per il 2014 un aumento medio dei salari effettivi dello 0,8% per i principali CCL, che interessano almeno 1500 lavoratori. Tenendo conto delle previsioni di rincaro per quest'anno (2014: +0,1%), i salari reali nei comparti convenzionali dovrebbero aumentare dello 0,7%. Gli accordi sui salari effettivi riguardano circa 537 100 lavoratori.

I salari effettivi sono aumentati dello 0,6% nel settore secondario e dello 0,9% nel terziario. I rami economici nei quali si osservano gli adeguamenti più elevati sono: «trasporto e magazzinaggio» (+1,4%) e

«servizi di informazione e comunicazione» (+1,3%). Sul fronte opposto, l'adeguamento medio è stato più modesto nei rami «attività manifatturiere» e «sanità e servizi sociali» (+0,4%) e inesistente nel ramo «amministrazione pubblica». Nel 2014, l'aumento dei salari convenzionali (0,8%) è stato attribuito per lo 0,3% a titolo collettivo e per lo 0,5% a titolo individuale. Pertanto solo il 38% della massa salariale destinata agli aumenti dei salari è distribuito uniformemente ai beneficiari, percentuale quasi equivalente a quella dell'anno scorso (2013: 39%). La quota degli adeguamenti attribuiti a



titolo collettivo continua a scendere soprattutto nel settore terziario (2013: 33%; 2014: 26%).

Nel 2014 i salari minimi definiti nei principali CCL sono aumentati dello 0,7% (2013: +0,6%). Le trattative sui salari minimi hanno interessato 1 073 800 persone, di cui 124 800 beneficiano di una nuova griglia salariale. A titolo di riferimento, fra tutti i CCL

passati in rassegna, quelli che comprendono dei salari minimi riguardano 1 432 100 dipendenti. I salari minimi sono aumentati dello 0,7% nel settore secondario e dello 0,9% nel terziario. I rami economici nei quali si osservano gli adeguamenti più elevati sono: «altre attività di servizi» (+5,5%), «attività amministrative e di servizi di supporto» e «commercio» (+2,2%), «riparazione

di autoveicoli e motocicli» (+2%). Sul fronte opposto, nei rami economici «servizi di alloggio e di ristorazione» (+0,2%) e «servizi di informazione e comunicazione» (+0,1%) gli adeguamenti sono più modesti e nei rami «istruzione» e «sanità e assistenza sociale» inesistenti.

Comunicato stampa UST

■ VPT

Giornata cantonale VPT - dietro le quinte di un grande successo

Sole, allegria e spesse degli ospiti: la giornata cantonale VPT svoltasi il 27 settembre scorso sul lago Ceresio, è stata coronata dal successo. La sezione ringrazia di cuore chi ha reso possibile la riuscita dell'evento.

Il successo di un evento ha perlomeno due metri di misura: la partecipazione e l'organizzazione. In entrambi i casi sono le persone ad essere le vere anime della manifestazione. Da un lato i partecipanti e le partecipanti che si prendono il tempo di marcare presenza in un momento importante per la vita sindacale di una sezio-



L'allegria squadra della macelleria Piccoli di Ambrì.

ne. D'altro lato tutte quelle persone che dietro le quinte si occupano dell'organizzazione e, come dice il presidente della VPT Sottoceneri e membro della commissione centrale Peter Bernet, «del benessere delle persone». La sezione vuole

dunque ringraziare in modo speciale le persone che hanno assicurato con grande professionalità il servizio: dalla macelleria Piccoli di Ambrì - che ha curato un buffet eccellente - alle colleghe che senza sosta si sono occupate degli invitati



Bibiana Schär e Silvia Lorez Abbas

e delle invitate. Un lavoro svolto sempre con molta disponibilità e con il sorriso. Peter Bernet, grande coordinatore e cerimoniere di tutta la giornata, è stato pure più volte complimentato per l'esito della manifestazione, dove nulla -



Peter Bernet

ma proprio nulla - è stato lasciato al caso. Anche dal profilo sindacale e politico - occorre ribadirlo - l'evento è stato un successo.

red

La Svizzera non ha bisogno di bus a lunga percorrenza

Bersaglio sbagliato

Le aziende di bus vogliono liberalizzare il traffico a lunga percorrenza per concentrarsi sulle linee redditizie e lasciare alla collettività i costi per le infrastrutture.

La lobby stradale ha assunto una posizione sbagliata, ritrovandosi sola a perorare la causa dei bus a lunga percorrenza, semplicemente in quanto non ve ne è esigenza. Il SEV chiede alle istanze competenti di non silurare la politica dei trasporti che ha dato ottima prova di sé.

Attualmente assistiamo ad una chiara offensiva di liberalizzazione della politica svizzera dei trasporti. In estate, come noto, l'Ufficio federale dei trasporti ha pubblicato strategie molto dubbie e ora è la volta della lobby stradale, che propugna l'introduzione di bus a lunga percorrenza, sul modello di quelli in servizio in Germa-



Un servizio di bus è fondamentale per collegare regioni discoste, ma non su linee a lunga percorrenza.

nia. E ciò senza considerare le fondamentali differenze della situazione nei due paesi.

«L'offerta ferroviaria del nostro paese è unica al mondo ed è la colonna portante della politica dei trasporti», precisa Giorgio Tuti, presidente del SEV. Il sostegno popolare ricevuto dal FAIF (finanziamento ed amplia-

mento dell'infrastruttura ferroviaria) ha dato un'ulteriore conferma che la ferrovia deve rimanere il mezzo di trasporto principale.

Settore a bassi salari

Una soluzione che non deve essere modificata. I bus a lunga percorrenza non possono

rivalleggiare con la ferrovia, le cui caratteristiche di velocità e comodità sono imbattibili. I bus potrebbero rivelarsi concorrenziali tutt'al più sul prezzo, a scapito però del personale: nel trasporto stradale, gli stipendi sono infatti generalmente molto più bassi.

Giorgio Tuti invita inoltre a dif-

fidare dell'affermazione secondo cui questi bus potrebbero coprire tratte sulle quali il servizio ferroviario non è molto attrattivo. «Laddove vi sono difficoltà nel servizio ferroviario, non è nemmeno possibile gestire con profitto un servizio di bus». I bus potrebbero tutt'al più risultare più veloci della ferrovia sono sul Gottardo, ma questa situazione è destinata a cambiare radicalmente tra due anni, con l'apertura della galleria di base. «Sarebbe davvero un'assurdità completa se la Confederazione desse la concessione a un bus proprio lungo la linea sulla quale sono stati investiti circa 20 miliardi di franchi», sottolinea ancora Tuti.

Per il SEV non vi sono quindi ragioni valide per abbandonare l'attuale efficiente politica dei trasporti basata sulla ferrovia.

SEV

Il Consiglio federale hanno ufficialmente affida l'incarico

Corridoio di 4 metri alle FFS

Il Consiglio federale ha approvato una convenzione con le FFS per la realizzazione del corridoio di quattro metri sull'asse ferroviario del San Gottardo.

La convenzione disciplina i dettagli delle opere di progettazione e costruzione da realizzare in Svizzera, nonché del finanziamento e delle scadenze. Il corridoio di quattro metri permetterà di caricare e far viaggiare su rotaia i semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri, incentivando il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla ferrovia.

Dopo che il Parlamento ha approvato la costruzione e il finanziamento del corridoio di quattro metri sulla linea di base del San Gottardo e sono entrate in vigore le relative modifiche ai testi di legge, la costruzione entra ora in fase di attuazione. Il Consiglio federale ha approvato oggi una convenzione con le FFS, che disciplina diversi punti, tra cui le misure edilizie che le FFS dovranno realizzare, nonché il finanziamento e le scadenze.

La convenzione prevede l'adeguamento di circa 20 gallerie. L'intervento maggiore è costituito dalla realizzazione della nuova galleria del Bözberg, parallela a quella esistente. Per altri 150 oggetti è necessario

adeguare pensiline, linee di contatto, segnali e sovrappassaggi. La Confederazione stanzerà per le FFS 630 milioni di franchi per attuare queste misure. Dal canto loro, le FFS s'impegnano a dare la priorità a varie misure di mantenimento della qualità di oggetti centrali nell'ambito della realizzazione del corridoio di quattro metri. Tra queste misure rientrano ad esempio gli adeguamenti delle gallerie più brevi, che si sarebbero resi necessari anche senza il corridoio. Le FFS dovranno finanziare tali costi, che ammontano a 59 milioni di franchi, con i fondi messi a disposizione dalla Confederazione tramite la convenzione sulle prestazioni 2013-2016 relativa

all'infrastruttura. La convenzione sul corridoio di quattro metri vincola le FFS a completare l'opera su territorio svizzero entro la fine del 2020.

Per le misure sulla linea di Luino in Italia, la Svizzera garantirà al gestore dell'infrastruttura RFI la somma di 120 milioni di euro. Nel frattempo, sono stati sottoscritti accordi con lo Stato italiano e una convenzione di attuazione con il gestore della rete italiana Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Gli investimenti sulla tratta Milano-Chiasso per un ammontare di ca. 40 milioni di euro saranno a carico dell'Italia. Grazie all'adeguamento dei profili in Italia, le merci potranno raggiungere i termi-

nali di trasbordo del Norditalia.

L'ampliamento del profilo sull'asse del San Gottardo è un elemento importante della politica di trasferimento del traffico perseguita dal nostro Paese, in quanto permetterà anche sull'asse del San Gottardo di caricare su rotaia senza interruzioni della catena di trasporto i semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri. Per la realizzazione del corridoio di quattro metri il Parlamento ha stanziato complessivamente 990 milioni di franchi.

Comunicato stampa
del Consiglio federale

Il segretario sindacale Olivier Barraud lascia il SEV dopo 10 anni per una nuova sfida: capo del personale



Dall'altra parte della barriera

Dopo aver trascorso 10 anni al SEV, il segretario sindacale Olivier Barraud lascia alla fine di ottobre. Intervista con un uomo dal carattere forte, figlio e nipote di un ferroviere che si appresta a dirigere le risorse umane dell'ORIF (Organizzazione romanda per la formazione professionale e l'integrazione). A 37 anni ha voluto cogliere da un lato una nuova sfida e, d'altro lato, l'opportunità di una migliore organizzazione del lavoro che gli permetta di conciliare lavoro, vita familiare e impegno politico. Sguardo sul passato e sul futuro.

■ **Olivier, sei figlio e nipote di ferrovieri, hai lavorato per 12 anni presso le FFS, e 10 anni al SEV. Lasci il mondo dei trasporti per tornare tra dieci anni?**

(Ride...) Dieci anni fa non sapevo che cosa avrei fatto dieci anni dopo... ma non escludo nulla, d'altra parte non escludo mai nulla. Forse un giorno ritroverò il mondo dei trasporti, ma non so né dove, né quando, né come e semmai accadrà...

■ **Vai all'ORIF (Organizzazione romanda per la formazione professionale e l'integrazione), dove sarai direttore delle risorse umane. Un cambiamento radicale visto che passi dall'altra parte della barriera. Come mai questo cambiamento?**

Non vedo un cambiamento così radicale, dal momento che la dimensione umana rimane al centro delle mie preoccupazioni. Penso che nell'ambito delle risorse umane si possa agire in modo tale da non mettere in contrapposizione la parte delle risorse e la parte dell'umano. La vera sfida è di conciliare questi due aspetti. Non ci sono solo aziende in cui i dipendenti sono insoddisfatti, ed è tanto meglio. Sono sicuro di una cosa: le aziende dovranno essere sempre più attente nella

gestione delle proprie risorse umane, sia per la scarsità di lavoro e a causa dell'invecchiamento della popolazione e di una politica migratoria restrittiva.

■ **Vedi la tua funzione all'ORIF come prolungamento dell'attività sindacale?**

No! Per me è come se un critico gastronomico passasse ai fornelli. In 10 anni di sindacalismo, ho visto decine di modi di gestione delle risorse umane. Ho seguito molti progetti di politica del personale. Alcuni li ho combattuti perché li consideravo cattivi, altri li ho sostenuti perché erano buoni. Ora mi metto ai fornelli per preparare il miglior menu possibile.

■ **Vedremo tra qualche anno se i tuoi dipendenti hanno avuto un'indigestione o se, al contrario, sfoggiano una linea invidiabile. Non hai ancora detto perché lasci il SEV...**

Il mestiere di segretario sindacale è logorante. Lo stesso vale dopo 12 anni alle FFS. Quando ho iniziato mi sono detto che ci sarebbero stati due momenti per un bilancio: dopo 10 anni di attività e alla nascita dei miei figli...

■ **E i due momenti coincidono nel tuo caso...**

Quasi, ma non del tutto, comunque è stato il caso quando sono diventato padre per la seconda volta questa estate. È ovvio che lo stile di vita del segretario sindacale - lavoro serale, nel fine settimana e orari flessibili - non è compatibile con la vita di un giovane padre. Voglio essere presente per la mia famiglia e dedicarmi ad essa ogni giorno. Si tratta prin-

«I modelli di pensionamento anticipato li ho difesi intensamente, con tutto me stesso. Sono ancora più commosso poiché queste misure permetteranno a 10 000 dipendenti di avere una rendita ponte»

cipalmente di un bisogno naturale, ma anche di coerenza con i miei valori.

■ **Secondo te il fatto che il SEV e in generale il mondo sindacale perde il treno su questi temi di organizzazione del lavoro, è una fatalità?**

Non è una fatalità, è contraddittorio. E questa contraddizione è economica perché con un basso livello di quote, il SEV non può assumere più persone e distribuire il lavoro altrimenti. E poi c'è una questione di organizzazione del lavoro. Seguendo otto ITC si arriva molto rapidamente a due o tre serate alla settimana da febbraio a giugno e da settembre a dicembre. Per un giovane padre significa partire al mattino e

tornare alla sera quando i figli dormono. Con il mio nuovo lavoro, non ne avrò meno, anzi forse di più. Ma almeno avrò la possibilità di lavorare da casa. Potrò quindi cenare con i miei bambini e metterli a letto.

■ **Quale aspetto della tua personalità ti ha portato all'ORIF che mira a integrare e reinserire nel mondo del la-**

vorò le persone debilitate nella loro salute fisica o mentale?

Il lato del sindacalista c'entra poco; si tratta piuttosto di un ritorno a casa, perché per dieci anni sono stato accompagnatore per un'associazione che organizza campi estivi per i giovani con disabilità. Ho così scoperto indirettamente l'ORIF, dal momento che questi giovani avevano bisogno ad un certo punto di una formazione. Mia nonna aveva la sclerosi multipla ed era costretta in sedia a rotelle. Sono stato quindi sensibilizzato al mondo della disabilità fin dall'infanzia. Questa sensibilità è profondamente incisa nel mio cuore.

■ **Il tuo impegno sindacale,**

tuttavia, non è completamente estraneo alla tua scelta...

Il mio lavoro sindacale ha rafforzato la mia convinzione: il reinserimento nel mondo del lavoro costituisce il 70% della integrazione nella società. Molto più dell'attività remunerata, è l'attività in seno alla società ad essere necessaria. Infatti la formazione e l'inserimento professionale favoriscono la creazione di contatti ed evitano l'isolamento. Condivido l'idea in base a cui la missione primaria dell'assicurazione invalidità è di promuovere l'integrazione e la reintegrazione. Naturalmente, alcune persone non hanno altra scelta se non quella di percepire, anche parzialmente, una rendita. Mi identifico nei valori dell'ORIF e posso quindi affermare di avere già la fibra giusta. E per quanto riguarda la gestione delle risorse umane, penso di poter dare il mio fattivo contributo.

■ **Hai passato 20 anni nei trasporti. Qual è il tuo sguardo su questo mondo?**

Mi mancherà, di sicuro! Sono felice di cambiare settore, perché con il tempo si rischia di vedere le cose sempre attraverso gli stessi occhi. A non uscire dalla propria bolla, si finisce per essere vittime della sindrome insulare, dal momen-

to che pensiamo che l'unica realtà esistente è quella che viviamo.

Sul piano della politica dei trasporti, constato che negli ultimi anni i cambiamenti sono stati brutali a forza di chiedere al personale di fare sempre di più con sempre meno. Sia i sindacati, sia le risorse umane dovranno trovare soluzioni innovative per far fronte alle sfide poste dalle nuove tecnologie, che implicano l'immediatezza; sarà soprattutto necessario migliorare la gestione dell'orario di lavoro in modo tale che le nuove tecnologie non compromettano la vita sociale dei colleghi e delle colleghe.

■ **Come ti immagini il mondo sindacale tra 10 o 15 anni?**

Il sindacalismo è un anacronismo, perché deve confrontarsi con l'individualismo allorquando si basa sul collettivo. Siamo completamente controcorrente rispetto al pensiero dominante. La forza del sindacato è quindi ancora più importante. Ho un po' paura che siamo come i salmoni che risalgono il fiume controcorrente, che si deformano e finiscono per morire. I sindacati devono trovare quelle soluzioni che consentano loro di risalire la corrente rimanendo forti ed efficaci. Oggi il sindacato deve far fronte a questioni preoccupanti, come il significativo calo delle iscrizioni, specialmente in alcune federazioni. Sono fiducioso

«Sono fiducioso per il futuro del SEV perché segue rigorosamente il funzionamento di un sindacato».

per il SEV perché segue rigorosamente il funzionamento di un sindacato. I militanti sono la base, accompagnano e decidono. Con un tasso di organizzazione medio del 65%, al SEV la rappresentatività è eccellente. Non siamo una élite che decide al posto delle persone. Lavorare così è motivo di orgoglio. A volte l'apparato professionale può essere in imbarazzo su alcune questioni in merito alle quali la base non ha la stessa opinione, ma la scelta definitiva è di quest'ultima. Questo approccio alcuni sindacati l'hanno purtroppo dimenticato a favore di una filosofia improntata più sull'ideo-

logia politica che sull'organizzazione dei lavoratori e delle lavoratrici.

■ **Personalità forte, lingua tagliente, spesso sotto i riflettori dei media nazionali su questioni relative alle FFS, non hai paura di scomparire nell'ombra?**

Naturalmente. Tuttavia, 20 anni di esperienza nei trasporti non spariranno di colpo e i media che vorranno il mio parere, potranno sempre rivolgersi a me. Se non lo vorranno, me ne farò una ragione. È vero che per il mio lato narcisistico essere sotto i riflettori dei media fa bene (ride). È appagante. È un aspetto del lavoro che amavo molto, ma resto un politico socialista e un uomo dei trasporti che ha un parere personale su questi temi. Potrebbe interessare i media. Non mi formalizzerò se non sarà il caso. L'obiettivo principale è e resta comunque quello di fare andare avanti le cose ed essere concreti.

■ **Membro impegnato del PS vodese, sei nel consiglio comunale di Moudon. Sei il primo subentrante nel Consiglio nazionale. Una diminuzione delle tue apparizioni sui media potrebbe svantaggiarti e ridurre le tue probabilità di elezione? Di fatto a che cosa ambisci?**

Non faccio una croce sulla mia carriera politica. Non so ancora

se nel 2015 sarò candidato al Consiglio nazionale. Non ho ancora parlato con il mio datore di lavoro. Ma in fondo e per essere coerente, non lascio un'attività sindacale per abbracciare un'altra attività che comporta vincoli di tempo simili.

È vero che il Consiglio nazionale mi interessa, come pure il Gran Consiglio o il Municipio di Moudon. In politica non si può fare dei progetti a cavallo di una cometa. Sarebbe il modo migliore per essere delusi. Prima di imbarcarsi per una elezione, ci sono molte variabili da considerare: il punto di vista della famiglia e del mio



Alla fine di questo mese Olivier Barraud lascia il suo impiego di segretario sindacale a Losanna.

futuro datore di lavoro e i bisogni del mio partito.

■ **Un'ultima domanda che avrebbe potuto essere anche la prima: lasci il SEV a cuor leggero?**

Sì. Lascio con un senso di appagamento per il lavoro compiuto. Per dieci anni ho lavorato sodo per migliorare le condizioni di lavoro dei lavoratori e delle lavoratrici. Sono particolarmente orgoglioso di aver contribuito a salvare la

CGN. Sono particolarmente commosso per il nuovo Contratto collettivo di lavoro di FFS e FFS Cargo, che prevede modelli innovativi di pensionamento anticipato. Sono ancora più commosso poiché queste misure permetteranno a 10 000 dipendenti di avere una rendita ponte di cui mio padre, che ha lavorato per 46 anni presso le FFS, non ha potuto beneficiare. È andato in pensione a 61 anni senza ricevere un centesimo dal suo datore di

lavoro. Aver trattato un dipendente che ha dato tanto all'azienda in quel modo, è stata una vergogna assoluta. Quindi sì, questi modelli di pensionamento anticipato li ho difesi intensamente, con tutto me stesso.

Vivian Bologna/frg

Prende il via la raccolta di firme contro una seconda canna nella galleria autostradale

«Un secondo tubo stradale indebolisce drasticamente la nostra politica dei trasporti e smantella la protezione delle Alpi, come si è voluto dal popolo e sancito nella Costituzione».

Jon Pult, presidente dell'Iniziativa delle Alpi



Firmiamo contro la follia del raddoppio del Gottardo

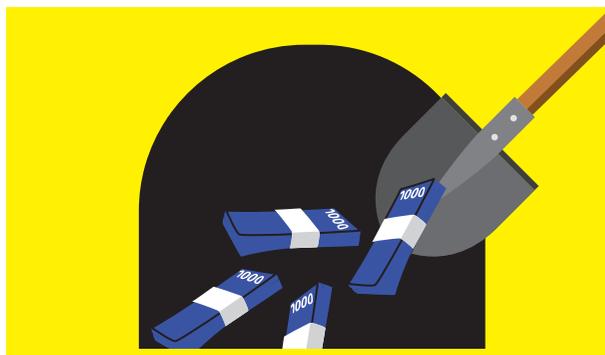
Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati hanno deciso di costruire una seconda galleria autostradale attraverso il San Gottardo. Per le organizzazioni ambientaliste e dei trasporti, questa decisione è inaccettabile. Hanno perciò lanciato un referendum, sostenuto anche dal SEV che da anni sostiene il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Esattamente vent'anni dopo l'adozione dell'Iniziativa delle Alpi, si torna a parlare del trasporto al Gottardo. Perché? Perché l'attuale galleria autostradale deve essere risanata entro il 2025 al più tardi. I tecnici affermano che non sarà possibile gestirla in sicurezza oltre questa data. Il Consiglio federale e il Parlamento sono dell'idea che sia necessario costruire una seconda canna. I fautori del raddoppio giurano e spergiurano che, nonostante due corsie, la capacità non sarà aumentata. Così si rispetterà il mandato costituzionale.

Una proposta bugiarda e un gioco sporco

Il Consiglio federale promette dunque che, nonostante il raddoppio, la capacità stradale al Gottardo non sarà aumentata.

Ma chi si ricorderà di questa promessa quando, fra vent'anni, la seconda galleria sarà stata costruita, i soldi saranno stati spesi e il tunnel attuale sarà stato risanato? Chi si opporrà ancora all'apertura di quattro corsie quando ci saranno colonne ai portali perché solo due corsie sono aperte al traffico? Una volta costruita e finanziata la seconda galleria la legge e la Costituzione si possono modificare rapidamente. La Costituzione e la legge vietano la costruzione di una seconda galleria stradale al Gottardo. Il popolo ha più volte confermato questo divieto in votazione. Ma Berna usa il risanamento della galleria esistente come pretesto per scavare comunque un secondo tubo nel granito. Con la presunta «galleria di risanamento» la capacità aumenta da



due a quattro corsie e la volontà popolare resta per strada.

La sicurezza

La galleria del Gottardo dispone – cosa spesso dimenticata nelle discussioni – di un cunicolo di sicurezza parallelo al tunnel. Dopo l'incendio di un camion nel 2001, sono inoltre state adottate ampie misure di sicurezza. Da allora il numero degli incidenti è diminuito a un quarto dei valori precedenti. Se, in seguito alla realizzazione d'una seconda canna, il volume di traffico aumentasse anche solo del 3%, l'aumento della sicurezza all'interno della galleria sarebbe annullato dal maggior rischio di incidenti sul resto dell'autostrada. A questa conclusione è giunto uno studio dell'Ufficio per la prevenzione degli infortuni (upi). Ogni incidente è un incidente di troppo. La misura più efficace

per migliorare la sicurezza sarebbe vietare il transito dei camion o almeno attuare il trasferimento sulla ferrovia voluto dal popolo (riduzione della metà dei camion in transito nelle Alpi).

costano tre miliardi di franchi in più rispetto al risanamento con un trasbordo temporaneo di auto e camion su treni-navetta. Col secondo tubo lo Stato mette inutilmente mano al portafoglio: se, come promesso, ci saranno solo due corsie aperte al traffico, le colonne restano tali e quali. Ma i miliardi delle nostre tasse se ne vanno in fumo.

Investire al posto sbagliato

I miliardi di soldi pubblici spesi al Gottardo per il traffico dei camion e dei vacanzieri mancheranno nelle città e negli agglomerati. Se si raddoppia il Gottardo, i soldi non basteran-



Milioni buttati dalla finestra

Il risanamento della galleria stradale del Gottardo e la costruzione di un secondo tunnel

no per eliminare i veri punti critici. Nel Sottoceneri la situazione, già oggi insostenibile, diventerebbe davvero drammatica: ancora più traffico, più



colonne e più inquinamento dell'aria.

Sabotare il volere del popolo

Nel 1994 il popolo ha incaricato il Consiglio federale di proteggere gli abitanti delle vallate alpine dal traffico stradale di transito. Per questo obiettivo si sono spesi miliardi per le nuove gallerie ferroviarie di

na. Così il tunnel resterebbe completamente chiuso per 140 giorni. Le auto e i camion potrebbero raggiungere il Ticino solo facendo lunghi giri, perché non ci sarebbe un'offerta sostitutiva su treni-navetta. Se invece si rinuncia al raddoppio, il traffico stradale ha sempre a disposizione un'alternativa valida. Con il trasbordo

va galleria di base sarà possibile mantenere un collegamento col Ticino sia per le vetture da turismo sia per i mezzi pesanti. Così il Ticino sarà sempre raggiungibile su strada. Quando dovranno iniziare i lavori di risanamento, saranno disponibili le gallerie ferroviarie di base del Gottardo e del Ceneri. Il tempo di viaggio per raggiungere il Ticino scenderà di quasi un'ora.

pmo/frg

Per saperne di più

www.noalraddoppio.ch
www.iniziativa-delle-alpi.ch
www.sud-nord.ch

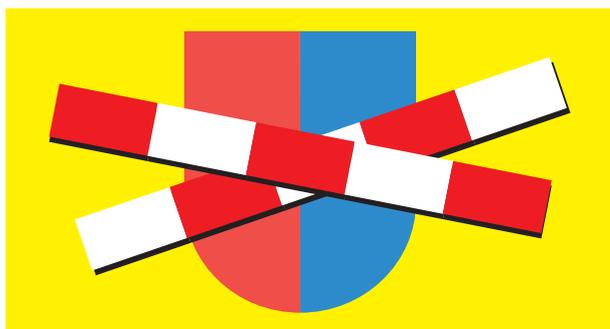


base (AlpTransit) al Lötschberg e al Gottardo. Ora il Consiglio federale vuol far concorrenza all'AlpTransit e mettere a disposizione più capacità stradale. Non ci vorrà molto prima che il doppio dei camion odierani parta all'assalto delle Alpi.

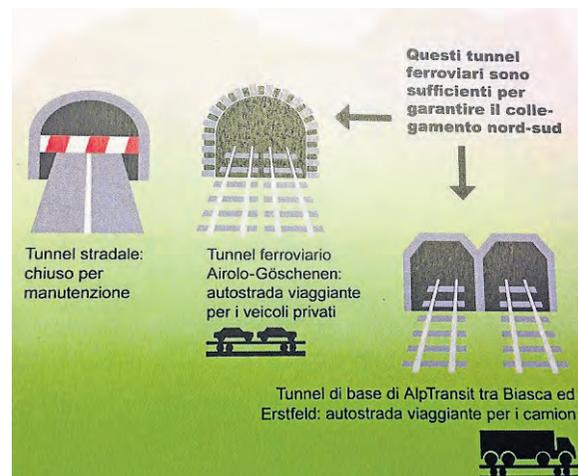
Ticino isolato?

La galleria del Gottardo esistente è in condizioni talmente gravi, che deve essere risanata d'urgenza prima che si possa inaugurare una seconda can-

delle auto fra Göschenen e Airolo e un'«autostrada viaggiante» per i camion nella nuo-



L'alternativa



La capacità dei treni-navetta è sufficiente per il traffico che circola in inverno. D'estate invece, la galleria deve restare aperta. Durante il semestre invernale al Gottardo circolano in media 10000 veicoli al giorno; al Lötschberg sono trasbordati su ferrovia fino a 14000 veicoli al giorno (cadenza ogni 7,5 minuti).

Con l'«autostrada viaggiante» si possono trasportare fino a un milione di camion. Oggi transitano meno di 850000 autocarri attraverso il tunnel. Tuttavia: per legge entro il 2018 non potranno essere più di 500000 all'anno, e fondamentalmente per questi è necessario predisporre un'alternativa ferroviaria.

FIRMATE SUBITO!

La raccolta di firme contro il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo è partita. È quindi molto importante contribuirvi il più in fretta possibile.

Altri moduli per la raccolta sono direttamente scaricabili dai seguenti siti:

- www.sev-online.ch
- www.noalraddoppio.ch

Commissione centrale TS

Gestione parco veicoli

Situazione dell'integrazione della gestione del traffico: la gestione in superficie dei vecchi settori della preparazione dei treni (ZV) e della gestione del materiale rotabile (RM), viene oggi fatta secondo differenziati processi. La vecchia preparazione dei treni è gestita centralmente, il vecchio settore del materiale rotabile in modo piuttosto decentralizzato. Sotto la denominazione comune di «messa a disposizione dei treni (ZBS)», i diversi modelli non possono essere gestiti in modo efficiente (ci sono ad esempio degli interlocutori differenti per le regioni).

Gli obiettivi della direzione Operating sono un'organizzazione efficiente e uniformata dei due modelli al fine di ottenere una soluzione ZBS unica.

Procedura: i tre modelli seguenti sono stati analizzati e valutati dalla direzione ZBS:

- proseguimento con le due distinte forme di organizzazione (status quo);
- organizzazione centralizzata;
- 30% centrale – 70% decentralizzata.

Decisione: è stato deciso di applicare il modello 30% centralizzato – 70% decentralizzato nei due settori.

Vantaggi: le prescrizioni, processi e standard sono definiti in modo centrale da FPR.

L'applicazione delle prescrizioni è di responsabilità delle regioni.

Conseguenze: la pianificazione centrale attuale (filiali ZV di Zurigo e Losanna) dell'ex ZV è soppressa. 16 collaboratori di cui i 23 di queste unità saranno ripartiti nelle regioni. 7 collaboratori restano a FPR. Delle sinergie risulteranno dalla messa in comune della gestione in superficie e dalla decentralizzazione della vecchia ZV-PK.

Ripercussioni sul personale: tutti i collaboratori riceveranno un'offerta concreta per un posto in una nuova funzione nella gestione del parco veicoli o nella stessa funzione nella regione. Di conseguenza non ci saranno messe a concorso. Per tutto ciò che concerne l'adattamento dell'organizzazione, le disposizioni del CCL FFS faranno testo. Sulla base della valutazione dei posti, i collaboratori toccati riceveranno delle offerte per dei posti equivalenti.

La prossima seduta della commissione centrale si terrà il 12 novembre 2014. *Servizio stampa SEV-TS*

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sincere condoglianze al collega

Michele Mari, in lutto per il decesso del papà Pio. LPV Ticino

DÉCOUVRIR LE GRUYÈRE AOP ET TOUS SES SECRETS !



FROMAGERIE DE DÉMONSTRATION

Exposition interactive : "Le Gruyère AOP, voyage au coeur des sens"
Fabrication du fromage : entre 9h00 et 11h00 et entre 12h30 et 14h30

Ouvert tous les jours

de 9h00 à 19h00 (18h00 d'octobre à mai)

Le Restaurant - Le Marché Gruérien

LA MAISON DU GRUYÈRE - CH-1663 Pringy-Gruyères
Tél. ++41 (0)26/921 84 00 - www.lamaisondugruyere.ch



Notre Fromage Suisse. www.fromagesuisse.ch



Der Bahnhof RBS Worb Dorf ist der Startpunkt der S7 und dient als betrieblicher Übergangspunkt zur Depotwerkstätte Worboden. Im Weiteren obliegt ihm die Funktion einer Leitstelle für den fahrdienstlichen Teil der Linie 6 von BERNMOBIL. Im Verkauf weist er einen jährlichen Umsatz von mehr als 4 Mio. CHF aus.

Wir suchen per 1. Januar 2015 oder nach Vereinbarung eine/n

Mitarbeiter/in Fahrdienst und Verkauf (80 – 100 %)

Ihr Aufgabenbereich

Sie sind – gemeinsam mit einem eingespielten Team – mitverantwortlich für einen kundenorientierten Verkauf (PRISMA) mit dem Ziel, eine optimale Kundenzufriedenheit zu erreichen. In Zusammenarbeit mit der Verkehrsleitung von BERNMOBIL sorgen Sie ausserdem für einen sicheren und optimalen Fahrbetrieb auf der Linie 6.

Ihr Profil

Sie verfügen über eine fahrdienstliche Ausbildung analog der früheren Bahnbetriebsdisponentenausbildung oder haben eine kaufmännische Ausbildung mit Zusatzmodul Fahrdienst in der öV-Branche (KVÖV) absolviert. Als Allrounder haben Sie sehr gute Kenntnisse im schweizerischen und internationalen Verkaufsangebot. Im Fahrdienst sind Sie in der Lage, den Betrieb der Linie 6 sowie des Bahnhofes Worb Dorf sicher und den Vorschriften entsprechend zu führen. Auch in hektischen Phasen behalten Sie den Überblick und treffen die nötigen Dispositionen.

Wir bieten eine verantwortungsvolle, abwechslungsreiche und selbständige Tätigkeit in einem engagierten Umfeld. Für weitere Informationen steht Ihnen Hans Haldimann, Leiter Betriebsführung, Telefon 031 925 55 01, hans.haldimann@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, richten Sie Ihre Bewerbung bitte an den Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach 119, 3048 Worblaufen.

Regionalverkehr Bern-Solothurn
Mehr Information unter www.rbs.ch & info@rbs.ch

Il Partito democratico, sempre più liquido – Sindacati italiani in piazza il 25 ottobre

Lo scippo dell'articolo 18

Il Partito democratico (Pd) si è trasformato in un partito talmente liquido che la «ditta» cara a Bersani rischia di finire in liquidazione coatta amministrativa.

Secondo chi conosce le segrete carte del Pd, il grido d'allarme sul crollo degli iscritti, passati da oltre mezzo milione a centomila nell'arco di un anno, sarebbe addirittura addomesticato rispetto a una realtà ancora più drammatica. Drammatica, evidentemente, solo per chi pensa a un partito novecentesco fatto di ideali, valori, progetti costruiti collettivamente da una comunità solidale di uomini e donne radicati nei territori e nelle realtà sociali. Una volta si chiamavano militanti, poi più prudentemente attivisti. Ora semplicemente non servono più. Al massimo, nel Pdr (Partito di Renzi), c'è bisogno di bravi organizzatori di eventi e cene di sottoscrizioni in sostituzione dei sostegni economici che in passato arrivavano dal tesseramento. Persino le primarie arrivate per emulazione dagli USA sembrano aver esaurito la loro spinta propulsiva, se in quella che rappresentava la «regione rossa» per eccellenza, l'Emilia, i votanti sono crollati da 400 a 50mila. A meno che a partecipare alle primarie ci sia Lui, Matteo Renzi, il deus ex machina, «il personaggio della tragedia greca, la divinità che compare sulla scena per dare una risoluzione ad una trama ormai irrisolvibile secondo i classici principi di causa ed effetto» (Wikipedia). Ancora una volta il Belpaese ha trovato il suo salvatore, il cavaliere senza paura (difficile sbilanciarsi aggiungendo senza macchia, visti i precedenti italici). Il quale vuole liberarsi dai corpi intermedi a partire dai sindacati per rivolgersi direttamente al popolo, spazzare via lacci e vincoli lasciando liberi di correre gli spiriti anima-



Matteo Renzi soprannominato *Renzusconi*.

li del capitalismo. Anche Costituzione e statuto dei lavoratori rappresentano dei freni al libero fluire del mercato. A Renzi degli iscritti non gliene può fregare di meno, come si dice a Roma. Se D'Alema e Bersani avevano le tessere, «io ho i voti». Quel 41% di consensi raccolti alle europee tra la metà dei votanti (dunque, non più del 20% reale, ma solo chi

vota ha ragione) è diventato il grimaldello con cui il presidente del consiglio, nonché segretario del Pd, scardina tutte le porte, compresa la cultura di sinistra e le regole della democrazia. La sinistra è poco più di uno stato d'animo (di sinistra è «il cambiamento», di destra «la conservazione»), perché contano i voti da qualsiasi parte arrivino. La democrazia, se

proprio bisogna tenercela, dev'essere governante. I padroni guai a chiamarli padroni e gli operai meglio non chiamarli proprio, in ogni caso il Pdr sta con gli uni e con gli altri perché, come dice il suo modello Marchionne con cui si schiera senza se e senza ma, la lotta di classe non esiste più e siamo tutti sulla stessa barca. Io voglio fare per l'Italia quel che Marchionne ha fatto per la Fiat, dice: per chi non lo ricordi, il supermanager italo canadese ha la residenza in Svizzera e ha trasferito intelligenze, brevetti, ricerca, innovazione e lavoro dall'Italia agli USA, e la Fiat ha sede fiscale in Olanda e finanziaria in Gran Bretagna.

Il modello sociale e di partito è dunque quello americano, con un'aggravante: quello di Renzi è praticamente un partito unico basato sul pensiero unico, dato che la destra berlusconiana funziona come ruota di scorta quando qualche irregolare o rottamato del Pd alza la cresta e i conti in Parlamento non tornano più. Nel semestre italiano dell'UE Renzi vuole consegnare lo scalpo dei lavoratori, visto che altro da offrire non ha. Democrazia governante, controriforme costituzionali, leggi elettorali compatibili con gli interessi di Berlusconi e contropelo allo statuto, naturalmente in nome dei più de-

boli, precari e disoccupati. Renzi è un prestigiatore che mette nel cappello i diritti dei lavoratori regolari e giura di tirarne fuori conigli per gli irregolari. Eguaglianza al ribasso, si chiama.

Chi si oppone, nel Pd, è sottoposto al pubblico ludibrio non del partito ma della «gente». Rottami. Come dice Cuperlo, oltre che liquido il Pdr è acido. Il Pd passa dalle correnti alle lobby, perciò le tessere sono inutili. Chi non è d'accordo, salvo poche lodevoli eccezioni, si adegua perché fa il sindaco, o l'assessore, o il funzionario, o il dirigente di Asl, Camere di commercio, associazioni imprenditoriali. Lodevole che Civati si faccia riprendere con Vendola e Landini contro il partito unico e lo scippo dell'art. 18. Lodevole che, alla fine, non solo la Fiom ma anche la Cgil scenda in piazza **sabato 25 ottobre**.

Loris Campetti (*)

Articolo pubblicato su gentile concessione del settimanale di critica sociale **area**.

(*) **Loris Campetti** è giornalista freelance; ha diretto per dieci anni la redazione torinese de **il manifesto**. In seguito inviato per le questioni europee, capo servizio economia e caporedattore. Ha fatto parte del comitato di gestione.

RENZI E LA SUA RUOTA DI SCORTA BERLUSCONI

Nell'Italia della crisi peggiore dalla fine della 2° guerra mondiale si sono persi alcuni milioni di posti di lavoro, con la chiusura di aziende e licenziamenti di massa. Si può fare, e i padroni l'hanno fatto senza incontrare grandi ostacoli, salvo la resistenza di gruppi di operai e (pochi) sindacati. Peccato però che dal 1970, l'anno del varo dello statuto dei lavoratori, esista un articolo, numero 18, che impedisce i licenziamenti senza giusta causa: se un operaio viene buttato fuori perché iscritto alla Fiom o comunista o d'origine africana o gay, se lo stesso capita a un'impiegata perché incinta o con ridotte capacità lavorative magari in conseguenza di malattie

contratte sul lavoro, allora in questi casi, e solo dopo la condanna della magistratura, quel padrone è costretto a riaprire le porte dell'azienda al lavoratore ingiustamente licenziato. O, in subordine, a pagare una cifra congrua alla vittima. Ecco cos'è l'art. 18, una scelta di civiltà. A forza di manomissioni, ora questa tutela riguarda una minoranza: sin dalle origini la norma è applicabile solo a chi ha un contratto in un'azienda con più di 15 dipendenti; inoltre, tra il 70 e l'80% dei nuovi assunti ha un contratto precario ed è licenziabile sempre, senza se e senza ma. Allora Renzi oggi, come da sempre la destra, sostiene che questo totem va abbattuto

perché blocca il mercato del lavoro e spaventa i padroni. L'obiettivo di Renzi è di utilizzare l'art.18 per formalizzare il cambiamento di stagione e del Pd: massima deregolamentazione e superamento della sinistra. Si naviga verso il partito (unico) del premier con lo smantellamento dei corpi intermedi (sindacati in primis) e un accentramento delle decisioni restringendo la democrazia. Renzi vuole fare terra bruciata di ogni minoranza interna e si appella all'antico centralismo democratico, forte di una significativa ruota di scorta in caso di difficoltà. La ruota di scorta si chiama Berlusconi.

Loris Campetti

Colpi di diritto

Una bagatella che costa caro

Cerchiamo di guidare senza incidenti e malgrado tutto a volte non è possibile evitare l'urto. E anche se non è stato possibile fare altrimenti, il colpevole viene punito.

Macchinisti e macchiniste, ma anche conducenti di bus sono due categorie professionali che hanno davvero bisogno della protezione giuridica professionale. Gli incidenti sono spesso dietro l'angolo.

Ludovico* lavora in una cittadina svizzera di media grandezza ed è alle dipendenze di un'azienda di trasporto pubblico che assicura il servizio del traffico regionale con bus e ferrovia

locali. Da ormai un quarto di secolo Ludovico macina chilometri al volante di mezzi pesanti, camion, bus charter e di linea. Il suo avvocato farà presente che «la sua reputazione come conducente, è senza macchie». Malgrado tutto un giorno è coinvolto in un incidente: Ludovico vuole lasciare l'area di sosta del bus, mette la freccia, guarda davanti e dietro. Un'auto esce da una strada laterale, svolta a sinistra e lo sorpassa a tutto gas. La polizia sopraggiunge per i rilievi dell'incidente. Fortunatamente non vi sono feriti

e i danni materiali sono coperti dalle assicurazioni. Ma Ludovico è sanzionabile perché in questo incidente risulta colpevole. Inoltre dunque una domanda di assistenza alla protezione giuridica del SEV. L'avvocato che si occupa del caso, studia l'incarto e constata che Ludovico, apparentemente, non viaggiava velocemente. Di fatto avrebbe dovuto guardare simultaneamente davanti, dietro, a sinistra e a destra. Non è dunque stata semplicemente disattenzione; gli si può solo rimproverare una leggerissima man-

canza di attenzione. L'avvocato conclude la sua presa di posizione all'indirizzo del ministero pubblico chiedendo che la multa non superi i 300 franchi, sempre che una leggerissima mancanza di attenzione possa essere considerata punibile.

«Nessun'altra conseguenza» Verosimilmente il ministero pubblico è soddisfatto della proposta. Fissa una multa in base all'importo proposto, ma aggiunge una somma di 480 franchi per spese giudiziarie. Spese che vengono assunte dalla protezione

giuridica del SEV, come pure le spese legali dell'avvocato che ha impiegato alcune ore per studiare il dossier e per scrivere lettere e procedere a qualche telefonata. Una causa legata a un ritiro della patente sarebbe costata molto di più. Per fortuna l'autorità competente ha rinunciato ad una simile misura.

Servizio di protezione giuridica SEV

**Nome noto alla redazione e cambiato per la stesura dell'articolo.*

www.sev-online.ch

Sì, desidero ordinare

_____ copia / e

del volume "Una seconda vita da leopardo"

Publicato da SOS Ticino in occasione dei festeggiamenti per i 15 anni delle biciclette leopardate al Festival del film di Locarno.

Al prezzo di 20.- CHF per copia + spese di spedizione.

Pagamento: contro fattura

Inviare il tagliando di ordinazione a:

SOS Ticino, Via Zurigo 17, 6900 Lugano



Indirizzo a cui spedire il libro:

email: _____

telefono per eventuali comunicazioni: _____

■ Gioventù SEV

Con la forza dei muscoli



Sabato 6 settembre, 19 membri della Commissione giovani si sono incontrati a Laupen per vivere un bel pomeriggio assieme, complice anche il bel tempo. Partiti con la dresina lungo la via ferrata in disuso della ferrovia Singine, tra Laupen e Gümmenen, all'arrivo sono stati accolti da un simpatico aperitivo. È seguita la cena a base di pizza e insalate a discrezione. Il viaggio di rientro si è snodato lungo il percorso in direzione di Laupen. Dopo numerose pause foto, tutti sono giunti a destinazione in piena forma.

Un grande grazie a Damian Vogel per l'organizzazione di questa giornata!

Roman Schefer

Una manifestazione culturale in movimento: il 15 novembre in treno (TILO) e in primavera sul Lago Maggiore

L'arte corre sui binari

ArTransit, il cui portatore di progetto è il Teatro San Materno di Ascona, è uno dei 19 progetti vincitori di «Viavai Contrabbando culturale Svizzera-Lombardia», programma di scambio culturale della Fondazione Svizzera Pro Helvetia e dei suoi partner. ArTransit è un'indicazione degli estremi geografici che connettono nord e sud e degli attraversamenti fra le arti e gli artisti. Il perno del progetto ArTransit, sono le performance nel treno speciale TILO tra Milano e Zurigo (15 novembre 2014) e nel battello sul Lago Maggiore (primavera 2015): in un movimento ideale e reale si legano la Lombardia, il Ticino e la Svizzera tedesca.

«ArTransit, Performing Arts in Motion» è un progetto artistico transfrontaliero che coinvolge territori al di qua e al di là della frontiera: Lombardia-Ticino-Svizzera tedesca. Filo conduttore dell'intero progetto, lo scambio fra culture, generazioni e discipline artistiche, tra cui le arti performative (come il teatro) e le arti visive. Spesso scena e arte visiva vivono vite separate, eppure hanno moltissime affinità. Con ArTransit si favorisce una sorta di contaminazione espressiva, un dialogo tra modi di occupare e vivere la scena sfruttando modalità alternative di presenza e movimento. Movimento significa anche trasporto, comunicazione, collegamento. Ecco dunque nascere l'idea, nella mente degli organizzatori, di sottolineare la dimensione dello scambio, sfruttando il movimento. E non c'è nulla di meglio del treno che, per sua natura, è un mezzo di scambio geografico e quindi anche culturale, che collega non solo luoghi, ma anche persone, idee, culture. Lo scambio significa conoscenza, confronto, apertura. Sul treno potremo apprezzare artisti come Emilio Fantin (con il progetto Dinamica), Julia Geroecs, Koch/Kriese e danzatori della compagnia Tiziana Arnaboldi: Pierre Yves Diacon e David La Banca.

Dopo il treno speciale di TILO, ArTransit approderà su un battello del Lago Maggiore nella primavera del 2015. Artisti

svizzeri e italiani animeranno uno spettacolo in cui si rifletterà, come in uno specchio, la situazione particolare del battello in movimento e dell'essere «in between», ossia sospesi tra due paesi e culture per certi aspetti diversi e quasi contrapposti, ma storicamente vicini e in continuo scambio. «Oltre alle performance - leggiamo sul programma - si potranno ascoltare letture di testi di Carlo Emilio Gadda e di Enrico Filippini e assistere allo spettacolo «Cosmo» di Esther Flückiger, che s'ispira ai quattro elementi (terra, acqua, aria e fuoco) menzionati negli scritti di Leonardo Da Vinci».

Tra i curatori della rassegna, oltre **Barbara Fässler, Domenico Lucchini**, direttore della programmazione al Teatro San Materno di Ascona e direttore del Conservatorio internazionale di scienze audiovisive (CISA). Lucchini ha sempre creduto nella forza della sperimentazione e della contaminazione artistica, capace di superare molte barriere e, nella rottura di certi schemi, produrre nuovi linguaggi. Uno degli obiettivi dell'operazione è di instaurare rapporti più durevoli tra istituzioni delle regioni lombarde, ticinesi e svizzere tedesche che possano sviluppare progetti comuni anche in futuro.

frg



SCAMBI

Viavai - Contrabbando culturale Svizzera-Lombardia

Il programma «Viavai» mira a rafforzare la rete di contatti e a intensificare le sinergie creative e produttive fra istituzioni e attori culturali svizzeri e lombardi. Lo scambio culturale si sviluppa attorno a due assi tematici: da un lato l'asse transfrontaliero, che pone al centro una riflessione sull'impatto della lingua e della cultura italiana nei territori di confine e valorizza l'importanza dell'italianità come elemento fondante dell'identità elvetica ed europea; dall'altro l'asse transalpino, che vede coinvolti principalmente i grandi centri urbani come Milano e Zurigo e indaga il rapporto fra arte e tecnologia.

Concretamente, fra l'autunno 2014 e la primavera 2015, 19 progetti binazionali delle varie discipline artistiche, che una giuria di esperti ha selezionato fra la settantina di candidature inoltrate, coinvolgeranno numerose località svizzere e lombarde in attività e manifestazioni.

«Viavai» si iscrive nell'ambito dei programmi transfrontalieri di scambio promossi da Pro Helvetia fra cui «La belle voisine», che ha coinvolto l'intero territorio elvetico e la regione Rodano-Alpi, ed il programma di scambio trinazionale «Triptic», attualmente in corso, fra l'Alsazia, il Baden-Württemberg e la Svizzera Nordoccidentale.

L'iniziativa è promossa da Pro Helvetia, in partenariato con i cantoni Ticino e Vallese, la città di Zurigo, la Fondazione Ernst Göhner e con il patrocinio della Regione Lombardia e del Comune di Milano.

Ulteriori informazioni sul sito: www.viavai-cultura.net.

TILO IN SCENA

Il perno del progetto ArTransit sono le performance sul treno: in un movimento ideale e reale si legano così Lombardia, Ticino e Svizzera tedesca. **Sabato 15 novembre sul treno speciale TILO** - che con grande piacere e dinamismo ha aderito all'evento culturale - andranno in scena performance di artisti svizzeri e italiani e letture di Carlo Emilio Gadda ed Enrico Filippini. Accanto ad azioni interattive con il pubblico, attori non professionisti provenienti dai paesi lungo la linea del Gottardo propongono sui marciapiedi delle stazioni e al passaggio del treno, azioni collettive, sviluppate insieme ai reparti di pedagogia teatrale e di Art Education della ZHdK (Università delle Arti Zurigo). Durante il viaggio anche una speciale performance culinaria. Le performance si svolgono all'andata. Il viaggio di ritorno sarà dedicato al rilassamento, allo scambio e al nutrimento dei passeggeri.

Andata

Milano Centrale 10.05
Chiasso 10.52/10.55
Lugano 11.16/11.18
Bellinzona 11.42/11.47
Arth-Goldau 13.59/14.01
Zürich Hardbrücke 15.04

Ritorno

Zürich Hardbrücke 19.43
Arth Goldau 20.29/20.32
Bellinzona 22.16/22.18
Lugano 22.42/22.43
Chiasso 23.07/23.10
Milano Centrale 23.57

Quando: sabato 15 novembre

Costo: 60 franchi/50 euro

Prenotazioni e info:

www.artransit.ch

www.teatrosanmaterno.ch

Giornata di formazione

Venerdì 21 novembre 2014, 09.00, Hotel Bern a Berna

Il rischio di essere donna

Sfide della previdenza vecchiaia

Quale sarà l'importo della mia pensione? Molte donne se lo chiedono.

Discorso di apertura (con traduzione simultanea in francese)

Come funziona la previdenza vecchiaia?

Quali sono le risposte delle sindacaliste alle domande riguardo la riforma «Previdenza vecchiaia 2020»?

Relatrice: Christine Goll, responsabile della formazione presso Movendo ed ex consigliera nazionale

Temi dei gruppi di lavoro

- 1 Quale sarà l'importo della mia pensione?
- 2 Come funzionano i bonus dell'AVS?
- 3 Che cosa si deve fare quando la rendita non basta per vivere?
- 4 Come si può rafforzare la solidarietà intergenerazionale?

Le iscrizioni sono ben accette da subito.

Rivolgersi a Jris Piazzoli:
031 357 57 57 oppure jris.piazzoli@sev-online.chPer saperne di più:
www.sev-online.ch**Cena del giubileo**

4 novembre, ore 19.00, Capolago

La nostra sottofederazione questo anno festeggia i 125 anni. Per marcare dignitosamente questo traguardo il comitato LPV Ticino cucinerà per voi un buon bollito misto in una cantina privata a Capolago.

Presidente LPV Ticino
Massimo Piccioli

Iscrizioni:

Entro il 30 ottobre a:

Massimo Piccioli:

079 5051107

Thomas Giedemann:

079 505 04 57

Fabio Tettamanti:

0512 816835

Avviso

Lunedì 27 ottobre 2014 l'ufficio del segretariato regionale del SEV a Bellinzona sarà chiuso tutto il giorno per impegni fuori sede.

Sezione AS Ticino**assemblea generale ordinaria****Giovedì 6 novembre 2014, ore 18:00****Ristorante Casa del popolo a Bellinzona****Ordine del giorno:**

1. Apertura, saluto e lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina Presidente del giorno e scrutatori
4. Relazione del Presidente
5. Approvazione verbale ultima assemblea
6. Rapporto del cassiere
7. Consegna distintivi 25° e 40° di appartenenza a SEV/AS
8. Attualità sindacale con la collega Françoise Gehring del segretariato SEV
9. Eventuali

AVVISO: al termine sarà offerto un rinfresco, al quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea; chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro il 31 ottobre** 2014 a Attilio Albertini, tel. 079 223 21 33, e-mail: attilio.albertini@sbbcargo.com.

*Il Comitato AS Ticino***Giornata degli immigrati 2014****I miei diritti nella società**

8 novembre 2014, 9:00-17:00, Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

- Decidere insieme: Diritto di voto – eleggibilità per stranieri e straniere
- partecipazione: Esperienze autobiografiche
- Insieme: uniti – impegnati – volontari

Relatori/Relatrici

Giovanna Garghentini, Patrycja Sacharuk, Michèle Bachmann, Osman Osmani, Isabel Zubieta, Giorgio Tuti, Arne Hegland

Workshops

«La mia partecipazione e il mio impegno»

Iscrizioni:SEV, Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zurigo
oppure a migration@sev-online.ch
044 242 84 66

La giornata è organizzata e finanziata da:



Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati**Pranzo di Natale - mercoledì 10 dicembre 2014**

Dopo le castagnate, segue il pranzo di Natale che avrà luogo presso il **Centro Manifestazioni Mercato Coperto di Mendrisio**. È questa infatti l'occasione più propizia per ritrovare colleghi vecchi e nuovi, scambiarsi gli auguri, non solo di Natale, ma anche quelli per il Nuovo Anno.

Anche quest'anno vogliamo garantirvi un'accoglienza calorosa in un ambiente adatto alla circostanza ed offrirvi un **allettante menu**:

- antipasto dello Chef con la torta di sfoglia alla ricotta della Valle Maggia e spinaci freschi;
- prosciutto cotto con salsa al Madeira; il cotechino nostrano con lenticchie di Castelluccio;
- bis di pasta con gnocchi di zucca, burro e salvia; sedanini alla boscaiola;
- piccata di lonza di maiale impanata (uovo, pane aromatizzato, semi di sesamo, rosmarino e gruyère) con contorno di patate fritte. Macedonia di frutta con gelato e caffè.

Desideriamo che sia un giorno di festa, d'incontri, d'amicizia e divertimento; perciò a rallegrare il passare delle ore avremo un accompagnamento musicale ed una ricca lotteria.

Il ritrovo è fissato a partire dalle ore 11.00 e poco più tardi sarà servito l'aperitivo, quindi, dopo i saluti del presidente sezionale Eligio Zappa, ci si potrà mettere a tavola. Se qualcuno avesse problemi alimentari (ad es. celiachia), ne dia tempestiva comunicazione al momento dell'iscrizione.

Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di CHF 40.- a persona.

Bevande: Merlot del Ticino da 7 dl e acqua minerale.

Facciamo sempre affidamento sulla vostra puntualità nell'inoltrare l'iscrizione al pranzo, ciò per facilitarci l'organizzazione dell'evento. Qualora la vostra partecipazione dovesse essere annullata, desideriamo esserne informati tempestivamente. Gli orari dei treni sul prossimo contatto.sev.

Annunciatevi entro **lunedì 1 dicembre** a: Renato Bomio, via R. Simen 77A, 6648 Minusio - Tel. 091 743 80 66 - e-mail: renatobomio@bluewin.ch.

Il comitato sezionale

Tagliando di iscrizione pranzo di Natale 2014:**Numero di persone che si iscrivono:**

Cognome _____

Nome _____

Numeri di telefono _____

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... Nietzsche

Nell'ottobre di 170 anni fa nacque uno dei più famosi e controversi filosofi moderni: Friedrich Nietzsche, pensatore fulminante e provocatorio che ancora oggi fa discutere. Era il teorico del «superuomo», della «volontà di potenza» e della «trasvalutazione di tutti i valori». Di se stesso diceva: «Non sono un uomo; sono dinamite!»

Finì in manicomio, senza neppure avere bisogno di qualcuno che lo contraddicesse: perché in questo riusciva già benissimo da solo. Tuttavia, con il pensiero di Nietzsche a volte ci si incontra, proprio perché ci si scontra. Come quando diceva: «Per vedere una cosa per intero l'uomo deve avere due occhi: uno dell'amore e uno dell'odio». Celebri le sue esternazioni sul matrimonio; a prescindere dal fatto che lui definisse la donna «il secondo errore di Dio» e l'amore «una simulazione umanitaria». Nei suoi frammenti postumi Nietzsche ha lasciato scritto: «Gli uomini fondano il matrimonio sull'amore; ma si sbagliano di grosso: l'amore non è un buon motivo per sposarsi; ma piuttosto per non farlo, perché il matrimonio è la tomba dell'amore! I matrimoni conclusi per amore hanno l'errore per padre e la necessità per madre». Ed ecco il suo consiglio agli innamorati: «Al momento delle nozze bisognerebbe porre la seguente domanda: credi di poter conversare piacevolmente con questa donna (o con questo uomo) fino alla vecchiaia? Perché tutto il resto (l'amore, il sesso...) è transitorio; ma per la maggior parte del tempo il rapporto tra marito e moglie è... conversazione: pura e semplice conversazione». E qui mi sovviene quello che lui aveva detto in un'altra sua opera, Aurora: «Il più grave difetto della nostra formazione culturale è che nessuno impara, nessuno prova, nessuno insegna a sopportare la solitudine». Altrettanto illuminante il suo pensiero sul lavoro: «In ogni epoca della nostra civiltà e anche oggi gli uomini si dividono in schiavi e liberi; perché chi non dispone per sé di almeno due terzi della sua giornata è comunque uno schiavo, qualunque sia la sua occupazione professionale». Ma Nietzsche non si accontentava di reclamare il giusto tempo libero; ambiva a un lavoro che desse soddisfazione: «Per molti il lavoro è solo un mezzo, non il fine: l'importante è che frutti un buon guadagno. Ci sono però uomini più rari che preferiscono andare in rovina, piuttosto che lavorare senza piacere: questi uomini sono difficili da soddisfare, perché a loro non basta un buon guadagno, se il lavoro non è di per sé stesso il guadagno dei guadagni».

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, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

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

Tiratura: edizione italiana: 3687 copie; totale: 44656; certificata il 31.10.2013.

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: 40 franchi.

Pubblicità: 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, Solprint, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).

ISSN 1662-8470

Prossima edizione il 6 novembre . Chiusura redazionale: giovedì 30 ottobre, ore 10.

Il Consiglio federale conferma l'importanza della tratta. E il SEV rivendica il doppio accompagnamento

Sul Gottardo sempre in due

Nel suo rapporto sulla tratta ferroviaria di montagna del San Gottardo, il Consiglio federale afferma che questa tratta rivestirà un ruolo importante anche dopo l'apertura della galleria di base, prevista per la fine del 2016. Il SEV torna all'attacco: la doppia scorta sui treni va mantenuta. Ne va della qualità del servizio e della sicurezza.

Mercoledì 8 ottobre il Consiglio federale ha adottato un rapporto sul futuro utilizzo della tratta di montagna del San Gottardo. Il rapporto adempie un postulato depositato dal Consigliere agli Stati Isidor Baumann (Uri) e poi adottato dal Consiglio degli Stati. Secondo il Consiglio federale, la tratta riveste un ruolo importante sul piano della politica territoriale, regionale e dei trasporti; con l'apertura della galleria di base del San Gottardo, il traffico ferroviario merci e viaggiatori a lunga distanza

sarà tuttavia trasferito in gran parte sulla nuova tratta. Date queste premesse, il Consiglio federale giunge alle seguenti conclusioni:

- la tratta di montagna del San Gottardo deve restare integrata nella rete svizzera dei trasporti pubblici per assicurare i trasporti turistici e di collegamento;
- le convenzioni con i gestori dei trasporti e dell'infrastruttura ai fini dell'esercizio vengono concluse nell'ambito delle procedure ordinarie esistenti per l'infrastruttura ferroviaria e la definizione dell'offerta. Fino alla scadenza della concessione per il traffico a lunga percorrenza delle FFS, nel dicembre 2017, l'offerta di trasporto delle FFS rientra in questa categoria; la sua definizione successiva è attualmente all'esame;
- la conservazione e l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria

sulla tratta di montagna nella forma attuale sono molto costosi; vanno quindi privilegiate



misure volte ad abbattere i costi. Poiché il traffico sulla tratta diminuirà, sarebbe ad esempio possibile aumentare gli intervalli per i lavori di rinnovo o smontare le infrastrutture non più necessarie; vista l'evoluzione incerta della domanda, la situazione va

riesaminata periodicamente; si potranno adottare decisioni vincolanti sul tipo di utilizzo della tratta a medio e lungo termine solo quando saranno disponibili dati attendibili sull'evoluzione del traffico dopo l'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri (secondo le attuali previsioni non prima del 2025). Fin qui il comunicato stampa del Consiglio federale.

Il SEV non molla sulla doppia scorta

Sulla linea vecchia del Gottardo il SEV aveva preso chiaramente posizione già la scorsa primavera, chiedendo che venga mantenuta doppia scorta sul traffico a lunga percorrenza. Con un'azione in grande stile, il personale treno aveva avviato una campagna di sensibilizzazione appuntando al bavero della giacca la spilla che illustra l'articolo: «Sempre in 2 per la

vostra sicurezza». «Considerato soprattutto che su questa linea sono presenti gallerie costruite oltre 100 anni fa (gallerie elicoidali e del San Gottardo) - ha ricordato il segretario sindacale del SEV **Angelo Stroppini** - il doppio accompagnamento dovrebbe essere non solo scontato, ma anche assicurato. Lo impone non solo la sicurezza che deve restare un criterio prioritario, ma lo conferma l'esperienza». Le intenzioni delle FFS sarebbero invece quelle di togliere il personale di scorta su questi treni. Una scelta, questa, che il sindacato giudica «totalmente inopportuna e non in linea con gli accordi presi nel 2009». Il personale vuole continuare a garantire alla clientela la massima sicurezza e il miglior servizio. E di sicuro il SEV tornerà alla carica.

frg

Photomystère: «Dov'è stata scattata questa foto?»



La domanda di questa edizione è: dov'è stata scattata questa foto?

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 1° ottobre 2014, inviando una cartolina postale** con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

per internet: sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo.

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La foto dell'ultima edizione del concorso illustrava un particolare del ponte diga di Melide.

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito internet.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Oskar Demarchi di Kloten, sezione PV Zurigo