

Volevamo tornare indietro

La giornata della migrazione SEV ha promosso una riflessione sui rapporti tra migranti, la loro nazione d'origine e quella d'adozione.

Pagina 5

Comitato SEV

Il comitato SEV ha preso atto delle nuove modalità di azione per il reclutamento dei membri.

Pagina 2



Focus.sev

Sicurezza: le FFS scherzano con il fuoco.

Pagina 16

Le FFS annunciano un programma di smantellamento massiccio

Le FFS su un pessimo binario

Le FFS crescono ovunque ma a livello di personale si taglia massicciamente. Il SEV non ci sta.

«Railfit20/30»: questo è il nome del programma delle FFS che prevede di tagliare più di un migliaio di posti di lavoro entro cinque anni. A tal fine, l'azienda si è rivolta nuovamente ai consulenti di McKinsey. Il SEV lotterà con determinazione contro queste soppressioni di impieghi e considera la via intrapresa dalle FFS totalmente sbagliata. Già a partire dal prossimo cambio di orario ci saranno netti aumenti dell'offerta grazie al passante ferroviario di Zurigo. E l'anno prossimo sarà il turno della galleria di base del Gottardo.

«Le FFS hanno bisogno di più personale, non di meno», ha detto il presidente del SEV Giorgio Tuti.



Pagine 2 e 3

La politica delle FFS blocca il buon funzionamento dei trasporti pubblici...

L'aiuto in caso di aggressioni

Le FFS hanno istituito nel 2013 un proprio centro di competenza e di servizi per aiuti psicologici d'emergenza a dipendenti, clienti e parenti in casi di eventi traumatici come incidenti, suicidi o atti di violenza. L'assistenza viene prestata da alcuni professionisti e da circa 350 volontari dipendenti dalle stesse FFS o di altre imprese.

alle pagine 6 e 7

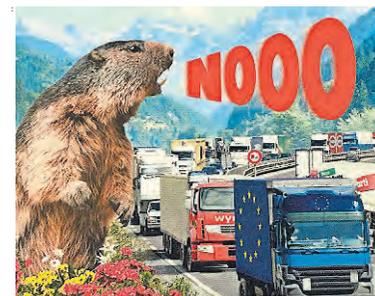
Lo dice anche un gruppo di esperti

Raddoppio del Gottardo: scelta sbagliata

Il voto sul raddoppio del Gottardo, il prossimo 28 febbraio, segnerà un punto di svolta nella politica dei trasporti. La battaglia in vista della votazione del prossimo 28 febbraio sul raddoppio del San Gottardo entra nel vivo. La consigliera federale Doris Leuthard, fautrice della proposta di un secondo tubo, ha ribadito la necessità di mantenere un collegamento stradale. Un gruppo indi-

pendente di ingegneri e di specialisti del traffico ha per contro dimostrato in uno studio la concretezza e la validità dell'alternativa ferroviaria, che darebbe oltretutto un impulso decisivo al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, migliorando così anche la sicurezza su tutto l'asse stradale.

alle pagine 8, 9 e 10



IN BREVE

Rincaro sempre negativo a ottobre

■ Nell'ottobre 2015, l'indice nazionale dei prezzi al consumo ha segnato un aumento dello 0,1% rispetto al mese precedente, raggiungendo il livello di 97,8 punti. Su base annua, il rincaro è risultato del -1,4%,

Sciopero a Ginevra

■ I dipendenti del canton Ginevra, in particolare dei settori della formazione, degli ospedali e della polizia sono scesi in sciopero per tre giorni contro le misure di risparmio prospettate dal governo cantonale, in particolare contro l'aumento della settimana lavorativa da 40 a 42 ore. Il personale dei TPG ha manifestato la sua solidarietà, partecipando alla manifestazione che ha raccolto 11 000 persone.

CCL TL: sblocco delle trattative

■ Le azioni di protesta del personale dei trasporti pubblici di Losanna hanno permesso di dare un impulso forse decisivo alle trattative per il rinnovo del CCL. Il 4 novembre, la direzione ha infatti presentato una nuova proposta di sistema salariale che la delegazione del SEV reputa interessante, anche se rimangono alcune divergenze.

Protesta del personale federale

■ Circa 500 dipendenti della Confederazione hanno consegnato lo scorso 4 novembre una petizione di protesta contro le misure di risparmio prospettate dal Consiglio federale, sottoscritta da 6600 persone. Per il 2016 il governo non prevede aumenti di stipendio generali, dimezzare quelli individuali, e riconoscere premi di fedeltà solo da 10 anni. Nel 2017 dovrebbero poi seguire il taglio di centinaia di posti di lavoro e la soppressione degli aumenti automatici e del contributo del datore di lavoro alla rendita ponte AVS.

Le FFS presentano un programma di risparmio in due fasi con importanti tagli al personale

Le FFS hanno bisogno

Colpo di scena alle FFS: hanno annunciato un piano di risparmi che entro il 2020 prevede oltre mille posti in meno. Nel 2030, le FFS dovrebbero diminuire i propri costi di oltre il 20 per cento.

La vicenda si era delineata la scorsa estate, quando le FFS hanno messo a concorso un incarico di analisi generale delle spese. L'appalto è finalmente stato attribuito alla McKinsey, ditta ben nota alle FFS per i

suoi trascorsi da «sciabolatrice».

Bell'involucro, ma contenuti dubbi

Le FFS non stavano evidentemente più nella pelle, tanto che hanno già comunicato quello che dovrebbe essere l'esito del loro programma pomposamente battezzato «Railfit20/30»: risparmi annui dell'ordine di 550 milioni entro il 2020 e addirittura di mirabolanti 1,75 miliardi entro il 2030, nonché tagli di personale di portata sconosciuta, ma verosimilmente superiore ai 900 comunicati

dal capo delle FFS Andreas Meyer ai media. La formulazione è stata tanto curata che i media hanno ripreso solo questa cifra, anche se il SEV ha subito precisato che la reale dimensione di questi tagli sarà certamente superiore.

«Del tutto irrealistici»

Secondo Giorgio Tuti, presidente del SEV, questi tagli sono del tutto irrealistici: «considerati gli ampliamenti dell'offerta e delle infrastrutture che le attendono, le FFS avranno senz'altro bisogno di aumentare il personale, altro che tagliare posti». Il pros-

simo cambiamento d'orario comporterà un primo aumento di prestazioni, al quale ne seguirà un altro molto importante l'anno prossimo, con l'apertura di AlpTransit.

È inoltre prevedibile che buona parte di questo programma sarà a carico delle divisione Infrastruttura, che da qualche mese viene già sottoposta ad un esame analogo svolto da un'altra ditta nota per la sua attività di «risanatrice»: la PricewaterhouseCoopers (PWC). Il capodivisione Philippe Gauderon ha rivolto una lettera alle sue collaboratrici e ai suoi collabo-

Il comitato SEV ha approvato il nuovo concetto del reclutamento dei membri

Ordine permanente, si cambia

Per il futuro del SEV è stato deciso che il reclutamento dei membri sarà sviluppato a un livello superiore.

L'ultima giornata di reclutamento all'insegna del motto «Insieme siamo sempre più forti», si terrà il 30 novembre. La responsabile del reclutamento Elena Obreschkow ha avvertito il comitato: per raggiungere l'obiettivo fissato di 1800 nuovi membri, occorrerà un grande sforzo. Ha pure presentato, nel contempo, il nuovo concetto di reclutamento per i prossimi tre anni: non ci sarà più un'azione annuale che premia i buoni reclutatori e le buone reclutatrici, ma un'azione duratura sull'arco di tre anni come minimo. Ciò dovrebbe permettere anche ai reclutatori occasionali di ottenere un premio supplementare. C'è un elemento che caratterizza in particolare questa nuova impostazione: il SEV desidera occuparsi maggiormente dei membri SEV che hanno fatto nuove adesioni. Finora questi ultimi non erano né registrati siste-

maticamente, né assistiti. D'ora in avanti saranno tutti inseriti in una lista e contattati direttamente. Questo lavoro di censimento riguarda le azioni di reclutamento degli ultimi cinque anni.

Le ferrovie restano integrate

Il Comitato si è in seguito chinato sulla problematica dell'«organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria», in merito alla quale il Consiglio federale ha avviato una procedura di consultazione. La coordinatrice della politica dei trasporti, Daniela Lehmann, ha spiegato che questo rapporto ha una lunga storia dietro di sé e che il SEV si è già pronunciato diverse volte. Come noto è stata creata una commissione di esperti sotto la direzione dell'ex capo del traffico viaggiatori FFS, Paul Blumenthal. In occasione dell'audizione davanti alla commissione, il SEV aveva potuto esprimere la propria posizione: in Svizzera le ferrovie devono restare integrate, insomma infrastruttura ed esercizio sotto lo stesso tetto. Il SEV si era pure espresso contro la liberalizzazione della

concessione delle tracce e dell'infrastruttura. Un primo rapporto della commissione di esperti illustrava la seguente proposta: creare una struttura holding per le grandi imprese ferroviarie. Il SEV si era evidentemente opposto a questo scenario, facendo inoltre notare che neppure Bruxelles aveva adottato definitivamente le regolamentazioni europee. Nel frattempo il quarto pacchetto ferroviario europeo è stato talmente indebolito, che il principio della ferrovia integrata è stato accettato. Il Consiglio federale ha così seguito la posizione del SEV, abbandonando l'idea di modificare le strutture delle imprese ferroviarie; una posizione che il SEV ha rimarcato in questa nuova consultazione. Il SEV ritiene inoltre positiva la creazione di un organismo di ripartizione delle tracce pubbliche e l'ampliamento delle competenze dell'attuale commissione d'arbitrato nel settore delle ferrovie.

Non escludere il pubblico

Il SEV respinge tuttavia una novità emersa nella discussione: è stato proposto che l'Ufficio

federale dei trasporti non sia più obbligato di rendere pubbliche audizioni o rapporti, per non nuocere alle imprese interessate. Per il SEV è giusto il contrario: comunicare misure di sicurezza pubbliche, obbliga le imprese a conformarsi alle regolamentazioni. Il SEV è pure scettico su un altro punto: l'estensione dei diritti dei passeggeri potrebbe avere conseguenze negative sul personale treno.

Raddoppio del Gottardo: in azione il 2 febbraio

Il prossimo 2 febbraio 2016 il SEV organizza una giornata di azione contro il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo. Il Comitato ha illustrato alcune idee sulle modalità per sostenere il no in occasione della votazione del 28 febbraio. Per il SEV è assolutamente necessario fare capire che la soluzione ai problemi di traffico al Gottardo è la nuova galleria di base e non la costruzione di una seconda canna.

Peter Moor/frg

di più personale

ratori indicando che ci si deve attendere una diminuzione di circa 500 posti di lavoro.

Direzione completamente sbagliata

Nel contempo, Gauderon e Meyer si premurano di sottolineare che i tagli non avranno ripercussioni sulla clientela, dato che si eviteranno tagli di prestazioni. Secondo il SEV, queste affermazioni sono volutamente troppo ottimistiche. Non è infatti possibile cumulare aumenti dell'offerta e diminuzioni di posti di lavoro senza conseguenze sensibili per la

clientela. Il SEV ha deciso per il momento di limitarsi a criticare questi progetti. «Contrariamente alle FFS, noi vogliamo aspettare i risultati di queste analisi e decidere i nostri prossimi passi sulla base di questi», spiega Tuti. Se occorreranno azioni sindacali, il SEV si riserva comunque di intraprenderle senza indugio.

La sicurezza del contratto sociale

Al di là del risultato di quest'analisi, è comunque certo che le soppressioni di posti dovranno essere assorbite nel

rispetto del contratto collettivo di lavoro, che da 20 anni a questa parte protegge da licenziamento per motivi di ordine economico o aziendale.

Il SEV non si oppone pertanto all'idea delle FFS di riflettere sulle modalità di funzionamento del trasporto nel 2030. Trova però del tutto fuori luogo partire con una previsione di risparmi che rischia di limitare fortemente l'attività di analisi.

Peter Moor

Il comitato in breve

■ Il segretario generale della VPOD Stefan Giger ha informato sulle trattative per l'accordo TISA, chiedendo al SEV di sostenere la resistenza nei confronti dello stesso, che costituisce un'importante minaccia per il servizio pubblico.

■ Il comitato ha abbozzato i punti principali dell'attività 2016, che verranno approvati nella seduta di dicembre.

■ Nel 2016 non vi saranno giornate della gioventù SEV dopo le due ultime edizioni hanno dovuto essere cancellate per mancanza di partecipanti. Per il 2017 verranno cercate nuove forme suscettibili di attirare l'interesse dei giovani.

■ Le modifiche della legge sul lavoro riguardanti la registrazione del tempo avranno conseguenze anche sulle aziende del trasporto pubblico. Il SEV si è assunto il mandato di approfondire le conseguenze per il personale.

La protesta dei lavoratori dell'edilizia



Quasi tremila edili uniti nello sciopero: lunedì 9 novembre il Ticino delle costruzioni si è fermato per protestare contro gli attacchi al contratto collettivo degli edili. Nel mirino dei datori di lavoro il pensionamento anticipato a 60 anni, una conquista sociale epocale in un settore in cui il lavoro logora in modo particolare. La mobilitazione di Unia ha un valore per tutto il movimento sindacale che sarà confrontato con realtà sempre più conflittuali.

EDITORIALE

Non sono ancora trascorsi due anni dal chiaro sì popolare a FAIF, il progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Un progetto che, come dice il suo stesso nome, si pone l'obiettivo di ampliare l'offerta per essere in grado di far fronte alla crescita del traffico prevista su tutti i fronti. Una crescita molto importante, dell'ordine del 30 per cento e che dovrebbe avvenire prevalentemente su ferrovia.

Vi è pertanto da chiedersi se le FFS non siano state punte da qualche strano insetto per urlare ai quattro venti che nel 2030 saranno in grado di costare meno di oggi. E, si badi bene, non costare meno solo in senso relativo, con la spesa che cresce in misura inferiore alla domanda. Nossignori, le FFS nel 2030 vogliono ridurre le spese in termini assoluti del 20 per cento.

«Il contatto sociale ci dà una certa sicurezza, ma non possiamo farci bloccare.»

Giorgio Tuti, presidente del SEV

Possiamo ammettere che da qui al 2030 ci saranno ancora numerosi cambiamenti, che non permetteranno però di trasportare persone e merci tramite W-Lan o fibre ottiche. Questi trasporti rimarranno molto concreti e dovranno essere svolti in buona parte su rotaia.

Per questo siamo molto scettici nei confronti del progetto delle FFS. Se abbiamo per il momento rinunciato a indire manifestazioni di protesta o anche misure di lotta, è solo perché vogliamo vedere quali saranno le conclusioni a cui arriverà la ditta McKinsey. Nel corso della prossima estate ne sapremo di più e potremo valutare come rispondere. Ora dobbiamo usare questi mesi di attesa per prepararci.

Non dobbiamo nemmeno perdere di vista un altro aspetto: in genere i sindacati devono reagire a simili annunci rivendicando un piano sociale per attutire le conseguenze dei licenziamenti. Noi non possiamo, né dobbiamo farlo. Disponiamo infatti del «Contrat social» che costituisce ben più di un piano sociale, in quanto dà precise garanzie d'impiego. Nonostante la sua portata sia stata un po' affievolita con il recente rinnovo del CCL, il principio rimane: chi lavora alle FFS non può essere licenziato per motivi di ordine economico.

Si tratta senza dubbio di una sicurezza che può darci una certa tranquillità, ma dalla quale non possiamo farci bloccare. Siamo convinti che le FFS abbiamo bisogno di più personale per rispondere alle sfide dell'evoluzione dei trasporti.

E siamo pronti a batterci per questa convinzione.

Seminario LPV sul sistema retributivo

I salari dei macchinisti

Il 29 settembre scorso, la sottofederazione del personale di locomotiva LPV ha organizzato a Olten una giornata di formazione sul sistema retributivo delle FFS.

In relazione al personale di locomotiva, il Traffico viaggiatori FFS è confrontato con due grosse sfide: da un lato completare i ranghi che restano sguarniti in seguito ai pensionamenti e dall'altro sostituire – o quanto meno evitare – le partenze delle macchiniste e dei macchinisti verso altre aziende ferroviarie, allettati da salari molto più alti.

Conservare i macchinisti in azienda invece di perderli

Quest'anno il numero di passaggi alla concorrenza è triplicato. In una simile situazione d'emergenza le FFS devono fare tutto il possibile per conservare il personale di locomotiva. L'azienda non può neppure permettersi il clima sfavorevole e l'insoddisfazione verso i salari che si sono andati diffondendo nel corso degli ultimi mesi, soprattutto fra i macchinisti più giovani. Ed è proprio per questo che il responsabile della Condotta dei treni (P-OP-ZF) Manfred Haller ha risposto all'invito della LPV di partecipare al seminario sul sistema retributivo e di rispondere alle domande dei partecipanti.

FFS sotto pressione

Alla domanda ovvia se le FFS non potrebbero pagare un po' meglio i loro macchinisti, ritenuto come i salari di mercato siano chiaramente aumentati, Manfred Haller ha risposto negativamente. Visto che i committenti come la Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) esigono sempre maggiori prestazioni per sempre meno soldi, di principio la ZF non può allargare i cordoni della borsa. Ma la ZF non può nemmeno esaudire singole richieste, poiché ciò creerebbe disparità di trattamento. «E questo ci fa

male», si è lamentato Haller. Secondo Mani Haller le ristrettezze fra i ranghi dei macchinisti dureranno ancora un paio d'anni, almeno finché verrà formato un numero sufficiente di nuove leve. «Compiuteremo senza problemi le classi di macchinisti, mantenendo lo stesso livello qualitativo dei prescelti» – anche grazie a una maggiore apertura in relazione con l'età e un «salario da apprendisti» relativamente alto, fra i 44 000 e i 54 000 franchi.

«Di un lavoro non si può valutare solo l'aspetto retributivo», ha ricordato Haller. Anche le prestazioni sociali contano. «È pur vero che talune ferrovie riconoscono paghe più alte, ma non offrono, ad esempio, modelli di pensionamento né una protezione dai licenziamenti come le FFS», ha aggiunto il vicepresidente del SEV Manuel Avallone.

Il malcontento regna fra molti giovani colleghi

La frustrazione dei macchinisti più giovani verso le attuali condizioni retributive ha dato lo spunto per il seminario, al quale ha partecipato, come partner dell'organizzazione, anche la responsabile dei giovani SEV Lucie Waser. Alla Commissione giovani del SEV giungono continue lamentele di colleghe e colleghi di ogni gruppo professionale. Per andare all'origine di questo malcontento, la LPV ha istituito un nuovo gruppo di lavoro «Salario», diretto dal presidente centrale Hans-Ruedi Schürch.

Carriera troppo lunga

Fra il 2011 e il giugno 2012 Sertore ha seguito la formazione di macchinista alle FFS, dove è stato assunto con un salario annuo lordo di 62 600 franchi circa, ossia prima delle detrazioni per le assicurazioni sociali e senza assegni e indennità. Una cifra molto inferiore al valore base del livello di esigenze G del personale di locomotiva – fissato tuttora

a circa 70 000 franchi. Siccome il 1° gennaio lui e altri 43 fra colleghe e colleghi sono stati portati al valore base o sopra di esso, oggi il suo salario annuo ammonta a 72 604 franchi. Con il nuovo CCL 2015, infatti, nessun macchinista può essere impiegato sotto il valore base (vedi più in basso). Ciononostante, Sertore percepisce sempre quasi un terzo in meno del valore massimo del livello di esigenze G, pari a circa 102 000 franchi. «Una differenza così grande è inammissibile», sottolinea.

«Personalmente, ritengo doveroso discutere di una differenza superiore a 30 000 franchi, soprattutto per una professione in cui sin dal primo giorno si deve lavorare in modo sicuro e puntuale come tutti gli altri», ha continuato Manfred Haller. Anche se, ovviamente, a dipendenza del deposito si guidano tipi più o meno diversi di veicoli motore o si percorrono tratte più o meno impegnative. «In ogni caso la discussione dovrebbe avvenire nell'ambito del CCL, hanno rilevato sia Mani Haller sia Manuel Avallone, dato che gli avanzamenti sono disciplinati in modo analogo per tutte le categorie professionali». In particolare, i partecipanti hanno chiesto di accelerare gli aumenti salariali, un'esigenza che giunge anche da altri gruppi professionali. Per una grande azienda, accontentare ciascun collaboratore, anche in una dimensione storica, è una vera sfida, ha risposto Mani Haller. Le FFS si sforzano di trattare tutto il loro personale in modo equo. Per questo il capo di ZF si è detto disposto a valutare queste incongruenze insieme con la SEV LPV.

Markus Fischer

Ignorata la protezione dei lavoratori

Il peso delle ore

Cedendo alle pressioni delle grandi catene del commercio al dettaglio, il Parlamento sta discutendo la Legge federale sugli orari di apertura dei negozi (LANeg). Tale legge sostituirebbe tutte le legislazioni cantonali o comunali in vigore e autorizzerebbe i negozi ad aprire dalle 6.00 alle 20.00 dal lunedì al venerdì e dalle 6.00 alle 19.00 il sabato. Gli orari di apertura dei negozi subirebbero un'estensione in circa due terzi dei Cantoni.

Una piccola minoranza della Commissione per l'economia e i tributi del Consiglio nazionale, ha dimostrato scarsa considerazione per la protezione dei/delle salariati/e e del federalismo. Questa maggioranza di destra favorevole al prolungamento degli orari di apertura dei negozi, durante la settimana e nel fine settimana, tira dritto. E soprattutto non si cura minimamente del peggioramento delle condizioni di lavoro del personale di vendita che interesserebbero oltre la metà dei cantoni. Già attualmente le condizioni di lavoro sono disagiate. Un dipendente su due non è coperto da un contratto collettivo di lavoro (CCL). Bassi salari, lavoro su chiamata e giornate di lavoro frammentate costituiscono il pane quotidiano di molte lavoratrici e di molti lavoratori. Se i negozi resteranno aperti più a lungo nel

quadro voluto dal progetto di legge, le giornate di lavoro saranno ancora più frammentate. Per il personale interessato ciò significa complicare ulteriormente le possibilità di conciliare famiglia e lavoro. La maggioranza della Commissione ignora, inoltre, la forte opposizione dei cantoni che rifiutano questo progetto, anche perché tredici delle sedici votazioni cantonali sull'estensione degli orari di apertura, sono state sconfessate dal verdetto delle urne. Ecco perché il Consiglio degli Stati si era rifiutato di entrare in materia nell'ultima sessione. Il Nazionale dovrà ora decidere nella sua nuova composizione politica. Se la volontà espressa dalle salariati, dai salariati e dai cantoni non sarà rispettata, l'USS prevede che sarà di nuovo il popolo ad esprimersi.

USS/frg



Orari dei negozi più lunghi, tante insidie per chi lavora.

Convegno della migrazione

«Volevamo tornare indietro»

Il convegno della migrazione SEV, svoltosi il 7 novembre a Olten, ha visto la partecipazione di una buona cinquantina di persone. La giornata aveva un titolo provocatorio: «A dire il vero, volevamo tornare indietro» ispirato da quello del documentario del regista Yusuf Yesilöz «Eigentlich wollten wir zurückkehren».

E la giornata si è aperta con la proiezione del documentario, corredato da sottotitoli in francese e tedesco e tradotto in simultanea in italiano.

Attraverso le testimonianze di tre coppie di migranti di origini turche e balcaniche, il regista di origini curde illustra i dilemmi con i quali sono confrontati i migranti di prima generazione, ormai giunti alle soglie della pensione. Restare o partire? o un po' entrambe le cose? Queste tre opzioni sono sin qui state adottate in egual misura, anche se la percentuale di scelte di restare in Svizzera è in aumento.

Il documentario illustra così il travaglio di persone, che ormai



Arne Hegland consegna il classico coltellino svizzero a Yusuf Yesilöz.

non si sentono più parte del paese in cui sono nate, ma che continuano a sentirsi straniere in quello in cui vivono. O di altre, ancora attaccate alle tradizioni e alle abitudini del villaggio natale, ma i cui figli e nipoti sono integrati in Svizzera e non hanno più alcun legame con il paese di origine. A volte, i pareri sul come affrontare la quiescenza divergono persino all'interno della coppia.

Al documentario ha fatto seguito una discussione con il regista, moderata dal segretario

sindacale responsabile della commissione migrazione Arne Hegland, che ha dato l'occasione al regista di dichiararsi «cittadino del mondo», a cui pesa però il fatto di essere ancora considerato uno straniero in Svizzera, dove vive da 28 anni e dove ha conseguito anche la cittadinanza.

Ha ricordato anche di aver incontrato in Macedonia, durante i lavori di registrazione del documentario, un anziano collaboratore di Lufthansa che, rientrato al suo paese, spesso soleva mettersi la sua unifor-

me di lavoro. I suoi compaesani, però, lo guardavano di traverso quando metteva questi abiti occidentali. Alla fine, si è arreso ed è ripartito per la Germania.

Al regista, qualcuno ha anche chiesto cosa dovrebbe fare il sindacato per i migranti: «è fondamentale che i migranti possano avere contatti al di fuori della cerchia dei loro connazionali e che il datore di lavoro liberi i dipendenti per apprendere la lingua locale. Chi se la sente e ha ancora l'energia, la sera dopo il lavoro, di

andare a scuola per imparare la lingua?» ha ribattuto.

A nome di tutti i partecipanti, Arne Hegland ha ringraziato Yusuf Yesilöz per la sua disponibilità con alcuni omaggi a carattere simbolico: il classico coltellino svizzero, una penna a sfera per continuare nella scrittura dei suoi romanzi e un formaggio... turco, il Gazi, che ha colpito il regista: «ho visto che è stato prodotto da un'azienda spagnola».

La prossima giornata della migrazione si terrà sabato 5 novembre 2016.

Vivian Bologna

«DOBBIAMO BATTERCI»

Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha colto l'occasione per un'analisi del contesto politico, sociale e sindacale attuale: «Il Consiglio degli Stati avrebbe approvato un aumento delle redite AVS, dopo 20 anni di stagnazione. Ma questo era prima del 18 ottobre, che ha sancito la vittoria della paura e del populismo sostenuti dall'UDC». Dobbiamo batterci contro questa paura dello straniero e come sindacato «dobbiamo schierarci in prima linea di questa lotta contro il degrado delle assicurazioni sociali, scendendo nelle strade e nelle piazze». Tuti ha condannato anche gli attacchi alle assicurazioni sociali e ai servizi pubblici: «La Posta ha annunciato tagli di prestazioni e all'indomani del 18 ottobre le FFS annunciano una profonda ristrutturazione. Non si tratta di coincidenze, ma di segnali di cambiamento, dai quali dobbiamo diffidare».

I LAVORI DEL POMERIGGIO

«Fattori economici più importanti delle emozioni»

Dopo un pranzo caratterizzato da sapori elvetic, turchi e balcanici, i partecipanti hanno discusso nell'ambito di cinque gruppi di lavoro la questione del rientro da cinque punti di vista: generazionali, attaccamento alla patria, motivazione, fattori economici e relazioni politiche.

Chi ha approfondito le differenze tra le generazioni, ha sottolineato la progressiva perdita della cultura e della lingua del paese natale, che tende a diventare definitiva alla terza generazione, quando la

prima decide di rientrare nella patria d'origine. Un rientro che spesso viene vissuto come una migrazione solitaria.

I criteri importanti per la scelta sono spesso politici, a volte tutt'ora gravidi dei problemi etnici all'origine della decisione di partire; i diritti diversi di cui si gode nei due paesi oppure ancora la considerazione delle limitazioni del diritto di sciopero in Svizzera.

A pesare in modo particolare sui piatti della bilancia sono anche i fattori economici: il tenore di vita in Svizzera e

quello possibile nel paese natale, una volta in pensione.

Seguono considerazioni sulla qualità del sistema sanitario, di previdenza sociale e delle assicurazioni sociali. Considerazioni pesanti, tanto che i fattori economici vanno spesso a pesare molto più delle emozioni, quando ci si chiede «ma posso permettermi di ritornare a casa?»

L'ultimo gruppo ha riflettuto alle motivazioni che possono condizionare la scelta di ritornare o di restare. Chi proviene da un paese vicino,

resta più facilmente, perché può far visita spesso al suo paese d'origine. La stessa cosa vale per chi parla bene la lingua del paese in cui abita. Inoltre, quando si è vissuto per 35 anni e più in un paese, si finisce generalmente per restarvi. Per contro, aver lasciato la famiglia nel paese d'origine costituisce naturalmente un forte richiamo.

Dopo la votazione del 9 febbraio 2014, vi era però una domanda sulla bocca di tutti: «sono ancora benvenuto qui?»

L'assistenza psicologica d'emergenza presso le FFS è affidata a «Peers»



Paul Künzler, capo di Care FFS.

«Per molti è un segno di considerazione»

Le FFS hanno istituito nel 2013 un proprio centro di competenza e di servizi per aiuti psicologici d'emergenza a dipendenti, clienti e parenti in casi di eventi traumatici come incidenti, suicidi o atti di violenza. L'assistenza viene prestata da alcuni professionisti e da circa 350 volontari dipendenti dalle stesse FFS o di altre imprese. Abbiamo discusso dei loro interventi con il caposervizio Paul Künzler.

■ Ci sono categorie particolarmente esposte a questo genere di eventi?

Paul Künzler: Sì, il personale treno, ma ultimamente anche i macchinisti o il personale di elvetino. Nonostante gli sportelli di nuovo tipo, l'anno scorso abbiamo avuto solo due o tre episodi di rapina. Invece, per la polizia dei trasporti o il personale di securitrans, l'esposizione a simili eventi rientra quasi nei compiti normali di lavoro.

■ Vi occupate anche della polizia dei trasporti?

No, ma le discussioni sono in corso. Dal 1. gennaio 2016 ci occuperemo invece di elvetino. Dopo la riorganizzazione nel 2013, ci siamo dapprima occupati dei macchinisti, esposti ai casi di incidenti con persone, e

a metà anno del personale treno, per via dei casi di aggressione. Attualmente stiamo implementando l'assistenza alla manutenzione dell'infrastruttura, a causa degli infortuni sul lavoro. La nostra organizzazione alla centrale è piccola, con solo 4,6 unità, per cui abbiamo dovuto procedere per gradi.

■ Ma quanti casi di aggressione dovete assistere all'anno?

Il nostro principale campo di attività non sono le aggressioni, ma gli incidenti. Comunque, a fine ottobre di quest'anno avevamo ricevuto una cinquantina di richieste per aggressione.

■ Ma avete idea di quanti casi non vengono annunciati, per esempio perché un agente

treno teme di essere criticato dal suo superiore, anziché sostenuto?

Penso che si tratti di episodi isolati e credo che veniamo comunque a conoscenza dei casi veramente gravi, per esempio tramite la polizia dei trasporti.

■ Come funziona l'assistenza di Care FFS?

Il primo intervento di assistenza non avviene tramite noi, ma tramite il superiore, che ha ricevuto da noi una formazione preventiva. Essi sono inoltre tenuti a notificare eventi particolari suscettibili di generare disturbi posttraumatici. Tra questi abbiamo le aggressioni con un contatto fisico, anche se questo si è limitato a qualche spintone. In caso di aggressioni verbali, lasciamo invece la facoltà al superiore di chiarire, tramite colloqui con gli interessati, la necessità di assistenza. Pure le parole possono ferire, tanto più che vi sono persone che prendono la situazione più a cuore di altre.

■ Quanto dura questa formazione preventiva per i superiori?

Per un capomacchinista, per esempio, dura un giorno e mezzo, mentre per un caposervizio di vendita da due a tre ore.

■ Per il management del traffico viaggiatori, le minacce sono eventi da annunciare

in ogni caso. Ma che genere di minacce si intendono?

Qui si intendono minacce a mano armata, per esempio con coltelli o altro.

■ Come funziona concretamente questa prima assistenza tramite il superiore?

Loro contattano la persona interessata, per telefono o direttamente. Per esempio, nel personale treno questa prima assistenza avviene in genere per telefono. Qualora il superiore avvertisse che si tratta di un caso grave, può rivolgersi al nostro numero di picchetto. Ciò avviene in media nel 10-15 per cento dei casi. Sino al nostro intervento può però trascorrere anche oltre un'ora. Se, dopo la prima assistenza, ci viene annunciato il caso, cerchiamo tra i nostri volontari un «Peer», ossia una persona dello stesso settore professionale e il superiore riferisce alla persona interessata che sarà contattata dal nostro servizio l'indomani. L'attesa di un giorno è per noi la prassi normale, dettata dalla constatazione che, molto spesso, subito dopo un evento, le persone si comportano ancora normalmente. Le conseguenze, per contro, emergono e possono essere meglio valutate all'indomani, quando si può tener conto anche di come ha trascorso la notte, se ha avuto incubi o se subentra uno stato di depressione.

■ E come prende contatto il o la Peer?

Nella grande maggioranza dei casi telefonicamente. Gli interessati hanno evidentemente la facoltà di decidere il grado di assistenza che vogliono accettare. Vi è per esempio chi dice: «siete gentili ad aver pensato a me, ma sto bene e non ho bisogno di nulla». Anche in questi casi, tuttavia, concordiamo un secondo contatto un paio di giorni dopo, per un'ulteriore verifica prima di chiudere il caso. Vi sono altri casi in cui l'interessato parla moltissimo, in cui si rivela necessario un secondo colloquio, magari di persona. Questi primi colloqui durano sino tre quarti d'ora, ma succede che poi la persona abbia comunque l'impressione di non aver ricevuto alcuna assistenza. L'assistenza può poi protrarsi per quattro, sei settimane, trascorse le quali viene ricoinvolto il superiore, per esempio nel caso in cui l'interessato non può più prestare servizio notturno e necessita di ulteriori terapie.

■ Questi casi vengono riconosciuti dalla Suva?

In genere, la Suva assume le spese di simili terapie per i macchinisti dopo incidenti con persone. Non mi risulta invece che questa sia la regola nei casi di aggressione nei confronti del personale treno. Nel caso di aggressioni senza vie di fatto, in particolare, la Suva



Processo base di assistenza psicologica presso le FFS.

Annuncio di un evento P-VM	
PF mettere una crocetta	inviare al
<input type="checkbox"/> Infortunio a persone	Superiore e care@sbb.ch
<input type="checkbox"/> Deragliamento e incidente con ripercussioni sull'esercizio	
<input type="checkbox"/> Minaccia	
<input type="checkbox"/> Atto di violenza	
<input type="checkbox"/> Altro	
<input type="checkbox"/> Aggressione verbale contro un membro del personale	Superiore
<input type="checkbox"/> Emergenza medica (intervento di un'ambulanza) e assistenza ai feriti	
<input type="checkbox"/> Collisione con un animale di grossa taglia	
<input type="checkbox"/> Incendio nel treno	
<input type="checkbox"/> Perturbazione al treno, il treno rimane bloccato lungo la tratta: evacuazione o immobilizzazione del treno per almeno 30 minuti	
Data	
Ora	

Estratto di un modulo di annuncio.



Paul Künzler: «Molto spesso, subito dopo un evento, le persone si comportano ancora normalmente»

respinge simili richieste. Noi non ci occupiamo però di questi aspetti, che sono di competenza del management della salute.

■ **Quindi, Care FFS chiude i casi dopo il periodo di assistenza successiva.**

Sì, perché il nostro compito di aiuto psicologico per i casi di emergenza va considerato concluso. Se necessario, cerchiamo una possibilità di terapia per l'interessato e continuiamo a collaborare con il management della salute, l'assistenza sociale o le risorse umane.

■ **Vi sono però collaboratrici e collaboratori che devono sottoporsi ad ulteriori terapie?**

Sì. Per esempio, quando un agente treno subisce un'ennesima aggressione, possono sorgere complicazioni. Noi abbiamo ottimi contatti con specialisti in tutta la Svizzera, ma l'interessato ha evidentemente la facoltà di scegliere un altro terapeuta. Noi ci limitiamo a dare qualche raccomandazione e non siamo noi a decidere circa l'abilità al lavoro. Queste decisioni sono di competenza della diagnostica FFS.

■ **Quali sono le conseguenze più frequenti di atti di violenza?**

In primo luogo, la paura che abbiano a ripetersi. Sorgono però anche altre paure, a volte accompagnate da sensi di colpa. Le reazioni individuali possono però essere molto diverse.

■ **Che grado di successo ha la vostra assistenza? Succede spesso che la vittima di atti di violenza non riesca a superare il suo trauma e sia costretta a cambiare professione?**

Conosco solo pochi casi del genere, in cui oltretutto già in precedenza la persona interessata non era del tutto soddisfatta dalla sua professione. La nostra attività è però iniziata solo nel 2013 e quindi la nostra banca dati è limitata. Nemmeno altrove vi sono molte indicazioni sul successo della psicologia in casi d'emergenza. È quanto rende difficile per noi giustificare i nostri costi. I casi in cui siamo coinvolti però aumentano costantemente e ciò dimostra che ci stiamo conquistando una certa credibilità. Per molti interessati, il nostro intervento è un segno di considerazione e sono solleva-

ti dal poter parlare del problema con altre persone, oltre al loro capo. So che molti faranno fatica ad accettarlo, ma è comunque diverso parlare di simili avvenimenti con colleghi, invece che con superiori. Anche per l'assistenza a parenti, il fatto di conoscere molto be-

«È diverso parlare di simili avvenimenti con colleghi, invece che con superiori»

ne le condizioni di lavoro si rivela spesso un vantaggio. Per questo, sono convinto che la nostra organizzazione con Peer volontari sia ideale per aiutare colleghe e colleghi a superare un trauma. Inoltre, i casi più gravi vengono seguiti dalle nostre specialiste e i nostri specialisti per le emergenze, oppure vengono da noi dirottati su specialisti riconosciuti.

■ **Avete anche casi di vittime di atti di violenza che non vogliono essere assistiti?**

Solo circa il 5 per cento dei casi non accettano nemmeno il primo colloquio telefonico e noi rispettiamo evidentemente questa volontà.

■ **Vi sono casi in cui è meglio tentare di rimuovere l'aggressione, invece di parlarne?**

No, la psicologia è molto chiara al riguardo, tranne forse casi in cui si continua per anni a parlare dello stesso tema. Vi sono però terapie in cui si tende a parlar di meno, ma a lavorare maggiormente con il corpo, per esempio dipingendo.

Sì, attualmente con FFS Cargo International, Thurbo, TILO, Zentralbahn e BLS, che però non fanno tutte capo all'offerta completa. Con le BLS, per esempio, abbiamo un contratto solo per gli eventi maggiori.

Markus Fischer

■ **Come consiglia di comportarsi in certi frangenti, per esempio in caso di clienti molto aggressivi allo sportello?**

Mantenere la calma. Simili raccomandazioni sono però piuttosto di competenza degli specialisti di sicurezza pubblica e di sicurezza sul lavoro e sul tema sono in corso delle formazioni.

■ **Vi rivolgete anche a clienti delle ferrovie?**

Non in caso di atti di violenza tra clienti. Succede invece di assisterli in caso di incidenti, in genere in collaborazione con le organizzazioni a luce blu o i Careteams cantonali.

■ **Collaborate anche con altre ferrovie?**

BIO

Paul Künzler (55) è cresciuto nella regione di Zurigo, dove ha svolto un apprendistato di conduttore, prima di diventare capotreno per poi nel 2001 seguire una formazione di venditore di viaggi. Nel 2005 è diventato capoteam di operating a Romanshorn e Rorschach e nel 2008 capo del management degli eventi a Winterthur. Dal 2011 dirige il gruppo Care, dove ha costituito l'attuale organizzazione. Ha due nipoti e abita con la sua compagna a Neueneegg. Hobbies: escursioni, viaggi e allenatore di calcio (ha allenato una squadra di serie A femminile, in cui hanno giocato le sue due figlie).

Un eventuale raddoppio del Gottardo potrebbe compromettere la politica di trasferimento

«Con una decisione del popolo svizzero favorevole al raddoppio, continuerebbe in Europa il potenziamento e la crescita del traffico su strada, con le conseguenze che si possono facilmente immaginare per le autostrade svizzere e ticinesi»

Studio dell'associazione Railvalley



Trasferire e risanare invece di scavare e tossire

La battaglia in vista della votazione del prossimo 28 febbraio sul raddoppio del San Gottardo entra nel vivo. La consigliera federale Doris Leuthard, fautrice della proposta di un secondo tubo, ha ribadito la necessità di mantenere un collegamento stradale. Un gruppo indipendente di ingegneri e di specialisti del traffico ha per contro dimostrato in uno studio la concretezza e la validità dell'alternativa ferroviaria, che darebbe oltretutto un impulso decisivo al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, migliorando così anche la sicurezza su tutto l'asse stradale.

Le credenziali dei membri di questo gruppo non si discutono, dato che sono tutti ingegneri specializzati ed esperti del ramo, come pure la loro pluriennale esperienza. Tra di loro troviamo per esempio il professore emerito del Politecnico di Zurigo, Jost Wichser, che aveva contribuito alla realizzazione del trasbordo auto del Vereina e Ruedi Sturzenegger, già direttore dell'esercizio FFS. Le conclusioni che presentano sono estremamente chiare: la ferrovia ha capacità più che sufficienti ad assorbire tutto il traffico leggero e pesante nel periodo di chiusura della galleria autostradale per i lavori di risanamento, ciò che permetterebbe di risparmiare 1,8 miliardi e di terminare i lavori 9 anni prima. Queste conclusioni sono state presentate in una conferenza stampa svoltasi a Berna il 3 settembre (vedasi anche *contatto.sev* numero 15/15) e sono illustrate sul sito www.sanierenohneverlieren.ch (risanamento senza perdite, che presto dovrebbe essere tradotto anche in italiano).

Capacità per il trasbordo auto più che sufficienti

L'attuale traffico medio giorno-

liero di auto attraverso la galleria stradale del Gottardo è di 15200 e nei giorni di punta di circa 23600 auto nelle due direzioni. Dopo il 2020, con le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri e un treno ogni ½ ora, queste cifre saranno certamente più basse poiché, oltre che più frequenti, i treni saranno anche più veloci (¾ d'ora in meno tra Zurigo e Lugano). Abbiamo già un esempio di questo fenomeno in Vallese con l'apertura della galleria di base del Lötsch-

berg. Per assorbire questo traffico sarà a disposizione l'attuale galleria del Gottardo che, dopo l'apertura di quella di base, sarà utilizzata da un solo treno per direzione ogni ora. Un'offerta di trasbordo auto come al Lötschberg o alla Vereina permetterebbe di assorbire sino a 31000 auto al giorno, grazie a treni con una capacità di 100 auto, circolanti sino a ogni 7,5 minuti. Al di fuori delle ore di punta, i treni circoleranno ogni 15 minuti. Si può quindi raggiungere la ca-

pacità oraria dell'attuale galleria stradale. Le auto verrebbero trasbordate gratuitamente. Occorrerebbero sino a 8 composizioni di treni che, dopo il risanamento della galleria stradale, potranno essere usati, per esempio, sull'asse Lötschberg-Sempione, dato che i treni di questa linea dovranno essere sostituiti nei prossimi anni.

2 autostrade viaggianti per il traffico pesante

Nel 2014 abbiamo avuto

1 033 000 mezzi pesanti in transito su strada, di cui quasi 800 000 attraverso il Gottardo. Grazie alle nuove tecniche ferroviarie di sicurezza e di esercizio, attraverso la galleria di base, oltre a due treni viaggiatori, possono circolare sino a 8 treni merci per ogni ora e direzione. Nei primi anni, la domanda non dovrebbe superare i 3-5 treni/ora per direzione, lasciando lo spazio per la proposta del gruppo di esperti, che prevede una «autostrada viaggiante breve» con 2 treni/ora per direzione in grado di trasportare fino a 30 camion ciascuno. Questa «autostrada viaggiante breve», tra i due portali della galleria di base, servirà principalmente al traffico interno svizzero. Il prezzo di questo trasporto dovrebbe essere fissato in modo da corrispondere al risparmio per i camion derivante da non dover percorrere il tratto di autostrada di montagna. I vagoni a piano ribassato necessari potranno in seguito essere usati su altre linee, per esempio sull'asse del Lötschberg o in Austria, per sostituire il vecchio materiale rotabile.



La capacità della ferrovia è più che sufficiente per collegare sud e nord delle Alpi anche durante il risanamento.

continua a pagina 10



La Svizzera ha investito molto nelle nuove trasversali ferroviarie alpine e deve puntare a sfruttare al meglio questi investimenti (qui lo svincolo a sud di Biasca).

Uno studio ticinese rileva alcune stranezze del risanamento con raddoppio della galleria autostradale

Gottardo di lusso

In un recente studio, l'associazione Railvalley ha paragonato i lavori di risanamento in corso nella galleria dell'Arlberg e quelli previsti al Gottardo.

Le due gallerie sono molto simili: sono entrate in funzione rispettivamente nel 1979 e nel 1980, di 15 500 e di 16 900 metri di lunghezza, entrambe bidirezionali ed entrambe da risanare.

Procedimenti e costi diversi

Le differenze nei due progetti di risanamento sono per contro enormi, tanto che i costi preventivati per l'Arlberg sono di «soli» 160 milioni, a fronte dei 750 milioni per la galleria del Gottardo (ai quali si aggiungono circa 2 miliardi per il raddoppio). Secondo Railvalley, questa differenza deriva dal fatto che mentre in Austria ci si accontenta di risanare le strutture, del tutto adeguate e corrispondenti agli standard di legge previsti per le gallerie

esistenti, al Gottardo si punta ad un adeguamento alle disposizioni per le nuove gallerie. In particolare, il progetto del Gottardo prevede di innalzare il vano di transito da 4,5 a 4,8 metri, abbattendo e rifacendo completamente la volta e la soletta intermedia. Oltre a ciò, si vuole aumentare dal 2 al 2,5% la pendenza laterale della strada, aumentando il dislivello tra il centro e i bordi della strada di 4 cm, rifacendo quindi completamente il fondo stradale. Infine, verranno allargate da 70 cm a 1 metro le banchine laterali. Il presidente di Railvalley, Peter Krebsler precisa che l'attuale altezza di 4,5 metri non ha mai causato problemi e che i 30 centimetri supplementari non porterebbero particolari benefici alla ventilazione, né permetterebbero di rispettare le norme per le nuove gallerie, che prevedono comunque un'altezza di 5,2 metri. La pendenza del 2,5% permette di migliorare l'evacuazione delle acque in caso di precipitazioni abbondanti, che però sono assenti in galleria e il rap-

porto del Consiglio federale non giustifica in alcun modo l'allargamento delle banchine laterali. Se la galleria del Gottardo venisse risanata con le stesse modalità di quella dell'Arlberg, la maggior parte dei lavori potrebbero svolgersi di notte, mantenendo aperta una corsia, con traffico alternato e tempi di attesa massimi di 30' e con una spesa complessiva dell'ordine di 250 milioni. In questo modo, verrebbero evitati tutti gli inconvenienti di una chiusura prolungata della galleria (*ndr: ma è possibile che in questo modo sarebbero venute meno anche le argomentazioni principali a supporto della necessità di un secondo tubo*).

Raddoppio del Gottardo e politica di trasferimento

Particolarmente significativo anche l'ultimo paragrafo dello studio, che riproduciamo integralmente: «L'Austria, come la Svizzera, è l'unico paese europeo che si sta impegnando attivamente per la politica di trasferimento dalla strada

alla ferrovia. L'Austria, assieme all'Italia e grazie ai finanziamenti europei, sta costruendo la galleria ferroviaria di base del Brennero della lunghezza di 55 km. I lavori, iniziati nel 2007, stanno procedendo secondo programma e dovrebbero terminare nel 2025. L'Austria, paese alpino come la Svizzera, è molto interessata e sta investendo parecchio sul trasferimento dalla strada alla ferrovia. Nella maggior parte dei paesi europei, dove vi sono ampie pianure ed è meno problematico ampliare le autostrade, il trasferimento non ha mai suscitato un grande entusiasmo. La votazione del popolo svizzero sul tema del raddoppio sarà certamente molto seguita anche fuori dai confini svizzeri. Agli addetti ai lavori, anche grazie al confronto con il risanamento dell'Arlberg, apparirebbe chiaramente che la realizzazione di una seconda canna non viene fatta per esigenze tecniche.

Con l'iniziativa delle Alpi la Svizzera si è data una strate-

gia molto chiara: gli investimenti stradali vanno a migliorare il traffico interno svizzero, mentre per il traffico di transito Nord-Sud (passeggeri e merci) si punta e si investe sulla ferrovia, rendendo nel contempo obbligatorio il trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia. Una decisione del popolo svizzero favorevole al raddoppio, pochi mesi prima dall'apertura di Alptransit, sarebbe considerata come il fallimento totale della politica di trasferimento.

Le conseguenze a livello europeo non tarderebbero a prodursi. Difficilmente ci sarebbero nuovi stanziamenti per il trasferimento. Le nuove trasversali ferroviarie alpine di Alptransit e del Brennero rimarrebbero dei progetti incompleti e inefficienti. Continuerebbe in Europa il potenziamento e la crescita del traffico su strada, con le conseguenze che si possono facilmente immaginare per le autostrade svizzere e ticinesi».

Segue da pagina 8

Per il traffico di transito, viene proposta una «autostrada viaggiante lunga» con 1 treno/ora per direzione tra Basilea e la zona di Chiasso, resa possibile dal corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo, che avrà eliminato i limiti per il trasporto di camion. Questa «autostrada viaggiante lunga» potrà rimanere in funzione anche dopo i lavori di risanamento e potrà coprire i suoi costi grazie ai sussidi della Confederazione a favore del «traffico combinato». Con quest'offerta, in funzione per 17 ore ogni giorno lavorativo, si potrebbero trasportare fino a 3300 camion. Il sabato, circolerebbe almeno un treno dell'«autostrada viaggiante breve» ogni ora. In totale, avremmo quindi capacità di trasporto per 818 040 autocarri all'anno.

Infrastrutture sostenibili

Lo studio rivede la necessità di infrastrutture: per il trasbordo di auto si potrà far capo alle stazioni di carico/scarico a Göschenen e Airolo, ristrutturandole in modo da avere una rampa abbastanza larga con un binario di carico/scarico su entrambi i lati. Per consentire una cadenza elevata di circolazione, il carico e lo scarico potranno avvenire contemporaneamente sia ad una estremità che a metà treno.

Per l'autostrada viaggiante breve si dovranno creare le stazioni di carico/scarico a Rynächt e a Biasca, collegate direttamente sia all'autostrada che alla ferrovia. Le stazioni saranno semplici da attuare, perché i treni saranno carichi e scaricati a ciascuna estremità del treno.

Per l'autostrada viaggiante lunga invece, si dovrebbero creare infrastrutture di carico/scarico nei fasci di binari esistenti e non più utilizzati delle aree di stazione di Basilea e Chiasso.

Costi e tempi

L'alternativa presentata dallo studio costerebbe solo 1 miliardo, contro i 2,8 necessari per il risanamento con raddoppio della galleria autostradale. L'esame dei costi è

basato sullo studio della Confederazione del 2011, riducendo le spese d'esercizio, partendo dal presupposto che i vagoni per il trasbordo delle auto e degli autocarri possono essere usati anche dopo il risanamento. Le FFS dispongono inoltre di un gran numero di locomotive che possono essere preparate allo scopo e che verrebbero altrimenti ritirate dalla circolazione tra il 2020 e il 2025.

L'alternativa ferroviaria permetterebbe di concludere i lavori di risanamento 10 anni prima e di rinunciare al risanamento d'urgenza che, oltre al costo di 115 mio CHF, determinerebbe la chiusura della galleria per 150 giorni già prima dell'inizio lavori, offrendo quali uniche alternative le deviazioni sul San Bernardino o sul passo del Gottardo.

Sicurezza su strada

Lo studio esprime anche alcune considerazioni sulla sicurezza della circolazione stradale, che i fautori del raddoppio menzionano spesso come argomento principale in favore della loro tesi. Gli esperti osservano come molto probabilmente, tra 10-15 anni, alla conclusione dei lavori di risanamento della galleria autostradale del Gottardo, le condizioni di sicurezza della circolazione in una galleria bidirezionale saranno molto diverse: i dispositivi di assistenza alla guida, per il mantenimento della corsia e il rispetto della distanza dal veicolo che precede ecc. saranno molto diffusi. Il legislatore avrà quindi la possibilità di intervenire, negando a veicoli sprovvisti di questi dispositivi l'accesso alla galleria.

Il secondo tubo permetterebbe di migliorare la sicurezza solo se verranno mantenuti i dispositivi attuali, come il dosaggio che limita la capacità e i limiti di velocità. L'abbandono del sistema di dosaggio che limita la capacità, per esempio, porterebbe più traffico attraverso la galleria, incrementando il rischio di tamponamenti.

In caso di lavori di manutenzione o di incidenti, il fatto di dover ricorrere provvisoriamente al traffico bidirezionale in un solo tubo comporterebbe

poi senz'altro pericoli molto maggiori, in quanto questa situazione risulterebbe, contrariamente ad oggi, del tutto inaspettata.

Riconoscimenti a questo studio

La presentazione dello studio ha suscitato vivo interesse in Svizzera, non da ultimo per l'autorevolezza del gruppo che l'ha elaborato. Persino la «Neue Zürcher Zeitung», certamente organo non sospettabile di far parte del fronte rosso-verde, vi ha dedicato ampio spazio, definendola «una valida alternativa». L'idea viene anche ripresa da un filmato realizzato per conto dei contrari al raddoppio e pubblicato sulla rete.

Il film, consultabile sulla maggior parte dei siti indicati qui sotto, conclude con un'importante indicazione supplementare per quanto riguarda la sicurezza: la rinuncia al secondo tubo permetterebbe di affrontare in tempi molto più celeri il risanamento della galleria esistente, ossia subito dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri e del corridoio da 4 metri, nel 2020. La galleria risanata potrebbe essere dotata di guardrail centrali a scomparsa, in grado di dare un altro decisivo contributo alla sicurezza della circolazione, 10 anni prima che aspettando il secondo tubo.

Pietro Gianolli

COMMENTO

I limiti di capacità della strada del Gottardo

Uno degli aspetti più controversi del progetto di raddoppio della galleria autostradale del Gottardo riguarda il rispetto dei limiti di capacità previsti dalla costituzione federale.

L'articolo 84.3 recita: «La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata».

Per rispettare questo articolo, introdotto nel 1994 dal SI popolare all'Iniziativa delle Alpi, il progetto prevede l'espedito, una volta completato il raddoppio, di limitare a due le corsie di circolazione nelle due canne, utilizzando le altre due quali corsie di emergenza.

Si potrebbe discutere se anche in questo modo non venga infranto il principio dell'articolo citato, anche solo dalla maggior scorrevolezza offerta dalle corsie d'emergenza.

Il pericolo maggiore è tuttavia un altro: il vincolo costituzionale potrebbe essere tolto con lo stesso sistema con il quale è stato introdotto, ossia tramite un'iniziativa popolare.

La grossa incongruenza è che la stessa verrebbe favorita dalle circostanze deliberatamente introdotte da autorità politiche da sempre restie ad accettare l'esigenza di proteggere l'arco alpino dalle conseguenze del traffico di transito e quindi di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia.

È per lo meno strano che più nessun deputato a quelle camere che, nel 2004, si erano espresse a maggioranza a favore di «Avanti» e del raddoppio integrale del Gottardo, ripresenti questa variante. Evidentemente, si preferisce riporre la questione dopo aver messo la popolazione davanti al fatto compiuto e aver speso i soldi dei contribuenti. Oltretutto, a quel momento, la domanda sarà: «siete proprio così coerenti (= ostinati) da non voler utilizzare le strutture che pure abbiamo messo a disposizione?», possibilmente enfatizzata da quotidiani annunci di colonne ai portali drammatizzati ad arte, come diversi media hanno riferito essere già successo la scorsa estate. In questi termini, non è difficile profetizzare l'esito della vicenda, nonostante le rassicurazioni del governo, che ormai sembrano non convincere più nemmeno il partito di Doris Leuthard: dopo il sindaco di Mendrisio Carlo Croci (vedi *contatto.sev* numero 17) anche il PPD del canton Uri, maggior partito cantonale, ha respinto a netta maggioranza (2/3 dei votanti) e per queste considerazioni l'ipotesi del raddoppio.

È quanto anche il SEV raccomanda di fare.

Pietro Gianolli

PER SAPERNE DI PIÙ

Il SEV si è decisamente schierato contro il raddoppio del Gottardo, affiancando diverse associazioni. Chi è interessato al tema, oltre a seguirlo sui media, può approfondire le proprie conoscenze su diversi siti internet, ai quali abbiamo fatto riferimento anche per l'elaborazione di queste pagine.

Ci permettiamo di segnalare alcuni, oltre evidentemente il nostro www.sev-online.ch, senza pretesa alcuna di essere esaustivi:

www.sud-nord.ch
www.noalraddoppio.ch
www.iniziativa_delle_alpi.ch
www.sanierenohneverlieren.ch
www.railvalley.org
www.ata.ch

Avremo l'occasione di tornare puntualmente sull'argomento in votazione il prossimo 28 febbraio, ma nel frattempo il SEV raccomanda ancora una volta di respingere la proposta di risanamento come presentata.

SEV

Conciliare famiglia e lavoro: è necessario un radicale cambiamento di mentalità

Con il passo della lumaca

L'Unione sindacale svizzera chiede da tempo che si passi dalle promesse ai fatti.

Dall'approvazione dell'iniziativa «Contro l'immigrazione di massa», gli ambienti economici si rendono conto – lentamente – che occorre agire. Oggi le donne che beneficiano di una formazione costata caro, non dovrebbero più sprecare la loro abilità «a casa», ma togliere dalle secche la nave dell'economia arenata per mancanza di manodopera specializzata. Intanto però si procede per non spendere troppo.

In verità per quanto riguarda la conciliazione tra famiglia e professione, è necessario un cambiamento radicale di mentalità. La famiglia non è una questione privata, i compiti di assistenza e di cura («cure») sono un importante fattore economico e le autorità pubbliche hanno una precisa responsabilità. Tanto per cominciare nel favorire una migliore ripartizione del lavoro retribuito e non retribuito tra donne e uomini. Il modello neoconservatore «lui a tempo pieno, lei a tempo parziale» – una particolarità svizzera così tenace – soffoca in un vicolo cieco. Implica non solo la dipendenza finanziaria delle donne, ma scarica sulle spalle dei soli uomini il peso della responsabilità principale del ruolo di «capofamiglia». Ed è scandaloso che questo modello venga promosso con insistenza attraverso tariffe degli asili nido e pratiche

fiscali che penalizzano l'aumento dei tassi di occupazione delle donne, assorbendo in un batter d'occhio il salario supplementare ottenuto lavorando di più.

Valutare i compiti di assistenza e di cura

La società deve darsi una mossa una volta per tutte. Il lavoro retribuito e non retribuito delle donne devono essere valorizzati. Fintanto che l'assenza di un salario femminile inciderà meno sul bilancio familiare rispetto all'assenza di stipendio maschile, le donne «sceglieranno» il lavoro non retribuito. E fintanto che i compiti di cura e di assistenza non riceveranno il riconoscimento sociale che meritano, saranno poco attraenti per gli uomini, soprattutto se non si tratta più di curare i bambini, ma garantire la presa a carico dei familiari in caso di cure.

Nonostante gli ostacoli esistenti, l'integrazione delle donne nel mondo del lavoro professionale si è sviluppato. Nel frattempo, gli uomini riducono lentamente il loro carico di lavoro. Una nuova ripartizione del lavoro non retribuito tra donne e uomini, tuttavia, non si è ancora verificato. Sono piuttosto altre donne a riprendere le attività di assistenza e cura. Molte migranti vengono infatti nel nostro paese senza le loro famiglie allo scopo di prendersi cura – in condizioni precarie – delle persone dipendenti dalle cure. Il destino di badante è tutt'altro che roseo.



Regula Bühlmann, responsabile delle pari opportunità per l'USS

I poteri pubblici si assumano le loro responsabilità

La Svizzera deve risolvere da sola i propri problemi di conciliazione tra famiglia e professione e non sulle spalle di donne provenienti da altri paesi. Gli aiuti finanziari supplementari concessi per la custodia extra-familiare dei bambini – che la Confederazione ha appena deciso – sono un passo nella giusta direzione. Ma questo è solo l'inizio. L'assistenza all'infanzia deve essere un servizio pubblico, esattamente come la formazione. Come concepire che accanto alle scuole gratuite, vi sono strutture di accoglienza extra scolastiche ed extrafamiliari così costose? Abbiamo bisogno che i governi forniscano i fondi necessari per garantire un'offerta di formazione e di assistenza all'infanzia completa, adatta alle esigenze, di alta qualità e alla

portata di tutti. Lo Stato deve anche assumersi la responsabilità per la cura delle persone anziane o delle persone dipendenti da cure. Affidando tali compiti a privati – come è successo con il nuovo finanziamento dell'assistenza sanitaria – è chiaramente la soluzione sbagliata. Occorre, invece, che le autorità pubbliche forniscano risorse sufficienti affinché le persone dipendenti da cure siano prese a carico da personale formato che può lavorare in buone condizioni. Tutto ciò affinché le famiglie non debbano più – per mancanza di mezzi – ripiegare su soluzioni per metà legali e per metà precarie sfruttando i/le migranti.

Prendiamo il toro per le corna

Sono pure necessarie condizioni di lavoro e orari che consentano alle donne e agli uomini di conciliare famiglia e profes-

sione in un quadro sociale garantito. L'Unione sindacale svizzera e la Commissione donne dell'USS sono pronti a sviluppare tali soluzioni per raggiungere una parità di genere vera e propria, regolando situazioni esistenti e lottando affinché diventino una realtà.

Regula Bühlmann/rg
segretaria centrale USS

**UNITI SIAMO
SEMPRE PIÙ FORTI**

Convinci colleghe e colleghi ad aderire al SEV e vinci nuovi premi attraenti!



Colpi di diritto

Uso improprio

Dobbiamo essere consapevoli dell'uso corretto degli oggetti e degli strumenti affidatici

Un oggetto può essere utilizzato in più modi, ma in genere è stato concepito per uno scopo specifico.

Per esempio, un cacciavite serve in primo luogo per stringere o allentare le viti, ma può essere utilizzato anche come leva per aprire una lattina di vernice o per grattare residui di colla o persino per ammazzare una persona. L'uso proprio di un oggetto deve quindi essere definito.

Rimettersi alle istruzioni per l'uso

In linea di principio, gli oggetti utilizzati correttamente non dovrebbero procurare danni. Per questo, macchinari e apparecchi dovrebbero essere usati secondo le istruzioni. L'impiego corretto di oggetti di uso quotidiano dovrebbe risultare evidente oppure derivare dall'esperienza di vita. In que-

sti casi, quando interviene un danno, il produttore si appella all'uso improprio per rifiutare ogni responsabilità.

Sabbia negli ingranaggi

L'uso corretto di un oggetto implica quindi diritti e doveri, dato che laddove viene meno possono insorgere danni. Per danno si intende comunemente una modifica ad un oggetto che ne compromette in modo sensibile il valore o la sua efficacia. Esso può intervenire anche quando viene compromessa la capacità di diverse parti di un meccanismo di operare normalmente, per esempio smontando un orologio, oppure ancora aggiungendo sostanze estranee non indicate, come sabbia negli ingranaggi.

Fintanto che noi utilizziamo gli oggetti secondo le indicazioni del produttore, non dovrebbe succedere nulla. In caso contrario, può insorgere un danno. La scusa che era più semplice agire come

abbiamo fatto, oppure che l'oggetto avrebbe dovuto sopportare il nostro uso, non regge e non ci eviterà di trovarci confrontati con richieste di risarcimento. Se l'oggetto ci appartiene, non ci resta altro che semplicemente tenerci il danno, ma se questo appartiene ad altri possiamo appunto trovarci confrontati a richieste di risarcimento.

CCL FFS

Nei CCL FFS e FFS Cargo, la questione è regolata dagli articoli 42 «responsabilità per danni» e «partecipazione alle spese». La definizione del grado di negligenza è tuttavia di carattere giuridico e non può essere fatta a cura del superiore.

In caso di controversia, vi è quindi la possibilità di richiedere alle FFS una decisione formale in merito all'ammontare del danno, rispettivamente al grado di responsabilità.

Intenzionalità o negligenza

Nella nostra vita professionale, siamo confrontati con diversi oggetti e materiali che non ci appartengono. Essi sono in genere di proprietà del datore di lavoro e siamo tenuti a farne un uso scrupoloso, in modo da evitare danni. Quando questo avviene, si pone la questione se è stato procurato intenzionalmente o a seguito di negligenza. Un altro fattore da considerare è se siamo o meno attivi in una professione esposta a rischi.

Attività a rischio

È intenzionale il danno provocato deliberatamente. Vi è invece negligenza quando abbiamo agito involontariamente in un modo, quando avremmo dovuto sapere che era più opportuno agire in un altro. La negligenza viene declinata in tre gradi: lieve, media o grave, che devono essere puntualmente definiti.

Infine, occorre considerare

che vi sono attività maggiormente esposte a rischi di altre (per esempio, un cameriere al rischio di rompere stoviglie).

Senza voler porre limiti alla creatività, dovrebbe ormai essere noto a tutti che non si dovrebbe asciugare il criceto nel microonde, mentre è possibile servire una griglia da cucina per scaldare le vivande.

Quando però gli oggetti non ci appartengono dovremo far uso di maggiore prudenza, rispettivamente di una più grande attenzione all'uso proprio di questi oggetti, per evitare di trovarci confrontati a richieste di risarcimento.

Assistenza giuridica SEV



Giornata di scambio di informazioni sul reclutamento, 19 gennaio 2016



Ristorante Egghölzli, Berna

Info e iscrizione: vpt-online.ch o mail: ueli.mueller@vpt-online.ch

Giornata cantonale delle ITC Bellinzona, 28 novembre Aggressioni sotto la lente



Il comitato centrale VPT e il segretariato SEV invitano i membri attivi e i pensionati delle sezioni VPT del Ticino alla tradizionale giornata che avrà luogo il **28 novembre** a Bellinzona. Quest'anno il tema di riflessione sarà comune in tutta la Svizzera; si tratta delle aggressioni, una realtà con la quale il personale dei trasporti pubblici è spesso confrontato.

L'articolo 59 della Legge federale sul trasporto dei viaggiatori prevede che i reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente, sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. Per il perseguimento d'ufficio l'autorità competente deve comunque esserne a conoscenza, pertanto occorre sempre annunciare l'accaduto. Un argomento molto importante e di attualità.

■ Svolgimento della giornata:

09.30: Accoglienza con caffè e croissant

10.00: benvenuto da parte del presidente della VPT Sottoceneri Peter Bernet e del presidente centrale Gilbert d'Alessandro

10.10: inizio tavola rotonda sul tema delle aggressioni con ospiti e testimonianze. Breve discussione

12.00: aperitivo e pranzo in comune.

■ Termine di iscrizione

Per questioni organizzative vi preghiamo di inoltrare le iscrizioni **entro il 20 novembre** a:

Peter Bernet, Strada da Forno 2, 6967 Dino

Sabetti Andrea presso la ferrovia Centovalli

Frusetta Fabrizio, autolinee FART Locarno

Segretariato SEV, c.p. 1469, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15

Tagliando di iscrizione (p.f. compilare in stampatello)

Nome:.....

Cognome:.....

Impiegato presso:.....

Telefono:.....

Firma:.....

■ Per chi viene in treno

Treni per Bellinzona con arrivo alle 09.26; da Chiasso: 08.28; da Mendrisio: 08.36

da Lugano: 08.46; da Rivera: 09.12; da Giubiasco: 09.23, da Locarno: 09.04 (arrivo 09.29)

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

24 anni di promesse

Lo scorso 6 novembre il Marocco ha festeggiato il 40esimo anniversario della «Gloriosa Marcia Verde», come viene definita dalla stampa ufficiale marocchina. Quel giorno del 1975, 300 000 marocchini, uomini e donne, penetrarono nel Sahara occidentale, fino ad allora colonia spagnola, rivendicandone la proprietà, anche se la Corte internazionale dell'Aja si era pronunciata per l'autodeterminazione della popolazione indigena, i saharawi. Quest'ultimi, per niente disposti ad accettare una nuova dominazione, dopo quella spagnola, ricorsero alle armi. Il Marocco inviò allora l'esercito e fu guerra.

Per i rifugiati saharawi che da quarant'anni vivono in esilio nel deserto algerino l'anniversario è stato ancora più triste. Violentissime piogge hanno devastato i miseri campi, uccidendo umani e bestiame, distruggendo tende e case di sabbia e terra. Oltre 20 000 persone sono rimaste senza niente. Scarsi anche gli aiuti per un popolo, per dirla con lo scrittore Edoardo Galeano, «spogliato – della propria terra e dei propri diritti (...) e vittima dell'impotenza delle Nazioni Unite».

Perché sono ben 24 anni che il popolo saharawi aspetta la tenuta del referendum sull'autodeterminazione, come pattuito con la stipulazione degli accordi di pace firmati, con la mediazione internazionale, nel 1991. Un referendum che in realtà il Marocco non vuole e a cui si oppone strenuamente. Innumerevoli le prese di posizione al Palazzo di vetro a favore dei diritti del popolo saharawi, ma là a New York, i Paesi, i popoli deboli possono solo riscuotere appoggi simbolici, perché poi, in sostanza ben scarse sono le loro possibilità di far valere in concreto i loro diritti. Basti pensare al solo problema palestinese: innumerevoli sono le risoluzioni, le prese di posizione, le votazioni a favore dei diritti dei palestinesi e di condanna per l'operato di Israele, che invece continua a violare la carta dell'ONU impunemente.

Così il Marocco appare determinato a proseguire nell'occupazione dell'ex-Sahara spagnolo e a negare la tenuta del referendum sull'autodeterminazione, in questo appoggiato dai partner europei e USA. Il perché è presto detto. Dalla fine degli anni Ottanta, il governo di Rabat si è affrettato a stipulare contratti per lo sfruttamento delle ricchezze del Sahara Occidentale a compagnie occidentali. E si parla, in particolare, delle maggiori riserve di fosfati al mondo e delle zone di pesca fra le più importanti del pianeta. Senza ignorare gas e petrolio. C'è ancora qualcuno pronto a puntare sull'affermazione dei diritti dei saharawi?

Però il dovere di sostenerli nella loro lotta, questo sì, c'è.

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, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, 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: 3609 copie; totale: 43612; certificata il 14.11.2014.

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, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 3 dicembre 2015. Chiusura redazionale: giovedì 26 novembre, ore 10.

Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati**Pranzo di Natale – mercoledì 9 dicembre 2015****Centro Manifestazioni Mercato Coperto di Mendrisio**

Dopo le castagnate, ecco un cordiale invito rivolto a tutte e a tutti voi: il pranzo di Natale 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. 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 un ricco aperitivo, quindi, dopo i saluti del presidente sezionale Eligio Zap- pa, ci si potrà mettere a tavola per gustare il **menu** qui elencato: l'antipa- sto: con il cotechino nostrano in crosta di sfoglia e spinaci, con lenticchie di Castelluccio alla moda del Cercera; il bis di pasta: sedanini al ragù di cinghiale e tortelloni di magro burro e salvia; spezzatino di vitello ai funghi porcini e crostocino di polenta con carote e piselli al burro; segue panettone classico farcito con gelato alla panna e coulis ai frutti di bosco. Caffè. 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 40.00 a persona. Bevande: Merlot del Ticino da 7,5 dl e acqua minerale.

Treni consigliati

da Airolo 8.59 – Faido 9.17 – Biasca 9.37 – Bellinzona arr. 9.53 – Cam- biare treno Bellinzona pt. 10.03 (ferma in tutte le stazioni) Giubiasco 10.06 – Rivera 10.15 – Taverne 10.25 – Lamone 10.27 – Lugano 10.34 – Melide 10.41 – Maroggia 10.44 – Capolago 10.48 – Arrivo Mendrisio 10.54.

Da Locarno 9.34 – Cadenazzo 9.50 – Giubiasco arr. 9.57 cambiare treno Giubiasco pt. 10.06 – arrivo Mendrisio 10.54.

Da Chiasso 10.28 – Balerna 10.31 – arrivo Mendrisio 10.35.

Qualcuno del comitato sarà presente in stazione per trasportare coloro che avessero difficoltà nel camminare (10 minuti a piedi).

Possibilità di posteggio per quanti arriveranno con mezzi propri.

Facciamo sempre affidamento sulla vostra puntualità nell'inoltrare l'iscri- zione al pranzo, ciò per facilitarci l'organizzazione dell'evento. Qualora la vostra partecipazione dovesse essere annullata, desideriamo esserne informati tempestivamente.

Annunciatevi entro lunedì 30 novembre a: Marco Hefti, via Salim 7, 6653 Verscio – telefono 091 796 28 16 – e-mail: heftimarco@gmail.com

Il comitato sezionale

Tagliando di iscrizione pranzo di Natale a Mendrisio, 9 dicembre 2015:

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome

Nome

Numeri di telefono

VPT Locarno**Assemblea sezionale ordinaria, 14 dicembre, Locarno-Muralto**

Quest'anno il nostro ritrovo si terrà presso la sala Mimosa del- la Residenza al Parco a Locarno-Muralto, a partire dalle ore 19.00, con il seguente ordine del giorno:

1. apertura e saluto del presidente Alessandro Mutti
2. elezione del presidente del giorno e di 2 scrutatori
3. relazione del presidente
4. relazione finanziaria del cassiere Andrea Sabetti, con rap- porto dei revisori e approvazione dei conti per l'anno 2014
5. relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini
6. eventuali

Al termine è prevista la cena «natalizia» alle ore 20.00, prece- duta dall'aperitivo. La cena è aperta a tutti gli impiegati FART/NLM. Per i membri del sindacato è richiesta una parteci- pazione di CHF 20.00, per i non affiliati è di CHF 58.00. Menu: risotto allo champagne, arrosto di vitello con patate al rosma- rino e verdure del piano di Magadino, mousse al cioccolato su composta di arancia, caffè e biscottini. Merlot del Ticino rosso Runchet (1 bottiglia ogni 4 persone), acqua gassata e naturale a volontà. Vi attendiamo numerosi!

Iscrizione entro l'11 dicembre tramite SMS a: Andrea Sabetti, telefono 076 464 80 00.

PV Vallese – festa natalizia**15 dicembre a Briga-Glis**

La tradizionale festa natalizia per la sezione Oberwallis avrà luogo presso la sala del ristorante River Side a Briga-Glis. Vi daremo il benvenuto a partire dalle ore 11.30 per poi prose- guire con il pranzo. Verranno consegnati i distintivi SEV argen- tati e dorati per i 25 e 40 di appartenenza al SEV. Un omaggio sarà consegnato pure a chi è affiliato al SEV da 40, 50 e 70 an- ni. Questi fedeli membri verranno invitati personalmente. Vi attendono pure la tombola e il vin brûlé. Sono cordialmente invitati anche le vostre e i vostri compagni di vita. La cassa sezionale prenderà a carico parte delle spese e il costo per persona sarà di franchi 30.00.

Iscrizione entro l'11 dicembre a: Walter Schmid con il formu- lario che avete ricevuto o per telefono allo 027 923 54 31, 079 872 38 37 o e-mail: wal.schmid@bluewin.ch. Info: www.sev-pv.ch/wallis-valais.

Il pranzo natalizio per la **sezione Unterwallis** avrà luogo mercoledì 9 dicembre a partire dalle ore 11.30 a Martigny.

Il segretario Peter Rolli

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega **Franco Waser**, colpito negli affetti familiari per il decesso del padre Franz.

LPV Ticino

■ Sottofederazione TS

Incontro delle 3 nazioni sulla manutenzione del materiale rotabile

L'annuale incontro si è tenuto il 29 e il 30 ottobre, in base alla rotazione, in Svizzera. Per desiderio dei colleghi della ÖBB e della DB, sono stati visitati gli impianti di Zurigo Herdern, deposito G, e il centro di riparazione di Zurigo Altstetten.

I 7 colleghi dei «Betriebsrat» dei due paesi confinanti sono stati salutati dal capo operativo della preparazione dei treni (OP-ZBS) della regione di Zurigo, Reto Näf a Zurigo Herdern. Con la sua interessante presentazione, egli ha illustrato la regione ZBS di Zurigo, con i suoi quattro centri di servizio, che permettono di fare in modo che i treni viaggiatori siano sempre puntuali, sicuri e puliti alla partenza. In seguito è stato visitato l'impianto di manutenzione più nuovo e lungo, (Herdern 2400 m) delle FFS e della Svizzera. Con la sua messa in esercizio, da novembre 2014 sono pure definitivamente

te messi in atto i «processi IT Mobile manutenzione». Con il tablet Samsung 4 e un'app speciale, nel settore della manutenzione possono essere elaborate diverse funzioni SAP PM mobili. I mandati di lavoro possono essere inviati elettronicamente ai collaboratori, i quali possono verificare in sicurezza i loro compiti sul tablet, scegliere come eseguirli e rispondere, come pure consultare i piani di lavoro, inclusi i documenti DMS. Così è anche possibile conteggiare automaticamente i compiti e i tempi di lavoro di ogni collaboratore. Proprio questi processi IT per la manutenzione hanno originato la discussione fra i colleghi delle ÖBB e della DB, che si sono detti sorpresi che noi lavoriamo già con questi strumenti, che saranno inoltre introdotti in tutti i nostri servizi, entro metà 2016. In questo campo siamo in anticipo rispetto a ÖBB e DB. Presso questa ferrovia, inizierà in gennaio 2016 un progetto pilota con un sistema analogo.

Durante il secondo giorno, abbiamo visitato il centro di

riparazione di Zurigo Altstetten. Il suo responsabile Martin Fischer ci ha accompagnati attraverso i vari capannoni e ci ha illustrato la molteplicità dell'impianto. Nel contempo, siamo stati informati sul progetto «densificazione RZA», constatando pure lo svolgimento della costruzione in loco. La nuova struttura sarà messa in esercizio nel dicembre 2016. La sottofederazione TS coglie l'occasione per ringraziare Reto Näf e Martin Fischer per la squisita ospitalità e la disponibilità e l'apertura nella discussione, rispondendo alle numerose domande.

L'incontro trilaterale del 2016 si terrà in Germania.

Servizio stampa TS



Assemblea regionale ZPV RhB 27 novembre a Samedan, ore 9.15

Sono cordialmente invitati tutti i membri, gli apprendisti e i pensionati. Verranno trattati temi molto interessanti. Dalle ore 8.45 benvenuto con caffè e cornetto e dopo l'assemblea il pranzo.

ZPV Unterverband
des Zogspersonals
Sous-fédération
du personnel des trains
Sottofederazione
del personale del treno

Iscrizioni (e informazioni) **entro il 24 novembre**
per mail a: roger.tschirky@zpv.ch o per telefono:
079 331 81 17.

I nostri morti

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

Francesco Bottinelli, 74 anni, Mendrisio
Noemi Boverio, 86 anni, Bodio
Arnoldo Crivelli, 90 anni, Biasca
Maria Dell'Era, 90 anni, Claro
Francesco Ferrari, 80 anni, Rivera
Bice Gianini, 90 anni, Agno
Ivo Lombardini, 84 anni, Camorino
Aldo Ramelli, 86 anni, Airolo
Giuseppe Sargenti, 88 anni, Quartino

Adelia Solcà, 92 anni, Coldrerio
Marco Soldini, 97 anni, Coldrerio

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale.

Ricordando questi cari colleghi e queste care colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato PV Ticino e Moesano

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... droghe

La questione del consumo di droghe da parte degli animali è tornata d'attualità recentemente, quando si è scoperta una nidia di topi in un sotterraneo della polizia californiana, dov'era custodita della droga sequestrata: i topi avevano addirittura nidificato dentro la marijuana! Negli ultimi anni sono stati segnalati svariati migliaia di casi di animali, che fanno uso di droga in modo assolutamente intenzionale, soffrendo anche di assuefazione, proprio come gli esseri umani. Praticamente tutte le classi di animali ne fanno uso: mammiferi, uccelli, insetti, rettili e pesci. I babbuini mangiano il tabacco; elefanti, orsi, capre, maiali, pecore consumano alcol; renne, mucche e conigli si pappano funghi allucinogeni e molte altre specie ricorrono a sostanze stupefacenti presenti in natura. Gli elefanti sono particolarmente dediti all'alcol, che ricavano dalla frutta fermentata. Un ricercatore ha provato a offrire loro vari cocktail, con diverse gradazioni alcoliche e ha visto che la preferita dagli elefanti è di appena 7 gradi, corrispondente proprio a quella della frutta fermentata. Dopo aver bevuto l'elefante arrotola la proboscide, come se l'alcol gli provocasse un piccolo bruciore, e comincia a vocalizzare come gli ubriachi quando cantano. Poi muove la testa, facendosi aria con le orecchie che, in effetti, hanno questa funzione di ventilatore (visto che i pachidermi sono sprovvisti di ghiandole sudorifere per regolare la loro temperatura corporea). Ma la cosa più caratteristica è la sonnolenza e anche l'andatura incerta, tipica dell'ubriaco: in certi casi l'elefante perde l'equilibrio e cade. Gli esemplari che fanno più spesso uso di alcol tendono a stare meno insieme al gruppo, diventando più solitari. Anche per gli elefanti il consumo di alcol dipende molto dal livello di stress. La riduzione dello spazio vitale è notoriamente uno dei fattori che producono più ansietà negli animali. Ebbene, limitando sperimentalmente lo spazio disponibile a un gruppo di elefanti, dopo un mese il loro consumo di alcol era addirittura triplicato! Ma l'esperimento più... stupefacente è stato fatto con i ragni, per vedere che razza di tela avrebbero tessuto dopo aver assunto delle droghe. Senza neanche dover ricorrere a chissà quali sostanze allucinogene, si è visto che, ad esempio, il ragno alcolizzato pensava solo ad accoppiarsi, anziché a fare la tela; mentre anche con del semplice caffè diventava talmente nervoso che faceva la ragnatela in modo troppo sbrigativo e scombinato. Altro che «più lo mandi giù e più ti tira su»!

Macchinisti aggrediti nell'Arco Lemánico, le FFS sopprimono la protezione nei treni a rischio

Le FFS sacrificano la sicurezza

Alla fine di ottobre un macchinista è stato minacciato di morte con un coltello. È successo a Vevey, durante la notte. Mentre il SEV chiede maggiore protezione, le FFS fanno lo struzzo sopprimendo l'accompagnamento delle forze di sicurezza sui treni Interregio e Intercity sensibili del mattino.



Le FFS vogliono risparmiare sui controlli dei treni a rischio.

L'aggressione, avvenuta lo scorso 25 ottobre alle 02.14, non verrà dimenticata tanto presto né dal macchinista, né dai colleghi dell'Arco Lemánico. Torniamo sui fatti. Il Regio-Express Vevey-Ginevra è fermo alla stazione di Vevey. Scoppia una rissa, il macchinista cerca di sedare gli animi, ma un uomo gli si avvicina e lo minaccia di morte, con un coltello in mano. «Uccideremo te!», urla l'uomo. Il macchinista chiama allora la polizia e accoglie nella cabina di guida una famiglia spaventata.

La polizia Riviera arriva pochi minuti più tardi. Controlla le identità, ma nessuno viene ar-

restato. Per il macchinista l'episodio si traduce in alcuni giorni di assenza per malattia. Nello stesso periodo, un altro macchinista ha subito le ire di un gruppo sotto l'influenza della cannabis; i malviventi hanno colpito il vetro della cabina di guida, allorché poco prima di mezzanotte aveva fermato il RegioExpress alla stazione di Coppet, a causa dell'odore di canapa.

Se aggressioni verbali, gesti di inciviltà (come il blocco delle porte), insulti e lancio di pietre fanno purtroppo parte del quo-

tidiano, le aggressioni fisiche sono una preoccupante novità, di cui i macchiniste farebbero volentieri a meno. E l'episodio come quello di Vevey è una triste prima per i colleghi di questa regione romanda.

«Importanti misure delle FFS: via con un colpo di spugna»

Nelle colonne de «Le Matin dimanche», che ha reso noto gli episodi di violenza avvenuti nell'Arco Lemánico, le FFS hanno detto che si tratta di «una lotta costante». «Per diversi anni – aggiunge il portavoce

delle FFS Jean-Philippe Schmidt – abbiamo implementato misure come l'impiego di agenti di sicurezza su alcuni treni che circolano al mattino presto o la sera tardi durante il fine settimana. Questo accompagnamento si aggiunge alle pattuglie della polizia dei trasporti e alla presenza di agenti di sicurezza nelle stazioni. Anche pattuglie delle guardie di frontiera salgono a volte sui treni e vi è la presenza anche agenti delle gendarmerie cantonali».

Sfortuna per lui, il giorno dopo le FFS informano le parti sociali che i famosi «passi significativi» saranno eliminati entro il 2016 per ragioni di risparmio. O, più precisamente, le FFS «rinunciano all'accompagnamento da parte degli agenti di sicurezza dei treni sensibili al mattino. I collegamenti RE Lucerna-Zurigo-Lucerna di notte e durante il fine settimana, soggetti al pagamento di un supplemento, non sono toccati da questa decisione». L'accompagnamento da parte delle forze di sicurezza è stato un risultato importante ottenuto dalla ZPV nel 2009 dopo la mobilitazione degli agenti del treno contro le

aggressioni, manifestatesi con il porto di una fascia al braccio. La decisione da parte delle FFS è vissuta dai colleghi sul terreno come una pugnalata alle spalle. «Siamo sorpresi da questo annuncio, tanto più che le FFS ci avevo assicurato che le misure di risparmio non avrebbero intaccato la sicurezza – critica con amarezza il vicepresidente ZPV Pascal Fiscalini – Adesso temiamo un aumento delle aggressioni ai danni nostri, ma anche degli utenti. Questa decisione ci riporta indietro di 15 anni».

Anche il segretario sindacale SEV Jürg Hurni, che segue la vicenda, è indignato: «Le FFS sono perfettamente al corrente della delicatezza di questi treni e ciò nonostante giocano con la salute di personale e utenza».

La ZPV si rivolgerà per iscritto alla direzione, chiedendo di revocare questo provvedimento. Ha comunque ancora i bracciali a disposizione, nel caso l'appello non venisse ascoltato.

Vivian Bologna

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



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 25 novembre 2015:**

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. Non verrà

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

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

La foto dell'ultima edizione è stata scattata a Oberentfelden (AG), dove la linea FFS, attualmente interrotta per lavori, incrocia quella a scartamento ridotto della WSB. Troverete una foto esplicativa sul sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore del set Caran d'Ache è: **Jürg Schilt, Genossenschaftsstrasse 33, 2560 Nidau**