

## Focus.sev

Ecco finalmente un CCL dopo dieci anni di attesa.

Pagina 16



## Cargo International

I dipendenti di SBB Cargo International sono rossi di rabbia: le pressioni sulle condizioni di lavoro sono costanti e la misura è colma.

Pagina 4



## Liberalizzazione

L'estensione degli orari di apertura è molto insidiosa.

Pagina 5

Il personale dei trasporti pubblici si attiva contro il raddoppio del Gottardo

# Il secondo tubo c'è già!

**Con cartoline, cioccolatini e un breve filmato, il personale dei trasporti ha marcato presenza nelle stazioni svizzere. Il messaggio è chiaro: un secondo tubo nella galleria stradale è superfluo, perché il secondo tubo c'è già.**

Perché costruire un secondo tunnel stradale al San Gottardo, quando ne abbiamo appena terminato uno? È attorno a questo punto che ruota l'azione nazionale del SEV. Il messaggio è simbolicamente illustrato nella cartolina distribuita nelle stazioni sulla quale viene inscenato il taglio del nastro dell'inaugurazione della galleria di base della NTFA. Per il SEV il raddoppio del Gottardo è un imbroglio. Ecco perché invita a votare no, come ben spiegato nel dossier.

Foto: Alexander Egger, ATG, fotocontaggio, Rednet



alle pagine 8, 9 e 10

Il comitato del SEV taglia il nastro per l'inaugurazione del secondo tubo!

## Reclutamento

«Andiamo avanti insieme»: ecco il motto della nuova azione di reclutamento che durerà fino al 2018. Il concetto punta sull'impegno duraturo dei membri SEV. I premi variano a seconda delle persone reclutate: 2, 4, 8 o 12 nuovi membri. E non dimenticate il sorteggio che ha luogo ogni anno tra tutti i partecipanti; in palio c'è un soggiorno di due giorni in un albergo.

a pagina 2

L'iniziativa di attuazione fa della Svizzera uno Stato senza diritto

## Incomprensibile e disumana

■ L'iniziativa per l'attuazione è un potente mezzo di intimidazione nei confronti delle persone che non hanno la cittadinanza svizzera. Potrebbero essere espulse dal nostro Paese se fossero coinvolte anche marginalmente in una rissa o in un confronto relativamente pacifico con la polizia oppure in caso di violazione di domicilio con danneggiamento. Per loro la

partecipazione a un'azione organizzata dal SEV sarebbe un rischio. L'iniziativa per l'attuazione – oltre a calpestare lo Stato di Diritto – mette insomma il bavaglio ai sindacalisti senza passaporto svizzero come Manuel Avallone. Intanto un'ampia alleanza ha lanciato una campagna di adesione per il NO.

Intervista alle pagine 6 e 7



Firmate: [www.dringender-aufruf.ch](http://www.dringender-aufruf.ch)

## IN BREVE

## Una donna alla guida del CdA FFS

■ L'organo di sorveglianza delle Ferrovie federali svizzere (FFS) dovrebbe essere presieduto da una donna: il Consiglio federale ha infatti proposto Monika Ribar. Dovrebbe prendere il posto dell'attuale presidente Ulrich Gygi che lascerà la carica il 15 giugno. Ribar, nata nel 1959, è laureata in economia, di nazionalità svizzera e attuale vicepresidente del CdA. Oltre al mandato nel CdA delle FFS, fa parte anche degli organi di sorveglianza di Lufthansa, Rexel, dell'azienda di servizi Chain IQ e di Sika. Stando ad un'intervista con Ribar pubblicata oggi dal portale web dell'Unternehmer Zeitung, dal 2009 la manager elvetica sarebbe stata più volte nominata dal «Financial Times» tra le 50 maggiori imprenditrici al mondo. Dal 2006 al 2013, Ribar ha diretto la società di logistica attiva a livello internazionale Panalpina World Transport; in 23 anni di attività per l'azienda basilese ha occupato diverse posizioni dirigenziali, tra cui quella di Chief Financial Officer.

## Incontro ai vertici fra FFS e FS

■ Venerdì scorso si sono incontrati a Zurigo i vertici delle Ferrovie di Stato italiane (FS) e delle FFS. Il meeting tra i manager delle due società, Renato Mazzoncini e Andreas Meyer, è servito, oltre che per conoscersi, anche per fare il punto sul traffico Italia-Svizzera. Buone le prospettive per il futuro, in vista dell'imminente apertura della galleria di base del San Gottardo. L'AD delle FS ha confermato che sul versante italiano gli interventi di potenziamento infrastrutturale per far fronte all'aumento di capacità proseguono secondo cronoprogramma. Per quanto riguarda la messa in esercizio della linea ferroviaria transfrontaliera Mendrisio-Stabio-Varese, i lavori sul versante italiano proseguono dall'anno scorso e termineranno a maggio 2017. La messa in esercizio commerciale della tratta avverrà a dicembre 2017.

Il reclutamento al SEV è un compito che deve essere duraturo

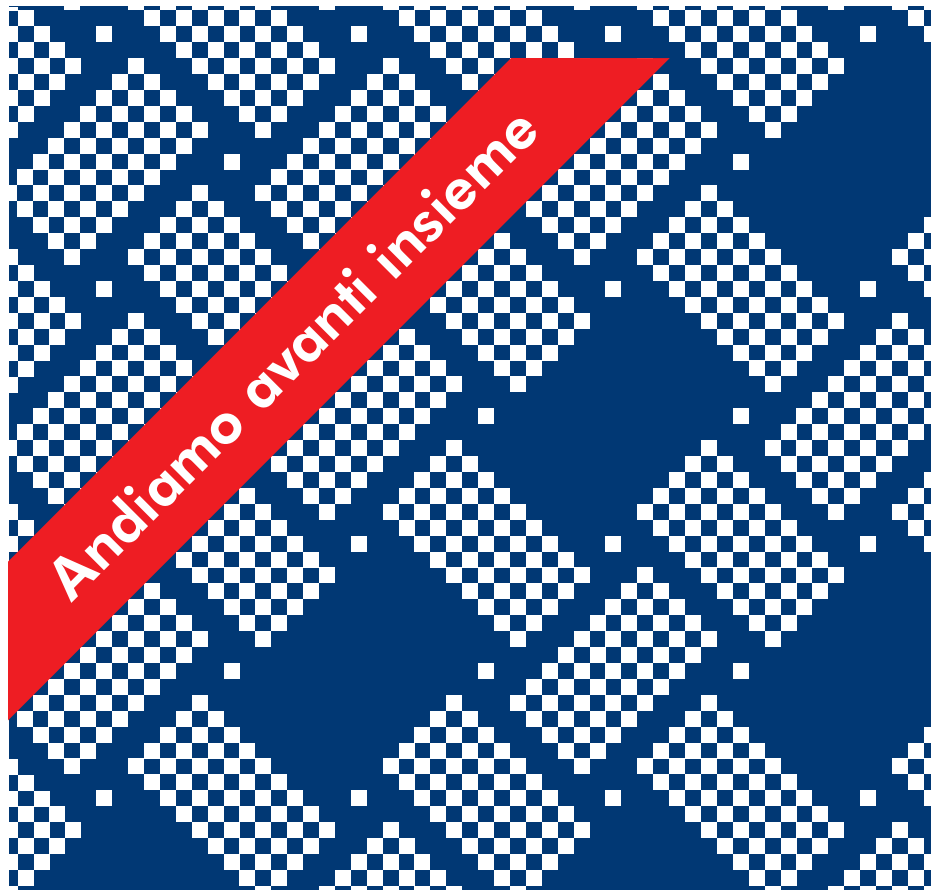
# Abbiamo bisogno di tutti

**«Andiamo avanti insieme»: ecco il motto della nuova azione di reclutamento che durerà fino al 2018. Il concetto punta sull'impegno duraturo dei membri SEV.**

L'azione annuale è stata sostituita da una campagna su diversi anni. Questa la principale innovazione nel reclutamento dei membri del SEV. Nulla cambia per contro sul principio di base che da sempre è il seguente: «I membri reclutano membri». Poiché è attraverso la base e sul posto di lavoro che il reclutamento dà i risultati migliori. Le precedenti campagne prevedevano premi speciali per i reclutatori e le reclutatrici che avevano assicurato delle adesioni durante l'anno (vedi articolo accanto). Ma ora, i membri possono guadagnare un premio speciale di reclutamento anche se fanno nuove adesioni di tanto in tanto. Ad esempio, se il tasso di organizzazione sul loro posto di lavoro è molto elevato.

La nuova campagna durerà dall'inizio del 2016 alla fine del 2018. Colui o colei che sull'arco di questi tre anni recluta solo due nuovi membri ha già guadagnato un premio. La popolare borraccia Sigg e la torcia elettrica superpotente fanno per esempio parte dei premi a scelta. Un'altra novità: ora è possibile scegliere tra diversi articoli ad ogni livello del premio e l'offerta sarà ulteriormente ampliata nei prossimi mesi. I premi variano a seconda delle persone reclutate: 2, 4, 8 o 12 nuovi membri. E non dimenticate il sorteggio che ha luogo ogni anno tra tutti i partecipanti; in palio c'è un soggiorno di due giorni in un albergo. Trovate il prospetto della campagna in questo numero di *contatto.sev*. È possibile ordinare copie aggiuntive in qualsiasi momento.

Peter Moor



## «La prossimità è la ricetta del successo»

Elena Obreschkow è responsabile del reclutamento e del coaching delle sezioni presso il SEV. È lei l'autrice della campagna «Andiamo avanti insieme».

### ■ Invece di una campagna annuale si è optato per un'azione sull'arco di tre anni. Perché?

**Elena Obreschkow:** Al SEV abbiamo dei membri che sono dei reclutatori nati! Queste persone hanno dimostrato ciò che sono capaci di fare in tutti questi anni. Ma nella nostra organizzazione ci sono anche membri che fanno adesioni solo occasionalmente. E anche loro si meritano un premio, perché ogni singolo nuovo membro conta.

### ■ I migliori reclutatori e le migliori reclutatrici

### riceveranno in futuro meno ricompense?

Certamente no! Per loro ci saranno sempre dei premi molto attrattivi.

Ma solo pochi – e soprattutto con una grande esperienza – riescono a reclutare un grande numero (a due cifre) di membri ogni anno. Ovviamente continueranno ad essere ben ricompensati.

### ■ Qual è il segreto dei reclutatori di successo?

La prossimità: il nostro motto «I membri reclutano i membri» è un successo, poiché reclutatori e nuovi membri si incontrano sul loro posto di lavoro. Chi vuole reclutare un nuovo membro può spiegare molto bene i vantaggi derivanti dall'adesione al SEV;



e lo spiega in un modo molto personale.

### ■ C'è un obiettivo di reclutamento per l'anno 2016 e per l'insieme dell'organizzazione sindacale?

Riusciremo a conservare la nostra base solo se riusciremo a stabilizzare il numero dei membri a medio termine. Ciò significa reclutare ben 1800 nuovi membri all'anno! È un obiettivo ambizioso, lo so, ma è l'unica possibilità che abbiamo.

### ■ Perché la campagna dura fino al 2018?

Molto semplicemente perché nel 2019 il SEV festeggerà il suo 100esimo compleanno. Vogliamo segnare questo traguardo come si deve.

INFO

Ecco i reclutatori e le reclutatrici del 2015

## La collegialità conta

**Una dozzina di colleghe e colleghi, che l'anno scorso hanno fatto incetta di nuovi membri, sono stati festeggiati presso il segretariato centrale a Berna.**

«Nel sindacato non è solo importante preoccuparsi delle condizioni di lavoro. Anche la

collegialità riveste un ruolo importante», ha sottolineato il presidente del SEV Giorgio Tuti in occasione dell'aperitivo offerto ai migliori reclutatori del 2015. Tutti sono stati invitati, ma naturalmente non tutti hanno potuto essere presenti a questa cerimonia. In vetta alla classifica troviamo Ely Wüthrich (servizi ferroviari) e Urs Hunziker (Matterhorn-Gott-

hard-Bahn), seguito da Nicola Sacco (RailClean Ticino). Lo scorso anno 14 membri sono riusciti a reclutare 10 o più nuovi membri. Ma tutti hanno un grande valore perché ogni singolo membro conta, come ha detto Elena Obreschkow (responsabile del reclutamento al SEV). pmo



Foto di gruppo con presidente: i tre reclutatori di maggior successo del 2015 sono Nicola Sacco (con gli occhiali in testa), Urs Hunziker (a sinistra e dietro Giorgio Tuti), Ely Wüthrich (alla destra di Tuti).

### Per Alptransit due monete commemorative d'oro e d'argento

Swissmint



La cerimonia ufficiale di apertura della galleria più lunga del mondo si terrà il 1° giugno 2016. In occasione della costruzione del secolo, Swissmint emette una moneta commemorativa in argento da 20 franchi. La moneta mostra il portale nord della galleria a Erstfeld. Una seconda moneta, in oro, dedicata al portale sud di Bodio, sarà emessa il 26 maggio 2016. Entrambe le monete sono state disegnate dal grafico Fredy Trümpi il cui studio è situato a Binz nel Canton Zurigo (altre info: [www.gottardo2016.ch](http://www.gottardo2016.ch) e [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)).

## EDITORIALE

La situazione di partenza che precede le votazioni del 28 febbraio ha una somiglianza quasi fatale rispetto a due anni fa nello stesso mese di febbraio. Allora come oggi, ci siamo mobilitati per una delle nostre principali preoccupazioni. Due anni fa c'era FAIF, oggi la protezione delle Alpi e il trasporto ferroviario attraverso le Alpi, minacciato dal raddoppio della galleria stradale del Gottardo.

Allora eravamo anche alle prese con l'iniziativa contro l'immigrazione di massa, oggi siamo con-

«**Che tipo di società vogliamo, se attraverso il Gottardo vogliamo collegarci all'Europa e allo stesso tempo demonizziamo tutto quanto è a noi estraneo, come chi non ha tatuata sul petto la croce svizzera?**»

Peter Moor, caporedattore [contatto.sev](http://contatto.sev)

frontati con l'iniziativa di attuazione per l'espulsione dei criminali stranieri. Dopo un'attenta analisi è emerso che due anni fa ci siamo concentrati troppo sul nostro tema centrale, ovvero la politica dei trasporti. Dalle esperienze si impara sempre per cui questa volta e insieme ad un'ampia alleanza, ci schieriamo compatti contro l'iniziativa di attuazione. E lo facciamo senza perdere di vista la politica dei trasporti, come risulta chiaramente in questo numero di [contatto.sev](http://contatto.sev).

Ovviamente nelle vesti di maggiore sindacato del personale dei trasporti, quando si parla di Gottardo siamo per una soluzione che sostenga fattivamente il trasporto pubblico, e non come la Confederazione che volendo la realizzazione del secondo tubo minaccia il trasporto pubblico. Come organizzazione sociale e sindacale siamo ovviamente anche per il rispetto dello Stato di Diritto e per la separazione dei poteri. Il nostro impegno contro l'iniziativa di attuazione non ha nulla a che vedere con il fatto di essere di destra o di sinistra: si tratta di una questione di umanità.

Personalmente sono scioccato di vedere che in Svizzera principi che erano acquisiti ormai da generazioni, oggi debbano essere difesi perché messi in pericolo da un'iniziativa popolare. Fin dalla mia infanzia mi era chiaro che in Svizzera una persona è una persona, indipendentemente dalla sua origine; ed è così per una grande parte della società. Certo è anche che gli xenofobi c'erano in passato e ci saranno sempre. Ma sono preoccupato perché mai come ora si vogliono violare apertamente principi come «libertà, uguaglianza, fratellanza», attraverso una votazione. In passato non ce ne sarebbe stata la minima possibilità. Che tipo di società vogliamo, se attraverso il Gottardo vogliamo collegarci all'Europa e allo stesso tempo demonizziamo tutto quanto è a noi estraneo, come chi non ha tatuata sul petto la croce svizzera?

Assemblea del personale di SBB Cargo International

# I macchinisti si fanno sentire

**I dipendenti di SBB Cargo International sono rossi di rabbia: le pressioni sulle condizioni di lavoro sono costanti e la misura è colma. Il clima che si è respirato all'assemblea di domenica scorsa a Bellinzona traduce in modo inequivocabile l'insofferenza dei macchinisti. Si chiedono nuovi sacrifici in cambio di cosa? I macchinisti vogliono vederci chiaro su tutta la linea, per cui hanno dato un chiaro mandato ai sindacati: verificare il rispetto dell'accordo di reciprocità nel traffico interoperabile, verificare attentamente i progetti di cambiamento della cassa pensione e chiedere un accordo analogo a quello di FFS e FFS Cargo per le misure di stabilizzazione della Cassa pensione.**

«Vedere oltre trenta persone qui questa sera - ha esordito il segretario sindacale del SEV **Angelo Stroppini** - è molto importante perché in questo modo noi possiamo contare su una reale forza contrattuale quando andiamo a trattare con l'azienda. Sul tavolo ci sono temi caldi: le misure introdotte a causa dell'euro, l'accordo di reciprocità 50:50 per il traffico interoperabile e la cassa pensione». È spettato a **Martin Allemann**, segretario centrale e titolare del dossier SBB Cargo

International, fare il punto della situazione anche sul tempo di lavoro in base agli accordi presi un anno fa per contenere la forza del franco. «Vi invito a prendere nota accuratamente quando lavorate, quando fate libero e quando è l'azienda a chiedervi di stare a casa. Fatele e lo dico per la vostra sicurezza; è il modo migliore per controllare l'applicazione degli accordi» ha insistito Allemann anche quando dalla sala si sono alzate delle proteste. Numerosi macchinisti hanno chiesto



Martin Allemann, Angelo Stroppini e Thomas Giedemann

di facilitare questo controllo inserendo nel sistema un codice specifico. «Già siamo caricati di lavoro, dobbiamo ora anche fare le segretarie». E poi, sbotta un macchinista: «C'è sempre una scusa per venire a chiederci nuovi sacrifici: prima l'euro, poi il deficit, poi l'accresciuta concorrenza. E noi, che cosa riceviamo in cambio? Si è poi innescato il dibattito sulla liberalizzazione che, come hanno spiegato i sindacalisti **Pietro Gianolli** e **Angelo Stroppini**, non dipende dai sindacati ma da disegni della politica. Il SEV ha sempre contrastato la liberalizzazione proprio per le conseguenze che comporta. Del

resto il SEV ha portato davanti ai giudici federali l'Ufficio federale dei trasporti e la ditta Crossrail per la questione del dumping salariale. E il sindacato ha ottenuto ragione. «Noi usiamo tutti i mezzi a nostra disposizione - ha aggiunto Stroppini - per difendere le condizioni di lavoro dei macchinisti. E dobbiamo misurarci con una realtà che è il frutto di decisioni politiche, non sindacali». Gli ha fatto eco **Thomas Giedemann**, rappresentante della CoPe e vicepresidente della LPV Ticino: «Non dobbiamo lottare solo quando negoziamo gli accordi e per ottenere dei CCL. Dobbiamo anche

lottare per sorvegliarne l'applicazione». Come dire, mai abbassare la guardia.

Alla fine l'assemblea - a tratti rovente - ha dato un mandato chiaro al SEV: controllare rigorosamente l'applicazione dell'accordo di reciprocità nel traffico interoperabile (secondo il SEV non viene rispettato); fare il punto sulle misure introdotte per il cambio euro-franco; chiedere un accordo analogo a quello di FFS Cargo e FFS per le misure di stabilizzazione della Cassa pensione; verificare attentamente il progetto di cambiamento della Cassa pensione, ben sapendo che l'azienda non può cambiare istituto previdenziale senza il consenso del personale. «Ci manca solo questa: che dopo anni di duro lavoro, ci perdiamo in termini di prestazioni» ha tuonato un altro macchinista. Il tono è bellicoso. E con i macchinisti Cargo - che hanno designato anche Thomas Giedemann nella delegazione negoziale - c'è poco da scherzare. **frg**

Benché il progetto sui «costi strutturali» ha un nome che sembra relativamente innocuo, si tratta tuttavia di vere e proprie soppressioni di posti di lavoro di una dimensione completamente nuova.

FFS Cargo annuncia così la cancellazione, negli uffici, di un posto su cinque. Un assaggio di «Railfit»? Ci rendiamo conto che le Divisioni FFS non avrebbero avuto bisogno di McKinsey, il professionista dei risanamenti. Le Divisioni si sono affrettate a risparmiare - ognuna nel proprio settore di competenza - mettendo in opera specifici piani di smantellamento. Dopo l'Infrastruttura che ha annunciato da tempo la soppressione di 500 posti di lavoro, è il turno di Cargo di presentare la sua strategia. Dietro il titolo «costi strutturali», si nasconde in realtà un programma incisivo che preve-

**FFS Cargo presenta il piano di smantellamento negli uffici**

## «Railfit», ovvero: 1 posto su 5 salta

de in cifre assolute la soppressione di 145 posti di lavoro entro il 2020. Ma ci si rende conto della sproporzione della misura solo se si sa che tale smantellamento sarà effettuato su un effettivo di 650 impieghi, perlomeno attualmente. Detto in altre parole, un posto su cinque sparirà negli uffici di FFS Cargo.

«Solo poco tempo fa, FFS Cargo ci ha detto che con la riduzione della metà dell'effettivo dell'amministrazione di questi ultimi anni, il minimo era stato raggiunto. Ed ecco che ora

l'azienda scende al di sotto del minimo», ha affermato il segretario sindacale Philipp Hadorn, titolare del settore Cargo al SEV e membro della Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale. «A quanto pare si voleva spremere ancora ulteriormente il limone». Hadorn ha precisato che gli impieghi nel mirino non sono tutti alla centrale di Olten. «Passeranno sotto la scure anche funzioni amministrative di superficie». Per ora FFS Cargo ha solo dato informazioni a grandi linee, ragion per cui il SEV non ha an-

cora chiesto la procedura di consultazione. «Quando sapremo con maggiore precisione quali settori sono interessati ai tagli, potremo decidere in conoscenza di causa» ha spiegato Hadorn.

Nel quadro della procedura di consultazione il SEV può portare le sue proposte per evitare uno smantellamento di posti di lavoro o mitigare questa misura. Intanto FFS Cargo offre da parte sua un pensionamento anticipato a 60 anni e ripone le proprie speranze soprattutto nella fase di prevenzione che

precede sempre la soppressione di impieghi. Durante questo periodo devono essere trovate delle soluzioni per le persone coinvolte.

Philipp Hadorn si chiede a che cosa diavolo sia servito investire milioni per il mandato a McKinsey: «A quanto pare le Divisioni stanno cercando di dimostrare che non hanno paura di una radicale riorganizzazione. FFS Cargo farebbe meglio a concentrarsi sul trasferimento del traffico e sul suo finanziamento pubblico invece di firmare la propria condanna a morte con ristrutturazioni costanti». Il fatto che sia la Divisione più piccola, Cargo - che sopprime impieghi in modo così drastico - non lascia presagire nulla di buono per le altre dell'azienda, ossia la Divisione Viaggiatori, Immobili e Gruppo. **pmo/frg**

No alla nuova legge sull'apertura dei negozi

# Inutile e dannosa

**Il prossimo 28 febbraio si voterà anche sull'estensione degli orari di apertura dei negozi. Una legge inutile e dannosa che anche il SEV contrasta aderendo al comitato referendario di Unia.**

Perché si tratta di una legge inutile? Perché non permetterà di creare nessun nuovo posto di lavoro. Come per le aperture serali del giovedì, i grandi centri commerciali non assumeranno nuovo personale ma faranno semplicemente ruotare il personale già sotto contratto, spalmandone gli orari e prolungandone le giornate lavorative, peggiorando quindi le loro condizioni di lavoro. Rispetto alla legge attuale, 30 minuti in più al giorno da lunedì a venerdì, 1 ora e 30 in più sabato, e una domenica supplementare: ecco il prezzo da pagare per il personale della vendita, senza nessun beneficio per l'impiego!

Una legge inutile perché non permetterà di contrastare il fenomeno del turismo degli acquisti. Chi si reca in Italia per fare la spesa lo fa per una questione di costi o di maggiore varietà dei prodotti, quindi è sulla varietà dell'offerta e sulla concorrenzialità dei prezzi che bisogna agire per invertire questa tendenza nefasta per il

commercio locale. A chi si vuole far credere che la fascia oraria prevista da queste nuove aperture sia quella in cui la popolazione residente si reca oltre frontiera per fare acquisti? Per il piacere di ritrovarsi in colonna? Una legge inutile, infine, perché le aperture prolungate non sono una richiesta della popolazione che si è già espressa più volte contro progetti di legge equivalenti, in Ticino come nel resto del paese. La società che lavora e produce 24h/24 è espressione della volontà della parte più aggressiva del mondo padronale, e queste nuove aperture prolungate devono essere combattute anche in quanto parte integrante di un progetto politico teso a liberalizzare totalmente il lavoro notturno e domenicale, anche negli altri settori professionali (trasporti, posta, banche, assicurazioni, amministrazioni pubbliche).

## Dannosa per il personale

Ma la nuova legge è anche dannosa per il personale impiegato nel settore, che si vedrebbe aumentare ulteriormente flessibilità e pressioni sulle condizioni di lavoro. Queste aperture prolungate sono previste in una fascia oraria importantissima per permettere di coniugare un minimo di vita sociale e familiare con la vita lavorativa. Questi peggioramenti fissati nella legge non

sono merce di scambio per un contratto collettivo di lavoro, che deve permettere di migliorare le condizioni di lavoro dei dipendenti e non di peggiorarle! Dannosa per il settore economico, perché solo la grande distribuzione e i grandi centri commerciali potrebbero trarne profitto.

I piccoli commercianti non potranno reggere a una concorrenza basata su orari di lavoro non estensibili per commercianti indipendenti o con personale ridotto, come lo dimostra già il fatto che la maggior parte di questi piccoli commerci restano chiusi il giovedì sera. La maggioranza dei dipendenti del settore sono impiegati nel piccolo commercio, che è dunque il principale datore di lavoro del settore. Un danno provocato a questa parte essenziale del tessuto commerciale sarebbe un danno provocato all'intero sistema economico.

Dannosa per il territorio perché le conseguenze saranno da questo punto di vista un'ulteriore desertificazione dei commerci nelle zone periferiche e nelle valli, mentre il consumo si concentrerà ancora di più nei grandi centri commerciali. Il territorio sarà confrontato con un ulteriore aumento del traffico attorno a questi centri, in zone quindi già oggi completamente congestionate. Un ulteriore peggioramento delle

**IL 28 FEBBRAIO  
VOTA NO!**

Serve il nostro tempo per vendere di più? No ad una legge inutile e dannosa.

**UNIA**

**NESSUNO È IN VENDITA**

**VOTA NO IL 28 FEBBRAIO**

condizioni di vita delle popolazioni vittime di questi fenomeni quindi, siano essi residenti nelle zone più discoste del ter-

ritorio, così come nelle vicinanze dei grandi centri commerciali.

Unia

**UNITI SIAMO  
SEMPRE PIÙ FORTI**

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



L'iniziativa per l'attuazione mette il bavaglio ai sindacalisti senza passaporto svizzero, come Manuel Avallone



Il vicepresidente del SEV  
Manuel Avallone, responsabile  
del settore FFS.

## «Come sindacalista correrei un grosso rischio»

*L'iniziativa per l'attuazione è un potente mezzo di intimidazione nei confronti delle persone che non hanno la cittadinanza svizzera. Potrebbero essere espulse dal nostro paese se fossero coinvolte anche marginalmente in una rissa o in un confronto relativamente pacifico con la polizia oppure in caso di violazione di domicilio con danneggiamento. Per loro la partecipazione a un'azione organizzata dal SEV sarebbe un rischio.*

■ **contatto.sev:** con l'iniziativa per l'attuazione, l'attività sindacale comporta un grosso rischio di espulsione per un «secondo» senza passaporto svizzero come te?

**Manuel Avallone:** È così. Poniamo ad esempio che il SEV decida di appendere manifesti su delle locomotive. Per me potrebbe configurarsi il reato di violazione di domicilio con danneggiamento e il giudice stabilire che gli attivisti del SEV sono penetrati senza permesso in un deposito e che la

colla degli affissi ha rovinato la vernice delle locomotive. Pur non avendo compiuto io stesso questi atti, nella mia veste di vicepresidente potrei essere giudicato corresponsabile. Non sarebbe ancora un motivo sufficiente per espellermi, poiché negli ultimi dieci anni non sono stato condannato a pene detentive o pecuniarie\*. Se però in seguito fossi coinvolto in una dimostrazione con un confronto violento con agenti della sicurezza, oppure non dovessi seguire le indicazioni della po-

lizia, rischierei automaticamente di essere espulso. Per

«L'iniziativa crea un'enorme disparità tra le persone con passaporto elvetico e quelle senza.»

non parlare di quanto potrebbe accadere se mi incatenassi ad una locomotiva.

■ **Non ti potresti opporre all'espulsione mediante la protezione giuridica SEV fino al Tribunale federale? Il ricorso significherebbe anche l'effetto sospensivo...**

Sì, ma il TF potrebbe comunque confermare l'espulsione, sebbene questa sia assolutamente sproporzionata, qualora i giudici applicassero alla lettera il testo dell'articolo costituzionale dell'iniziativa per l'attuazione.

■ **Potresti ancora appellarti a Strasburgo.**

L'iniziativa dice esplicitamente che l'espulsione prevale sul «diritto internazionale non cogente», dunque non so in che modo la Svizzera reagirebbe a una censura della Corte europea dei diritti dell'uomo di Strasburgo, nel caso in cui essa accettasse il mio appello, dopo un procedimento comunque molto lungo. Non è nemmeno detto che tale procedimento abbia effetto sospensivo. Per non dire del peso psicologico di essere pra-

ticamente già «fuori» con una gamba. Se davvero dovessi la-

sciare la Svizzera, avrei non pochi problemi a trovare un lavoro in Italia o in Spagna. Lì ci sono stato solo in vacanza, io sono nato qui, la mia patria è la Svizzera. Sono uno Svizzero senza il passaporto elvetico.

■ **Non hai pensato alla naturalizzazione? Altrimenti non potresti più continuare con la tua attuale attività.**

Sarebbe una possibile soluzione, poiché come sindacalista di professione correrei davvero grossi rischi. La mia naturalizzazione però non cambia il fatto che l'iniziativa elimina un principio elementare del nostro stato di diritto, ossia quello per cui una corte deve valutare la proporzionalità di una pena. L'iniziativa è un potente strumento d'intimidazione, che punisce con l'espulsione anche reati minori, come per esempio chi partecipa ad azioni o manifestazioni sindacali in difesa dei propri diritti. Il messaggio è chiaro: incassa e tac!

■ **L'iniziativa limita a chi non ha il passaporto svizzero il diritto primario di opporsi sindacalmente allo sfruttamento sul posto di lavoro?**

Esatto. Vengono violati sia questo diritto fondamentale, sia altri diritti delle persone senza il passaporto elvetico. Già oggi per loro non è facile difendersi dai soprusi sul lavoro, perché altrimenti rischierebbero sia il posto, sia il permesso di soggiorno. L'iniziativa li rende ancora più attaccabili, in maniera generale. Se rischiano l'espulsione per una rissa o per lesioni corporali semplici, dovranno lasciarsi picchiare da un aggressore, se vogliono restare nel nostro paese. Ma anche così sarebbero esposti a una condanna, se qualcuno dovesse provarli intenzionalmente. L'iniziativa per l'attuazione priva queste persone di ogni diritto. Essa crea un'enorme disparità fra chi possiede il passaporto rosso e chi non ce l'ha, poiché il giudizio si basa soltanto su questo documento e non sulla loro situazione personale. Durante il periodo dell'Apartheid in Sudafrica, il criterio era il colore della pelle.

■ **Ma le risse e gli altri reati non vanno puniti?**

Ovviamente sì. Qualsiasi reato dev'essere perseguito, senza riguardo per chi li compie. Il problema creato dall'iniziativa è che si puniscono diversamente gli autori di uno stesso reato, a dipendenza se hanno o meno il passaporto svizzero.

### DUE CATEGORIE DI DELITTI

In un primo elenco, l'iniziativa per l'attuazione enumera una serie di reati da gravi a medio gravi, per i quali è prevista l'espulsione automatica per almeno dieci anni. Vi sono incluse però anche infrazioni relativamente meno gravi, che non necessitano di grande energia criminale come ad esempio la violazione di domicilio citata nel testo.

Che poi l'abuso di aiuto sociale – reato nuovo e descritto ampiamente – possa condurre forzatamente all'espulsione dal territorio elvetico è una prassi ritenuta del tutto sproporzionata dall'esperto di diritto degli stranieri Marc Spescha: «In questo modo, un cosiddetto «secondo», al momento senza lavoro e che riceve un'indennità di disoccupazione, verrebbe espulso automaticamente per dieci anni, nel caso non dovesse dichiarare i 400 franchi guadagnati sostituendo un paio di sabati un collega nella consegna a domicilio della pizza. Che sia in Svizzera dalla più tenera età, abbia una moglie e due figli e che i soldi guadagnati servano per la fattura del dentista, non potrebbe essere tenuto in considerazione né impedire l'espulsione.»

Un secondo elenco include invece molti reati meno gravi, che pure porterebbero all'espulsione per un periodo da 5 a 15 anni dal nostro paese, se nei dieci anni precedenti vi è già stata una condanna cresciuta in giudicato con una pena detentiva o pecuniaria, pur trattandosi allora di un reato bagattella.



André Werhans

Manuel Avallone nel 2006 a una manifestazione del SEV a Bienne contro lo smantellamento alle officine: un ruolo che con questa iniziativa diventa molto rischioso.

L'assurdo di questa iniziativa è che puoi essere espulso per un periodo da 5 a 15 anni, se non hai il passaporto svizzero, anche per reati minori, ciò che io considero una punizione molto dura. La mia esistenza ne sarebbe distrutta, sebbene io sia nato qui. Una cosa del tutto sproporzionata anche per fatti di poca entità. Ed è proprio ciò che non vuole l'iniziativa, perché proibisce esplicitamente ai giudici di correggere tale iniquità e lede così il principio fondamentale della proporzionalità.

#### ■ L'iniziativa è un pericolo anche per i cittadini svizzeri?

Sì. Intimidire i lavoratori senza passaporto svizzero indebolisce direttamente i sindacati. E se dovesse diventare «accettabile» il principio di base per cui non viene più valutata la proporzionalità di una pena, non passerà molto tempo prima che altre minoranze finiscano nel mirino dell'UDC, ad esempio i disabili, i disoccupati, i beneficiari dell'assistenza sociale. Concretamente, in un'ottica sindacale significa: se qualcuno non può più opporsi a cattive condizioni di la-

voro, cresce la pressione sugli altri.

**Markus Fischer**

*\*Come precedente varrà ad esempio una leggera pena pecuniaria per un colpo di sonno, anche senza incidenti o consumo di alcol. Uno stato di sovraccarico riscontrato dalla polizia durante un accertamento vale subito come mancata padronanza del veicolo ed è punibile come tale.*

#### BIO

**Manuel Avallone** è nato nel 1962 in Svizzera da padre italiano e madre spagnola, dunque è un cosiddetto «secondo». Cresciuto a Thun, ha seguito la formazione di disegnatore edile e di muratore. Fra il 1985 e il 1986 ha prestato aiuto alla ricostruzione in Nicaragua. In seguito è stato segretario sindacale del SEI nell'Oberland bernese. Riquilificatosi in docente di scuola elementare, ha lavorato sia come insegnante sia per il SEI. Al SEV dal 1999, è diventato vicepresidente nel 2008. Vive a Berna con la sua compagna.

### Espulsione automatica già nel caso di delitti bagattella

Fra quelli che l'**iniziativa per l'attuazione** cita e che, in presenza di precedenti condanne – anche di minima gravità\* – possono portare all'espulsione dal territorio svizzero, vi sono anche reati che possono avvenire facilmente nell'ambito di azioni o di dimostrazioni sindacali.

■ **Violazione di domicilio accompagnata da danneggiamento o furto:** «Se durante un'azione del SEV Manuel Avallone entra senza permesso in un edificio delle FFS, compie una violazione di domicilio – spiega l'avvocato zurighese Marc Spescha – e se scrive con lo spray su una vetrata «No a Railfit 2030», compie addirittura un danneggiamento, anche se dovesse creare un'opera d'arte.»

■ **Violenza o minaccia contro le autorità e i funzionari:** se le FFS dovessero chiamare la polizia in seguito a un'azione del SEV, Manuel Avallone sarebbe colpevole di questo reato qualora non si lasciasse allontanare senza reagire. «Basterebbe già la resistenza a pubblico ufficiale – ag-

giunge Marc Spescha – ad esempio scaldiando per non farsi trascinare via.»

■ **Lesioni personali semplici o rissa:** qualora nel corso di una manifestazione si venisse alle mani con controdimostranti o agenti di sicurezza privati e Manuel Avallone, in qualità di organizzatore, cercasse di trattare o di riportare la calma, potrebbe facilmente essere coinvolto in una rissa. «Con questo termine si intende uno scontro con almeno tre contendenti caratterizzato dallo scambio reciproco di percosse, corrispondenti almeno alle vie di fatto, senza riguardo se i colpi sono dati per aggredire o per difendersi», spiega Marc Spescha. «Un contendente si rende punibile anche se si sottrae alla lotta prima che subentri la fattispecie, ossia che si ritiri rapidamente.»

Per le *lesioni corporali semplici*, bastano anche quelle relativamente semplici.

**Chi non è cittadino svizzero rischia l'espulsione, anche se partecipa a una dimostrazione che disturba il traffico?**

Nell'iniziativa per l'attuazione non si trova alcun riferimento al proposito (gli iniziattivisti non ci hanno pensato).

È invece il caso **nella legislazione di applicazione emessa dal Parlamento dell'iniziativa per l'espulsione** (accettata dal popolo a fine 2010). Il nuovo articolo 66a del Codice penale prevede che il perturbamento intenzionale del servizio ferroviario e il perturbamento qualificato della circolazione pubblica comportano di principio l'espulsione dal territorio svizzero. «Qualificato» significa che si mette volutamente in pericolo l'integrità di molte persone. L'espulsione dalla Svizzera non sarebbe però eseguita qualora il giudice ritenesse che l'interesse della sicurezza pubblica non prevale sull'interesse privato dell'autore, perché la **legislazione di applicazione dell'iniziativa sull'espulsione prevede che si valuti la proporzionalità**. È la differenza sostanziale con l'iniziativa per l'attuazione, che impone al giudice l'espulsione automatica dalla Svizzera qualora sussistano le condizioni. **Fi**

Per un chiaro NO al raddoppio della galleria autostradale del Gottardo

«La Svizzera e il suo popolo hanno investito 20 miliardi per le NTFA. Questi nuovi investimenti per la strada al Gottardo faranno concorrenza alle NTFA, riducendone la redditività.»

Andrea Hämmerle, già consigliere nazionale e membro SEV



# Questo progetto è un chiaro imbroglio

**La sola cosa chiara del progetto di raddoppio della galleria del Gottardo è che quest'ultima ha bisogno di essere risanata. Su tutti gli altri aspetti, vi sono talmente tanti pareri e congetture in contraddizione tra loro che al cittadino elettore consapevole delle proprie responsabilità non può esserci che una soluzione: rifiutare il progetto, respingendolo al mittente. Quello che viene presentato come una semplice modifica di legge, è in realtà un tentativo di aggirare il vincolo costituzionale per realizzare un secondo tunnel autostradale che il popolo ha più volte dichiarato di non volere.**

Ufficialmente, la domanda posta in votazione riguarda la «Modifica del 26 settembre 2014 della legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS) (Risanamento della galleria autostradale del San Gottardo)». Formulata con maggior sincerità, la domanda avrebbe invece dovuto essere: «dobbiamo scavare una nuova galleria autostradale al Gottardo?». Una domanda alla quale la popolazione ha già risposto di No tre volte, per cui ora si tenta di abbindolarla con una formulazione fumosa.

## Interrogativi principali senza risposta

Il risanamento della galleria autostradale del Gottardo ripreso dalla domanda in votazione è probabilmente necessario, ma ci si può chiedere entro quando, in che forma e a quali costi. Questioni fondamentali sulle quali dovrebbe essere fatta chiarezza prima della votazione. Ma è proprio quanto non è avvenuto. Si succedono infatti studi dalle conclusioni contrastanti, presentati, oltre che dai favorevoli e dai contrari, anche dallo stesso ufficio federale delle strade

(USTRA) che rivede in continuazione le proprie cifre e i propri «fatti».

La parte più meschina di questa triste vicenda è stata ripresa dalla consigliera federale Doris Leuthard che, dopo aver dapprima contrastato il raddoppio, ha improvvisamente cambiato idea per fare della realizzazione della seconda canna una questione di prestigio personale. E, dato che il suo partito, il PPD, non era ne è unanime, ha rinviato la votazione a dopo le elezioni. Una mossa che potrebbe però rivelarsi a doppio taglio, dato che con il passar del tempo stanno affiorando sempre più le magagne del progetto e la debolezza degli argomenti a favore del raddoppio. Per coprirle, la ministra dei trasporti ha presumibilmente vietato pareri contrari: se il CEO delle FFS non è obbligato a sostenere il progetto, non si può comunque esprimere contro. Il Consiglio d'amministrazione può esprimersi solo attraverso il presidente, mentre agli altri è stato intimato di tacere (solo il rappresentante del personale in CdA Andreas Hämmerle si esprime contro il raddoppio nell'intervista a pagina 10). Ultimamente, la signora Leut-

hard è poi riuscita a strappare il sostegno al raddoppio.

## Sicurezza e collegamento con il Ticino

Per motivare il raddoppio, vengono costantemente ripresi due argomenti: la sicurezza e l'importanza di garantire un collegamento tra il Ticino e il resto della Svizzera. Due argomenti che però non reggono: la sicurezza della circolazione monodirezionale in gallerie separate verrebbe infatti lievemente aumentata, ma solo a condizione di mantenere (come del resto prevede il messaggio) l'attuale sistema a contagocce ed evitare ogni aumento della circolazione. L'ampliamento della capacità porterebbe però inevitabilmente ad un aumento del traffico che a sua volta incrementerebbe i rischi di incidente sul resto della tratta. Uno studio dell'ufficio di prevenzione degli infortuni ha calcolato che un aumento del 3% del traffico sarebbe sufficiente per annullare i miglioramenti nella sicurezza. Il problema della sicurezza può essere affrontato con maggior efficienza e con provvedimenti nettamente meno costosi (vedi riquadro a fianco).

Né è vero che senza raddoppio il Ticino verrebbe separato dal resto della Svizzera. Esso rimarrà in ogni momento raggiungibile con ogni mezzo di trasporto individuale e collettivo attraverso il Gottardo, grazie alle soluzioni di trasbordo del traffico stradale che abbiamo presentato in dettaglio sul numero 20/2015 di *contatto.sev*, contrariamente a quanto avverrebbe se venisse adottato il progetto di risanamento con raddoppio, che richiede comunque un periodo di blocco della galleria autostradale per degli interventi urgenti. Ultimamente, l'USTRA ha comunicato che questi interventi non sarebbero più necessari, ma ciò solleva più che giustificati dubbi sulla serietà e la coscienza con cui questo progetto è stato sin qui portato avanti.

## Sabotaggio delle NTFA

Contro il risanamento della galleria non vi sono obiezioni di principio, ma non dovrebbe essere possibile approfittarne per aumentare le capacità stradali e infrangere la costituzione. È un approccio di cui i sostenitori del raddoppio sono perfettamente consapevoli, tanto che il consigliere nazio-

nale Ulrich Giezendanner ha per esempio previsto la fine delle colonne estive ai portali del Gottardo, grazie al raddoppio. Un'affermazione che non potrebbe concretizzarsi senza aumenti di capacità della galleria. Il raddoppio finirebbe inevitabilmente per attirare nuovo traffico per cui si formerebbero nuove colonne sia al Gottardo che altrove sulla rete. Del resto, già nel 1980, all'apertura dell'attuale galleria autostradale si era predetta la fine delle colonne al Gottardo e tutti abbiamo visto com'è andata.

## Inquinamento programmato

Il Ticino soffre invece per l'eccesso di traffico motorizzato, in particolare per quello pesante di transito e i valori di sostanze inquinanti ammissibili sono spesso superati. Le immissioni foniche pregiudicano inoltre la qualità di vita lungo l'asse autostradale. Anche da questo punto di vista, il trasferimento del traffico è una soluzione di gran lunga migliore. La nuova linea ferroviaria di base avvicinerà il Ticino al resto della Svizzera, offrendo al turismo nuove opportunità da cogliere, invece che distrugger-





*Il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo farebbe della Svizzera un «inferno di transito» soprattutto del traffico pesante stradale, invece di trasferirlo su ferrovia come più volte voluto dal popolo.*

## Per la sicurezza nella galleria del Gottardo, vi sono soluzioni migliori del raddoppio

Tutti ricordano il terribile incendio nella galleria del Gottardo del 24 ottobre 2001, che aveva causato 11 vittime e che oggi viene utilizzato per giustificare la richiesta di un raddoppio. Ma a ragione?

L'incidente era stato causato da un camionista turco ubriaco che aveva urtato la parete della galleria, per poi rimbalzare verso la corsia opposta, su cui circolava un altro autocarro, il cui conducente italiano è riuscito di misura a schivarlo, senza però poter evitare che i mezzi si toccassero. La strisciata ha danneggiato i serbatoi ed il carburante che si è sparso sulla strada si è incendiato a seguito di un cavo elettrico strappato. I due autocarri hanno preso fuoco immediatamente e l'incendio si è propagato ai sette veicoli che seguivano, uccidendo dieci automobilisti e il camionista all'origine dell'incidente, anche a causa di lacune del sistema di ventilazione.

Il tutto non è quindi partito da una

collisione frontale, nemmeno nel caso dell'incidente del 1999 nella galleria dei Monti Tauri, allora bidirezionale, dove il mattino presto un camionista sovraccaricato aveva tamponato la colonna di autoveicoli, spingendola addosso ad un altro autocarro carico di bombolette spray altamente esplosive. Nell'incendio che si è scatenato sono morte dodici persone.

Nemmeno la soppressione del traffico in senso inverso può escludere gli incidenti, come dimostra la catastrofe di Sierre, avvenuta in una galleria monodirezionale a due corsie, nella quale un bus, per circostanze che non hanno potuto essere completamente chiarite, si è schiantato a 100 km/h contro la parete della nicchia di soccorso, perpendicolare al senso di marcia, uccidendo 28 persone.

Nella galleria del Monte Bianco, al confine tra Francia e Italia, nel 1999 un incendio di un autocarro ha causato ben 41 vittime. Anche

in quel caso, come al Gottardo, venne criticato il sistema di ventilazione, oltre all'insufficienza di locali protetti dal fuoco e l'organizzazione caotica dei soccorsi.

Nonostante incendi e collisioni frontali siano le circostanze maggiormente temute dalla maggior parte degli automobilisti, vi sono anche molti altri pericoli, che ridimensionano la portata dell'argomento della sicurezza impugnato dai sostenitori del raddoppio. Se è vero che due gallerie monodirezionali ad una sola corsia (come indicato dal messaggio) permetterebbero di migliorare lievemente la sicurezza, bisogna considerare che la galleria del Gottardo già oggi risulta molto più sicura rispetto all'epoca dell'incidente. La ventilazione è stata riconcepita, i veicoli surriscaldati vengono automaticamente intercettati e fermati dai portali termici posti ai due imbocchi (quello del portale sud è stato inaugurato nel 2013, mentre a nord solo alcune

settimane fa) e il sistema a «contagocce» permette di regolare il numero di autocarri in circolazione in galleria. Questi provvedimenti hanno permesso di ridurre da 68 a 10 il numero di incidenti all'anno, che solitamente si risolvono con soli danni materiali.

Il merito principale di questa evoluzione va comunque al sistema a contagocce, che permette di contenere il maggior fattore di rischio, ossia la densità del traffico. Viene quindi confermata l'equazione meno traffico = meno incidenti, a dimostrazione che il maggior guadagno in termini di sicurezza darebbe conseguibile trasferendo in modo coerente il traffico dalla strada alla ferrovia. Già oggi, d'altronde, alcune merci pericolose possono attraversare le Alpi solo su ferrovia, sia al Gottardo che sulle altre vie di transito. Una realtà da mantenere, per evitare, come indica anche il Consiglio federale, un trasferimento di ritorno dalla ferrovia alla strada.

L'adozione di altri provvedimenti, come la posa di guard-rail abbassabili, l'introduzione di nuove tecnologie di assistenza alla guida sui veicoli, come i sistemi di rispetto delle distanze e delle corsie di circolazione, che potrebbero in futuro essere dichiarati obbligatori e le limitazioni di velocità (l'abbassamento del limite da 80 a 60 km/h nella galleria aumenterebbe il tempo di percorrenza di soli 4') migliorerebbero notevolmente la sicurezza.

Una nuova galleria avrebbe per contro conseguenze negative a causa dell'inevitabile aumento del traffico che genererebbe più incidenti. Inoltre, la seconda galleria dovrebbe essere gestita in modo bidirezionale sino al termine dei lavori di risanamento e questa modalità verrebbe reintrodotta in caso di perturbazioni o interventi di manutenzione. Vi è da chiedersi come reagiranno gli automobilisti improvvisamente confrontati ad un traffico bidirezionale, al quale non sono più abituati.

Segue da pag. 8

le con nuovi incrementi di emissioni nocive.

#### Investire laddove vi è maggior necessità

Deve far riflettere la considerazione che, nonostante al Gottardo vi siano problemi di circolazione solo in alcuni periodi particolarmente critici, come i fine settimana di migrazione per le vacanze, vi si vogliono investire 3 miliardi e mezzo, affermando nel contempo di non voler utilizzare le maggiori capacità realizzate.

In Svizzera, vi sono altri punti della rete autostradale afflitti da problemi ben peggiori e che si verificano ben più spesso. Per chi pensa a lungo termine, sono questi i punti in cui occorrerebbe prioritariamente investire.

#### Il secondo tubo esiste già

A giugno, verrà inaugurata la galleria di base del San Gottardo. Si può quindi affermare che il secondo tubo (ferroviario) esiste già. Una realizzazione che suscita giustamente aspettative elevate, dimostrate anche dall'autentico assalto ai treni inaugurativi da parte della popolazione. Sarebbe quindi opportuno attendere l'evoluzione dopo la messa in servizio di questa galleria. Ma per farlo, bisogna votare NO il 28 febbraio, in modo da poter disporre della possibilità di integrare tutte le possibilità effettivamente offerte dal trasporto ferroviario con la NTFA nella pianificazione di un risanamento della galleria concepito su altre basi e con una serietà di cui l'attuale progetto dà scarsa prova.

Anche i dipendenti delle ferrovie aspettano con ansia la nuova linea di base e raccomandano pertanto di votare NO il 28 febbraio al raddoppio della galleria autostradale.

Peter Anliker

Tre domande a Andrea Hämmerle, rappresentante del personale nel CdA FFS

## «Progetto anticostituzionale»

**Andrea Hämmerle non si fa mettere la museruola, né accetta il rimprovero dei membri SEV di non opporsi al raddoppio della galleria del Gottardo.**

■ **Andrea Hämmerle, sei stato tra i fondatori dell'Iniziativa delle Alpi e sei contrario al raddoppio del Gottardo. Cosa ti ha indotto a pubblicare la tua posizione, nonostante il divieto imposto ai membri del consiglio di amministrazione delle FFS?**

Oltre che cofondatore dell'Iniziativa delle Alpi, sono stato

anche consigliere nazionale attivo nella politica dei trasporti e sono un cittadino che fa uso del suo diritto di esprimersi in quanto tale e non in qualità di membro del consiglio di amministrazione delle FFS. La comunicazione delle decisioni di quest'organo compete al presidente.

■ **Quali sono gli argomenti principali contro il progetto in votazione?**

Ve ne sono tre: il primo è l'aumento di capacità implicito nel raddoppio e contrario alla costituzione federale. Si può evidentemente discutere se si vuol fare effettivamente uso di

questa maggior capacità, che però viene in ogni caso creata. Vi è poi il fatto che la Svizzera e il suo popolo hanno investito 20 miliardi per le NTFA. Questi nuovi investimenti per la strada al Gottardo faranno concorrenza alle NTFA, riducendone la redditività. Da ultimo, vi sarà l'immancabile pressione interna ed europea a percorrere entrambe le gallerie a due corsie, se la capacità verrà aumentata.

■ **Come Grigionese dovresti essere contento se gli autocarri non dovessero più passare dal San Bernardino!**

Sono più portato a riflettere a livello nazionale e a lungo ter-

mine, invece che a breve termine e in ottica grigionese. E sono anche certo che a lungo termine nemmeno il cantone dei Grigioni beneficerebbe di un raddoppio del Gottardo. **pan.**

*Andrea Hämmerle (69) è giurista e contadino bio e abita a Pratval, nel cantone dei Grigioni. È stato consigliere nazionale dal 1991 al 2001 e ha fatto parte della commissione trasporti e telecomunicazioni e della commissione di sorveglianza delle NTFA.*

*Andrea Hämmerle è membro del SEV e rappresentante del personale nel consiglio di amministrazione delle FFS.*

### COMMENTO

#### Inutile, sbagliato e costoso

Raramente alle urne viene presentato un progetto così poco curato come la modifica di legge volta a permettere il raddoppio della galleria del Gottardo, che pure è stata discussa in lungo e in largo dalle camere federali. Le basi per questa discussione cambiano però in continuazione, come pure le cifre ad esse connesse. Ora che la discussione sull'opportunità e sulla conformità alla costituzione del raddoppio è all'apice, sulla stampa vengono presentati a getto continuo nuovi e fantasiosi progetti. Vi è per esempio chi propone di destinare l'attuale galleria ferroviaria all'uso stradale, oppure di costruire una nuova strada con una galleria molto più breve tra il Motto Bartola e Hospental.

Fantasie ingegneristiche magari anche interessanti, ma che non devono far dimenticare la realtà

di una NTFA pronta tra pochi mesi, mentre persino l'Ufficio federale delle strade ha ammesso che il risanamento della galleria autostradale potrebbe attendere qualche anno. Sarebbe quindi opportuno utilizzare questo periodo per raccogliere esperienze con la NTFA e per sviluppare una politica di trasferimento coerente, compreso un progetto di risanamento rispettoso della costituzione, privo di aumenti di capacità.

È quanto il SEV ha sempre sostenuto e quanto viene ribadito dalla sua base. L'altro ieri, molti membri SEV hanno partecipato ad un'azione di volantinaggio contro il raddoppio, come aveva già fatto in occasione del progetto FAIF, confermando l'impegno del sindacato per plasmare la politica dei trasporti svizzera.

Peter Anliker

#### A favore della Leventina e di Uri

##### Votare No per mantenere l'attuale linea del Gottardo

Nell'imminenza dell'apertura della linea di base, ci si chiede sempre più spesso cosa avverrà della linea di montagna. Anche se nessuno ha sin qui prospettato una possibile chiusura, vi sono perplessità evidenti, legate soprattutto ai costi di manutenzione e di esercizio della linea di montagna, dal tracciato molto esigente. Come riferisce il numero di gennaio dell'autorevole «Schweizer Eisenbahn-Revue», la Confederazione, tramite l'Ufficio federale dei trasporti, sta facendo orecchie da mercante a qualsiasi richiesta di sussidio avanzata dalle FFS. Il calo del traffico derivante dall'apertura della linea di base diminuirà inevitabilmente gli introiti conseguiti su quella di montagna, incrementando di conseguenza le pressioni per un contenimento dei costi. È evidente che, per far rientrare queste perplessità, non vi

sarebbe nulla di meglio di un incremento della domanda di trasporto, e quindi anche delle entrate, per esempio grazie all'implementazione del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia che renderebbe necessario il ricorso alla linea di montagna.

Per contro, non bisogna essere profeti per immaginare che l'ampliamento dell'infrastruttura stradale favorirebbe considerazioni di tutt'altro genere e per prevedere che a farne le spese potrebbe essere la linea ferroviaria di montagna.

Né bisogna essere dei maghi per immaginare le conseguenze di un suo abbandono per la Leventina e la valle della Reuss, rispettivamente per i posti di lavoro che dipendono dall'esercizio della linea ferroviaria di montagna. Se abbiamo bisogno di un altro motivo per votare NO a questo scellerato progetto di raddoppio della galleria autostradale, eccolo servito. **Gi.**

Colpi di diritto

# L'attestato di lavoro, tema sempre attuale

L'attestato di lavoro assume un ruolo importante nella ricerca di un nuovo impiego. È dunque buona cosa leggere accuratamente quello che si riceve.

**Ogni collaboratrice e collaboratore ha diritto di ricevere un attestato di lavoro veritiero e benevolo. Già, ma cosa significa nel singolo caso? E che cosa c'entrano i misteriosi «codici»?**

Chi, dopo aver concorso a un posto di lavoro, intende rientrare in una rosa più ristretta di candidati, necessita assolutamente di un «buon» attestato di lavoro. In una grande azienda con un settore HR di tipo professionale, di regola un simile attestato viene allestito «automaticamente». È però sempre meglio leggerlo attentamente, poiché a volte chiarezza e individualità fanno difetto. Gli attestati di lavoro rilasciati dalle FFS e da FFS Cargo occupano assai spesso il team della protezione giuridica del SEV.

**Cosa deve contenere un attestato di lavoro**

Generalità della lavoratrice, del lavoratore: nome e cognome, data di nascita, luogo o paese di appartenenza, al-

l'occorrenza stato civile. Ovviamente dev'essere indicato anche il nome dell'azienda per la quale si è lavorato, meglio ancora il reparto o la divisione e, dove ciò non risulta esplicitamente, le attività svolte. Secondo i casi può essere utile presentare con poche parole il datore di lavoro.

**Indicazione della professione e della funzione**

È importante citare anche la professione appresa, come ad esempio «impiegato di logistica AFC», «assistente d'ufficio CFP», eventualmente anche le specializzazioni seguite (corsi, esami SUP) e la designazione della funzione esercitata. Le attività devono essere elencate (tutte) dettagliatamente, ad esempio «consulenza telefonica alla clientela», «verifiche tecniche dei veicoli con lavoro a turni».

Fin qui, di solito, l'attestato non dà origine a contestazioni, essendo possibile far capo anche alla descrizione del posto.

Il documento deve pure in-

cludere una valutazione delle prestazioni («a nostra piena soddisfazione»), delle capacità personali («vanno messe in risalto le sue ottime nozioni delle lingue straniere sia scritte sia orali») – qui a volte le opinioni divergono. Dell'attestato fa parte anche una «nota di condotta», ad esempio «X è stato molto apprezzato dai suoi colleghi di lavoro, ha sempre tenuto un comportamento leale verso i superiori e in ogni momento è stato corretto e disponibile nei confronti dei nostri clienti».

**Evitare le affermazioni negative**

È possibile aggiungere qualcosa circa lo scioglimento del rapporto di lavoro, se non vi sono formulazioni negative: «Il signor X lascia la nostra ditta di sua volontà, per dedicarsi al suo perfezionamento professionale», «La signora Y ci lascia per una nuova sfida presso un'altra azienda». Di norma l'attestato si chiude con una formulazione benevola: «Ringraziamo il signor Z per tutto quan-

to fatto nella nostra impresa e gli auguriamo ogni bene nel suo nuovo percorso professionale.» Il documento deve essere redatto in modo da non impedire la futura «carriera».

Svariate formulazioni a prima vista neutrali o positive possono anche trasmettere messaggi negativi. Se ad esempio si dice che il rapporto di lavoro è stato sciolto di comune accordo, questo sarà letto piuttosto come un licenziamento bello e buono. Perciò, si dovrebbero pure spiegare le ragioni. Fra l'altro, oggi sono vietati i tanto temuti «codici» inseriti negli attestati.

I fatti negativi non dovrebbero essere citati, dunque non si parla di frequenti assenze per malattia, di elevate aspettative di retribuzione né di attività «inappropriate» nel tempo libero.

**Quando serve un aiuto giuridico**

Chi, al momento di cambiare lavoro, non è sicuro di dovere o meno accettare l'attestato di lavoro così come è stato

allestito, può chiedere di esaminarlo al proprio sindacato. Prima occorre avanzare al datore di lavoro proposte di modifica giustificate e possibilmente concrete! Perciò non «esigendo» un attestato migliore, ma indicando la formulazione desiderata. Se non si arriva a un'intesa, ci si può rivolgere a un ufficio di conciliazione del tribunale del lavoro (per i rapporti di lavoro di diritto pubblico vale una procedura a sé, all'occorrenza fino al tribunale amministrativo federale). Questo passo può essere compiuto fino a cinque (!) anni dopo la fine del rapporto di lavoro, il procedimento non comporta spese.

È importante che al momento di presentarsi alla corte si sottoponga una bozza dell'attestato desiderato, poiché il giudice non ne formulerà uno così «dal nulla». Va detto inoltre che proprio i conflitti riguardanti gli attestati di lavoro sono anche quelli con una quota elevata di conciliazione.

*Team protezione giuridica SEV*

**Ben assicurati contro le effrazioni**

## Non sottovalutare la propria economia domestica

*Al rientro dalle vacanze, abbiamo constatato che la nostra casa era stata derubata. La porta del balcone era stata forzata e l'appartamento era sottosopra. Mancavano inoltre la nostra pendola e la mia bicicletta. Quanto rimborsa l'assicurazione?*

F. K. da K.

Gentile signora K., l'inverno, con le sue giornate sempre più brevi, è una delle stagioni preferite dai ladri, che si concentrano in particolare sulle case i cui proprietari sono in

vacanza. Vi sono bande con contatti all'estero, che si fanno comunicare i veicoli visti nelle località di vacanza, per procedere indisturbati a «visitare» le abitazioni in patria. Questi inconvenienti possono essere prevenuti, per esempio, chiedendo all'ufficio di circolazione di non pubblicare i recapiti del numero di targa, oppure chiedendo a un parente o a un vicino di controllare regolarmente l'abitazione, in modo da poter per lo meno sporgere denuncia con maggior tempestività.

I danni vengono coperti dall'assicurazione di economia domestica. Tra le varie offerte, è consigliabile verificare se esse comprendono anche le spese di riordino e riparazione, rispettivamente se viene coperto il valore reale oppure quello a nuovo degli oggetti danneggiati. Alcune assicurazioni, tra le quali Helvetia, riconoscono, se del caso, anche un contributo per un'assistenza psicologica.

A scadenze regolari, ma in ogni caso dopo un acquisto importante, si dovrebbe an-

che verificare se la somma assicurata corrisponde ancora al valore reale. Il valore medio dell'economia domestica di una persona sola che alloggia in un monolocale si aggira sui 35 000 franchi, mentre il valore medio per un'economia domestica di quattro persone in un appartamento da quattro locali e mezzo è di 156 000 franchi.

Un'assicurazione normale di economia domestica non copre invece i furti fuori dal domicilio. Chi non ha quindi sottoscritto un supplemento per

questi casi, non riceverà nessun rimborso per l'attrezzatura fotografica sottratta durante le vacanze o la bici svanita nel nulla in stazione. Un'altra assicurazione complementare di Helvetia, chiamata «all risks» copre anche altre eventualità, come per esempio il bagaglio smarrito durante il viaggio oppure il guasto al congelatore durante le vacanze che ha irrimediabilmente compromesso i generi alimentari conservati.

*Team di consulenza Helvetia*

## Concorso per segretario/a sindacale e amministrativo/a

L'Unione sindacale svizzera – Ticino e Moesa (USS-Ti) mette a concorso un posto di

### segretario/a sindacale – amministrativo/a 80–100%

per il suo segretariato e per quello delle colonie dei sindacati.



#### ■ Compiti:

- gestione amministrativa e sindacale del segretariato
- coordinamento riunioni a livello regionale
- contatti con le federazioni sindacali
- sostegno e promovimento attività commissioni
- partecipazione alle riunioni a livello nazionale
- promovimento attività formative
- coordinamento campagne sindacali
- gestione amministrativa e sindacale delle colonie e della casa polivalente

#### ■ Si chiede:

- condivisione dei valori del sindacato, interesse spiccato per il mondo del lavoro, buone conoscenze della realtà cantonale e svizzera tanto dal profilo economico, sociale e culturale quanto dal profilo istituzionale, attenzione e sensibilità per le questioni migratorie e di genere;
- titolo universitario (un'adeguata esperienza può supplire alla mancanza di un titolo);
- ottima conoscenza della lingua italiana (capacità redazionali), ottima conoscenza di una seconda lingua nazionale (francese o tedesco) e buone conoscenze della terza lingua nazionale (francese o tedesco);
- capacità di lavoro in gruppo, capacità di mediazione e di relazione;
- disponibilità a lavorare in orari irregolari e durante il fine settimana;

#### ■ Si offre:

- un lavoro interessante e variato
- prestazioni sociali di qualità
- una buona collaborazione

■ **Sede di lavoro:** Bellinzona

■ **Entrata in servizio: il più presto possibile**

Le offerte sono da inoltrare a: USS Ticino e Moesa, Piazza Collegiata, 6500 Bellinzona, all'attenzione del presidente Graziano Pestoni, **entro il 15 febbraio 2016.**

## ASSEMBLEA RPV TICINO 11 MARZO 2016

La nostra sezione ha in agenda l'assemblea generale per venerdì 11 marzo alle ore 18.00, a Capolago.

Sul prossimo *contatto.sev* l'ordine del giorno e l'iscrizione.

## Escursione professionale 2016 PREAVVISO

Per il 2016 è prevista l'escursione professionale all'azienda VZO (Verkehrsbetriebe Zürich Oberland), azienda di trasporti di Zurigo campagna, alla quale possono partecipare tutti i colleghi e le colleghe delle imprese di trasporto ticinesi appartenenti al sindacato SEV-VPT.



**Sono previste due date per la visita:  
23 aprile e 10 settembre**

Il programma e l'iscrizione seguiranno. Riservate la data!

*Per il comitato: Peter Bernet*

## ■ LPV Ticino

## Assemblea generale 17 febbraio, ore 17.00 Casa del Popolo, Bellinzona

L'assemblea avrà luogo alla Casa del Popolo di Bellinzona, con il seguente ordine del giorno:

1. Saluto e nomina del presidente del giorno
2. Lettura ultimo verbale
3. Relazione del presidente Massimo Piccioli
4. Relazione di un segretario sindacale
5. Rapporto del cassiere e dei revisori
6. Nomine comitato, delegati e revisori
7. Proposte per l'assemblea dei delegati
8. Onoreficenze
9. Eventuali

Seguirà un aperitivo offerto dalla sezione. Per la cena ci sposteremo a Giubiasco al Caffè Locarno.

Chi desidera parteciparvi è pregato di annunciarsi presso: Massimo 0512 816 824 o Thomas 505 04 57.

Vi attendiamo numerosi!

*Il comitato LPV Ticino*

## Assemblee di settore VPT 2016



### Giornata Bus-Gatu

25 febbraio, Olten, Congress Hotel, inizio ore 10.

### Giornata ferrovia

3 marzo, su un battello del lago di Neuchâtel, quai LNM, inizio ore 10.40

### Giornata dei pensionati

17 marzo, Olten, Congress Hotel, inizio ore 10.

**Iscrizioni direttamente su [www.vpt-online.ch](http://www.vpt-online.ch)**

## Assemblea primaverile AS Securitrans 27 febbraio 2016, ore 10.15

L'assemblea avrà luogo al ristorante Gleis 13 a Olten, con inizio alle ore 10.15. Riservate la data!

## Assemblea generale BLT 4 marzo 2016



Informiamo che l'assemblea VPT BLT avrà luogo a Basilea, alle ore 18.30 (Wirtshaus St. Jakob, St. Jakobstrasse 377). Verrà spedito l'invito personale.

## ■ Sottofederazione AS

### Appreziate le permanenze per i quadri

Alfine di ampliare il supporto ai quadri, la sottofederazione AS nel corso del 2015 ha organizzato una serie di permanenze in diversi luoghi. L'esperienza è stata positiva e dimostrato che c'è un bisogno reale. Come noto le persone interessate a incontrare un funzionario del SEV potevano prendere un appuntamento attraverso internet, contattando direttamente il presidente centrale oppure rivolgendosi a un segretario sindacale. Una disponibilità molto apprezzata, del resto il bilancio dopo un anno è molto positivo: le persone hanno dimostrato di avere bisogno di questo tipo di contatto. Certo si sarebbe potuto dare ascolto e accogliere molte più persone; l'esperienza di questo primo anno potrà aiutare a calibrare il servizio. Una cosa è chiara, ha detto il presidente centrale Peter Käßler nel corso dell'ultima riunione del comitato di settore: «An-

che i quadri hanno bisogno del SEV. Quindi: missione compiuta». È infatti emerso in modo chiaro che le persone che rivestono delle responsabilità gerarchiche hanno ugualmente bisogno di essere sostenute, poiché hanno spesso delle questioni giuridiche da affrontare in relazione con il carico di lavoro. Situazioni che, purtroppo, si moltiplicano sempre più spesso. La sottofederazione AS ha pertanto deciso di riproporre le permanenze anche nel 2016, in modo tale da garantire l'adeguata consulenza. Le date saranno rese note a tempo debito su [contatto.sev](http://contatto.sev). Anche sul sito della sottofederazione si possono trovare maggiori informazioni: [as-online.ch/it/organizzazione/settori/settore-quadri](http://as-online.ch/it/organizzazione/settori/settore-quadri).

SEV-AS, settore quadri

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### La contesa a stelle e strisce

Con i caucus (assemblee elettorali) del 1° febbraio nello Iowa, le primarie del 9 febbraio nel New Hampshire e, a seguire, quelle di fine mese nel Nevada e South Carolina, la corsa alla successione di Barack Obama entra nel vivo. Dovremo probabilmente aspettare il 1° marzo, giorno in cui cade il «supermartedì», quando si terranno le primarie in quindici stati per avere indicazioni più attendibili sui probabili contendenti dell'ultimo duello i cui nomi si conosceranno a luglio, mese in cui si terranno le convention repubblicana e democratica. I giochi sono quanto mai aperti in entrambi gli schieramenti. In campo democratico quella che era apparsa come una corsa senza eccessive difficoltà per Hillary Clinton, si presenta ora invece più ostica di quanto previsto. L'ostacolo che deve superare si chiama Bernie Sanders. È un 74enne, indipendente, che si professa socialista e che piace alla classe media, la più colpita dalla crisi di questi anni. Sanders come la Clinton si pone sul solco di Obama, ma intende rafforzare gli impegni nel campo sociale, come nel settore sanitario, che i vari candidati della destra promettono al contrario di smantellare. Stando ai sondaggi per il 9 febbraio, Hillary Clinton sarebbe staccata di ben 27 punti. A dire il vero che un candidato che si spinga a rifarsi, sia pure prudentemente, al verbo socialista, possa riuscire a entrare nella stanza ovale, riesce difficile crederlo. Ma se si pensa alle posizioni di Donald Trump, affiancato ora dall'imprevedibile Sarah Palin, che riscuote le simpatie d'oltre un terzo dell'elettorato repubblicano e che pare in continua ascesa, si potrebbe pensare che una parte dell'opinione pubblica veda in Sanders l'antidoto necessario.

A guardare da vicino i programmi di Donald Trump e del suo più diretto rivale, Ted Cruz, non è che vi siano profonde differenze, se non per le uscite clamorose e declamatorie, ma inattuabili, del primo, come quella di impedire l'ingresso negli USA dei musulmani, o di espellere 11 milioni di lavoratori senza permesso o ancora costruire un muro fra California e Texas per fermare i messicani, tutti stupratori e spacciatori. Anche Cruz è un conservatore integralista, schierato contro l'aborto, il matrimonio fra omosessuali; si batte contro la limitazione della vendita di armi e si oppone agli interventi statali in campo economico.

Fra i candidati repubblicani figura anche Jeb Bush, ex-governatore della Florida, figlio e fratello dei due presidenti Bush, ma è rimasto assai indietro nei sondaggi e non raggiunge il 5% delle simpatie. Due Bush sono stati più che sufficienti!

### I nostri morti

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

**Edoardo Cavadini, 91 anni, Chiasso**  
**Amedeo Degottardi, 88 anni, Chiasso**  
**Antonietta Dell'Oro, 80 anni, Biasca**  
**Roberto Gogna, 78 anni, San Nazzaro**  
**Olga Rodoni, 97 anni, Biasca**  
**Flavio Rondelli, 89 anni, Bellinzona**

**Linda Tognacca, 90 anni, Bellinzona**  
**Mariuccia Vanini, 86 anni, Morbio Inferiore**

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



**SGBIUSS**  
www.gli.org

**Calpestare lo stato di diritto?**

**NO**

all'iniziativa per l'attuazione  
«Comitato per lo stato di diritto - No all'iniziativa per l'attuazione»

**ZPV**  
Unterverband des Jugospendants  
Sous-fédération  
des personnes des trains  
Sottofederazione  
del personale dei treni

**Cerchiamo  
l'affiliato  
o l'affiliata  
numero 2100**

La tua sezione può trasformare questo obiettivo in realtà.

Riceverete per ogni nuovo membro 50 franchi.

L'azione durerà fino al 29 febbraio 2016.

## ■ La posta dei lettori

## Ferrovieri contrari al raddoppio

Nel turbinio del dibattito sul raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo non è passata inosservata la presa di posizione delle FFS, dichiaratesi favorevoli. I fautori del progetto hanno subito ripreso la notizia per corroborare la loro posizione, sottolineando però due aspetti fondamentali. Il primo è quello che mai le FFS prenderebbero una posizione contraria a quella del loro ministro di riferimento o comunque del Consiglio federale in generale: la si può anche chiamare sudditanza. La stessa, per intenderci, che porta alcuni funzionari dell'Ustra (Ufficio federale delle strade) a far comunicare colonne al San Gottardo di una lunghezza superiore alla realtà. Oppure altri a progettare non

lavori di risanamento della galleria autostradale, bensì una ricostruzione bella e buona, con la conseguente necessità di una chiusura totale di 1000 giorni e la nascita della favola dell'isolamento del Ticino. Il secondo aspetto è che le FFS si dichiarano favorevoli a condizione che la capacità non venga aumentata. È però più che evidente che una volta costruito il secondo tunnel le capacità verrebbero aumentate. Sicuramente l'Italia farebbe pressioni tramite l'Unione europea in tal senso. La vicina Repubblica infatti da sempre rivendica un comodo ed economico accesso verso il Nord Europa attraverso la Svizzera. In fase negoziale poi come andrebbe a finire? Per capire i rapporti di forza e il risultato finale basta vedere

come sono andate le cose col nostro segreto bancario. O per rimanere in ambito di trasporti, basta sapere che a tutt'oggi gli autocarri in transito pagano meno della metà della cifra che la Svizzera si era proposta di chiedere all'Unione europea al momento dell'introduzione della tassa sul traffico pesante alla fine degli anni 90. Pertanto, una volta costruito il secondo tubo, sarà solo questione di (poco) tempo prima di vedere tutte e quattro le corsie aperte al traffico, sabotando così il trasferimento dalla strada alla rotaia votato dal popolo. Per questa ragione i ferrovieri voteranno un chiaro NO al raddoppio del San Gottardo.

*Thomas Giedemann  
macchinista, Bellinzona*

## ■ La posta dei lettori

## Salametti e Consiglio di Stato

E giù tutti a dire che il Consiglio di Stato si riduce a contabile, non fa politica, è senza nuove idee, poi invece... la pensata. L'altro giorno ha deciso di regalare a tutti i Governi cantonali ben 2 salamini (non si sa se di maiale, cinghiale, asino o cervo). Questo per invitarli a sostenere la costruzione di un secondo tunnel del San Gottardo e votare sì il prossimo 28 febbraio. Decidere tra: cotechini, salami, mortadelle, lardo, salamini, pancette e coppa non è stato facile.

Resta ancora un problema da risolvere: dividere equamente i 2 salamini tra i 5, 7 o 9 membri degli esecutivi cantonali d'oltre Gottardo. Di questo, probabilmente se ne discuterà al prossimo carnevale. Intanto allegria e luganighe per tutti. Anche se le gallerie sono di ferro e calcestruzzo, il tutto si riduce alla mangiata del buon salamone tra illustri comparati ed amici, poi, poi, poi... dal 29 febbraio alla maggioranza dei ticinesi resterà solo lo spago affumicato dall'aumento dei TIR.

Dal 1995 nella costituzione è ancorato l'obbligo del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Per frenare l'attraversamento delle alpi da milioni di TIR a scapito della salute degli abitanti del nostro cantone si è fatto poco o niente, infatti nel 1995 vi erano 700 000 passaggi attraverso le alpi che oggi sono ormai vicini a 1,5 milioni. Ci dicono che lo scorrimento unidirezionale delle due canne sarà garantito ed iscritto nella costituzione. Anche il sopra indicato trasferimento su rotaia era: votato dal popolo e iscritto nella costituzione. Invece di una diminuzione vi è stato un raddoppio e non abbiamo sentito né visto alcun impegno dei signori consiglieri di Stato. Sicuramente chi non crede al gatto ed alla volpe il 28 febbraio voterà no al raddoppio del San Gottardo.

*Giancarlo Stroppini  
Gnosca*

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



## Fare propaganda nel 2016 vale il triplo

1. Chi recluta un nuovo membro riceve dal SEV 50 franchi
2. Per ogni nuovo membro, ogni sezione riceve un premio ulteriore dalla VPT (vedi sotto)
3. Il SEV e la VPT, grazie ad ogni nuovo membro, migliorano il loro grado di rappresentatività ed hanno più forza per ottenere migliori condizioni di impiego.

## Azione di reclutamento VPT 2016, valida dall'1.1 al 31.12.2016

La VPT contribuisce alla cassa sezionale con...

... 1-3 nuovi membri = ognuno fr. 20.-

... 4-6 nuovi membri = ognuno fr. 30.-

... 7-9 nuovi membri = ognuno fr. 40.-

... 10 e + nuovi membri = ognuno fr. 50.-

p. es. 8 nuovi membri =  $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 2 \times 40.- =$  fr. 230.-

p. es. 11 nuovi membri =  $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 3 \times 40.- + 2 \times 50.- =$  fr. 370.-

■ I premi di reclutamento saranno versati alle sezioni nel febbraio 2017

■ Il premio massimo per sezione ammonta a fr. 1500.-

■ Per domande: [info@vpt-online.ch](mailto:info@vpt-online.ch)

## IMPRESSUM

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

**Editore:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

**Redazione:** Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Vivian Bologna, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

**Indirizzo della redazione:** [contatto.sev](mailto:contatto.sev), CP, 6501 Bellinzona, e-mail: [contatto@sev-online.ch](mailto:contatto@sev-online.ch), telefono 091 8250115.

**Tiratura:** edizione italiana: 3555 copie; totale: 43020; certificata l'8.12.2015

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: [info@sev-online.ch](mailto: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](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch).

**Prestampa:** AZ Medien, Aarau, [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch).

**Stampa:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

ISSN 1662-8470

**Prossima edizione: 18 febbraio 2016. Chiusura redazionale: giovedì 11 febbraio, ore 10.**

SEV sezione PV Ferrovieri pensionati Ticino e Moesano

## Soggiorno ad Abano Terme

Siamo partiti il 27 dicembre, nonostante alcuni partecipanti abbiano dovuto rinunciare all'ultimo minuto per motivi di salute, fortunatamente nel frattempo risoltisi per il meglio e ai quali facciamo comunque gli auguri di completa guarigione.

Come per gli anni precedenti all'Hotel Paradiso ci hanno accolto con calore e simpatia e per tutto il periodo hanno offerto un'ottima cucina, trattamenti termali e di relax ed intrattenimenti serali musicali. In allegria e accompagnati da una buona cucina e balli abbiamo festeggiato il nuovo anno.

La nostra gara di scala 40, organizzata perfettamente da Alberto Rusconi, ha divertito e appassionato per tutta la durata del soggiorno. Durante un simpatico aperitivo abbiamo premiato i

vincitori del torneo principale e quelli del torneo di recupero.

Torneo principale:

1° Rossini Gabriella, 2° Biaggio Eliana, 3° Garbani Gisella e 4° Sargenti Mario

Torneo di recupero:

1° Giussani Luigi, 2° Balestra Luciana, 3° Lafranchi Carmen e 4° Innocenti Iris.



Il 2 gennaio abbiamo organizzato una gita ai Colli Euganei, con visita all'Abbazia Benedettina di S. Maria a Praglia e alla foresteria dei Padri. Dal bus, causa il brutto tempo, abbiamo ammirato il bel panorama con grandi colli, vigneti e le bellissime ville in modo particolare la Villa dei Vescovi a Luvigliano, residenza estiva dei vescovi patavini. Per sconfiggere le nebbie padane ci siamo fermati alle Cantine Bernardi di Torreglia, dove abbiamo gustato un ottimo piatto di salumi e formaggi con vini della zona e l'atmosfera subito si è trasformata in sana allegria accompagnata da canti e buon umore.

Rientro in Ticino accompagnati dai racconti di Romana, Ernesto e Raimondo, con l'auspicio di ritornare ad Abano per vedere le novità che ci riserverà l'Hotel Paradiso, con la ristrutturazione in corso delle sale e della nuova SPA.

Ringrazio tutti i partecipanti, il collega Sergio, Alberto e tutto il Comitato SEV-PV.

Eliana Biaggio

## A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

### ... clonazione

*Creare un neonato geneticamente identico a un individuo adulto non sembra essere così impossibile. Non c'è motivo di credere che la tecnica già sperimentata su molti mammiferi - dalle pecore ai gatti, dai maiali ai cavalli - non possa funzionare anche sull'uomo. Basta prelevare una cellula qualsiasi da qualcuno disposto a farsi clonare, inserirne il nucleo nell'ovocita di una donatrice, impiantare l'embrione così formatosi nell'utero di un'altra donna, aspettare la fine della gravidanza e il parto del clone. Non per niente c'è chi afferma di averlo già fatto! Nel 2002 il ginecologo italiano Severino Antinori - già noto per essere riuscito a inseminare e a far partorire una donna di 63 anni - sostenne di aver clonato tre bambini - due maschi e una femmina - che oggi sarebbero quindi già adolescenti e vivrebbero nell'Est europeo. Peccato che Antinori non sia mai stato in grado di produrre alcuna prova delle sue affermazioni. In verità, più che sulla clonazione volta a ottenere fotocopie di individui adulti, le speranze della medicina sono da tempo rivolte alla clonazione terapeutica. Teoricamente dovrebbe essere possibile fermare lo sviluppo di un embrione clonato, prima di impiantarli nell'utero, utilizzando le sue cellule a scopo curativo. Esattamente ciò che riuscì a fare un veterinario sudcoreano, Hwang Woo-Suk, stando almeno agli studi pubblicati nel 2005 anche dall'autorevole rivista «Science». Hwang rivelò di aver ottenuto cellule umane, capaci di moltiplicarsi all'infinito, da embrioni clonati a partire da cellule di persone malate. Da queste cellule sarebbe quindi possibile produrre organi e tessuti per sostituire quelli messi fuori uso da malattie, come il morbo di Alzheimer e quello di Parkinson, l'infarto, l'ictus, la sclerosi laterale amiotrofica e chissà cos'altro. Oltretutto la procedura di Hwang eliminerebbe anche il problema del rigetto, dato che i tessuti clonati a partire da una cellula di un malato sono perfettamente compatibili con il paziente stesso. A Hwang, divenuto eroe nazionale, la Corea ha dedicato persino un francobollo, con raffigurato un uomo che si alza dalla sedia a rotelle. Sennonché un'inchiesta ha poi appurato che si era trattato di un bluff: Hwang aveva spudoratamente falsificato i suoi studi. Ormai parlano di lui come di quello scienziato che voleva incrociare un picchio con un piccione viaggiatore; così il nuovo volatile sarebbe stato in grado non solo di consegnare i messaggi, ma anche di bussare alla porta al suo arrivo!*

Sezione Pensionati PV Ticino e Moesano

## 100 congratulazioni e 100 auguri

*Il comitato e la numerosa famiglia della Sezione PV Ticino e Moesano si congratulano con il collega Francesco Ackermann, già storico capo dell'ufficio viaggi di Lugano Città, che lo scorso 31 gennaio ha festeggiato il fatidico traguardo di 100 anni in invidiabili condizioni di salute e gli augurano tanta serenità e salute per quelli a venire, con un caloroso ringraziamento per la sua lunga militanza nel SEV.*



Trasporti Martigny e Régions SA

# Un CCL atteso da dieci anni

**Azione sul terreno pienamente riuscita lo scorso 28 gennaio per il comitato della sezione TMR. Il personale ne ha abbastanza di essere il fanalino di coda delle ITC romande per non avere un CCL. Il SEV chiede l'apertura di negoziati.**

Il comitato della sezione TMR (Trasporti Martigny e Regioni) ha potuto informare il personale sui benefici di un CCL. E potuto tastare il polso dei dipendenti in un momento in cui la loro azienda è il fanalino di coda delle ITC nella Svizzera romanda; infatti manca tuttora un CCL. Il quadro è chiaro: il personale vuole che il SEV avvii dei negoziati per raggiungere un CCL.

Caffè, cornetti e discussioni nelle officine di manutenzione, presso le infrastrutture e nelle

stazioni. Il personale è stato unanime: il regolamento attuale non è sufficiente. Il segretario sindacale del SEV **Tony Mainolfi** ha poi aggiunto: «La direzione può fare e disfare le regole a suo piacimento e quindi ci tiene sicuramente a questa libertà, ma il CCL è una garanzia di stabilità e di dialogo forte e duraturo».

## Un CCL atteso da quasi dieci anni

Il personale non si lascia ingannare. Se desidera ardentemente questo CCL, sa anche che il raggiungimento di questo non sarà semplice. La sezione VPT-TMR ha infatti chiesto un CCL diverse volte e finora ha dovuto subire il rifiuto della direzione. Eppure un contratto collettivo di lavoro è anche un bene per la società, ha detto la vice presidente del SEV, **Barbara Spalinger**: «In un momento in cui le autorità pubbliche si trovano confronta-

te con difficoltà economiche, un CCL può essere un baluardo per le aziende che potrebbero così far valere le proprie responsabilità sociali e imprenditoriali di fronte a restrizioni finanziarie».

Tra il personale e in tutti i settori – anche dunque tra i conducenti di autobus il cui statuto è per ora meno precario – si avvertiva chiaramente la mancanza di comprensione nei confronti di un'azienda finanziata con «le nostre imposte» che non vuole firmare un CCL. Forte del sostegno e il mandato della base, il SEV chiederà pertanto alla direzione la rapida apertura dei negoziati. In caso di rifiuto, il SEV, insieme con i membri del comitato, deciderà quali azioni intraprendere. Una cosa è certa: la base è determinata ad eliminare questa lacuna.

*Vivian Bologna*



Tony Mainolfi (al centro) con la presidente Béatrice Rieder presso l'officina TMR di Vernayaz, in piena discussione con un membro del personale.

## Photomystère: «di cosa si tratta?»



Questa settimana vi chiediamo di indicarci cosa illustra la foto qui sopra. Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 10 febbraio 2016:**

**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](mailto:mystere@sev-online.ch);  
**per internet:** sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://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.

In palio, vi è un coltellino «Outrider» dal look SEV, che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava il modello in scala 1:300 della galleria di base del Lötschberg presso il centro di intervento BLS di Frutigen. Troverete una foto esplicativa sul sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

**Peter Kunz**, di Deitingen, membro della LPV Berna.