

## Intervista

Peter Vollmer, paladino del trasporto pubblico in Svizzera, denuncia il pericolo del dumping.

Pagine 6 e 7



## Una Cope per la Tilo

Ci sono voluti mesi per trovare un accordo sul regolamento della Commissione del Personale. Finalmente l'epilogo con la firma da parte di sindacati e direzione.

Pagina 12



## Ritratto

Rolf Specht, in pensione, è sempre rimasto fedele al SEV, anche come quadro FFS.

Pagina 16

Primo Maggio a Lugano per sostenere il salario minimo garantito

# In difesa della dignità

Insieme in Piazza, insieme in corteo per chiedere una maggiore giustizia sociale.

Tutti e tutte a Lugano per un giorno. Tutti e tutte al Primo Maggio per de-

nunciare un mercato del lavoro sempre più spregiudicato: abusi, pressioni verso il basso sui salari, condizioni di lavoro sempre più precarie. Basta e avanza per scendere in piazza e rilanciare la solidarietà tra lavoratori e lavoratrici. È un Primo Maggio in viola

per sottolineare un anno, il 2011, di anniversari legati alle lotte dei diritti delle donne. Quest'anno il SEV cucinerà per tutti con una squadra di cuochi, in maggioranza macchinisti.

a pagina 5



Primo Maggio, Lugano 2011; appuntamento per una giornata intera all'insegna della solidarietà e di momenti di aggregazione.

## EDITORIALE

**C**i sono idee che per noi hanno un significato: libertà, democrazia, forse socialismo o cristianesimo. Ci sono persone che si distinguono per grandi idee, che in un certo senso incarnano: Gandhi, Madre Teresa, Aung San Suu Kyi, Papa Giovanni XXIII. Li ammiriamo e forse persino li veneriamo. Una grande idea è certamente anche la solidarietà: unirsi per una causa,

**»La solidarietà è una grande idea.«**  
Peter Anliker, redattore SEV

che serve a tutti, per noi è chiaro. La solidarietà è l'obiettivo perseguito dal sindacato. Ogni giorno, passo dopo passo, con perseveranza. Chiunque persegua un grande obiettivo, deve attendersi anche a occasionali contraccolpi. Barack Obama lotta per la sua riforma della sanità e per questo viene vilipeso dal «Tea Party» come musulmano e comunista. Le forze conservatrici non possono amare le riforme. Ma non formulano neppure delle controproposte. Per cui alla fine, in assenza di un'alternativa, finiscono per vincere le idee progressiste. Vincono ma non da sole, perché le cose buone non si impongono automaticamente. Ecco perché vale la pena continuare a lottare.

Nessun sindacato raggiunge i propri obiettivi dall'oggi al domani senza lottare. Questo ci infonde speranza e deve rappresentare uno stimolo per continuare a lottare. Per la solidarietà. Per una vita migliore per tutti. Un traguardo che vogliamo raggiungere rapidamente. Non abbiamo alternativa!

## OFFICINE, NON C'È PACE

Con le dimissioni del direttore Sergio Pedrazzini, sul cielo sopra le Officine di Bellinzona si addensano le nubi della preoccupazione. Nel corso di una conferenza stampa l'ex comitato di sciopero ha chiaramente palesato una certa inquietudine, poiché gli scenari che si prospettano all'orizzonte non promettono nulla di buono. Per questo, insieme ai sindacati, il comitato chiede un incontro urgente con il Consiglio di Stato.

A pagina 3

Il raddoppio della galleria autostradale al centro dei dibattiti

## Il nodo del Gottardo



15 maggio 2011: votazione cantonale carica di significato nel canton Uri: la costruzione di una nuova galleria autostradale sotto il Gottardo. Gli appetiti della lobby del traffico su strada si manifestano anche in Ticino, dove si moltiplicano le pressioni in seguito

alla decisione del Consiglio federale di risanare il tunnel. L'iniziativa delle Alpi si oppone, evidentemente, ad ogni progetto di raddoppio della galleria autostradale e ricorda che il popolo svizzero ha deciso che il traffico stradale deve essere deviato sulla ferrovia. La volontà popolare non è ancora del tutto rispettata.

Alle pagine 8, 9 e 10

## IN BREVE

## SOSTEGNO AD UN COLLEGA MINACCIATO DI LICENZIAMENTO

■ Aissam Echchorfi, membro di comitato della sezione VPT tl, è stato minacciato di licenziamento a causa del suo impegno sindacale. Come autista, Aissam vanta infatti un curriculum impeccabile. Il SEV chiede a tutti di firmare la petizione rivolta ai trasporti pubblici di Losanna affinché ritirino la loro minaccia di licenziamento.

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

## NUOVO FILM

■ AlpTransit Gottardo ha pubblicato un nuovo DVD in cui documenta i progressi realizzati nel 2010 nelle gallerie del Gottardo, con la caduta dell'ultimo diaframma a Sedrun e l'inizio dei lavori d'installazione alla tecnica ferroviaria, e del Ceneri, con l'avanzamento del lavoro. Il film di 30 minuti costa 30 franchi ed è ottenibile su internet, agli infocentri di Alptransit e alla stazione di Lucerna; in inglese, tedesco e italiano.

## FORMAZIONE USS

■ Véronique Polito succederà a Peter Sigerist come responsabile della formazione dell'Unione sindacale svizzera. Titolare di un master in scienze sociali, Véronique Polito (1977) ha lavorato per diverse organizzazioni che si occupano dei problemi di asilo, per poi assumere l'incarico di segretaria per la formazione a Unia.

## SALARI INIZIALI DEI DTF

■ Il SEV è intervenuto su segnalazione di diretti interessati presso le FFS per richiedere la correzione di alcuni salari iniziali di dirigenti del traffico ferroviario. Dopo numerose tergiversazioni, gli interessati hanno ottenuto soddisfazione. La comunicazione dovrebbe avvenire in questi giorni.

Riviste le disposizioni presso la manutenzione dell'infrastruttura

## Premiare la disponibilità

Compiti e modalità d'intervento dei «manager delle perturbazioni» apparivano sin qui poco chiari e sono pertanto stati oggetto di trattative.

Il «manager delle perturbazioni» dovrebbe intervenire quando occorrono rinforzi al servizio di picchetto, ma è sempre più spesso stato caricato di nuovi compiti. Inoltre, si è constatato come le modalità e le indennità per i secondi interventi variassero tra le regioni. Il SEV ha quindi chiesto di negoziare una regolamentazione chiara.

## Passi avanti

Ne è scaturito un accordo secondo il quale, nei casi di intervento volontario ai sensi della Z 133.1 verrà sempre versata l'indennità superiore. Inoltre le FFS faranno in modo che, in ogni filiale, vi siano persone in funzioni chiave che saranno raggiungibili durante quattro giorni tra Natale e Capodanno, secondo una lista in cui si saranno iscritti volontariamente. Anche in questi casi, esplicitamente esclusi dalla definizione di picchetto, verrà versata l'indennità superiore.

È stato elaborato anche un documento che precisa i compiti dei manager delle



I casi in cui occorre molta più gente del previsto sono frequenti.

## Non abusare del personale

Sempre più spesso, abbiamo dovuto constatare come FFS Infra tendesse ad affidare compiti crescenti al «manager delle perturbazioni», lasciando però immutata l'indennità. Adesso, abbiamo una regolamentazione che ci siamo sentiti di sottoscrivere. Nel contempo, abbiamo potuto definire anche le modalità per chi è chiamato ad intervenire in seconda battuta. Tutto ciò, coinvolgendo anche i diretti interessati e la commissione del personale. Gli interventi nei casi di perturbazione non possono essere improvvisati e richiedono da parte dei collaboratori flessibilità, capacità e disponibilità. È quindi giusto che vi sia

una compensazione adeguata, anche se ciò non è sempre il caso.

In questo caso, il SEV ha potuto ottenere una regolamentazione migliore e più chiara, svolgendo il suo compito. Si tratta ora di verificare come essa verrà applicata. Ciò dipenderà anche dagli effettivi a disposizione. Deve tuttavia restare chiaro che queste regole non possono sostituire il servizio di picchetto. Chi vuole queste prestazioni, deve anche retribuirle.

*Urs Huber,  
segretario SEV  
responsabile delle questioni di  
infrastruttura*

perturbazioni. In quattro settori particolarmente esposti, verranno definiti dei responsabili per il semestre annuale.

La trattativa è partita dal presupposto che i manager delle perturbazioni sono chiamati a prestare un servizio di picchetto normale per quattro settimane all'anno,

indennizzate secondo il grado di picchetto medio.

Il SEV ha poi ottenuto di sottoporre queste disposizioni ad una verifica nel maggio 2012.

*pmo*

Il Comitato SEV prepara i contenuti del prossimo congresso

## Stabilire il programma del SEV

Chi siamo e cosa vogliamo? Il congresso SEV del 24 maggio dovrà rispondere a queste due questioni fondamentali.

I 250 delegati al primo congresso ordinario di un solo giorno dovranno occuparsi di alcune questioni fondamentali. In primo luogo, verrà discussa la «Carta» del SEV che riassume la coscienza e i principi della collaborazione, dei rapporti sociali e della politica del sindacato. Saranno poi in discussione i documenti programmatici che definiscono l'orientamento

della politica sindacale per i prossimi anni.

Il documento sul sindacato stabilisce la posizione del SEV nel panorama sindacale, le modalità di cooperazione con gli altri sindacati nonché le strutture e le modalità di reclutamento.

Il documento sulla politica contrattuale ribadisce la volontà di estendere i contratti collettivi di lavoro, di dichiararli obbligatori nonché di approfondirne e curarne i contenuti.

In quello sulla politica dei trasporti vengono affrontate questioni come il finanziamento delle infrastrutture, i bandi di concorso, il servizio

pubblico e le richieste di produttività al personale.

L'iniziativa sui salari minimi, AVS/AI, casse pensioni e modelli di pensionamento anticipato e/o parziale sono al centro del documento sulla politica sociale.

L'ultimo documento analizzato dal comitato in vista del congresso è dedicato alla sicurezza sul lavoro e alla tutela della salute.

## I trasporti del futuro

Il comitato ha accolto anche un ospite che rivedremo anche al congresso: il direttore dell'ufficio federale dei trasporti Peter Füglistaler. Egli ha illustrato, non senza una

certa carica umoristica, le vedute del Consiglio federale sul finanziamento dei trasporti, chiedendo il sostegno del SEV nella procedura di consultazione, dato che gli altri sindacati presenti nei trasporti pubblici hanno avanzato la loro neutralità politica. Gli interventi dal comitato gli hanno invece confermato che il SEV, in quanto sindacato che raggruppa tutte le categorie professionali del ramo, vuole influire anche sulle condizioni generali ed è pertanto pronto ad assumersi anche le proprie responsabilità politiche.

*pmo/gi*

Dimissioni del direttore delle Officine di Bellinzona Sergio Pedrazzini

## Nuovo cambio al timone

Mercoledì 20 aprile, le FFS hanno informato personale, partners sociali, clienti e opinione pubblica che il direttore delle Officine di Bellinzona Sergio Pedrazzini ha rassegnato le dimissioni per il prossimo 6 maggio.

Nel loro comunicato, le FFS parlano di dimissioni dettate da «motivi personali», dicendosi «molto dispiaciute per la decisione di Sergio Pedrazzini», che ringraziano per il grande impegno, formulandogli gli auguri di rito.

Sempre secondo il comunicato, Pedrazzini, entrato in carica due anni e mezzo fa, ha realizzato il passaggio da Cargo alla divisione viaggiatori, diretto l'ottimizzazione dei processi produttivi, favorendo una competitività che verrà ulteriormente incrementata da investimenti che le FFS dichiarano di voler fare. Egli lascia pertanto al suo successore un sito funzionante e con buone prospettive. Sino alla sua designazione, le Officine saranno dirette ad interim da Ferruccio Bianchi, responsabile degli stabilimenti industriali in Svizzera, che sarà presente a Bellinzona un paio di giorni alla settimana.

### Bilancio in chiaroscuro

Anche i sindacati e la commissione del personale sono dispiaciuti della partenza di Pedrazzini. A lui riconoscono volentieri il merito di aver rilanciato un dialogo franco e aperto.

Le sue dimissioni aggiungono poi ulteriori fattori di incertezza per il futuro delle Officine. Nonostante il comunicato delle FFS tenti di buttare acqua sul fuoco, chi ha seguito la vicenda delle Officine sa benissimo che purtroppo la loro situazione non è così rosea.

Intanto, con Pedrazzini lascia il settimo direttore in dieci anni, il che la dice lunga sulla difficoltà dell'incarico.

Inoltre, durante tutto il suo mandato ha dovuto confrontarsi con difficoltà orga-



Le ordinazioni attuali sono sufficienti, ma vi sono dubbi sul futuro.

nizzazioni interne, mai del tutto risolte nonostante la divisione abbia voluto affiancargli la scorsa estate una «Task Force» di specialisti inviati da oltre Gottardo. Sulle ordinazioni di lavoro, la cui situazione viene definita favorevole dalle FFS, grava l'incognita dell'evoluzione di FFS Cargo, che da tempo prospetta un calo di commesse.

### Occorrono premesse nuove

Proprio quest'ultima situazione riassume a nostro parere il dilemma delle Officine, esposte alle esigenze di clienti interni che saturano le capacità produttive e, nel contempo, limitate nella ricerca di alternative da una struttura dirigenziale centralizzata molto rigida.

La ricerca di un nuovo direttore dovrebbe quindi necessariamente passare dalla ridefinizione della struttura organizzativa delle e attorno Officine. In caso contrario, sarà difficile trovare un successore disposto a mettersi tra l'incudine del mercato e il martello di Berna.

### Prolungare la tavola rotonda

La partenza di Pedrazzini dimostra chiaramente, semmai ce ne fosse bisogno, che i problemi delle Officine sono lunghi dall'essere risolti e che

la tavola rotonda, creata nel 2008, non ha ancora assolto il suo compito di garantire a lungo termine una prospettiva. Sarebbe quindi auspicabile che le parti continuassero ad incontrarsi per ridefinire le condizioni in cui le Officine sono chiamate a muoversi.

### Verso un centro di competenze

La definizione di queste prospettive non può evidentemente astrarsi dal centro di competenze, tratteggiato dalla Supsi. Anzi, la particolare situazione del mercato renderebbe auspicabile alcuni passi concreti in tal senso, come l'integrazione delle strutture di Chiasso e dell'ex deposito di Bellinzona, in modo da ampliare le capacità produttive.

Si tratta di problematiche che vanno riprese in tempi brevissimi, per cui Cope e sindacati si sono rivolti al Consiglio di Stato. *Affaire à suivre*

Gi

### Notizie online

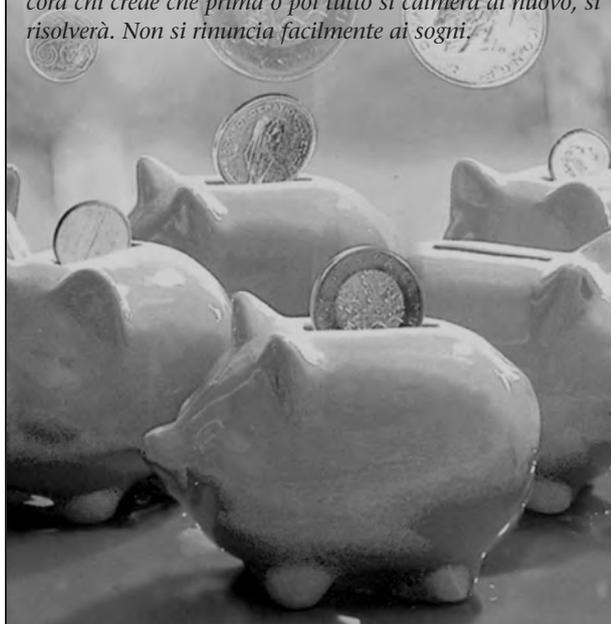
Per chi volesse saperne di più, l'associazione «giù le mani dall'Officine» ha annunciato l'apertura di un sito internet: [www.giulemani.ch](http://www.giulemani.ch)

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### IL SOGNO MEDITERRANEO

Forse lo diamo per scontato e non ce ne rendiamo conto. Il Mediterraneo, perennemente in subbuglio, è all'incrocio di tre continenti. Oggi è tragicamente solcato da gente in fuga. Eppure il sogno mediterraneo continua a essere callato. Fernand Braudel, il grande storico francese, ha scritto che «è un mare di civiltà che continua a rivivere sé stesso, senza dubbio per necessità. Ma ciò che è stato di questo piccolo grande mare è una condizione per continuare a essere». Ne è sorto un mito che si fatica però a tenere in piedi, quello di una storia comune e impregnata di eredità tanto diverse che si sono via via sedimentate: il monoteismo semitico, l'enigmatica civiltà fenicia, la filosofia greca, il diritto romano, l'arte bizantina, la scienza araba, la convivenza araba-andalusa, la potenza ottomana... È pur vero che ci furono i miracoli unitari (politici, militari e culturali) dell'ellenizzazione e della romanità. Era il tempo in cui si poteva parlare in un mare nostrum, di un mare interno, al centro del mondo, percorso in lungo e il largo da audaci viaggiatori, incarnati nelle figure di Ulisse e dello apostolo Paolo. Eppure, spaccato in due dalla conquista arabo-islamica del VII secolo, il Mediterraneo è diventato un luogo di scontri e non ha cessato di esserlo fino al XX secolo. Le linee di frattura sono quelle della storia lunga tra oriente e occidente, tra cristiani e mussulmani, tra Europa e Impero ottomano, tra colonizzatori e colonizzati. Nemmeno gli scambi commerciali, sempre più intensi a partire dal medioevo, grazie al dinamismo dei mercanti italiani hanno saputo cementare più di quel tanto i due mondi. Poi il dominio europeo, imbastito sui crolli dell'Impero ottomano: aprì una nuova era egemonica con il controllo della vie verso Oriente, vitali per l'Impero britannico, con il dominio della Francia sul Maghreb, con l'avanzata dell'Italia in Libia. Il Mediterraneo sembrava essere diventato un lago tutto europeo, oggi in qualche modo rappacificato dopo la seconda grande guerra, con l'aiuto però solo delle forze della NATO e della VI flotta americana, in permanenza sul mare a guardare verso Oriente, costretta ora a guardare anche verso Sud. I flussi migratori non sono che il riflesso di queste nuove e incontrollabili tensioni. C'è ancora chi crede che prima o poi tutto si calmerà di nuovo, si risolverà. Non si rinuncia facilmente ai sogni.



«Move Infra» e «Opti Infra» vegliano all'ottimizzazione dei posti di lavoro e dell'occupazione delle superfici

# Concentrazione dei posti di lavoro? Ci sono chiari limiti stabiliti dalla legge

La Divisione Infrastruttura riunisce le proprie unità in un medesimo luogo e in base a criteri di concentrazione, per sfruttare al massimo l'occupazione dei locali. L'obiettivo è quello di risparmiare 10 milioni di franchi, in modo particolare a livello di pigioni. A Berna, tuttavia, si è dovuto fare marcia indietro, dopo che le FFS si sono spinte troppo in là sul piano della concentrazione.

Nel mese di settembre del 2010 il progetto «Move Infra» e «Opti Infra» sono stati presentati ai partner sociali da parte dell'unità d'affari dell'*Infrastructure Facility Management* (I-HR-FM), che è responsabile di garantire un uso economico degli edifici in tutta la Svizzera. Entrambi i progetti mirano a ottimizzare l'occupazione delle superfici e a poter restituire i locali affittati al loro proprietario o a FFS Immobili. In questo modo potrebbero essere risparmiati

circa 10 milioni di franchi all'anno. Una prima fase del progetto «Move Infra» è quello di concentrare le unità business derivanti dal progetto di riorganizzazione «Infra 2014» in centri di servizio ben attrezzati con postazioni di lavoro che soddisfano gli standard attuali. Con «Opti Infra», invece, si vogliono ottimizzare i luoghi di lavoro e l'uso di superfici a lungo termine.

A Bellinzona, «Move Infra» è concluso: le unità business sono state riunite in un edificio delle FFS situato a circa 10 minuti a piedi dalla stazione. «A parte alcuni problemi tecnici di aerazione e di riscaldamento che si sono verificati in partenza, il trasloco nei nuovi locali non ha causato particolari preoccupazioni», ha detto René Wolf, vicepresidente della Commissione del personale della Divisione Infrastruttura (Cope I).

Secondo il progetto originario, a Berna oltre 280 dipendenti avrebbero dovuto trasferirsi nei nuovi uffici a fine febbraio, di cui 100 in un altro edificio. Il trasloco ha dovuto essere rimandato. E questo dopo che un collaboratore della direzione della Di-

visione si era lamentato del suo futuro posto di lavoro troppo stretto. Un'analisi che gli ha dato ragione.

**Stretti come sardine?  
Non fa molto bene...**

Un esempio? Dieci persone avrebbero dovuto essere stipate in un ufficio previsto originariamente per otto persone. «Le raccomandazioni della SECO nel suo commento sull'articolo 23 dell'Ordinanza 3 della Legge sul lavoro, non sarebbero state soddisfatte», conferma René Wolf. Negli uffici comuni ci vogliono almeno 18 m<sup>2</sup> per accogliere le prime due persone e 6 m<sup>2</sup> per ogni persona supplementare.

Il commento della SECO è reperibile all'indirizzo [www.seco.admin.ch](http://www.seco.admin.ch) (sotto documents – moduli e pubblicazioni – prememoria e schede informative – lavoro). «Per la Cope è comunque chiaro che queste racco-

mandazioni non possono essere sempre seguite alla lettera in certi edifici, ragione per cui è pronta a qualche compromesso», aggiunge René Wolf. I piani di trasloco modificati sono stati sottoposti all'attenzione della Cope. «Chi nutre delle riserve sui nuovi piani, può rivolgersi a noi», ricorda René Wolf.

**Non traslocare più spesso  
del necessario!**

Alcuni collaboratori che hanno appena traslocato dalla Postbahnhof di Berna alla Brückfeldstrasse o alla Mittelstrasse, sono pure coinvolti da questo nuovo trasloco. René Wolf spera tuttavia che sia l'ultimo a Berna prima di quello del Wankdorf nel 2014 (vedi riquadro).

Il progetto «Move Infra» prevede ugualmente traslochi a Losanna, Olten, Lucerna, Basilea e Zurigo.

Markus Fischer/frg

## PROGETTO «GIRASOLE» AL WANKDORF: GRANDE TRASLOCO A BERNA NEL 2014

I Progetti «Infra Move» e «Opti Infra» della Divisione Infrastruttura non hanno alcun collegamento diretto con il trasferimento nel 2014 di 1700 dipendenti, sparsi finora in nove diverse località della regione bernese, al Wankdorf di Berna. Due edifici per uffici saranno costruiti per i servizi centrali del Gruppo, quelle della Divisione Infrastruttura e Immobili come pure la gestione del traffico centrale. «Non ci sarà più un grande ufficio come quelli che conosciamo ora, ma spazi modulari con diversi uffici per molte persone», ha detto René Wolf, vicepresidente della Cope. «Questa scelta illustra il cambiamento in corso nella cultura delle FFS. Il concetto degli uffici e delle

**Gli svantaggi  
della concentrazione**

Il nuovo centro amministrativo sarà situato accanto alla stazione della S-Bahn di Berna Wankdorf. Per i dipendenti che vengono a lavorare a Berna con i mezzi pubblici e che ora si recano al loro posto di lavoro in pochi minuti a piedi dalla stazione di Berna, il tempo di percorrenza sarà più lungo. Le situazioni, e quindi le valutazioni, variano da dipendente e dipendente. Secondo Urs Huber, segretario sindacale del SEV: «Le FFS, nelle loro vesti di datore di lavoro, devono essere consapevoli, che in questo modo gli impieghi non diventeranno più attrattivi! L'azienda deve tener conto di questo se prevede altri progetti simili di concentrazione dei posti di lavoro. «Se le FFS risparmiano denaro raggruppando degli uffici, per esempio nella città di Berna, senza intaccare la qualità di questi posti di lavoro, è preferibile ad una pressione sui costi del personale, vale a dire sui salari sul tempo e i posti di lavoro» aggiunge Urs Huber. «Si deve tuttavia dare la priorità al mantenimento della qualità dei posti di lavoro. E la follia centralizzatrice a scapito dei posti di lavoro nelle regioni, secondo il SEV non ha senso!»

Fi/frg



postazioni di lavoro dovrebbero facilitare e ottimizzare i processi di lavoro e di comunicazione.»

Verkehrsverbund  
Luzern

Passepartout  
Einfach gut gelöst.

Der Verkehrsverbund Luzern plant und finanziert den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout. Per 1. Oktober 2011 oder nach Vereinbarung suchen wir einen erfahrenen

**Projektleiter (m/w)**

**Tarifverbund Passepartout 80–100%**

In dieser äusserst umfangreichen Funktion arbeiten Sie auf verschiedenen Unternehmensstufen und in unterschiedlichen Fachbereichen und Projekten. Sie leiten, koordinieren und überwachen – in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen – Massnahmen und Tätigkeiten für den Tarifverbund Passepartout.

**Ihre Verantwortung:**

- Tarifmanagement (inkl. Zonenpläne, Spezialtickets usw.)
- Verantwortlich für operatives Marketing
- Leitung bzw. Mitarbeit in Arbeitsgruppen und Projekten
- Kundendienst, Controlling, Auswertungen, Reporting
- Stellvertretung Leiter Tarifverbund Passepartout

**Ihr Profil:**

- Kaufmännische öV-Ausbildung, Weiterbildung in Marketing/Betriebswirtschaft Stufe FA/FH
- Fundierte öV-Berufserfahrung im Aufgabengebiet
- Marketing- und Projekterfahrung
- Flexibler, initiativer Teamplayer mit Organisationstalent, Durchsetzungsvermögen und diplomatischem Geschick

**Wir bieten:**

- Den Pioniergeist einer neuen Organisation
- Einen vielseitigen Aufgabenbereich in einem kleinen Team
- Hohe Selbständigkeit und Spielraum für Eigeninitiative
- Arbeitsplatz an attraktiver Lage in Luzern

Für Auskünfte und Bewerbung:

Verkehrsverbund Luzern, Albrecht Strohbach, Leiter Tarifverbund Passepartout, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern, Tel. 041 228 47 27  
[albrecht.strohbach@verkehrsverbund-luzern.ch](mailto:albrecht.strohbach@verkehrsverbund-luzern.ch)  
[www.verkehrsverbund-luzern.ch](http://www.verkehrsverbund-luzern.ch) / [www.passe-partout.info](http://www.passe-partout.info)

Primo Maggio a Lugano: movimento sindacale unito pensando alla sfide future – anche il SEV impegnato in prima linea

# Un salario minimo per tutti

Tempi duri quelli che si delineano all'orizzonte. Tempi duri per lavoratrici e lavoratori confrontati con un mercato del lavoro sempre più spregiudicato. Lo sanno bene i sindacati che sono al fronte quotidianamente. Casi di caporalato, dumping salariale, precarietà crescente, ricorso sistematico a manodopera interinale, diffusione di forme di lavoro atipico che stanno diventando la regola: il quadro è tempestoso.

Il Primo Maggio non vuole essere solo un'occasione di incontro, un'espressione di solidarietà tra lavoratrici e lavoratori. Vuole anche essere uno strumento di denuncia pubblica: il mercato del lavoro è sempre più spregiudicato e a farne le spese direttamente è chi lavora. Casi di abusi, di pressioni verso il basso sui salari, di condizioni di lavoro sempre più precarie, sono all'ordine del giorno e fanno parte di una realtà che molti preferiscono non vedere trincerandosi dietro la convinzione che in fondo si sta bene.

Non è così. Lo ha chiaramente detto il presidente dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa, Saverio Lurati presentando la giornata del Primo Maggio, che si svolgerà a Lugano. (cfr. Locandina). Un Primo Maggio di festa – per onorare davvero lavoratori e lavoratrici – e di riflessione, per denunciare situazioni preoccupanti. Datori di lavoro sempre più abili e scaltri nell'aggirare la legge, dipendenti che vivono il ricatto «o così o prendi la porta», disoccupati resi più fragili da una legge penalizzante. Questi sono i frutti amari e persistenti delle politiche neolibériste, che hanno comunque come unico obiettivo la massimizzazione dei profitti. Non importa a quale prezzo, se a pagarli sono i lavoratori. I sindacati non ci

stanno. Ma per opporsi hanno bisogno non solo del sostegno dei lavoratori e delle lavoratrici, ma di tutta la società. Nessuno può chiamarsi fuori, perché un mercato del lavoro che si presenta come un campo minato, rappresenta un potenziale rischio per tutti coloro che vi si avventurano. La nostra è una società basata sul valore del lavoro. Tutelarlo significa garantire condizioni di vita decorese se non una buona qualità di vita.

## Un'iniziativa importante

Il fatto che non per tutti è così, è un motivo in più per non disarmare, al contrario. Al centro del Primo Maggio di quest'anno, infatti, c'è anche l'iniziativa popolare della Unione sindacale svizzera che chiede l'introduzione di un salario minimo legale. Al netto di imposte, tasse, spese per l'abitazione e premi di cassa malattia una famiglia di quattro persone con reddito modesto o medio può spendere 1400 franchi in meno che nel 2000, mentre una famiglia agiata ha a disposizione 19000 franchi in più. L'USS vuole combattere questa evoluzione con l'iniziativa popolare che esige l'inserimento di salari minimi nei contratti collettivi di lavoro o un salario minimo legale di 22 franchi all'ora. Il minimo salariale andrebbe adeguato regolarmente all'evoluzione dei salari e dei prezzi. Attualmente circa 400'000 persone – in maggioranza donne – si situano al di sotto della soglia dei 3800 franchi mensili. L'USS ha tempo fino al 25 luglio 2012 per raccogliere le 100 mila firme necessarie per la sua proposta, sostenuta tra l'altro dal Partito socialista (PS).

Anche il SEV sarà in prima linea. Non solo politicamente, perché la questione dei bassi salari interessa anche alcuni settori di cui il SEV tutela gli interessi, ma anche dal profilo ricreativo. Con il motto «Primo Maggio in testa al treno: il SEV cucina per voi», un gruppo di macchinisti e di altri colleghi si sono messi a disposizione per comporre la squadra dei cuo-

**SGBIUSS**

**Primo maggio**

**almeno 4'000Fr al mese!**

**Dalle 18.30 sarà a disposizione una fornitissima griglia**

10.30 ritrovo - via campo marzio  
11.00 partenza corteo fino in piazza manzoni  
12.00 interventi ufficiali  
13.00 pranzo  
15.00 inizio concerti  
15.00 Luf  
16.45 In the dead car  
18.30 Mala Gang (Malavida+Gang)  
20.15 Africa unite  
19.00 cena  
22.00 fine manifestazione

chi. Un gesto di solidarietà per mostrare che l'unità sindacale, dei lavoratori e delle lavoratrici è uno dei modi migliori per rispondere agli attacchi al mondo del lavoro.

## 14 giugno: donne in prima linea

Il Primo Maggio sarà questo anno tinto di viola (il colore dello sciopero delle donne) e sul palco le segretarie sindacali di ogni federazione saranno protagoniste di una narrazione collettiva. Una narrazione che coinvolge anche gli uomini perché le

donne non si occupano «solo» di questioni femminili, ma portano il loro sguardo sul mondo nel suo complesso. Una società migliore si costruisce insieme, passo dopo passo senza l'esclusione di uno o dell'altro genere. Il Primo Maggio sarà dunque anche un'anteprima delle manifestazioni del 14 giugno, giorno in cui ricorrono i 30 anni dell'articolo costituzionale sull'uguaglianza tra donne e uomini e i 20 anni del primo sciopero nazionale delle donne. Il Gruppo Don-

ne USS Ticino e Moesa ha in calendario una serie di eventi. Per ribadire due o tre cose. Passano gli anni, infatti, e poco cambia. Insieme a voi le donne dell'USS vogliono farsi sentire e vedere per chiedere: parità opportunità per tutte, parità salariale, equa divisione del lavoro non remunerato tra donne e uomini, più strutture di accoglienza, congedo paternità e congedo parentale.

Françoise Gehring



**“Mi oppongo decisamente alla concorrenza praticata sulla base di salari più bassi e condizioni di lavoro peggiori. Queste sono solo distorsioni.”**

Peter Vollmer, direttore uscente UFT e FUS

Peter Vollmer va in pensione

# «Il nostro settore non tollera il dumping sui salari»

*Dopo undici anni esatti, il direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e dell'associazione delle funivie svizzere (FUS) Peter Vollmer lascia queste due funzioni (gli subentra Ueli Stückelberger). Nel suo ufficio ormai semivuoto contatto.sev ha incontrato questo paladino di un trasporto pubblico di qualità, che ha diretto anche la commissione dei trasporti del Consiglio nazionale, per un'ultima intervista.*

**contatto.sev: Undici anni fa ha assunto la carica di direttore dell'UFT e di FUS, diventando in pratica il rappresentante dei datori di lavoro. Come mai?**

**Peter Vollmer:** Allora, il giornale del SEV mi aveva rimproverato di aver cambia-

to sponda. Non è però mai stato il caso, anche se da allora ho rappresentato le aziende e quindi i datori di lavoro. L'UFT non è tanto un'associazione padronale, quanto piuttosto un'associazione di categoria, che rappresenta e coordina il settore dei trasporti pubblici. Sono sempre stato convinto della necessità di avere un'associazione forte, in grado di dare continuità e unità al settore. Sono anche un utente fedele dei trasporti pubblici, dato che non ho più auto da ormai 30 anni. Per questo, il mio cambiamento non mi ha mai posto problemi, tanto più che le aziende agiscono nell'ambito del servizio pubblico e appartengono in maggioranza agli enti pubblici.

## E le funivie?

Si tratta in genere di piccole e medie imprese, di proprietà privata, esposte in misura molto maggiore al mercato e alle influenze dall'estero. Le aziende di trasporto pubblico devono battersi per i mezzi della collettività, le funivie invece per buone condizioni quadro. È un approccio completamente diverso, con il quale ho dovuto confrontarmi, traendone ottime soddisfazioni. La FUS non mi avrebbe comunque eletto, se questa carica non fosse congiunta già prima con quella di direttore dell'UFT. Il senso

di questa congiunzione era stato discusso anche con il mio predecessore, come io ho fatto con il mio successore.

## Ma perché?

Tra i due settori vi sono molte sinergie e punti in comune. La quota del tempo libero cresce anche nel trasporto pubblico, in misura persino maggiore a quella dei pendolari. Vi sono poi ferrovie, come le Jungfraubahnen o la Matterhorn-Gotthard-Bahn, fortemente orientate al turismo e altre aziende attive nei due settori e membri delle due associazioni. Abbiamo anche norme che riguardano i due settori, come la legge sul trasporto viaggiatori o quella sui disabili. La riforma delle ferrovie ha rafforzato il ruolo delle aziende ed entrambi i settori hanno la stessa rete di contatti con le autorità, la politica e le altre organizzazioni.

## Quali obiettivi si era prefisso e quali ha raggiunto?

Mi sono prefisso di dare un contributo al rafforzamento del trasporto pubblico e delle funivie, che ho sempre considerato molto importanti per il nostro Paese. Ho raggiunto molti punti di cui vado fiero. Per esempio, il fondo per la formazione professionale, alimentato da contributi versati dalle aziende sulla base del numero dei

dipendenti. Questo fondo non ha suscitato opposizioni, in quanto le aziende sono consapevoli che disporre di personale qualificato sarà di fondamentale importanza per il futuro, anche delle funivie. La formazione è anche la base per garantire i posti di lavoro e, secondo me, è un fattore che i sindacati tendono a trascurare.

## Il SEV si è però sempre impegnato, per esempio per la creazione del centro di formazione per le funivie.

È vero. Per il centro di FUS a Meiringen abbiamo coinvolto Hans Bieri, che ha svolto un grande lavoro. Vorrei però che i sindacati facessero

## “La formazione è la base per garantire i posti di lavoro.”

della formazione un punto centrale, poiché è veramente la miglior garanzia per la sicurezza del posto di lavoro.

## Quanti dipendenti hanno UFT e FUS e perché non avete un CCL?

Durante il mio mandato, il numero dei dipendenti delle due associazioni è aumentato da 20 a oltre 70, senza contare i militanti. Ciò non è avvenuto estendendo la burocrazia, ma riprendendo compiti da altri, come la gestione del «servizio diretto» del sistema ta-

riffale, sin qui svolto dalle FFS, o la regolamentazione tecnica. Si sono aggiunti anche i dipendenti del centro di formazione di Meiringen. Il CCL non ci è mai stato richiesto, evidentemente perché offriamo condizioni di lavoro corrette, che discutiamo alle assemblee del personale. Per la previdenza, siamo affiliati a Symova e abbiamo naturalmente costituito una commissione paritetica di previdenza.

## Quali punti ha dovuto lasciare al suo successore?

Speravo di progredire più velocemente verso un nuovo sistema tariffale e verso l'E-Ticketing. Le prime pro-

ve con biglietti muniti di chip elettronici avevano dato un esito positivo, ma abbiamo dovuto congelare il progetto «Easy Ride» a causa dei costi troppo elevati. Adesso potremmo riprenderlo, grazie alle nuove tecnologie. Avrei voluto anche migliorare l'orientamento generale alla clientela, per esempio nell'informazione sulle coincidenze tra il traffico a lunga percorrenza e le linee di bus, oppure sulle offerte sostitutive in caso di perturbazione, ecc.

## BIO

Il Dr. Peter Vollmer (65) è cresciuto a Berna. Dopo la formazione di dirigente d'esercizio FFS, ha conseguito la maturità e poi studiato sociologia, economia e diritto pubblico. Ha lavorato come assistente e docente, pubblicista freelance, osservatore elettorale internazionale, Vicepresidente del PS svizzero (1979-90), segretario VPOD e, dal 1° maggio 2000 come direttore dell'Unione dei trasporti pubblici e di Funivie svizzere. Andrà in pensione a fine aprile. È stato municipale di Berna, granconsigliere, consigliere nazionale (presiedendo anche la commissione trasporti del Nazionale). È stato presidente della Citrap, di Pro Velo Schweiz, della fondazione di protezione dei consumatori e del PS della città di Berna, nonché membro della commissione direttiva dell'unione internazionale dei trasporti pubblici e del comitato di Login. Abita a Berna con la moglie. Tre figli adulti. Hobby: lettura, podismo, viaggi.

# INTERVISTA



Jörg Meiler

Peter Vollmer nell'autunno 2010 scopre con il presidente SEV Giorgio Tuti ed il direttore dell'UFT Peter Füglistaler l'adesivo che richiama gli utenti di un bus della RBS all'art. 59 della legge sul trasporto viaggiatori. Questo specifica che i reati nei confronti del personale dei trasporti pubblici vengono perseguiti d'ufficio, senza denuncia da parte della vittima. Peter Vollmer ha contribuito in prima persona al varo di questa norma legislativa nel giugno 2006.

**Il SEV sarebbe lieto di poter negoziare un CCL nazionale con l'UFT. Per elaborarne uno per il traffico regionale si è dovuto costituire un'associazione delle ferrovie a scartamento normale. Non si tratta di un compito che potrebbe riprendere l'UFT?**

L'UFT è un'associazione padronale, che tutela gli interessi dei suoi membri nella legislazione e li rappresenta nelle varie commissioni, come quella della legge sulla durata del lavoro. Non ha però mai puntato ad un CCL, principalmente perché un CCL deve crescere dal basso. Nel settore dei bus vi sono per esempio numerosi CCL quadro cantonali. Dieci anni fa, in previsione della apertura del mercato, avevo proposto al SEV di fissare condizioni minime per l'impiego, per evitare fenomeni di dumping. Ho però con delusione dovuto accettare il rifiuto del SEV che

puntava ad ottenere miglioramenti.

**È però anche lei del parere che la concorrenza non possa avvenire a spese del personale?**

Respingo categoricamente una concorrenza basata solo sulle riduzioni salariali e il peggioramento delle condizioni d'impiego. Queste sono distorsioni della concorrenza, che il nostro settore respinge, come respinge il

**”Le funivie non vogliono avere l'immagine di un settore con bassi salari, poiché hanno bisogno di personale qualificato.”**

dumping, che non permette di migliorare la qualità del trasporto pubblico. Il mio concetto di concorrenza è basato su di una gestione aziendale più efficiente e razionale, miglioramenti di offerta, maggior vicinanza al cliente. Una concorrenza di idee...

**Nel trasporto pubblico svizzero vi è pericolo di dumping?**

Non così imminente. Possiamo anche informare che questi fenomeni hanno finora risparmiato il settore. Una apertura integrale del mercato presuppone però alcuni provvedimenti, come CCL quadro che prevedano limiti minimi per le aziende, ma anche altri.

**Un altro strumento potrebbe essere il salario minimo, richiesto dall'iniziativa dei sindacati, che potrebbe colmare una lacuna dove non c'è un CCL quadro, come presso le funivie.**

Sono scettico, in quanto uno stipendio minimo riconosciuto dallo Stato per tutti i settori potrebbe portare persi-

no ad un abbassamento del livello salariale e non permetterebbe di considerare le condizioni particolari. So che presso le funivie vi sono alcune aziende in cui gli stipendi sono molto bassi e ciò va a scapito di tutto il settore. In Vallese le parti sociali si sono accordate per un contratto normale di lavoro per gli impianti di risalita che, d'intesa con il SEV, abbiamo ripreso per l'elaborazione di un regolamento tipo a livello nazionale. Laddove queste disposizioni non fossero adempiute, bisogna verificare se vi sono condizioni salariali particolari. Le funivie non vogliono avere l'immagine di un settore con bassi salari, poiché hanno bisogno di personale qualificato.

**Parteciperà di nuovo alla gara podistica di Berna? Quali altri progetti ha per il futuro?**

Vi ho partecipato negli ultimi 29 anni e non riesco ad im-

maginare di non farlo quest'anno. Intendo invece tagliare con il settore dei trasporti, mantenendo i miei piccoli incarichi di insegnamento presso la formazione di manager del trasporto pubblico a Lucerna e di turismo a Zurigo e Losanna. Porterò a termine anche il mandato di vicepresidente di Svizzera turismo e conto di impegnarmi nel mio nuovo incarico di presidente del consiglio di amministrazione dell'associazione di vacanze. In generale, vorrei però ridurre i miei impegni, per recuperare tempo per altri aspetti, sin qui trascurati, come la lettura e i viaggi.

Markus Fischer



» La presenza di una seconda canna non è indispensabile per il risanamento della galleria autostradale. «

Rapporto del Consiglio federale del 17.12.2010

All'orizzonte si profila una nuova votazione popolare, con conseguenze a livello ambientale e di politica dei trasporti

# Gottardo, galleria autostradale: lascia o raddoppia?

Il passo del Gottardo è da secoli uno dei collegamenti principali tra nord e sud delle Alpi e, da alcuni decenni, anche uno dei punti focali della politica svizzera dei trasporti. Negli ultimi tempi, per diversi motivi, si riparla con maggior insistenza del potenziamento del collegamento autostradale.

L'attuale galleria autostradale del San Gottardo è stata inaugurata il 5 settembre 1980, completando l'asse autostradale dal Mediterraneo al mare del Nord. La sua apertura ha portato una rivoluzione nei collegamenti, ormai possibili anche su strada in tutte le stagioni, con conseguenze negative sulle cifre dei trasporti ferroviari.

## Scelta contestata

Il dimensionamento della galleria autostradale, con una sola canna a doppio senso di circolazione, affiancata da un cunicolo parallelo di sicurezza, ha sempre suscitato discussioni, alimentate in seguito dalla vertiginosa crescita dei veicoli in transito. Nel 1981, primo anno di esercizio, la galleria è stata attraversata

da poco meno di 3 milioni di veicoli. Nel 2000, anno record, sono stati contati circa 6,8 milioni di passaggi, poi attestatisi attorno ai 6 milioni negli anni seguenti. Queste cifre costituiscono circa il 60% di tutti i passaggi attraverso le Alpi svizzere. Il valico più frequentato rimane comunque il Brennero, con circa 9 milioni di transiti.

## » Il Gottardo non deve divenire un corridoio per i mezzi pesanti. «

Hans Hürlimann, consigliere federale, in occasione della cerimonia di apertura della galleria autostradale del San Gottardo.

## Trasferire le merci su rotaia

Il passo del discorso inaugurale della galleria autostradale sopracitato lascia capire come il trasporto merci fosse già allora una preoccupazione. L'auspicio del governo doveva essere smentito dai fatti, che hanno visto un netto aumento dei trasporti attraverso le Alpi (cfr. riquadro a pag. 10).

Negli anni successivi ha pertanto cominciato a farsi largo l'idea di trasferire la maggior parte delle merci su rotaia, ma si è subito capito che i tentativi delle ferrovie di contrastare il dilagare del trasporto stradale non erano sufficienti. Nel 1994, il popolo svizzero ha approvato un'iniziativa popolare volta a «tutelare lo spazio alpino dagli effetti negativi del traffico stradale di transito» (cfr. riquadro a fianco) affidando il trasporto merci prevalentemente alla rotaia e vietando l'estensione delle capacità delle strade di transito nella regione alpina. Se le misure per raggiungere il primo obiettivo si sono rivelate di modesta efficacia, portando a più riprese al rinvio degli obiettivi, il divieto di ampliare le strade di transito è rima-

sto inalterato, tanto più che è stato confermato da un'altra votazione popolare, sul controprogetto all'iniziativa Avanti nel 2004, mirante proprio al suo allentamento, in modo da rendere possibile un raddoppio della galleria del Gottardo.

## Una galleria sicura?

Le discussioni sul dimensionamento corretto della galleria sono sempre state motivate anche da considerazioni sulla sicurezza di un solo cunicolo con traffico bidirezionale. Il 24 ottobre 2001, due veicoli pesanti si erano scontrati nella galleria del San Gottardo, generando un incendio costato la vita a undici persone. La galleria è stata riaperta due mesi dopo, con misure per garantire una distanza minima e ridurre il numero di incroci in galleria tra i mezzi pesanti (sistema del contagocce) che hanno dimostrato una certa efficacia. In galleria vi sono però stati ancora quattro incidenti mortali, che hanno causato cinque morti. Tre di questi incidenti hanno visto coinvolti veicoli pesanti.

## UN'INIZIATIVA PER CANALIZZARE I TRASPORTI E TUTELARE L'AMBIENTE

Il 20 febbraio 1994, popolo e cantoni hanno approvato l'art. 84 della Costituzione.

### Transito alpino

1 La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali.

2 Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. Il Consiglio federale prende le misure necessarie. Eccezioni sono ammissibili soltanto se indispensabili. Esse devono essere precisate dalla legge.

3 La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Sono eccettuate le strade di circonvallazione che sgravano

gli abitati dal traffico di transito.

L'applicazione del cpv. 2 dell'articolo sulla protezione delle Alpi è regolata tramite la

### legge sul trasferimento del traffico merci (LTrasf).

Art. 3 Obiettivo del trasferimento

1 Per il traffico merci pesante attraverso le Alpi sulle strade di transito nella regione alpina (...) l'obiettivo da raggiungere è di al massimo 650 000 viaggi annui.

2 L'obiettivo deve essere conseguito al più tardi due anni dopo l'avvio dell'esercizio della galleria di base del San Gottardo.

3 L'obiettivo deve essere rispettato in maniera duratura e può essere superato soltanto in singoli anni caratterizzati da uno sviluppo dell'economia e del traffico particolarmente forte.

4 A partire dal 2011 si applica l'obiettivo intermedio di al massimo 1 000 000 di viaggi annui.

### Legge concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS)

All'art. 2 definisce le strade di transito toccate dal divieto di aumentare la capacità stradale: San Bernardino; San Gottardo Sempione e Gran San Bernardo. L'art. 3.2 precisa invece cosa si intende per aumento di capacità:

a. la costruzione di strade che, dal profilo funzionale, sgravano o completano le strade esistenti;

b. l'allargamento di strade mediante corsie supplementari.

3 La sistemazione delle strade esistenti, se serve principalmente alla manutenzione della rete stradale e a migliorare la sicurezza del traffico, non è considerata una misura mirante all'aumento della capacità.

# DOSSIER



Il trasferimento su ferrovia sgraverebbe le vallate del Gottardo dal traffico pesante (qui ad Ambri).

## Una galleria da risanare

Alle preoccupazioni sulla sicurezza e a quelle sulle colonne che si verificano nei giorni di punta, è venuta a sovrapporsi l'esigenza di rinnovare completamente le strutture della galleria nei prossimi 10 fino a 15 anni. Nel gennaio 2009, la commissione trasporti del Consiglio degli Stati ha depositato un postulato che poneva diverse domande sul risanamento, sulla realizzazione di una seconda canna e sugli scenari per la gestione del traffico. Il governo ha risposto consegnando nel dicembre 2010 un rapporto in cui quantifica in 900 giorni di chiusura totale la durata dei lavori di risanamento, con costi varianti tra i 1, 2 e 1,4 miliardi di franchi (cfr. riquadro a pag. 10). Secondo lo stesso rapporto, per svolgere i lavori non sarebbe per

contro necessario disporre di una seconda canna, i cui costi vengono quantificati in circa 2 miliardi e che difficilmente potrebbe essere a disposizione entro l'avvio dei lavori di risanamento. Inoltre, una seconda canna che comportasse un aumento di capacità sarebbe in conflitto con i dettami della costituzione.

### Raddoppio o sostituzione

Queste conclusioni non sono però condivise da tutti. In Ticino è stata promossa un'iniziativa parlamentare che chiede la realizzazione di una seconda canna, nella quale verrebbe deviato il traffico durante i lavori di manutenzione della canna originale.

Una volta terminati tutti i lavori, verrebbero impiegate le due gallerie, ma ad una sola corsia, relegando la secon-

da a corsia di soccorso. Negli intenti dei promotori dell'iniziativa, ciò non comporterebbe un aumento della capacità e non sarebbe pertanto in contrasto con i dettami costituzionali. La popolazione del canton Uri sarà invece chiamata il 15 maggio a votare su di una proposta cantonale di tenore analogo, respinta dal legislativo, lanciata dai giovani UDC. Il popolo urano dovrà esprimersi anche ad un controprogetto del Consiglio di stato. Nello intento di evitare potenziali aumenti di capacità, il governo di Uri propone di realizzare una nuova galleria autostradale ad una sola canna, rispondente a tutti gli odierni standard di sicurezza, con la quale sostituire, senza soluzione di continuità, quella attuale, che verrebbe abbandonata. Questa soluzione ha

ricevuto recentemente anche il sostegno del governo ticinese, preoccupato dalle conseguenze di una prolungata interruzione del collegamento stradale, ma anche di evitare aumenti di capacità.

### L'alternativa ferroviaria

Il rapporto del Consiglio federale indica chiaramente come il traffico possa essere gestito facendo capo alle risorse ferroviarie. Il risanamento dovrà infatti essere affrontato dopo l'apertura della galleria ferroviaria di base del San Gottardo, prevista entro il 2017, che permetterebbe di approntare due sistemi di treni navetta: uno per il traffico viaggiatori attraverso l'attuale galleria ferroviaria e un'autostrada viaggiante tra Rynächt e Bodio attraverso la galleria di base. Per l'associazione dell'Iniziativa delle Alpi, l'alternativa ferroviaria andreb-

be approfondita ed estesa, introducendo un divieto permanente di circolazione per i mezzi pesanti attraverso la galleria autostradale (con eccezioni per il traffico locale) ed implementando in via definitiva l'autostrada viaggiante attraverso la galleria di base. Questa soluzione, oltre ad alleviare i carichi ambientali derivanti dal traffico pesante in Leventina e nel canton Uri, ridimensionerebbe sensibilmente le esigenze di manutenzione della galleria stradale, in quanto renderebbe superfluo l'ampliamento del profilo richiesto dalla continua crescita della sagoma dei mezzi pesanti che la percorrono. L'assenza di mezzi pesanti renderebbe inoltre la galleria stradale nettamente più sicura.

*Continua a pagina 10*

Continuazione da pagina 9

## Concretizzare il mandato di trasferimento

Secondo un recente studio presentato dall'associazione, la realizzazione di cavalcavia ai terminali per evitare incroci a livello e la riduzione della velocità a 160 km/h dei treni passeggeri permetterebbero di far circolare tre treni all'ora per direzione, assorbendo sino ad un massimo di 720000 veicoli pesanti l'anno. Se il mandato dell'iniziativa delle Alpi fosse finalmente concretizzato, come previsto dall'attuale legge sul traffico attraverso le Alpi, dal 2019 dovrebbero attraversare le Alpi svizzere al massimo 650000 mezzi pesanti, di cui 500000 attraverso il Gottardo. Vi sarebbe quindi il margine per assorbire anche le fluttuazioni della domanda e le punte di traffico, la cui gestione potrebbe essere resa molto più fluida dall'introduzione della borsa dei transiti alpini.

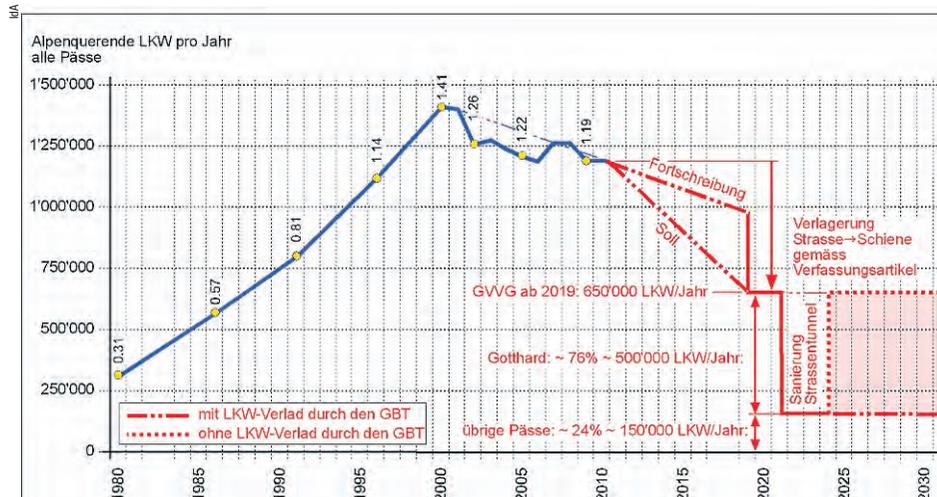
### Il valzer delle cifre

Negli ultimi tempi sono poi state avanzate diverse altre ipotesi, con cifre variabili dal miliardo, che gli impresari costruttori sostengono essere sufficienti per la realizza-

zione di un secondo cunicolo (negli anni '70, il primo era costato 686 milioni), alla durata della sua realizzazione, che potrebbe essere compresa in modo tale da ultimarla entro i tempi imposti dal risanamento.

### Seconda galleria cavallo di Troia?

Tutte le varianti attualmente proposte rispettano, almeno sulla carta, il divieto di aumentare la capacità del transito alpino, ma non le perplessità sull'effettiva coerenza con gli intenti delle Costituzioni. Una recente perizia commissionata dall'Iniziativa delle Alpi a Philippe Mastronardi, ordinario di diritto pubblico all'Università di San Gallo, giudica infatti un secondo tubo senza aumento della capacità inammissibile dal punto di vista costituzionale (vedi riquadro). Inoltre, è legittimo pensare che sarebbe per lo meno improbabile riuscire a respingere le pressioni per un ampliamento delle capacità, adeguandole ai momenti di punta, quando si disporrebbe delle infrastrutture necessarie. Disporre di due corsie per canna, ma usarne una sola o, ancora peggio, avere due canne e dismetterle una, conside-



Alpenquerende LKW pro Jahr = TIR attraverso le Alpi all'anno; alle Pässe = tutti i passi; Fortschreibung = Continuazione; Soll = Obiettivo; Verlagerung Strasse - Schiene = trasferimento strada - ferrovia; gemäss Verfassungsartikel = secondo articolo costituzionale; GVG ab 2019: 650 000 LKW/Jahr = LTrasf dal 2019: 650 000 TIR/anno; LKW/Jahr = TIR/anno; übrige Pässe = altri passi; mit/ohne LKW-Verlad durch den GBT = con/senza trasbordo TIR nella GBG; ohne LKW-Verlad durch den GBT = senza trasbordo TIR nella GBG; Sanierung Strassentunnel = Risanamento galleria stradale

rata anche la scarsa determinazione sin qui dimostrata per conseguire gli obiettivi della politica dei trasporti, appaiono veramente come promesse difficili da mantenere. Ed un cedimento a questo genere di sollecitazioni avrebbe conseguenze immaginabili quanto gravi: da sempre l'ampliamento delle strade ha portato nuovi traffici che inevitabilmente van-

no a saturare le strade adiacenti. Nel caso del Gottardo, l'ulteriore crescita del traffico porterebbe alla saturazione nel Sottoceneri, peggiorando la già compromessa situazione ambientale.

### Questione di coerenza

Il dibattito sul raddoppio del Gottardo autostradale non deve far perdere di vista gli obiettivi della politica dei trasporti voluta dal popolo svizzero. La chiusura della galleria autostradale per il suo risanamento potrebbe costituire l'occasione per implementare strutture di trasferimento efficaci, grazie ad un impiego ottimale della nuova galleria di base, in modo da raggiungere finalmente questi obiettivi.

Viceversa, un raddoppio della galleria equivarrebbe ad abbassare gli argini volti a contenere la fiumana di automezzi pesanti, che continuerebbe quindi ad invadere le vallate del Gottardo.

Pietro Gianoli

## USTRA CONTRO IDA

L'ufficio federale delle strade (Ustra) ha pubblicato diverse schede informative su internet sulla questione del raddoppio e del risanamento della galleria autostradale del Gottardo.

### Risanamento

I lavori prevedono il rinnovo di quattro elementi principali: soletta intermedia, manto stradale, impianto di ventilazione e sistema di smaltimento delle acque, nonché l'adeguamento ad alcune nuove norme: riduzione della distanza tra le nicchie di sosta, aumento dello spazio riservato al traffico e ampliamento delle banchine. Essi richiedono circa 900 giorni lavorativi. Se svolti senza interruzioni, costerebbero circa 1250 milioni, mentre se venissero interrotti da giugno a settembre, per una durata complessiva di 3,5 anni, il costo lieviterebbe a circa 1420 milioni.

### Raddoppio

Secondo l'Ustra, la realizzazione di una seconda canna con 1 corsia + 1 di emergenza costerebbe circa 2 miliardi di

franchi (cifre 2010). Le spese di esercizio e manutenzione ammonterebbero a 25-40 milioni all'anno. L'Ustra prevede tempi di progettazione di 8,5-15 anni (a dipendenza di opposizioni e ricorsi) e di realizzazione di circa 7 anni. Rinviare il risanamento della galleria attuale a dopo la seconda canna, richiederebbe l'adozione di misure transitorie comportanti la chiusura della galleria per 140 giorni e spese per 250 milioni. L'Ustra ritiene comunque che una seconda canna senza aumento delle capacità sarebbe realizzabile senza alcuna modifica della legge. Tale opinione è contestata dal professore di diritto pubblico all'università di San Gallo Philippe Mastronardi, la cui perizia elaborata per conto dell'Iniziativa delle Alpi (IdA) conclude: La variante di un «secondo tubo senza aumento della capacità» è un costrutto non considerato dalla Legge sul transito stradale nella regione alpina (LTS). Non può quindi essere legittimata

tramite un'interpretazione della LTS. Molto probabilmente la variante avrebbe per effetto l'aggravamento del divieto di aumentare la capacità (...). Si tratta dunque di una decisione preliminare per il transito su più corsie attraverso il Gottardo non ammissibile dal punto di vista costituzionale. Se si vuole realizzare questa variante conformemente alla Costituzione federale, ciò richiede di adattare prima le disposizioni di legge (...). La LTS dovrebbe essere completata con regole che impediscano un successivo utilizzo di più di due corsie. Anche nel caso di una «galleria sostitutiva» il professor Mastronardi giunge alla conclusione che essa «non può essere ravvisata quale contenuto della legge». Richiederebbe quindi anch'essa un complemento della LTS. Per la realizzazione di un secondo tubo al Gottardo sono quindi indispensabili modifiche legislative e/o una modifica costituzionale.



La trasferta in treno offrirebbe anche una breve sosta ai camionisti.

## INFO

### Petizione ticinese contro il raddoppio

Nove organizzazioni ticinesi hanno consegnato lo scorso 30 marzo una petizione con oltre cinquemila firme al Consiglio di stato ticinese ed espresso il loro sostegno alla messa in servizio di navette ferroviarie al San Gottardo per affrontare la futura chiusura della galleria stradale. Il loro sostegno va anche al divieto di transito dei TIR, da mantenere anche dopo i lavori di risanamento.

### Per saperne di più fonti:

[www.iniziativa-delle-alpi.ch](http://www.iniziativa-delle-alpi.ch)  
[www.sud-nord.ch](http://www.sud-nord.ch)  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

Consensi sull'iniziativa popolare dell'USS per il salario minimo

# Una questione di equità

Due mesi e mezzo dopo l'avvio della campagna, è già possibile tracciare un primo lusinghiero bilancio. Finora sono stata raccolte sul piano nazionale circa 50 mila firme. Il SEV ha già assicurato la metà della quota che si è impegnato a garantire.

Se due mesi dopo l'avvio della raccolta firme, nel bottino dell'Unione sindacale svizzera ci sono così tante firme, significa che il problema è sentito. I venti tempestosi che soffiano sul mercato del lavoro con il loro carico di incertezza e precarietà, non si placano. È il quadro politico generale, per ora, non è rassicurante. L'introduzione di un

salario minimo legale di 22 franchi all'ora (4 mila franchi al mese per 42 ore settimanali e 3800 franchi al mese per 40 ore settimanali) rappresenterebbe per molti lavoratori e molte lavoratrici un passo verso una vita dignitosa. Ricordiamo che attualmente in Svizzera più di 400 mila persone (ma la stima è da rivedere verso l'alto) vivono sull'orlo della povertà. Ma anche che coloro che percepiscono un salario medio sono in difficoltà: con l'aumento del costo della vita, il reddito disponibile si riduce ad un lumicino.

Nel frattempo hanno dichiarato il proprio sostegno all'iniziativa le seguenti organizzazioni: Partito socialista svizzero, I Verdi, PCS svizzero, Lista Alternativa/La Sinistra, Gioventù socialista sviz-

zera, Giovani Verdi, LCH (insegnanti svizzero tedeschi), FARES, Soccorso operaio svizzero, Dichiarazione di Berna, KABBA (Comitato di disoccupati), IH Sozialhilfe e Lista 14. Tra di esse solo il Partito socialista si è impegnato a raccogliere 20 mila firme.

In base alle prime indicazioni, sono spesso le donne e i giovani a reagire in modo molto positivo all'iniziativa. Non deve stupire, dal momento che spesso le donne ricevono un salario inferiore rispetto a quello degli uomini. In base alle statistiche, inoltre le donne sono maggiormente esposte al rischio di povertà. Ricco bottino di firme in Ticino (8 mila complessivamente), dove la pressione sui salari è più accentuata rispetto ad altre realtà della Svizzera. Ma non sono

solo le condizioni economiche ad avere determinato questo successo. Le forze sindacali sono attivamente impegnate sul territorio per contribuire al pieno successo del salario minimo. Mai come ora può rappresentare una possibile risposta al dumping salariale.

Sul salario minimo l'Unione sindacale svizzera presenterà il prossimo 19 maggio un rapporto preparato da esperti, in cui saranno messi in rilievo i vantaggi dell'introduzione di un salario minimo legale. Un rapporto che seguirà la presentazione di un altro documento, curato questa volta direttamente dall'USS e dedicato all'evoluzione della ripartizione dei redditi e dei patrimoni in Svizzera negli ultimi 15 anni. I risultati sono impres-

sionanti: i salari medi e bassi sono sotto pressione, mentre i salari alti e i grandi patrimoni – principalmente i salari e i patrimoni elevatissimi – spiccano il volo. Insomma della torta ai ricchi va la fetta più grande e agli altri le briciole.

In Svizzera, sottolinea l'USS, si sta formando un'élite, piccola ma in crescita, di persone con salari altissimi. Questi redditi rappresentano cifre astronomiche. I salari più bassi hanno recuperato qualcosa, in parte anche grazie alla campagna sindacale «nessun salario al di sotto di 3000 franchi», ma il numero di lavoratori e lavoratrici poveri resta molto alta. E i salari della classe media, stagnano da anni.

frg

## Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri

### Soddisfatti della propria linea Il peso forma

#### L'arte di mangiar bene

Anche chi vuole dimagrire dovrebbe mangiare di tutto:

- › Regola base 1: tre pasti principali, due spuntini distribuiti regolarmente sull'arco della giornata.
- › Regola base 2: bere giornalmente 1,5 - 2 litri di acqua o di tè non zuccherato.
- › Regola base 3: il menu giornaliero deve comprendere anche cibi ricchi di amidi, verdura/frutta, latticini, dolci e spuntini salati in piccole quantità.

#### Cambiare l'alimentazione:

- › i cibi poveri di grassi sono più gustosi se conditi con tante erbe fresche o essiccate.
- › senape, rafano o ricotta magra da spalmare sul pane.
- › preparare i condimenti per l'insalata con brodo, succo di limone e yogurt naturale.

#### in piena salute



Buoni consigli dalla drogheria

#### Che cos'è normale?

Per calcolare il peso giusto esiste una formula: Il rapporto vita-fianchi (o in inglese WHR, Waist-to-hip ratio) che si ottiene dividendo la circonferenza della vita con la circonferenza dei fianchi. Minore è il rapporto vita-fianchi e più basso è il rischio per la salute.

	Donne	Uomini
Peso normale	< 0,8	< 0,9
Sovrappeso	0,8-0,84	0,9-0,99
Obesità	> 0,85	> 1,0

Ulteriori informazioni sul tema (in tedesco e in francese):  
[vitagate.ch/bessergesund.aspx](http://vitagate.ch/bessergesund.aspx)



## formoline L112

#### Riduce l'assorbimento delle calorie dai grassi alimentari.

Formoline L112 è un dispositivo medico coadiuvante nel trattamento del sovrappeso, nel controllo del peso e nella riduzione del colesterolo che viene dall'alimentazione. Il principio attivo di formoline L112 cattura una parte dei grassi nascosti nella Sua alimentazione. Sono altrettante calorie che eviterà ogni giorno. Il bilancio energetico della Sua giornata sarà così sensibilmente migliorata. formoline L112 è in vendita nella confezione di 48, 96 e 144 compresse.

**BUONO  
20%**

Con l'acquisto di un prodotto formoline L112 della Sua scelta, riceverà uno sconto di 20%.  
Valido per un'acquisto nella Sua drogheria. Non cumulabile. Offerta valida fino al 31 maggio 2011.



Associazione svizzera dei droghieri  
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3  
Telefono 032 328 50 30



La CPT, la cassa malati conveniente online, sostiene l'azione «in piena salute».  
Internet: [www.sev-online.kpt.ch](http://www.sev-online.kpt.ch)

Sindacati e direzione hanno trovato un accordo sul regolamento

# Una Cope per TILO

Ci sono voluti parecchi mesi per trovare un accordo sul regolamento della Commissione del Personale. Finalmente l'epilogo (lo scorso 12 aprile) con la firma da parte dei sindacati (SEV, Transfair e VSLF) e della direzione. Scaduto il termine di ricorso sulle elezioni, il regolamento entrerà in vigore il prossimo 2 giugno.

La Cope è un valore. Rispettando i propri ambiti di competenza definiti del regolamento, favorisce una migliore tutela di collaboratori e collaboratrici in uno spirito costruttivo e in collaborazione con i sindacati e con la direzione aziendale. Per questo i membri della Cope devono poter contare sulla piena fiducia dei colleghi e delle colleghe per essere legittimati, nei confronti dell'azienda, a tutelarne gli interessi. La commissione del personale è un organo di rappresentanza del personale nei confronti della direzione aziendale, ne è la portavoce, occupa una posizione intermedia tra il personale e la direzione, convoglia le richieste del personale verso la direzione, discute o verifica le decisioni della direzione che riguardano il personale. È importante che la commissione salvaguardi tenacemente questo ruolo contro i tentativi di scavalcamento o di aggiramento che facilmente si possono produrre.

La Cope è pure un tassello molto importante all'interno dell'attività sindacale. Fare parte di una Cope richiede tempo, impegno ed energia. Costituisce pertanto una responsabilità nei confronti di colleghe e colleghi e nei confronti del sindacato. La scelta del/della delegato/a in seno alla Cope riveste un'importanza strategica nella collaborazione tra dipendenti e sindacato, poiché per essere vincenti le due parti devono essere legate da un rapporto di lealtà, fiducia e solidarietà.

Deve essere ben chiaro che la commissione del personale non sostituisce il sindacato nelle trattative salariali, nella elaborazione/rinnovo del Contratto collettivo di lavoro, nelle azioni pubbliche e politiche. Ma resta un'interlocutrice privilegiata solidale.

La commissione del personale è chiamata a occuparsi di temi riguardanti la sfera aziendale, che interessano direttamente il personale nel suo lavoro quotidiano. È

senzialmente nell'informazione e nella consultazione dei lavoratori. Il datore di lavoro è tenuto a informare i lavoratori sulla situazione in determinati ambiti e su qualsiasi cambiamento della stessa. I lavoratori hanno diritto di porre domande al datore di lavoro e di presentare delle proposte. La legge prevede che i lavoratori interessati devono essere sistematicamente informati e consultati in diversi ambiti (sicurezza, sa-



Una commissione del personale anche per i macchinisti della TILO

nell'interesse della Cope essere attenta interprete dei bisogni e delle aspettative del personale e questo è possibile se assume con responsabilità e competenza il suo ruolo. La Cope è tanto più interlocutrice autorevole della direzione, quanto più investe tempo ed energia nella preparazione, nella formazione e nel contatto con i dipendenti.

La Cope si basa principalmente sulla legge federale che regola la partecipazione. «La partecipazione – recita la legge federale – consiste es-

lute). L'istituzione di una simile rappresentanza è possibile, ma non obbligatoria. La direzione di TILO ha convenuto, insieme ai tre sindacati firmatari del CCL, di percorrere con spirito aperto e costruttivo questa strada. Il regolamento sarà in vigore in forma transitoria. Ciò permetterà alle parti interessate di riesaminarlo, di correggerlo dove vi fossero lacune e di migliorarlo laddove fosse necessario. *frg*

## CREAZIONE COPE: TRE CANDIDATI DEL SEV

Trovato l'accordo sul regolamento della Commissione del Personale (Cope) ecco i prossimi passi: entro il **2 maggio** 2011 presentazione delle candidature (tutti i dipendenti della Tilo possono candidarsi); entro il **23 maggio** la procedura di voto (consegnare in busta chiusa la scheda; massimo tre voti). Il **26 maggio** sarà effettuato lo spoglio da parte della commissione elettorale (azienda +

sindacati). Entro il **2 giugno** vi è la facoltà di interporre ricorso sull'esito delle elezioni. In assenza di ricorsi il **2 giugno** entrerà in vigore il regolamento. Per il SEV le candidature finora annunciate sono quelle dei colleghi macchinisti **Lucio Campesi, Didier Colombo e Giovanni Nuvola**. Sono tre ottime candidature che meritano fiducia e sostegno. Il SEV ringrazia per la loro disponibilità.

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### Silenzio assordante

«Mala tempora currunt» dicevano i latini per sottolineare che si vivevano momenti decisamente non belli. Ma quando le prospettive erano nere e non si intravedevano speranze di miglioramento, aggiungevano «sed peiora parantur», letteralmente: «ma se ne preparano di peggiori».

A me pare che la situazione sia proprio questa. Abbiamo una guerra in corso sull'altra sponda del Mediterraneo, avviata dal più vecchio e più potente sistema di potere planetario, quello americano-eurocentrico, che ora però non sa come uscirne. Guerra che rende più difficili le soluzioni delle crisi in atto in altri paesi nord-africani e medio-orientali, al cui centro sventa l'incancrenita questione israelo-palestinese.

Il Mediterraneo viene trasformato in un gigantesco cimitero fra l'indifferenza pressoché generale, mentre fra alcune delle maggiori potenze mondiali, come la Francia e l'Italia (ma non solo), è in atto un vergognoso mercanteggiamento sulla pelle di alcune migliaia di disperati che fuggono da realtà disastrose, anche per colpa di chi oggi li respinge.

Mentre gli eventi internazionali dovrebbero spingere verso politiche di solidarietà, l'Europa si rinchiude sempre più nel suo splendido egoismo, nella cieca difesa di un benessere che non potrà essere duraturo, almeno ai livelli attuali, perché il resto del mondo, in un futuro ormai non così lontano, ci presenterà il conto. E a difensori dei diseredati si ergeranno proprio quei Paesi emergenti, come Cina, India, Brasile, Sudafrica, che aspirano alla nuova leadership mondiale.

Oggi a prevalere, in quello che sempre più giustamente viene definito «vecchio Continente», è l'ondata populista, una sorta di tsunami originato da partiti e movimenti capaci solo di lanciare campagne d'odio contro gli stranieri, di battersi contro le istituzioni, senza offrire reali soluzioni ai problemi che denunciano. Il populismo berlusconiano in Italia, cui la Lega offre la salvifica stampella, ne è l'esempio più lampante.

Un populismo che dal Sud è risalito vittorioso raggiungendo quell'Europa del Nord che una volta era il punto di riferimento delle forze progressiste. Il clamoroso successo del partito dei «Veri Finlandesi» alle legislative in Finlandia ne è la conferma. In quattro anni ha quintuplicato la propria forza, arrivando al 19% dei voti, appena un punto e mezzo in meno della coalizione di destra, che resta al primo posto, e solo lo 0,1% in meno dei socialdemocratici i quali, nel tentativo di reggere l'offensiva della destra, avevano condotto una campagna elettorale blandissima (e gli elettori hanno scelto l'originale!).

I populisti finlandesi hanno vinto con una campagna basata sui no: agli immigrati, all'aiuto ai paesi della UE in difficoltà, ma anche all'aborto e alle unioni dei gay.

Insomma chiusura fisica delle frontiere, economica e culturale.

Quelle stesse chiusure che si ritrovano nella nuova costituzione ungherese, dove si parla di nazionalità etnica, di radici cristiane, dove si danno maggiori poteri all'Esecutivo a scapito di Legislativo e Magistratura, dove si imbavaglia la stampa e vengono ignorati i diritti delle minoranze.

Bene, si parla di quell'Ungheria che è presidente di turno della UE, e che tace.

## Colpi di diritto

## Che cosa è un lavoro adeguato?

*Ecco un esempio di casi che sono stati seguiti dal Servizio giuridico del SEV*

*Un franco forte, pochi controlli, ristrutturazioni e licenziamenti: in questo periodo il mercato del lavoro è piuttosto sotto pressione. Conseguenze? Ora occorre spesso riorientarsi dal profilo professionale e iniziare un nuovo lavoro a volte molto diverso dal precedente...*

In occasione del cambiamento di un impiego, non si vuole naturalmente accettare qualsiasi posto di lavoro. Che cosa significa allora un lavoro adeguato? Ci sono possibilità

di rifiutare un lavoro non adeguato?

**Come procedono gli Uffici regionali di collocamento**

Il termine «adeguato» indica chiaramente che non c'è una risposta generale possibile. Si può dire se un lavoro è adeguato soltanto in funzione di un determinato impiego e della persona che lo occupa. La situazione globale del/la dipendente interessato/a è pertanto determinante. Per le loro analisi e valutazioni gli Uffici regionali di collocamento (URC) si basano sugli art. 16 comma 2 della LADI (Legge sull'assicurazione disoccupazione). Le condizioni di lavoro, le capacità della persona, la sua età, il suo sta-

to di salute e il suo ambiente sociale, vengono accuratamente ponderati. Il centro del mercato del lavoro delle FFS (CML, in precedenza NOA) si basa sull'art. 173.2 del Contratto collettivo di lavoro (CCL) delle FFS e sui seguenti criteri: tragitto per recarsi al lavoro, attività, tempo di lavoro e salario.

**I criteri presi in considerazione**

Per giudicare se il lavoro è adeguato, occorre confrontare il nuovo impiego con quello precedente, prestando attenzione a includere l'ambiente personale della persona coinvolta. Più i due impieghi sono vicini e simili, più il nuovo lavoro verrà considerato adeguato. Ma il lavoro non è necessariamente adeguato se lo stipendio rimane invariato.

Ci sono una serie di criteri da prendere in considerazione, come per esempio il carico fisico e psichico generato da un determinato lavoro, le conoscenze professionali richieste, ecc. Si può parlare di un lavoro adeguato quando la maggior parte di questi criteri sono riuniti.

**Cosa succede quando si rifiuta un nuovo impiego?**

Che cosa fare quando si rifiuta un nuovo posto di lavoro e che tale rifiuto sfocia in conseguenze giuridiche? L'URC cessa i pagamenti delle indennità a causa del rifiuto di un lavoro ritenuto adeguato. Esiste una possibilità di ricorso.

Questa possibilità sussiste anche per decisioni del CML o delle FFS, contro la quale si può procedere dapprima presso le istanze interne e poi al Tribunale federale amministrativo. Presso FFS Cargo e altre aziende di diritto privato, se non sono convenute altre istanze, bisogna pro-

muovere una causa oppure, laddove esiste, adire al tribunale del lavoro.

In numerosi casi, la protezione giuridica SEV ha potuto impedire la fine delle prestazioni dell'URC e, in un caso, indurre le FFS a fare marcia indietro. Avevano infatti giudicato unilateralmente idoneo un nuovo lavoro, negando quindi la possibilità di far capo al CML. L'istanza interna FFS ha respinto il ricorso del SEV, che si è pertanto rivolto al Tribunale amministrativo federale il quale, dopo un'approfondita analisi, ha accolto il parere del SEV, negando l'adeguatezza del nuovo posto e ordinando alla FFS di permettere al collega l'accesso al CML.

*Servizio giuridico del SEV*

*Gli articoli del Servizio giuridico del SEV sono disponibili sul sito: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).*

*Sono estremamente utili perché trattano problemi molto concreti e possono servire come primo approccio.*

## Comitato centrale PV

## CP FFS vicina al 100%, ma...

La prima riunione dell'anno, svoltasi a Zurigo il 17 marzo, ha accolto i nuovi membri: Rolf Deller, presidente della sezione di Basilea e Ueli Rötchenmund, Argovia. Il CC ha approvato il rapporto della CVG e designato i seguenti candidati in vista dell'assemblea dei delegati: André Broye subentrante nella CVG PV, Esther Geiser per la commissione femminile e Ricardo Loretan al comitato VASOS. Josef Bühler, Egon Minikus e Sergio Beti hanno presentato il nuovo regolamento di gestione, che contempla in particolare le nuove disposizioni per la responsabilità civile delle associazioni. L'AD vedrà la partecipazione di Margret Kierner-Nellen che terrà una relazione sulle prospettive delle finanze federali dopo 3 anni di crisi.

La decisione del Parlamento di riconoscere 1,148 miliardi per la cassa pensioni FFS ha suscitato reazioni contrastanti. Questo importo porta la cassa vicino al 100% di copertura, senza tuttavia permettere di compensare le perdite di potere d'acquisto delle rendite. Si tratta di una situazione inaccettabile, considerato il rincaro accumulato e le prevedibili svalutazioni.

La riunione ha in seguito affrontato la nuova «Carta» posta in consultazione dal SEV. Il CC ha criticato il mancato riferimento ai pensionati e la lunghezza del documento, anche nella sua versione «breve». In questo modo, il documento appare predestinato a seguire la sorte di quello del '91, ossia di non avere alcun significato concreto.

FVP: l'aumento di valore di Railchecks da 66 a 100 franchi è stato accolto con soddisfazione, anche se le modifiche tariffali hanno già assorbito altri 2 franchi, per cui il nostro presidente ha proposto di indicizzare i Railchecks. Il SEV ha deposto una richiesta per ripristinare una riduzione nel traffico urbano, che però è di competenza dell'UTP. Il segretario Vincent Brodard si occuperà dell'abbonamento turistico.

La messa in rete delle organizzazioni dei pensionati ha perso un po' di velocità e dovremo sforzarci per evitare che cada completamente nel dimenticatoio.

I partiti borghesi continuano ad agitare lo spettro del finanziamento dell'AVS, che non trova però alcun riscontro nelle cifre, anche se l'evoluzione demografica suscita

qualche preoccupazione.

Invece, l'AI ha presentato un disavanzo di 14 miliardi. Loretan ha poi invitato tutti a sostenere attivamente l'iniziativa sui salari minimi e ricordato che l'osservazione «pensionati» riportata a tergo della tessera FVP dà diritto a sconti nei ristoranti del personale.

Ernst Widmer ha riferito dell'attività di VASOS, che sta curando la presentazione di «seniorweb», una rete di formazione e comunicazione da sostenere.

Ernst Schäfer ha chiesto di elaborare alternative per affrontare le difficoltà per completare i comitati di alcune sezioni, che possono andare dalla professionalizzazione alla collaborazione con i segretari regionali, per le quali il presidente centrale ha ventilato la possibilità di costituire un gruppo di lavoro.

*Walter Saxer*



## IN MEMORIA

## Giacomo Greppi

Giacomo Greppi ci ha lasciato improvvisamente il 16 aprile nella vigna, luogo che tanto amava.



Figlio di un ferroviere delle Officine FFS di Bellinzona, ha iniziato l'apprendistato di alunno di stazione nell'anno 1973.

Come prassi voleva, ha lavorato in diverse stazioni in Ticino e in Svizzera tedesca. In seguito la sua carriera è proseguita come dirigente d'esercizio a Rivera-Bironico e come capo del movimento a Cadenazzo prima, e Bellinzona poi.

Da sempre membro della sottosezione del personale d'esercizio e di vendita (SBV).

Nel suo tempo libero ha svolto con impegno e passione incarichi a favore della comunità: tra gli altri quale consigliere comunale e municipale per quattro legislature a St. Antonino e nel patriziato.

Alla moglie Lorena e ai figli Stefano e Laura porghiamo le nostre più sentite condoglianze.

Porghiamo le nostre sincere condoglianze al collega e cassiere sezionale Paolo Guenzani e alla sua famiglia per il decesso del cognato Giacomo Greppi.

SBV Ticino

## ■ PV Ticino e Moesano - ferrovieri pensionati

## Gita nel Monferrato il 7 giugno 2011

**Sapori ghiotti per i ferrovieri pensionati. Il prossimo 7 giugno 2011 è in agenda una gita enogastronomica, con visita nelle cantine.**

L'ottima produzione vinicola della scorsa stagione ci sprona a proporvi di recarci in una zona ben nota e apprezzata del Piemonte.

In provincia di Alessandria, a Serralunga di Crea, potremo visitare una nota e ben fornita cantina, con possibilità di degustare diversi tipi di vini ed eventualmente fare acquisti sul posto. A poca distanza sorge il Sacro Monte di Crea dedicato alla Madonna e, a dipendenza del tempo restante, si potrà disporre una visita. Attraverso le rigorose campagne che attorniano il Monferrato, punteremo verso la località di Monte Valenza dove, allo omonimo ristorante ci gusteremo un raffinato pranzo a base di prodotti tipici della regione, preceduto dall'aperitivo.

La lista delle vivande comprende: cestino di parmigiano alla robiola di timo, Albere, vitello in salsa tonnata, tortino di verdure e scamorza, crespelle alle verdure; agnolotti, brasato al Barbera

con patate al forno; gelato con frutti di bosco; vini bianco, rosso e caffè. Il prezzo di 60 franchi comprende: viaggio, visita cantina, aperitivo, pranzo e mance varie.

I membri della nostra sezione, fra i quali contiamo moltissimi appassionati viticoltori, non si lasceranno scappare l'occasione per visitare una regione nota in tutto il mondo per la produzione di uve pregiate e rinomata per la cucina particolarmente piena di sapori delicati. L'albergo Terme di Monte Valenza si trova immerso in un grandioso parco di alberi secolari e offre un'accoglienza raffinata e familiare. A dipendenza delle necessità, dopo l'attraversamento del confine, i responsabili dei gruppi potranno decidere una sosta bibite. Il giallo sarà il colore del nostro viaggio in quanto il trasporto è assicurato dalle AutoPostaliTicino.

## Adesione

Vogliate inviare la vostra adesione **entro il 28 maggio** a: Biagino Gioli, i Frac 3, Monte Carasso, telefono 091 825 85 83 - e-mail: biagino\_gioli@hotmail.com

## Orari di partenza

## Leventina e Riviera

Airolo stazione 6:30; Rodi Colonia Von Mentlen 6:40; Faido Posta 6:45; Lavorgo 6:50; Bodio 7:00; Biasca Ponte Brenno 7:05; Biasca Centro (Gambrinus) 7:08; Biasca Stazione 7:10; Osogna Stazione 7:15; Claro Fermata Shell 7:18; Castione Rist. Meridiano 7:20.

## Sopraceneri

Cadenazzo 6:40; Giubiasco Mercato coperto 6:50; Giubiasco Casa Anziani 6:55; Bellinzona FFS 7:05; Bellinzona Denner 7:10; Bellinzona Via S. Gottardo 59 7:15.

## Lugano-Ceresio - Basso Mendrisiotto

Lugano Stazione 7:20; Melano 7:35; Capolago P. Duttweiler 7:40; Mendrisio 7:45; Coldrerio fermata AM 7:50; Coldrerio Rist. Ideal 7:52; Balerna fermata AM 7:55; Chiasso Ple Chiesa 8:00; Chiasso Boffalora 8:05; Chiasso Dogana Brogeda 8:10.

## VPT SERVIZI FERROVIARI

## PREAVVISO ASSEMBLEA GENERALE

L'assemblea sezionale avrà luogo presso il segretariato centrale del SEV a Berna in data:

**7 giugno 2011, ore 14.00**

Inviti e ordine del giorno saranno spediti nel corso del mese di maggio.

Ferruccio Noto

## ■ VPT Servizi Ferroviari

## Permanenza a Domodossola

Prossime presenze presso il «Dopolavoro ferroviario FS»: lunedì 9 e mercoledì 25 maggio dalle 12.30 alle 16.00.

Consultare comunque la bacheca della sezione.

Per informazioni e appuntamenti contattare: Calogero Ferruccio Noto, tel. 0041 79 461 05 37, mail: c.f.noto@bluewin.ch

## PREAVVISO GIORNATA DEGLI IMMIGRATI

19 novembre 2011, hotel Olten a Olten

Temi e modulo di annuncio verranno pubblicati a fine settembre.

**Sono invitati immigrate, immigrati e simpatizzanti (anche non affiliati al SEV). Contiamo su di una folta partecipazione.**

migration@sev-online.ch / www.sev-online.ch



## ASSEMBLEA DEI DELEGATI UNIONE SINDACALE DI BELLINZONA LUNEDÌ 23 MAGGIO, ORE 20.00, RISTORANTE CASA DEL POPOLO, BELLINZONA

## Ordine del giorno

1. Ricordo del presidente
2. Nomina scrutatori e estensore del verbale
3. Approvazione del verbale dell'assemblea del 7.6.2010.

4. Consuntivo della ristrutturazione del ristorante Casa del Popolo.

5. Gestione 2010
  - Rapporto del vicepresidente
  - Rapporto

dell'amministratore  
• Rapporto dei revisori  
6. Preventivi 2011

7. Nomine:
  - del presidente
  - dell'amministratore

- di 3 membri di comitato
- di un revisore e un supplente
- 8. Eventuali

Diritto di partecipazione delle sezioni:

un delegato ogni 40 membri o frazione di 20.  
La documentazione è stata inviata alle sezioni che devono designare i delegati.

## IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.zs-werbeag.ch, kontakt@zs-werbeag.ch

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

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

Prossima edizione il 12 maggio 2011.

Termine di chiusura redazionale: giovedì 5 maggio alle 10.00.

## RECLUTANDO SI VINCE SEMPRE

Chi recluterà il maggior numero di nuovi membri alla SBV (ma almeno due) potrà vincere:

**1° premio:** 1 week-end per due persone a scelta al Parkhotel Brenscino di Brissago (TI) o all'hôtel Floralpina di Vitznau, sul lago dei quattro cantoni.

**2° premio:** 1 pranzo o cena per due persone in un buon ristorante della vostra regione.

**Dal 3° al 5° premio:** buoni Reka per 100 franchi.

**Dal 6° al 10.mo premio:** premio di consolazione.

**Durata del concorso fino al 30 novembre.**



Un'escursione sopra Montreux

# Un panorama mozzafiato

Prendiamo il treno a Montreux in direzione Rochers de Naye, camminiamo per circa 3 ore fino alla funicolare Sonloup-Les Avants e superiamo i due facili passi del Col de Jaman e del Col de Soladier.

Questa stupenda passeggiata ci viene proposta da Jean-Pierre Butikofer, 48 anni, specialista degli impianti di sicurezza della MOB (Montreux-Oberland Bernois), membro del comitato della sezione VPT GoldenPass.

Jean-Pierre ci propone di iniziare il nostro giro, dopo essere arrivati alla stazione di Jaman con il treno della

Montreux-Territet-Glion-Naye, con uno spuntino alla buvette, che offre una carta con vivande semplici, ma gustose. Dopo esserci così rificillati, prendiamo la via del Col de Jaman, che dura circa  $\frac{3}{4}$  d'ora. Sul colle ci aspetta il «Restaurant du Manoïre».

Il tragitto prosegue poi in leggera salita attraverso la catena del Verraux, fino al Col de Soladier. Jean-Pierre non ha parlato di un ristorante su questo passo, ma in compenso ci promette una «zona senza alberi, che ci spalanca la vista su un panorama che va dal Rochers de Naye fino alla catena del Giura e che toglie il fiato.»

Quindi si prosegue fino all'Alp Chessy, dove un grande riparo in legno invita a fa-

re una sosta. Qui si può accendere un fuoco, grigliare le salsicce e berne un goccio. Dal Col de Jaman fino a questo posto di ristoro il viaggio dura circa un'ora e mezzo.

Da qui in avanti, ci dice Jean-Pierre, c'è un sentiero che attraversa il bosco e che porta a Cergniaulaz, dove si trova una «bettola» conosciuta. Poi si prosegue verso Sonloup, dove si prende la funicolare che scende verso Les Avants. Lì si trasborda sul treno della MOB e si può tornare a Montreux, come pure proseguire verso Zweisimmen.

Jean-Pierre precisa che l'escursione non è difficile e può essere intrapresa da chiunque, con buone scarpe. E sul percorso non mancano certo buoni ristoranti.

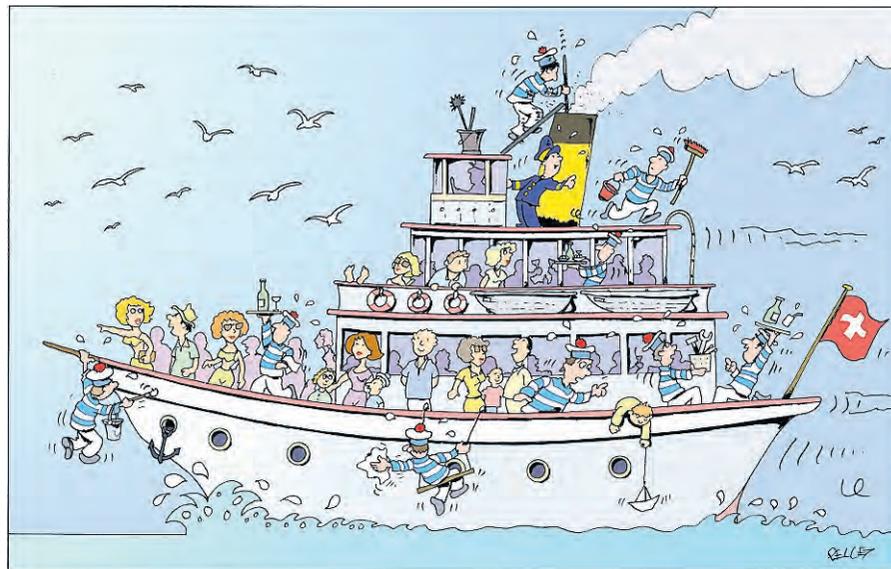


Alberto Cherubini



Jean-Pierre Butikofer.

## LE GIORNATE DEI MARINAI IN ALTA STAGIONE... SECONDO PELLET



## A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

## CAVALLERIA

Per molti secoli, nel bene e nel male, la storia d'Europa è stata fatta dai cavalieri; ma non tutti sanno che le radici storiche della cavalleria sono barbariche. Gli antichi romani non sapevano nemmeno quale funzione potesse avere un cavallo in guerra: i legionari, infatti, combattevano a piedi e i cosiddetti «equites» (= cavalieri) erano semplicemente quei cittadini romani che, per censo, potevano permettersi l'uso di un cavallo come mezzo di trasporto. Solo al cinema si vedono gli antichi romani caricare con i piedi ben saldi in staffe che, all'epoca, non esistevano ancora, visto che furono inventate in Cina nel V secolo d.C. Storicamente furono Goti, Vandali, Franchi e Longobardi a proporre sulla scena della storia l'immagine del cavaliere come temibile macchina da guerra, anche e soprattutto in ragione di certe loro regole inviolabili, come: senso del gruppo, lealtà reciproca e assoluta fedeltà al proprio signore. Tant'è che, fin dai tempi di Tacito, non vi era nulla di più turpe e spregevole che sopravvivere al capo caduto. In seguito, la conversione dei cavalieri al Cristianesimo perfezionò ed ampliò il loro ruolo: sostanzialmente, da strumenti di un signore a paladini di un'ideale. Da quando, nell'800 d.C., Carlo Magno fu «unto» da papa Leone III e dichiarato ufficialmente imperatore del Sacro Romano Impero, i dodici cavalieri della sua guardia del corpo divennero i primi paladini. Su di uno in particolare, Orlando o Rolando, vennero scritti addirittura poemi, come la Chanson de Roland, l'Orlando innamorato o l'Orlando furioso. Poi venne creata la prima confraternita religiosa, quella dei cavalieri di Malta, nata con lo scopo iniziale di ospitare e soccorrere i pellegrini cristiani nella Gerusalemme appena conquistata dai crociati; ma che, nel giro di una ventina d'anni, si trasformò in una vera e propria organizzazione di monaci guerrieri per fare argine alla pressione saracena. Quindi vennero istituiti anche i leggendari Templari. Ma, naturalmente, non tutti i cavalieri erano religiosi e non tutti i cavalieri erano nobili. Tutti i nobili erano però cavalieri; anche perché una buona armatura costava quanto oggi una Ferrari. Ai tempi di Carlo Magno solo per la maglia di ferro ci volevano 6 buoi e quindi soltanto i nobili potevano permettersela, perché veniva preparata unendo e limando anello per anello, fino ad un massimo di centomila anelli per camicia! Quando poi arrivarono anche le corazze i prezzi lievitavano ulteriormente: per costruirle, infatti, si dovevano mettere insieme anche 200 lamine separate, battute e lavorate a freddo. Pezzi diversi proteggevano testa, collo, schiena, braccia, gambe, piedi... e gli armaioli collaudavano ogni singolo pezzo con frecce, balestre e con le prime armi da fuoco che, col tempo, finirono poi con il renderle obsolete. D'altra parte, più le corazze si appesantivano (in media pesavano già una trentina di kg), maggiore era il bisogno di cavalli forti ma inevitabilmente lenti, che rendevano il cavaliere ancora più esposto al tiro nemico. Senza contare che, finché un cavaliere corazzato di tutto punto era lanciato al galoppo, era un proiettile pressoché inarrestabile; ma bastava accerchiarlo e tirarlo giù dal destriero, perché diventasse quanto mai goffo e vulnerabile. Nel 1342, a Crecy, gli arcieri inglesi inflissero una storica sconfitta all'ormai obsoleta cavalleria francese e, qualche anno più tardi, gli eroici cavalieri vennero sterminati dalla fanteria svizzera che uccideva i cavalli colpendoli dal basso, o disarcionava i cavalieri con lunghissime picche. Insomma, nel mondo che stava cambiando passando dal Medioevo all'età moderna, non c'era ormai più spazio per la cavalleria, che riconquistò tuttavia un nuovo prestigio militare oltreoceano, durante le guerre indiane combattute dagli Stati Uniti contro i nativi americani, che erano dei grandi cavalieri, almeno in senso squisitamente equestre. Tuttavia proprio le guerre indiane segnarono una delle ultime, storiche sconfitte della cavalleria, quando nel giugno del 1876 il mitico 7° Cavalleggeri del comandante Custer venne sterminato nei pressi del torrente Little Bighorn.

Dall'inizio dell'anno, Rolf Specht è presidente centrale dell'associazione turistica dei ferrovieri svizzeri (ATFS)

## «Puntiamo su offerte e proposte originali»

La forza dell'associazione, senza scopo di lucro, sono i viaggi in treno interessanti su percorsi poco conosciuti, in un ambiente piacevole e con un buon rapporto qualità-prezzo.

Rolf Specht è cresciuto a Sciaffusa. Suo padre, vnaio e commerciante di vini, acquistava l'uva nella regione e produceva il vino che poi vendeva. «Ma io non ho potuto toccare alcolici fino a 16 anni!» precisa Rolf Specht. Quando, nei primi anni sessanta, deve decidere se riprendere l'azienda di famiglia, vi rinuncia perché in quel momento i consumatori svizzeri preferivano i vini più meridionali.

Così Rolf Specht frequenta a San Gallo la scuola dei trasporti dal 1964 al 1966, poi segue un apprendistato come agente di movimento

### BIO

**Rolf Specht** (63) è cresciuto a Sciaffusa. Ha frequentato la scuola dei trasporti a San Gallo e poi ha seguito un apprendistato come agente del movimento. In qualità di sostituto ha lavorato in molte stazioni, tra cui Grandson nel 1972/73.

Nel 1977 è diventato sottocapo rimpiazzante alla stazione principale di Zurigo e nel 1979, capo ufficio del segretariato. Nel 1981 si è trasferito a Berna presso il servizio di pianificazione del lavoro e nel 1988 è ritornato alla stazione di Sciaffusa, dove è stato un ispettore dal 1992 al 1997. Ha poi diretto la centrale di esercizio di Zurigo e nel 2001, ha collaborato al progetto «Rail Control Center».

Dal 2006 è stato responsabile del progetto per migliorare la puntualità presso la Divisione Viaggiatori. Dal giugno 2010 è in pensione. Padre di tre figli, vive a Beringen (nel canton Sciaffusa) con la moglie Irene.

I suoi hobby sono la cucina, i vini della regione (e la vendemmia), il suo cane e i viaggi.

per le FFS. «Non ho mai rimpianto quella decisione, perché ho sempre amato questa professione», afferma il ferroviere pensionato. La sua professione lo conduce in decine di stazioni del terzo circondario e trascorre anche un anno nella Svizzera romanda e quattro presso la stazione ferroviaria di Zurigo. Nel 1981 viene assunto dal servizio della pianificazione del lavoro a Berna. «Era un lavoro appassionante e istruttivo, ma mi sono reso conto che il lavoro d'ufficio non faceva per me. Volevo tornare nelle stazioni».

### Di ritorno a Sciaffusa

Nel 1988, quando si libera un posto, si trasferisce nella sua città natale. A partire dal 1992 è «ispettore» della stazione di Sciaffusa. La fermata obbligatoria dei treni merci per l'ispezione doganale veniva utilizzata per effettuare le manovre; numerose società facevano funzionare il settore del trasporto merci a pieno regime, come le fabbriche SIG e Georg Fischer che assicuravano una grande quantità di ai trasporti su rotaia. Ma queste aziende hanno perso la loro importanza e, dopo la fine dei controlli doganali, la stazione di smistamento è stata chiusa. Nel 1997, dopo che le FFS avevano soppresso la divisione di esercizio centrale e dopo che avevano creato nelle regioni i punti vendita regionali e di produzione, Rolf Specht assume la gestione della centrale operativa di Zurigo.

Dal 2001 lavora come capo di un progetto parziale nel quadro di una riorganizzazione che dà luogo a molte discussioni: il traffico ferroviario di tutta la Svizzera tedesca in futuro deve essere diretto da una sola centrale di esercizio, il cui insediamento a Zurigo o a Olten è politicamente controversa. In seno alle FFS questo problema rimane irrisolto per anni, bloccando così il team del progetto. Nel 2006, frustrato, passa alla Divisione Viaggiatori dove dirige con entusiasmo il progetto di miglioramento della puntualità. Ma alla lunga il viaggio fino a Berna per recarsi al lavoro si fa pesante.

Nel mese di giugno dell'anno scorso ha pertanto deciso di andare in pensione.

Pur essendo parte dei quadri, Rolf Specht è sempre rimasto fedele al SEV, a cui ha aderito 43 anni fa. Oggi fa parte della sezione PV Winterthur-Sciaffusa.

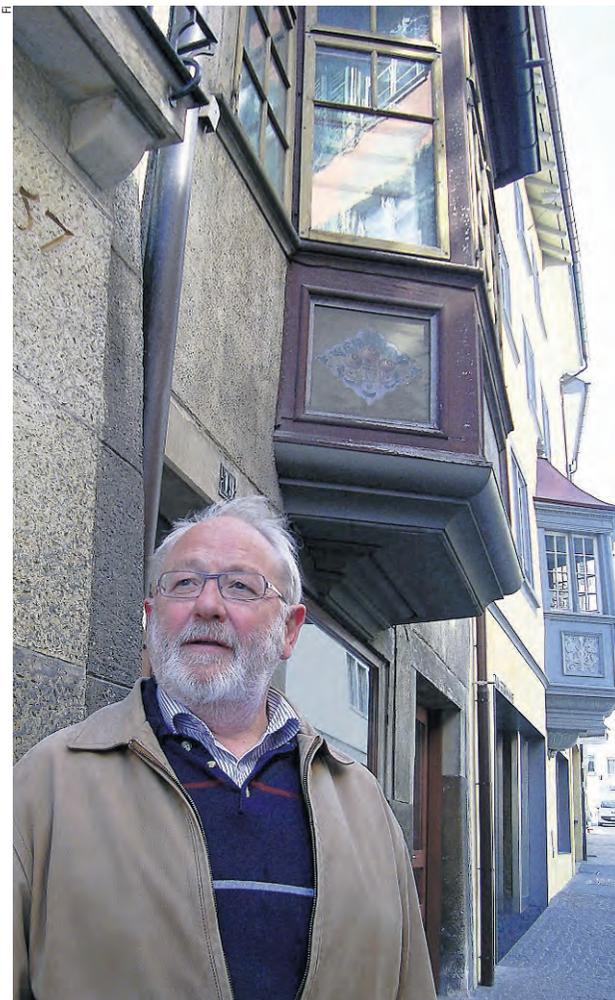
Già negli anni Ottanta è membro del Comitato Centrale dell'ATFS come responsabile per la Francia e vicepresidente centrale, poi deve abbandonare per mancanza di tempo. Da allora non partecipa più ai viaggi dell'ATFS e preferisce godersi le vacanze in famiglia. In gioventù ha visitato tutti i continenti, ma negli ultimi anni non ha quasi mai preso l'aereo.

### Pubblico scelto i pensionati «rustici»

Rolf Specht non si fa nessuna preoccupazione per l'ATFS anche se continua a perdere costantemente membri, soprattutto a causa dei tagli di posti di lavoro alle FFS e perché i viaggi di gruppo non sono più di moda, e anche perché con Internet è molto più facile organizzare un viaggio. «Non abbiamo problemi finanziari e le persone si sentono bene con noi. Questo clima deve essere mantenuto». Ma sarebbe una buona cosa che le sezioni dove mancano membri, si aggregassero.

Rolf Specht pensa che le pensionate e i pensionati «arzilli e che amano viaggiare in gruppo» restino il pubblico «target» dell'associazione. Nelle offerte, vuole concentrarsi su quelle destinazioni collaudate, viaggi in treno non troppo lunghi un po' speciali e in Europa. «E siccome siamo un'associazione senza scopo di lucro, versiamo i nostri eventuali utili direttamente ai nostri membri».

Markus Fischer /frg



«Queste costruzioni sono tipiche di Sciaffusa», spiega la guida Rolf Specht.

### ACCENTO SUI VIAGGI UN PO' SPECIALI

L'Associazione turistica dei ferrovieri svizzeri (ATFS) è stata fondata nel 1948 con l'obiettivo di organizzare per i ferrovieri viaggi a basso costo e speciali. Nei primi mesi del 2011 contava 9378 soci in 29 sezioni regionali. Queste offrono ai loro membri eventi sociali e viaggi in Svizzera e nei paesi limitrofi.

I grandi viaggi internazionali sono organizzati dall'agenzia di viaggio SERVRAIL, membro del Fondo di garanzia svizzero (che assicura i soldi per il viaggio) e la sua forma giuridica è quella della SARL (società a responsabilità limitata). Si tratta di una organizzazione senza scopo di lucro in cui molti compiti vengono svolti su base volontaria. L'agenzia di viaggi è gestita da due dipendenti a tempo parziale che lavorano anche alla BLS nella vendita, oltre che dai membri del comitato centrale dell'ATFS. Quest'ultimo si occupa anche della gestione amministrativa di tutta l'associazione e cura i contatti con le associazioni di altri paesi, tutti organizzati nella Federazione Internazionale delle Associazioni di Turismo Ferroviario (FIATC). Il segretario generale della FIATC è sempre Hermann Nann, che nei primi mesi del 2011 ha passato la presidenza centrale dell'ATFS a Rolf Specht. L'amministratore è il membro del comitato centrale, Richard Steiner. Viaggi della ATFS sono aperti anche ai non soci e sono pubblicati sul sito web [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch); alcune proposte appaiono regolarmente su *contatto.sev*. Nel 2010, ne sono stati organizzati 30 con la partecipazione di 1168 persone. Le sezioni hanno dal canto loro organizzato 185 viaggi con 5953 partecipanti.

Fi/frg