

## Intervista

Rolf Zimmermann, segretario dell'USS, va in pensione. Il suo bilancio sul mondo del lavoro.

Pagina 8 e 9



## No al raddoppio del Gottardo

I rappresentanti di 14 associazioni che si battono contro il raddoppio del Gottardo hanno manifestato a Berna per far capire che i ticinesi che non ci stanno sono molti.

Pagina 5



## Ritratto

Pascal Fiscalini, vicepresidente nazionale della ZPV: un uomo che non si ferma mai.

Pagina 20

Il SEV schierato al fianco dei dipendenti per difendere non solo il lavoro, ma anche il turismo

# Al timone della lotta

Personale determinato nella mobilitazione, sostenuta da un'ampia solidarietà popolare. Oltre 4000 le firme raccolte.

La navigazione sul Lago Maggiore rappresenta una risorsa per il turismo e per l'occupazione. Combattere i tagli decisi da Roma, che incidono anche sulla mobilità sostenibile, è una battaglia a 360 gradi che coinvolge

tutti. I sindacati si sono subito mossi in questo senso, coinvolgendo anche gli attori istituzionali.

alle pagine 6 e 7



Lo scenario della lotta e della solidarietà, al debarcadere di Locarno, coinvolge tutti: dipendenti, popolazione, turisti, istituzioni e politica

## APPLICAZIONE DI TOCO

L'introduzione del nuovo sistema salariale entra in una nuova fase. Circa 3000 collaboratrici e collaboratori delle FFS non hanno ancora sottoscritto il loro contratto di lavoro, perché hanno inoltrato un ricorso contro le nuove classificazioni. Un terzo di questi è rappresentato dal SEV. Adesso tocca alle FFS emettere decisioni formali. Intervista a Manuel Avallone.

a pagina 2

## Confermata la riduzione del traffico a carri completi

# Cargo persiste nei tagli



L'ufficio federale dei trasporti ha comunicato che il Consiglio federale condivide la necessità di FFS

Cargo di ridurre la rete del trasporto a carri completi e di rinunciare quindi a chiedere al Parlamento ulteriori in-

dennità. Un atteggiamento rinunciatario di governo e azienda che stride con la politica di trasferimento dalla strada alla ferrovia e che il SEV vuole impegnarsi per far mutare.

alle pagine 10, 11 e 12

## EDITORIALE

Sembra quasi un rituale, quello che si è consumato oggi a Zurigo: le FFS hanno presentato un enorme utile, di centinaia di milioni di franchi, di cui un milione è destinato al Capo. Gli utili sono stati realizzati dal traffico viaggiatori, mentre Cargo presenta ancora un deficit, le cui proporzioni restano sorprendentemente simili nel corso degli anni. Se le FFS fossero un'azienda privata

## Il rituale delle cattive notizie di FFS Cargo

Peter Moor, Caporedattore

(ciò che assolutamente non vogliamo), nessuno si preoccuperebbe della scarsa redditività di una piccola parte di essa, dal momento che il resto dell'azienda, con i suoi utili, contribuisce a mantenere un risultato splendido. Alcuni azionisti potrebbero chiedere, in occasione dell'assemblea generale, di separarsi da questa piccola parte non redditizia o di chiuderla e la direzione obiettterebbe che conservare questo settore, contribuisce non solo al buon nome dell'azienda, ma anche a completare l'offerta, ragion per cui è possibile convivere con questo piccolo deficit dal momento che nel suo insieme l'azienda gode di buona salute. I collaboratori non dovrebbero farsi il sangue amaro, poiché saprebbero che sono sostenuti dai loro dirigenti. Alle FFS la musica è però un'altra, e nessuno sa perché. (Maggiori informazioni sul bilancio 2011 delle FFS nel prossimo numero di [contatto.sev](http://contatto.sev).)

## IN BREVE

## QUOTE SEV

Sezioni e sottofederazioni hanno la facoltà sino al 31 maggio di esprimersi sui diversi aumenti di quota prospettati dal comitato, la cui comunicazione ha suscitato malintesi presso le sezioni dei pensionati. Va pertanto precisato che tutte le varianti prevedono di mantenere l'attuale regola, secondo la quale i pensionati pagano la metà della quota degli attivi. Il limite di reddito di 45 000 franchi che dovrebbe dar diritto ad una riduzione verrebbe applicato solo agli attivi.

RECORD  
ATTRAVERSO LE  
ALPI

La crescita del traffico merci attraverso le Alpi è continuata anche nel 2011, raggiungendo 40,1 milioni di tonnellate. Lo rileva il DATEC in un comunicato, sottolineando come la crescita maggiore sia stata registrata dalla ferrovia, che con un +6,5% ha raggiunto quota 25,6 milioni di tonnellate. Su strada i quantitativi sono aumentati solo dello 0,9%. Il modal split della ferrovia è quindi migliorato, attestandosi al 63,9%, anche se i trasporti stradali attraverso le Alpi sono stati 1, 258 milioni, ben al di sopra dell'obiettivo intermedio di 1 milione previsto dalla legge sul trasferimento.

COLLEGAMENTO  
MINACCIATO

Nel Giura sta dilagando una certa inquietudine per i collegamenti diretti Bienne-Delémont-Basilea, che verrebbero soppressi, «dirottando» i treni ICN su Zurigo, mentre la linea verrebbe declassata a statuto regionale. Nella regione temono questo «ulteriore peggioramento del servizio a vantaggio della Svizzera tedesca» e, nonostante una provvisoria smentita delle FFS hanno promosso una petizione che ha già raccolto oltre 10 000 firme (www.liaisondirecte.ch)

L'applicazione di Toco entra in una nuova fase

## «Bisogna essere realisti»

Circa 3000 collaboratrici e collaboratori delle FFS non hanno ancora sottoscritto il loro contratto di lavoro. Un terzo di questi è rappresentato dal SEV. Adesso tocca alle FFS emettere delle decisioni formali.

La delegazione alle trattative per il CCL era guidata dal vicepresidente SEV Manuel Avallone, che adesso è anche responsabile per il trattamento delle richieste inoltrate tramite un procura sottoscritta al SEV. In questi giorni, vi sono i primi incontri sulle decisioni che le FFS saranno chiamate ad emettere per ogni singolo dipendente.



**contatto.sev: Quali saranno esattamente i prossimi passi di questo procedimento?**  
**Manuel Avallone:** le FFS hanno verificato l'applicazione del sistema nei casi sollevati dalle richieste di riesame singole e collettive. Ora vi è la fase in cui vengono emesse le prime decisioni per le varie categorie. Prima però il SEV avrà la facoltà di verificare con le FFS l'adempimento di criteri

importanti nei casi di richieste collettive. Seguiranno poi le decisioni. Per quelle che riguardano i membri SEV che ci hanno dato una procura, la decisione verrà inviata a noi, che dovremo poi trasmetterla agli interessati.

**Quale potrà essere il risultato?**

Potremo dirlo solo quando avremo le decisioni. È chiaro che in questa fase le verifiche possono avvenire solo sulla base un approccio basato sul sistema. Non siamo infatti in grado di tener conto delle situazioni speciali del singolo.

**Come mai?**

Con il CCL, abbiamo accettato anche il principio del nuovo sistema, ma adesso abbiamo dubbi su diversi aspetti della sua applicazione. Per esempio non siamo convinti che si sia optato ovunque sulla base di descrizioni del posto di lavoro corrette e che ciò si sia ripercosso negativamente sulle attribuzioni delle funzioni.

**Quante possibilità di successo hanno i ricorsi individuali?**

Non è ancora possibile esprimersi in merito. Vorrei però mitigare le aspettative che i ricorsi portino forzatamente ad un miglioramento della classi-

fica. Le FFS interverranno infatti solo a correggere i casi lampanti, in cui sono state evidenziate chiare lacune.

**Il SEV ha fatto promesse vane?**

Non abbiamo fatto nessuna promessa. Siamo in un procedimento giuridico, in cui abbiamo chiesto ai membri che non avevano ricevuto tutte le basi della loro attribuzione di non firmare il contratto. Se adesso, con la decisione, viene prodotta tutta la documentazione e questa non lascia margini di opposizione, non resta altro da fare che firmare il contratto. Sostenere che la documentazione mancava o che non è stata prodotta per tempo serve solo a dimostrare che le FFS non hanno lavorato con la cura necessaria, ma ciò non porta necessariamente all'attribuzione ad un livello di esigenze diverso. Resterà però la delusione.

**Quali saranno i prossimi passi?**

Tutti i membri che ci hanno sottoscritto una procura riceveranno da noi la decisione delle FFS con una lettera accompagnatoria in cui comunicheremo loro una nostra valutazione. Chi resterà del parere che il suo livello di esigenza è sbagliato, potrà ancora contare sul nostro sostegno.

**Ciò porrà fine alla questione Toco?**

Assolutamente no. Da una parte penso che avremo un certo numero di membri da seguire in un ulteriore ricorso e dall'altra abbiamo anche il tema delle valutazioni del personale e dei loro obiettivi, dove si stanno accumulando errori che ci daranno ancora molto da fare. Ci opponiamo infatti a obiettivi che riteniamo inaccettabili e ci siamo rivolti alle istanze superiori. Potremo però intervenire a livello concreto solo tra un anno, quando le valutazioni del personale daranno risultati falsati da questo tipo di obiettivi.

**Cosa cambierà per i numerosi casi di garanzia?**

Ogni aumento delle fasce salariali porterà ad una diminuzione delle garanzie, sino alla loro scomparsa. È quanto succederà con il 1° maggio di quest'anno, dato che le fasce salariali aumenteranno del 0,5% e un aumento analogo è già stato convenuto per il prossimo anno.

Peter Moor

L'Unione sindacale svizzera contesta le cifre del rapporto della Confederazione sul secondo pilastro

## Cifre e conclusioni erronee

Secondo l'USS, il secondo pilastro viene messo sotto pressione da un allarmismo ingiustificato, se non dalla volontà di ridurne le prestazioni.

La posizione dell'USS, presentata in una conferenza stampa il 19 marzo, differisce da quella della Confederazione in tre punti fondamentali. Il primo riguarda l'aspettativa di vita, che tutti vogliono in crescita. L'economista dell'USS Daniel Lampart ha rilevato come purtroppo questa

prospettiva positiva è limitata ad alcune categorie che, in genere, si possono permettere anche forme previdenziali più generose di quelle del minimo di legge (lo studio della Confederazione fa riferimento al personale statale), mentre le categorie meno ben retribuite hanno generalmente un'aspettativa di vita minore.

La seconda divergenza riguarda le previsioni di reddito, per le quali l'ufficio federale delle assicurazioni sociali ha mantenuto i livelli degli ultimi anni, che sono al minimo storico. L'USS fa per contro rilevare che persino

l'amministrazione federale delle finanze prevede nel lungo termine interessi superiori.

Il terzo punto sono le spese di gestione del secondo pilastro, per le quali l'USS, come ha spiegato la sua segretaria generale Doris Bianchi, vede potenziali di risparmio dell'ordine di 1,8 miliardi l'anno.

A questi si aggiunge la gestione della componente di rischio, che si sta rilevando un affare particolarmente redditizio per banche ed assicurazioni, tanto che i suoi utili si situano ormai a livello

delle spese generali. Aldo Ferrari, della direzione di Unia, ha pertanto chiesto un inasprimento della sorveglianza da parte dell'apposita commissione.

Il presidente Paul Rechsteiner ha quindi chiesto un riesame approfondito di tutta la situazione del secondo pilastro. Le basi attualmente presentate ricordano quelle a suo tempo utilizzate per l'AVS, che hanno poi dovuto subire importanti modifiche.

USS/gi



Il caso della EGK rilancia un problema sempre acuto

## Una cassa malati per tutti

L'importante aumento dei premi della cassa malati EGK, comunicato oltre tutto a metà anno, ha suscitato comprensibili malumori, che sono però da ricondurre in primo luogo ad un sistema sbagliato.

Il caso della EGK dimostra infatti come le casse malati abbiano tutto l'interesse a non offrire il premio a miglior mercato possibile. La cassa con il premio più conveniente si ritrova infatti in mano una vera e propria «Pepa tencia». Se non riesce a sbrognarla deve, come appunto la EGK, pagare una penitenza doppia, sotto forma di impegni amministrativi per gestire i nuovi assicurati procurati dai premi convenienti e di oneri finanziari necessari per costituire le riserve richieste dalla legge a tutti gli assicuratori malattia.

Riserve che, nota bene, gli assicurati che cambiano cassa hanno già contribuito ad accumulare presso la cassa precedente, ma che non possono portare con sé.

Nel migliore dei casi, la cassa con la «Pepa tencia»

riesce a sopravvivere, ma l'anno successivo deve rivedere i suoi premi, rischiando di perdere così gran parte degli assicurati attratti da premi più convenienti. Potrà in compenso disporre delle riserve accumulate, dovendo versare

evitare di ritrovarsi confrontati con sorprese come quelle della EGK. Sarà anche vero che, in fondo, agli assicurati è data la facoltà di cambiare cassa senza troppi problemi, a parte tutta la procedura di disdetta, annuncio ecc.



anche minori prestazioni.

Se invece non è in grado di far penitenza, come è il caso della EGK che sino a quest'anno rientrava tra le medio-piccole, diventa lo zimbello e il capro espiatorio di un sistema che ha solo evidenziato un'altra ulteriore falla. E gli assicurati in tutto questo? Devono muoversi con attenzione, paragonando i premi, ma anche cercando di valutare la solidità della cassa, senza peraltro disporre degli elementi per farlo, per

Ma è anche vero che tutte queste riserve accumulate e rimaste, qualcuno le deve pagare. Come è vero che un cambio di cassa comporta oneri amministrativi di oltre 200 franchi. Fattori che dovrebbero sconfiggere definitivamente la convinzione che la concorrenza contribuisca a contenere i premi e che dovrebbero esser tenuti ben presenti quando saremo chiamati a votare di nuovo su di una cassa unica e pubblica.

Pietro Gianolli

### IL BALLETO DELLA SETTIMANA



Sappiamo anche ballare e balliamo ogni giorno per voi... i manovristi della stazione di Zurigo hanno inscenato una curiosa azione per richiamare l'attenzione del pubblico sulla loro funzione e le loro condizioni di lavoro, improvvisando un «grazioso minuetto». La loro prestazione è stata filmata ed è, nel segno dei tempi, visibile su Youtube. Il relativo link è sulla pagina d'apertura del sito del SEV [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch). Una dimostrazione diversa di una categoria abituata ad affrontare con spirito e capacità di reazione mille difficoltà.

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### LA PREDICA NON CAMBIA

Si comincia con la solita sventagliata di elogi sulla solidità dell'economia svizzera. Il rapporto è quello fresco fresco stilato dal Fondo Monetario Internazionale (FMI). Esso individua nella Svizzera, in questi tempi duri di Paesi indebitati, un modello da seguire. Il suo federalismo dà prova di oculatezza e di politica distributiva, i passi sono raramente più lunghi della gamba, la distribuzione del debito tra Confederazione, cantoni e comuni sembra una buona medicina. Si potrebbe credere che tanti piccoli debiti cumulati fanno un debitore enorme, invece no. Pure nelle privatizzazioni la Svizzera ha saputo metter avanti la prudenza e la solidità delle riprese private. Insomma, tutto bene, a fronte di un'Europa che ha rischiato il collasso? No, dopo la lustrata (che lascia tra l'altro sottintendere una via solitaria e un isolazionismo elvetico chiaramente poco solidali) arrivano i rimbrotti. Nulla di nuovo per la verità, tutti improntati sul liberalismo più retrivo, che si sentono ormai da decenni, che prevedono il disastro, rinviandolo però di volta in volta. E quale sarebbe questo disastro? Non è altro che il solito invecchiamento della popolazione, l'erosione del lavoro e il supposto inadeguamento delle assicurazioni sociali per coprirli. Il sistema di pensionamento non riformato potrebbe riservare, secondo il FMI, cattive sorprese al contribuente svizzero, prima del previsto. Senza cambiamento di politica, le spese per le rendite di vecchiaia aumenterebbero in modo sproporzionato, agendo pesantemente sull'impegno pubblico. Le mezze misure proposte dalla democrazia diretta svizzera, generalmente rinviate al mittente in fatto di AVS, non basterebbero più per controbilanciare l'aggravio. Invece di dover ricorrere a un sistema stucchevole di continue riforme, il FMI suggerirebbe di introdurre meccanismi regolatori e automatici in grado di far fronte al graduale invecchiamento della popolazione, considerato anche il fatto che la durata media di una vita attiva tende piuttosto a diminuire, per svariate ragioni, già ampiamente conosciute e descritte. Si tratterebbe, sempre secondo i FMI, di far combaciare ora matematicamente l'età legale del pensionamento e la previsione della speranza di vita per stabilire nuovi parametri che si traducano in un innalzamento dell'età di pensionamento, o in aumento dei contributi, o in diminuzione delle rendite o delle tre cose assieme. Tutto qui, come se di queste lapalissiane riforme non ne avessero già parlato i muri e i sassi di Palazzo federale. Nulla è detto per contro su un possibile rinnovo del sistema di prelievo. C'è un principio sacrosanto, semplicissimo da far capire, difficilissimo da far digerire. Attualmente, il prelievo sociale è possibile solo se c'è lavoro, sul quale si pagano i contributi in parti uguali. Nulla però è detto sulla ricchezza prodotta e sulla crescita del PIL senza lavoro, assolutamente libera da contributi sociali. Qui il discorso si fa lungo e qui lo chiudiamo. Ma vale la pena riflettere su queste assurdità che hanno fatto il benessere del nostro tempo senza contropartita sociale. Ma la predica resta sempre la stessa.





Bombardier Villeneuve è ancora in attesa di dare il via ai lavori

# I ritardi del secolo

Due anni fa, le FFS hanno dichiarato di aver fatto «l'ordinazione del secolo», ma gli effetti sull'industria svizzera si fanno attendere!

Lo scorso 5 marzo, il Tribunale amministrativo federale ha accolto a sorpresa parte del ricorso di due associazioni di difesa di portatori di handicap contro il progetto delle vetture ristorante di questi nuovi treni a due piani, denominati «Duplex», ordinati due anni fa dalle FFS. Il tribunale ha infatti respinto la richiesta di dotare queste vetture di un ascensore per permettere ai disabili di accedere al ristorante, ma ha chiesto alle FFS di prevedere spazi adeguati a loro nelle vetture adiacenti. Dieci giorni dopo, le FFS hanno annunciato in un comunicato l'intenzione di ricorrere contro questa decisione, d'accordo con la Bombardier. Il termine per un ricorso è di soli 30 giorni.

Il 16 marzo, la NZZ ha pubblicato un articolo in cui FFS e Bombardier si sono dette costernate dalla decisione del Tribunale federale, che provocherebbe maggiori oneri di diversi milioni di franchi. Ricordiamo che il valore totale dell'ordinazione era di 1,8 miliardi. Secondo Thomas Bickel, segretario ge-

nerale di una delle due associazioni, un ricorso comprometterebbe ulteriormente la credibilità delle FFS, che rimproverano alle associazioni aumenti di spesa e ritardi per la realizzazione dei treni.

**Pretesto opportuno?**

Patrizia Claivaz, portavoce delle FFS, ha dichiarato che «l'introduzione dei nuovi treni era prevista per il cambio d'orario del dicembre 2013. Le modifiche del progetto rese necessarie dalla decisione del tribunale amministrativo ritarderanno la realizzazione dei treni. I telai delle prime composizioni sono già in fase di costruzione presso le Officine Bombardier di Gerlitz, in Germania».

Intanto, però, presso gli stabilimenti di Villeneuve, previsti per assemblare le composizioni, non vi è ancora traccia del nuovo importante incarico. Voci ufficiose, ma attendibili, ci hanno informato che la reazione di FFS e Bombardier serve più che altro ad attribuire alla decisione del Tribunale amministrativo ritardi in realtà già esistenti e causati dall'elaborazione dei piani di dettagli dei treni Duplex.

**Lavoro ridotto**

Carlo Carrieri, segretario sindacale di Unia, ci ha segnalato che una ventina di operai sui circa 200 impiegati da Bombardier a Villeneuve è

già in regime di lavoro ridotto, nell'attesa di poter assemblare i 59 treni Duplex.

Attualmente, a Villeneuve, dopo aver stappato lo spumante due anni fa, si devono accontentare delle vetture «Inova» per i treni regionali, «Domino» delle FFS e di RegionAlps, di quelle a due piani con pavimento ribassato per la S-Bahn di Zurigo e delle composizioni dei Regional-express BLS. Un'ulteriore attesa potrebbe quindi estendere ulteriormente il ricorso al lavoro ridotto.

**Centro di manutenzione pronto prima dei treni!**

All'impazienza di Villeneuve corrisponde l'euforia di Zurigo Altstetten, dove le FFS hanno festeggiato il 16 marzo il primo colpo di piccone per la costruzione del centro di manutenzione di questi 59 treni Duplex. Il centro dovrebbe essere operativo a fine 2013, mesi prima che il primo Duplex possa aver lasciato l'officina di Bombardier...

Alberto Cherubini/gi



I nuovi treni Duplex, qui illustrati in un fotomontaggio, potrebbero giungere in stazione con mesi di ritardo, ma non (solo) per colpa del Tribunale amministrativo federale.

## COMMENTO

### La lingua come forma di resistenza

Dalle colonne del quotidiano italiano La Repubblica, mi aveva colpito, mesi fa, l'inizio

di una riflessione di Adriano Sofri sulla questione dei migranti:

«Infermieri e domestiche e badanti di vecchi e bambini, quello che abbiamo di più prezioso (e di prostitute, addette ad altre cure corporali), e lavoratori primatisti di

morti bianche, e li chiamiamo delinquenti e li additiamo alla paura. Ci sono centinaia di migliaia di persone che aspettano la regolarizzazione secondo il capriccio dei decreti flussi, e intanto sul loro lavoro si regge la nostra vita quotidiana».

Quelle parole potrebbe averle scritte ieri, potrebbe scriverle domani, perché la questione migratoria è e resterà al centro della nostra quotidianità. Come tante altre cose della vita, come direbbe il regista francese Claude Lelouche. Anche in Svizzera – come in Italia e in altri paesi industrializzati – se non ci fossero gli stranieri, ci sarebbero problemi negli ospedali, nelle case per anziani, nell'edilizia, nelle fabbriche, nelle professioni più umili. Pure il nostro sindacato ha posto l'accento sui migranti, con un'azione dovuta in favore di chi contribuisce a fare funzionare i trasporti pubblici. Senza di loro e senza tutti gli altri, la Svizzera si fermerebbe. Senza di loro la nostra AVS sarebbe sull'orlo del collasso. Di questa maggioranza laboriosa e silenziosa non si parla. Non fa notizia. Contro di loro, ovvero stranieri e straniere, si sprecano invece gli attacchi. Su di loro si concentrano le attenzioni della destra populista, tese ad alimentare razzismo e xenofobia, come denunciato anche in occasione della giornata internazionale contro il razzismo, il 21 marzo scorso.

Gli stranieri fanno spesso notizia solo quando si può o si vuol parlare male di loro. L'enfasi sulle notizie di cronaca nera o sui crimini commessi da cittadini stranieri sono utilizzati

ad arte per creare un clima di paura, di incertezza, di sospetto, sfruttato senza il minimo scrupolo da chi si erge a «grande castigatore» senza macchia e senza peccato.



Il razzismo, mi aveva detto in un'intervista lo scrittore marocchino Tahar Ben Jelloun, è un «pensiero ordinario, abita il pianerottolo dei condomini, le fermate dell'autobus, i tavolini dei bar, i vagoni ferroviari». C'è chi usa sistematicamente l'insulto – non necessariamente razzista ma comunque pieno di disprezzo – con senso liberatorio. Insulto che si insinua progressivamente, esattamente come il linguaggio scurrile, nel lessico pubblico e che diventa codice di comportamento, persino atto (presunto) di coraggio. O dimostrazione di una forma di sedicente virilità.

Così il linguaggio, il modo di esprimersi, diventa un'arma insidiosa. Che si moltiplica e si alimenta attraverso tutti i possibili canali di informazione. Non sarà mai abbastanza l'attenzione alla funzione modellizzante della lingua, che fa sì che le rappresentazioni sociali in essa sedimentate si traducano in senso, in segno e in azioni. Nel suo saggio «La lingua malata» Federico Dal Bo spiega che come ogni altro essere vivente, anche la lingua si può ammalare, trasformarsi, diventare aggressiva, distruttiva, violenta, sessista e razzista.

Le parole non sono mai neutre. Ecco perché anche la lingua, quella curata e soprattutto rispettosa, può diventare una forma di resistenza alle derive volgari, sessiste, qualunquiste e razziste. Questa forma di resistenza è un atto di civiltà, per smarcarsi da chi pretende che l'insulto e l'offesa sia, in fondo, solo una barzelletta.

Françoise Gehring



La Coalizione Sud-Nord ha ribadito la propria posizione in una manifestazione «blitz» sulla Piazza federale

# No al raddoppio del Gottardo

La consigliera nazionale Edith Graf-Litscher e il suo collega Philipp Hadorn, neoeletto alla Camera del popolo, non potevano mancare l'appuntamento nella loro duplice funzione di segretari del SEV e deputati alle Camere federali. Giovedì 15 marzo, insieme ad altri colleghi e colleghe, hanno così manifestato il proprio appoggio al Ticino che lotta contro il raddoppio della galleria stradale del Gottardo.

A parte qualche parentesi con la polizia bernese, che cercava di capire che cosa facessero alcuni ticinesi attorno a Piazza federale armati di cassette, formaggi, volantini e striscioni, la breve occupazione della «Coalizione Sud-Nord per un Gottardo sostenibile» – che milita contro il raddoppio del Gottardo – ha raggiunto il suo scopo. Diversi i/le parlamentari che si sono presi il tempo per parlare con le forze anti-raddoppio, tra cui: Carlo Sommaruga, Liliane Maury Pasquier, Stéphane Rossini, Christophe Schwaab, Didier Berberat, Markus Stadler. Non potevano mancare Marina Carobio Guscetti – in prima linea a difendere questa causa all'interno di una deputazione ticinese che si sta dando molto da fare per il raddoppio – e i due segretari del SEV, Edith Graf-Litscher e Philipp Hadorn. Il SEV sostiene chiaramente una politica dei trasporti sostenibile, coerente con lo spirito del servizio pubblico e conforme alla Costituzione che chiede il trasferimento del traffico delle merci dalla strada alla ferrovia.

A Berna i/le rappresentanti delle 14 associazioni che compongono la coalizione – tra cui il SEV – hanno ribadito la loro opposizione alla costruzione del secondo tubo autostradale sotto il Gottardo. Secondo loro questa opera causerebbe ancora più traf-



Manifestazione blitz davanti a Palazzo federale per fare capire oltre San Gottardo che il raddoppio non s'ha da fare

fico in Ticino, principalmente camion in transito. Questo aumento del traffico porterebbe con sé delle conseguenze drammatiche per i ticinesi e le ticinesi, sia a livello di qualità di vita, sia a livello di salute, sia a livello di mobilità. La politica di trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia verrebbe così irrimediabilmente compromessa. La coalizione non ha mancato di ricordare che il secondo tubo è già stato bocciato due volte in votazione popolare sia a livello svizzero, sia livello cantonale. Entrambe le volte (con l'Iniziativa delle Alpi e con l'Iniziativa Avanti) la popolazione si è chiaramente opposta a un secondo tubo, sconfessando così il proprio governo.

Le associazioni ribadiscono che la sicurezza è un argomento che parla a favore dello status quo, piuttosto che a favore del raddoppio. Infatti, due tubi monodirezionali non sono affatto più sicuri di un solo tubo: il rischio d'incidenti gravi dipende anche da altri fattori imprevedibili e incontrollabili. Per esempio, nel vicino Seelisberg avvengono molti più incidenti che nel Gottardo. Le associazioni concordano inoltre con i numerosi studi che affermano

che la costruzione di un secondo tubo senza aumento della capacità è una pia illusione. La costruzione di quattro corsie per usarne solo due è una barzelletta a cui nessuno crede. Alla prima colonna, le pressioni dell'Unione europea costringerebbero la Svizzera a rinunciare alla propria sovranità e ad aprire le quattro corsie.

Per chi si oppone al rad-

doppio il messaggio è chiaro: il ritardo della politica di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia negli ultimi 10 anni non deve divenire un alibi per affossare la politica elvetica di trasferimento delle merci sul treno. La Svizzera ha potenziato la propria rete ferroviaria con i due tunnel di Alptransit che dal 2016 saranno operativi e in grado di assorbire una buona parte

del traffico di transito sotto il Gottardo. L'obiettivo di raggiungere i 650 000 passaggi annuali su strada diviene di nuovo reale e può essere raggiunto in pochi anni, quindi entro il 2018 come richiede la legge.

frg

## LE RAGIONI DEL SEV CONTRO IL SECONDO TUBO

Il SEV ha sempre biasimato la discrezione dell'impegno del Consiglio federale nel perseguire l'obiettivo di trasferimento, richiedendo maggior determinazione, per esempio tramite l'introduzione di una borsa dei transiti alpini. Il risanamento della galleria autostradale potrebbe rivelarsi un bivio decisivo tra la concretizzazione di questa politica di trasferimento e il suo irreversibile abbandono, con conseguenze importanti in un senso e nell'altro, dal punto di vista ambientale e occupazionale. Al sindacato competono le seconde, che riassumo brevemente: il concetto presentato dall'Iniziativa delle Alpi per il carico degli automezzi sui treni prevede per esempio l'impiego di tre treni per direzione e ora attraverso la galleria di base, per un esercizio di 16 ore al giorno, oltre che di altri 5 treni per ora e direzione per le auto attraverso la vecchia galleria. Si tratta di incarichi importanti anche dal profilo occupazionale, per i macchinisti, per il personale addetto a carico, scarico, per le pratiche amministrative e per la manutenzione del materiale rotabile, che potrebbero rappresentare un'ulteriore prospettiva per il centro di competenze da creare presso le Officine di Bellinzona. Senza contare che questo periodo di trasferimento forzato favorirà senz'altro un trasferimento definitivo, anche sotto altre forme, consolidando le ricadute occupazionali favorevoli nel settore. Vale pure la pena di riflettere sulle possibili evoluzioni in caso contrario. Evidentemente, verrebbero a mancare i treni supplementari durante la fase di risanamento, terminata la quale ci ritroveremmo a disporre di due gallerie a due corsie. Le pressioni per utilizzare in modo integrale le capacità di queste infrastrutture sarebbero presto incontenibili ed avremmo una definitiva inversione di rotta, con un ritorno alla crescita illimitata del trasporto stradale, per il quale si dovrebbero poi eliminare altre strozzature, ampliando l'attuale autostrada (tra Chiasso e Lugano si è prossimi alla saturazione e nel 2014 verrà completato l'ampliamento a sei corsie tra Milano e Como). Il SEV resta quindi convinto della necessità di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia e di evitare il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo.

Pietro Gianoli



Petizione per salvare la navigazione sul Lago Maggiore: la raccolta di firme è stata molto generosa. Primo bilancio: quasi 4000 firme

# Un'ondata di solidarietà

Incredulità, perplessità, preoccupazione: queste alcune delle reazioni da parte delle persone che hanno firmato la petizione. Mobilitati dai sindacati (SEV, UNIA e Ocsst), il personale ha messo anima e corpo in questa iniziativa per cercare di salvare occupazione e turismo.

I protagonisti, nel bene e nel male, sono loro: marinai di lago a cui i tagli previsti dal Consiglio dei ministri italiano hanno tolto il sonno. I primi licenziamenti (otto) sono già stati annunciati formalmente. Ma sul personale incombe una vera e propria spada di Damocle: altre misure, infatti, potrebbero essere annunciate nei prossimi mesi. Ma il personale non si fa abbattere dai venti contrari: si è mobilitato e sta lottando con ogni mezzo per salvare un'occupazione, che è anche il fiore all'occhiello del turismo: la navigazione sul Lago Maggiore. L'offensiva sindacale si sviluppa su più livelli, ben sapendo che la petizione – seppure rifletta lo specchio dell'utenza – non è sufficiente. Occorre che la politica e le istituzioni si muovano con ancora maggiore decisione rispetto a quanto fatto finora.

frg

Domenico Ferrazzo, della Commissione del personale della NLM, giovedì 15 marzo era in prima linea all'avvio della raccolta firme: «L'azione di oggi impostata con i sindacati è estremamente positiva; mi aspettavo qualche politico in più. Spero davvero che si facciano vivi nei prossimi giorni. La posta in gioco è altissima.» Domenico non si aspettava tagli così drastici. «Ovviamente siamo molto dispiaciuti per gli otto colleghi stagionali che sono stati licenziati. Ma siamo sul chi vive perché anche noi siamo a rischio se non arriveranno i finanziamenti necessari a garantire l'esercizio. Insom-



Sindacalisti al lavoro per coordinare la giornata della prima raccolta firme



Marinai di lago in acque agitate: alcuni di loro non salperanno più



La raccolta di buon mattino



Anche l'ex sindaco di Locarno, Diego Scacchi, sostiene la causa



Marco Belloli, fiduciario SEV, o l'arte del convincimento

Appello alla classe politica affinché si faccia sentire forte e chiaro

## Tra sconforto e voglia di lottare

ma regna l'incertezza più totale. Quindi per ora dobbiamo lasciare da parte lo sconforto e l'amarezza e pensare a lottare. Un passo alla volta e con l'aiuto di tutta la popolazione.»

Fino all'ultimo Eugenio Da Silva si è aggrappato a un filo di speranza, poi la doccia fredda: lui il lavoro l'ha perso. «Però sono lo stesso qui, con gli altri sindacati e gli altri colleghi per tentare di sal-



Domenico Ferrazzo



Eugenio Da Silva

vare non solo l'occupazione, ma anche il turismo di cui vive un'intera regione». Perdere il lavoro fa male. Ma lui non smette di lottare. «I sindacati stanno facendo tutto quanto in loro potere, non ho nulla da dire contro di loro. Anzi, si stanno mobilitando in modo fantastico coinvolgendo un'intera regione e giocando tutte le possibili carte. Mi aspetto però un impegno maggiore e più deciso da parte della classe politica. Noi facciamo la nostra parte, come possiamo. La politica si faccia sentire con vigore.»

frg



Personale della NLM unito nelle rivendicazioni

## Determinati

«Non lasceremo nulla di intentato per salvare la navigazione sul Lago Maggiore.» Sono le parole di Angelo Stroppini rivolte ai dipendenti, che si stanno mobilitando compatti. Il 3 aprile la consegna a Berna della petizione.

La situazione è piuttosto complicata, ma i sindacati stanno giocando tutte le possibili carte per sostenere i dipendenti, ma anche il turismo del Locarnese, per cui il Lago Maggiore è un biglietto da visita, una risorsa di grande valore. Unitamente ai colleghi Gianluca Bianchi di UNIA e Leonardo Matasci dell'Ocst, il sindacalista del SEV Angelo Stroppini ha sottolineato «l'importanza di una mobilitazione ad ampio raggio. Ovvero non solo sindacale e con i colleghi italiani, ma anche popolare, politica e istituzionale». Significativa la presenza del presidente del Gran Consiglio, il sindacalista Gianni Guidicelli: «Sono qui tra voi anche come primo cittadino del cantone per portarvi il totale sostegno della politica. Colpire la navigazione del Lago Maggiore significa colpire un settore chiave dell'economia del Ticino: il turismo. Come Gran consiglio abbiamo preso contatto con il parlamento regionale della Lombardia, che sta facendo pressione su Roma».

Ad esprimere l'incondizionato impegno e sostegno del SEV anche il presidente

nazionale Giorgio Tuti. «La vostra mobilitazione ha avuto eco anche oltre San Gottardo e sta diventando – ha sottolineato Tuti – una questione nazionale. Lottare tutti insieme è l'unica cosa che possiamo fare, perché non possiamo fare promesse. Ciò che posso invece garantire è l'impegno del SEV. Lunedì mi vedrò con la commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati e il giorno dopo con l'Ufficio federale dei trasporti. Farò sentire le vostre ragioni.» A nome della Commissione del personale – che storicamente rappresenta il personale delle FART e della NLM – il presidente Alessandro Mutti ha manifestato la piena e incondizionata solidarietà con i colleghi. «In tanti anni di militanza – ha spiegato Mutti – posso dire che l'unità tra lavoratori è pagante. E noi, insieme ai sindacati, non vi lasceremo soli.»

Il 3 aprile sarà la volta di una delegazione dal Ticino per consegnare a Berna le firme della petizione pubblica che, al momento di andare in stampa, erano quasi 4000. Accanto alla lotta c'è però anche l'aspetto dell'assistenza giuridica ai dipendenti che hanno perso il lavoro. E anche su questo punto le complessità non mancano. Resta, questo sì, la voglia di non arrendersi sotto una nuova bandiera unitaria che sarà messa in vendita in occasione della manifestazione popolare di venerdì prossimo (vedi locandina accanto).

frg



Il presidente del SEV Giorgio Tuti all'assemblea della NLM per far sentire la vicinanza di Berna

# DIFENDIAMO

## LA NAVIGAZIONE SUL LAGO MAGGIORE



Foto: archivi sindacali SEV

# Manifestazione popolare a sostegno di occupazione e turismo

Venerdì 30 marzo 2012, ore 17.00, Debarcadere Locarno

Interventi e musica dal vivo



Angelo Stroppini con l'inestancabile Antonio Mariosa





»Con le liberalizzazioni, in genere, il prezzo dei servizi è aumentato.«

Rolf Zimmermann, segretario uscente dell'USS

Uno sguardo retrospettivo che rende un po' più fiduciosi per il futuro

# «Una reazione è inevitabile, ma non so quanto violenta»

Rolf Zimmermann passerà a fine marzo al beneficio della pensione – politico di razza, già portavoce del partito socialista, collaboratore personale della consigliera federale Ruth Dreifuss, prima di diventare responsabile del segretariato dell'Unione sindacale svizzera.

**contatto.sev.** Qual è stato il tuo più grande successo politico?

**Rolf Zimmermann:** presso l'USS, senza dubbio il rifiuto popolare alla legge sul mercato elettrico del 2002. In generale, invece, quando nel consiglio comunale di Berna ho potuto oppormi con successo ad un progetto di teleriscaldamento della

città a partire dalla centrale nucleare di Mühleberg.

**E dove hai fallito?**

Lavorando per Ruth Dreifuss, abbiamo elaborato un progetto di assicurazione maternità che è stato sovraccaricato dal processo politico, sino a portarlo al fallimento. Ruth Dreifuss lo avrebbe voluto semplificare, com'è stato fatto in seguito, quando è stato approvato. È stata una sconfitta amara, anche per me.

**Preferisci lavorare in prima linea o dietro le quinte?**

Per un po', sono stato anch'io un personaggio pubblico, ma poi, da portavoce del partito socialista, sono passato in seconda fila. Allora, il partito era presieduto da Peter Bodenmann, che dominava la scena mediatica. Poi, lavorando per Ruth Dreifuss, dovevo essere per forza dietro le quinte e anche all'USS è normale che il mio ruolo fosse piuttosto discreto, come del resto è anche la mia natura.

**È anche uno dei motivi per i quali non hai fatto carriera politica?**

No, ciò è stato dettato dall'evoluzione di diversi fattori. Se non fossi passato alle dipendenze di Ruth Dreifuss, avrei tentato la scalata al Gran Consiglio e magari anche al Nazionale. Penso di poter dire che disponevo

delle basi per farlo, anche se non sarebbe stato facile e avrei senz'altro dovuto fare tutta la gavetta.

**Presso Ruth Dreifuss trattavi piuttosto temi di carattere sociale, mentre adesso ti occupi del servizio pubblico. Cosa ti sta più a cuore?**

Penso entrambi. Il servizio pubblico, per me, è comunque inoltre una componente della politica sociale. L'approvvigionamento della collettività è una caratteristica fondamentale di una società moderna. All'USS mi sono poi occupato anche molto dell'AVS.

**Il successo contro la liberalizzazione del mercato dell'elettricità può essere interpretato come un segnale di uno scarso entusiasmo del nostro paese per la liberalizzazione?**

Me ne sono reso conto solo in seguito. In questa campagna, avevamo un consulente americano, che ci diceva sempre che le liberalizzazioni rapide sono ancora peggiori di quelle lente e che pertanto era già un successo riuscire a rallentarle. Con questo successo, che ha sorpreso in particolare la controparte, abbiamo in effetti rallentato la liberalizzazione e guadagnato tempo. Oggi non abbiamo un trasporto ferroviario viaggiatori liberalizzato e penso che potremo opporci con successo, nonostante la pres-

sione dell'UE, all'insensata separazione tra infrastruttura e trasporto. La liberalizza-

**»Le liberalizzazioni rapide sono ancora peggiori di quelle lente.«**

zione del trasporto merci è per contro arrivata ancora prima di quella dell'elettricità, ma non è certo una prova del successo di questo genere di approccio. Anche nel settore postale siamo riusciti ad impedire liberalizzazioni affrettate e, nonostante le apparenze, il monopolio di 50 grammi costituisce ancora l'essenza del servizio postale. Possiamo quindi affermare che la nostra lentezza in questo campo sta dando buoni frutti.

**Ho però l'impressione che le condizioni di lavoro presso la Posta siano peggiorate in misura maggiore di quelle delle ferrovie.**

Dipende anche dal fatto che già la prima liberalizzazione è stata troppo estesa. Non ha alcun senso, né dal punto di vista economico, né da quello ecologico, che per portare i pacchi vi siano ora furgoni gialli della posta e quelli della DHL o della UPS. Ne risentono negativamente anche le condizioni di lavoro ed è poi scandaloso che soprattutto gli operatori privati pa-

ghino stipendi nettamente inferiori.

**Leggendo le pubblicazioni di Avenir Suisse, dobbiamo però temere un aumento della pressione in favore delle liberalizzazioni.**

Non penso però che essa abbia effetto. Quanto scrivono non è infatti più sensato di una volta. Si limitano a riprovarci, ripetendo che le situazioni di monopolio penalizzano i consumatori, nonostante le conseguenze delle liberalizzazioni vadano in tutt'altra direzione. In genere, il prezzo dei servizi è aumentato.

**Qual è il cambiamento maggiore in quarant'anni di politica in Svizzera?**

All'inizio della mia attività politica, in Svizzera e in Europa viveva la piena occupazione. Al più tardi con la crescita delle tendenze neoliberiste degli anni '90, gli stati non hanno più potuto intervenire per migliorare la situazione del mercato del lavoro. Per me, il maggior cambiamento è stato questo: potremmo dire che dallo stato del «welfare» siamo passati al cannibalismo della concorrenza.

## BIO

**Rolf Zimmermann** ha 61 anni. Ha concluso un dottorato in storia. Ha dato un grande contributo al libro per i 125 anni dell'Unione sindacale svizzera, convinto che la visione storica possa contribuire ad avere un atteggiamento maggiormente fiducioso per il futuro.

Ha lavorato per l'amministrazione federale, prima di divenire portavoce del Partito socialista.

Dal 1993 al 2001 è stato il collaboratore personale della consigliera federale Ruth Dreifuss.

All'USS si è occupato delle questioni del servizio pubblico e dal 2006 al 2011 ha diretto il segretariato.

Rolf Zimmermann è sposato e ha due figli adulti. Nel tempo libero recita in una compagnia teatrale locale, fa un po' di sport e legge volentieri.



# INTERVISTA

I primi tre decenni dopo la seconda guerra mondiale sono stati un periodo d'oro, seguiti da un periodo in cui si fa l'esatto contrario. Questa riflessione dovrebbe dimostrare qual è il ruolo migliore che dobbiamo attribuire allo Stato. Se devo muovere un rimprovero alla mia generazione, è proprio quello di non aver saputo impedire questo cambiamento di paradigma.

**E guardando al futuro: hai l'impressione che il declino continuerà?**

(fa una breve pausa). No! Non credo che peggiorerà ancora! È sorprendente che la crisi finanziaria del 2008 non abbia risvegliato definitivamente gli animi e che il capitalismo finanziario degli approfittatori abbia potuto sopravvivere. Questa crisi ha però avuto conseguenze molto sensibili sulla gente e ci sarà senz'altro una reazione. Forse non torneremo ad avere un periodo d'oro, ma dobbiamo tornare ad avere una società contraddistinta dal rispetto reciproco. Mi chiedo solo quanto questa reazione possa risultare violenta, da entrambe le parti: da parte di chi chiede un cambiamento di rotta e da parte di chi invece vi si oppone. L'esempio greco dimostra

Rolf Zimmermann ha sgomberato il suo ufficio alla centrale USS. Ha però lasciato l'orologio della ferrovia.

proprio la violenza dello smantellamento sociale, ma anche quella di chi reagisce, che mette in pericolo la democrazia.

**Dopo tre decenni di partecipazione diretta, passi al ruolo di osservatore. Un cambiamento importante.**

Sì, anche se voglio continuare a partecipare attivamente, magari nel ruolo di consulente, oppure in qualche

movimento, o nel mio quartiere.

**Oppure potresti fare il commentatore, per dire ai tuoi successori dove sbagliano...**

Non è il mio stile. Voglio fare un po' d'ordine nel mio passato, trarne un bilancio, per recuperare quel pizzico di ottimismo che ora mi manca.

**Non ti ritirerai del tutto dalla politica...**

No, non potrei.

**Come vedi il futuro del mondo sindacale svizzero?**

Sono convinto che l'USS riceverà l'adesione anche di altre associazioni professionali, rafforzando la tendenza in atto negli ultimi anni. Nei settori tradizionali del sindacato, dobbiamo invece riuscire a integrare le

professioni non ancora sindacalizzate. È chiaro che un movimento collettivo giova a tutti, ma vi sono categorie professionali che, per tradizione o per ragioni materiali, non hanno ancora sviluppato questa coscienza. I vari sindacati, Unia in particolare, stanno facendo un grande lavoro, ma in circostanze tutt'altro che facili.







“FFS Cargo non ha l'incarico di fare utili a breve termine con il traffico a carri completi.”

Philipp Hadorn, segretario SEV

FFS Cargo irremovibile sulla necessità di ridurre il traffico a carri completi

## (Non) volere è potere...

*Nonostante la volontà politica di trasportare le merci in primo luogo per ferrovia e le accese proteste del SEV, FFS Cargo resta dell'idea di chiudere gran parte dei 155 punti di servizio meno utilizzati e redditizi.*

FFS Cargo non ha accettato di rinviare il progetto sin quando il Parlamento non si sarà pronunciato sulla promozione del trasporto merci interno per ferrovia, oppure su di un'indennità provvisoria. Le soluzioni flessibili sembrano essere riservate unicamente ai clienti maggiori.

FFS Cargo ha replicato alla decisa presa di posizione del

SEV inviata il 28 febbraio scorso nell'ambito della procedura di consultazione prevista dagli accordi tra il gruppo FFS e i partner sociali proponendo un incontro esplicativo. Questo si è svolto mercoledì scorso tra il CEO di FFS Cargo Nicolas Perrin e il suo capo del personale Daniel Eigemann e il vicepresidente del SEV Manuel Avallone, con il segretario

sindacale Philipp Hadorn. La direzione di FFS Cargo ha indicato di respingere la possibilità di rinunciare ai massicci e in parte precipitosi tagli alla rete di punti di servizio, nonostante la prospettiva di un dibattito politico sulla promozione del trasporto merci interno. Philipp Hadorn, il segretario SEV che segue le questioni di FFS Cargo e che da inizio anno siede al

Consiglio nazionale è particolarmente deluso della mancanza di disponibilità da parte dell'azienda a verificare le alternative per mantenere i punti di servizio meno utilizzati e redditizi. Egli ha piuttosto l'impressione che FFS Cargo miri in primo luogo a chiudere questi punti, per concentrarsi sugli assi principali. Una conferma è venuta anche dal comunicato della

scorsa settimana dell'ufficio federale dei trasporti, in cui si precisa che il Consiglio federale «d'accordo con le FFS» intende rinunciare a richiedere ulteriori indennità di ordine finanziario per il traffico ferroviario merci sul territorio.

Abbiamo quindi rivolto alcune domande a Philipp Hadorn all'indomani di questo colloquio al vertice.

**contatto.sev:** In questo incontro al vertice non siete quindi riusciti a convincere la dirigenza di FFS Cargo a rinunciare al loro progetto?

**Philipp Hadorn:** No, come naturalmente non sono riusciti loro a convincerci della necessità di attuarlo. Invece, ci avevano invitato proprio con questo scopo.

**FFS Cargo motiva i suoi tagli con i disavanzi registrati nel traffico a carri completi. Il Parlamento è però intenzionato a promuovere maggiormente il trasporto merci interno per ferrovia: le condizioni quadro per questi trasporti potrebbero quindi migliorare entro un paio di anni. Nel frattempo, non sarebbe possibile sostenere l'azienda con un'indennità provvisoria?**

Noi abbiamo proposto a FFS Cargo un'azione comune per trovare una fonte per ripianare i disavanzi sino a quando non fosse stato elaborato il concetto globale di trasporto richiesto dal Parlamento.

### FIRMATE SUBITO LA PETIZIONE!

## Stop ai tagli nel traffico a carri completi

### CIRCA UN TERZO DEI PUNTI DI CONSEGNA IN SVIZZERA È IN PERICOLO.

FFS Cargo sta verificando 155 punti di consegna del traffico a carri completi, che sono minacciati di chiusura. È una strategia sbagliata:

- **Impieghi minacciati:** sono minacciati decine di posti di lavoro sul posto, nelle varie sedi,

nelle stazioni di smistamento e presso la sede centrale.

- **Smantellamento invece di sviluppo:** dove il traffico non è redditizio, le FFS non possono semplicemente sospendere l'attività, ma devono al contrario conquistare nuovi clienti e chiedere delle indennità.

- **Affronto alla politica:** FFS Cargo anticipa la posizione del Consiglio federale sul traffico a carri completi con la strategia del fatto compiuto.

- **Mossa sbagliata:** il popolo svizzero vuole trasferire le merci dalla strada alla ferrovia.

È incredibile che l'azienda ferroviaria dello Stato vada esattamente in senso contrario!

Rivendichiamo che FFS Cargo sospenda il progetto «Rete» fintanto che le basi politiche non saranno chiarite.

Nome e cognome

NAP e domicilio

Firma

Dipendente FFS  
si/no



# DOSSIER



Philipp Hadorn: «Nessuno impedisce a FFS Cargo di puntare sui grandi volumi, mantenendo nel contempo il servizio nelle località periferiche, per il quale potrebbe ricevere un indennizzo.»

## LA CRONOLOGIA DEL PROGETTO «RETE» DI FFS CARGO

FFS Cargo ha sempre registrato disavanzi nel traffico a carri completi interno. Secondo la convenzione sulle prestazioni con la Confederazione, le FFS sono tenute a gestire il trasporto merci in modo da raggiungere l'autosufficienza economica a medio termine. Nel contempo, hanno l'incarico di elaborare, sulla base di una ripartizione dei costi basata sul principio di causalità, le basi decisionali per un aumento delle indennità.

**14 ottobre 2010:** una mozione delle commissioni trasporti e telecomunicazioni del Consiglio degli Stati chiede di presentare una concezione globale per «la promozione futura del trasporto ferroviario merci su tutto il territorio svizzero».

**24 novembre 2010:** il Consiglio federale chiede di approvare questa mozione.

**Estate 2011:** FFS Cargo annuncia un riorientamento

del trasporto merci sul territorio, tramite un progetto «Rete» che verifica i compiti di 155 punti di carico, di cui 29 del servizio di base, dei 500 totali.

**28 febbraio 2012:** il SEV, nell'ambito della procedura di consultazione sui progetti di ristrutturazione, chiede il rinvio del progetto «Rete» sino alla presentazione della concezione globale richiesta dalla commissione degli Stati. Il consigliere agli Stati Didier Berberat (SP/NE) chiede al Consiglio federale se la chiusura di 155 punti di carico permette veramente di conseguire risparmi sensibili, se non sia in contraddizione con la volontà politica del popolo di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia e se non comporta la minaccia di chiudere linee ferroviarie che dopo verrebbero utilizzate solo per il traffico regionale.

**9 marzo 2012:** FFS Cargo risponde alla richiesta del SEV

facendo valere come la stessa non contiene obiezioni di politica del personale e che non può entrare formalmente in materia della richiesta di politica dei trasporti, in quanto di competenza delle autorità politiche. Lo stesso giorno, il SEV replica chiedendo ulteriori chiarimenti.

**14 marzo 2012:** il segretario SEV e consigliere nazionale Philipp Hadorn presenta un'interpellanza al Consiglio federale, proprietario di FFS Cargo, sul questo smantellamento della rete (vedi riquadro al pag. 14).

**15 marzo 2012:** FFS Cargo dà alcune risposte, ma non chiarisce le conseguenze del progetto sulle altre divisioni e sui singoli punti di carico (risparmi, rischi per le relazioni con i clienti, perdite di volumi di trasporto).

FFS Cargo ribadisce di non essere disposta a rinviare il progetto.

**16 marzo 2012:** il SEV lancia una petizione «contro lo smantellamento del traffico a carri completi».

**21 marzo 2012:** in una nota, l'UFT indica che il Consiglio federale reputa il progetto «Rete» sostenibile dal punto di vista dell'economia generale, non pregiudizievole nei confronti di una concezione globale della promozione del traffico merci interno e che rinuncia pertanto «d'accordo con le FFS» (!) a richiedere al Parlamento ulteriori indennità per il settore.

**21 marzo 2012:** un incontro con la direzione di FFS Cargo conferma che questa non vuole richiedere nessuna indennità per mantenere i 155 punti di carico, ma limitarsi a chiuderli.

fi

## INFORMAZIONE AI CLIENTI LACUNOSA

L'accondiscendenza del Consiglio federale nei confronti del riesame e della possibile chiusura di 155 punti di carico non irrita solo il SEV, ma anche l'associazione dei proprietari di vagoni privati e binari di raccordo (VAP). Il suo presidente, l'ex consigliere nazionale Franz Steinegger, ha parlato in una nota d'agenzia, di un segnale molto negativo. Egli teme in particolare che la chiusura di questi punti porterà un chiaro aumento dei trasporti su strada e deplora le lacune dell'informazione diretta ai clienti. Secondo Steinegger, FFS e Confederazione si concentrano troppo sul redditizio traffico internazionale di transito, trascurando per contro il trasporto merci interno. «Sono problemi che colpiranno in particolare le piccole e medie aziende delle regioni periferiche».

ats



Continua dalla pagina 11

La direzione di FFS Cargo ci ha però detto in termini molto chiari di non essere interessata, in quanto non vuole semplicemente mantenere l'attuale rete di trasporto a carri completi.

### Ma non è un atteggiamento comprensibile, visti i continui disavanzi?

FFS Cargo non ha però nemmeno l'incarico di fare utili a breve termine con il traffico a carri completi. La convenzione sulle prestazioni tra le FFS e il loro proprietario, la Confederazione, prevede infatti un pareggio dei conti nel traffico nelle località periferiche, per il quale potrebbe ricevere un indennizzo. In altre parole, in questo modo porterebbe avanti anche un prodotto di nicchia, a fianco di quello principale. Sono eventualità che però FFS Cargo scarta, sostenendo che i soldi che la Confederazione verserebbe al traffico merci verrebbero poi a mancare ad altri settori. Non considera però che queste indennità non dovrebbero venire per



Philipp Hadorn: «Il traffico a carri completi è anche un servizio pubblico.»

no impedisce a FFS Cargo di puntare sui grandi volumi, mantenendo nel contempo il servizio nelle località periferiche, per il quale potrebbe ricevere un indennizzo. In altre parole, in questo modo porterebbe avanti anche un prodotto di nicchia, a fianco di quello principale. Sono eventualità che però FFS Cargo scarta, sostenendo che i soldi che la Confederazione verserebbe al traffico merci verrebbero poi a mancare ad altri settori. Non considera però che queste indennità non dovrebbero venire per

### La convenzione sulle prestazioni invita FFS Cargo a chiedere un aumento delle indennità.

il trasporto pubblico non potrà beneficiare di maggiori fondi e non vogliamo quindi compromettere le possibilità degli altri settori.» Cargo ha quindi fatto una scelta precisa

### Nemmeno il Consiglio federale sembra disposto a richiedere sussidi, che però il Parlamento potrebbe decidere di concedere comunque.

In teoria, sì. Dobbiamo però svolgere un certo lavoro di lobby interno ed esterno alle camere, per riuscirci.

### FFS Cargo sostiene però anche di essere in grado di trasportare quantitativi superiori concentrando gli investimenti in una rete ridotta, anziché dovendo servire numerose località con pochi vagoni.

D'accordo. Il trasporto di carri completi è però anche un servizio pubblico e nes-

no impedisce a FFS Cargo di puntare sui grandi volumi, mantenendo nel contempo il servizio nelle località periferiche, per il quale potrebbe ricevere un indennizzo. In altre parole, in questo modo porterebbe avanti anche un prodotto di nicchia, a fianco di quello principale. Sono eventualità che però FFS Cargo scarta, sostenendo che i soldi che la Confederazione verserebbe al traffico merci verrebbero poi a mancare ad altri settori. Non considera però che queste indennità non dovrebbero venire per

### 155 punti e quanti posti di lavoro potrebbero essere tagliati. Quando lo farà?

Attualmente, FFS Cargo sta discutendo con i cantoni e con i singoli clienti, per spiegare la situazione. Da una parte, ciò è comprensibile. Non è per contro accettabile che non fornisca i piani dei vari cantoni ai suoi partner sociali.

### Si ha quindi l'impressione di essere messi davanti al fatto compiuto. I comuni saranno coinvolti in queste trattative?

Abbiamo l'impressione che FFS Cargo non faccia molti sforzi in questa direzione. È vero che essa presenta la situazione ai cantoni, ma si guarda bene dal cercare il dialogo con i comuni, in quanto ciò potrebbe essere in contrasto con la sua intenzione di chiudere i punti meno richiesti.

### Quanti posti di lavoro sono minacciati?

Molti, in due settori: presso la stessa FFS Cargo sono in pericolo posti di macchinisti, manovratori, specialisti RCP e controllori tecnici, ma anche di personale amministrativo. In breve tutte le categorie. Vi saranno però conseguenze anche per il personale di altre divisioni, come per esempio per il personale della manutenzione negli stabilimenti industriali. Alcune professioni potranno trovare più facilmente alternative, altre meno. Va poi tenuto presente che FFS Cargo sta dimezzando il suo «overhead»

sull'arco di cinque anni, ridimensionando quindi le sue strutture a scapito anche in questo caso di posti di lavoro.

### Tu ti stai impegnando per il SEV anche a livello politico contro questo progetto «Rete». Come consigliere nazionale hai presentato un'interpellanza al Parlamento. Cosa sta facendo il SEV oltre a ciò?

Per impedire questi tagli vi sono ottime ragioni di politica ambientale e dei trasporti. Abbiamo quindi alleati nell'Associazione Traffico e Ambiente (ATA) o in quella dei proprietari di binari di raccordo e di vagoni privati (VAP). Collaboriamo poi con cantoni e regioni. Vi sono anche associazioni del traffico stradale che collaborano con noi, in quanto un aumento del traffico pesante andrebbe a scapito di quello individuale aumentando i congestioni e i rischi d'incidente.

Infine, bisogna considerare che l'abbandono di una linea periferica da parte del

traffico merci potrebbe alla lunga portare anche al ritiro di quello viaggiatori, che passerebbe al servizio via strada, con le conseguenti perdite di qualità per tutti gli utenti.

### Il SEV sta quindi costituendo alleanze politiche per intervenire prima delle decisioni definitive di FFS Cargo?

Certo, ma stiamo combattendo questi tagli anche con i nostri membri e con gli argomenti sindacali. Abbiamo promosso una petizione (firmatela a pagina 9). L'accompagnamento al progetto «Overhead» conferma il nostro atteggiamento pragmatico, laddove vi sono argomenti convincenti, a patto di cercare soluzioni socialmente sopportabili. Dobbiamo invece opporci a questo progetto «Rete», basato su decisioni sbagliate, prese nel momento sbagliato. Abbiamo bisogno del sostegno dei nostri membri, senza il quale non possiamo farcela.

Markus Fischer

## INTERPELLANZA

### I tagli di FFS Cargo minacciano il futuro del trasporto merci interno per ferrovia?

Questo è il titolo dell'interpellanza rivolta il 14 marzo al Consiglio federale da Philipp Hadorn, di cui riassumiamo qui il testo:

1. Il Consiglio federale è d'accordo di considerare un trasporto a carri completi su tutto il territorio, sicuro ed efficiente, parte del servizio pubblico e una base per rispondere in modo innovativo alle esigenze del trasporto merci in Svizzera?
2. Quali conseguenze potrebbero avere i tagli di FFS Cargo sugli obiettivi della futura concezione globale per la promozione del trasporto merci sul territorio nazionale che il Consiglio federale deve elaborare?
3. Quali conseguenze potrebbero avere questi tagli a) sulle regioni; b) sulle aziende (clienti e di trasporto); c) sulle

- altre ferrovie; d) sui carichi per la rete stradale; e) sulla sicurezza per gli altri utenti dei trasporti; f) sul mercato del lavoro; g) sulla perdita di know-how; h) per l'ambiente e le emissioni nocive?
4. Il Consiglio federale condivide l'idea che la concezione globale dovrebbe precedere a sensibili ridimensionamenti della rete, in modo da evitare atti compiuti suscettibili di limitare possibili misure in favore del trasferimento?
5. Quando verrà presentata questa concezione?
6. Come può essere garantito sino a quel momento il servizio di tutta la rete? Nel frattempo, questa azienda sotto pressione per le continue crisi, può contare su di un aumento delle indennità?



Colpi di diritto

# Quando la controdenuncia diventa un mezzo di pressione

*Vi sono delitti in cui la vittima si ritrova nei panni dell'accusato e obbligato di conseguenza a difendersi.*

Il caso qui illustrato è avvenuto prima della modifica legislativa che ha decretato il perseguimento d'ufficio dei delitti nei confronti del personale dei trasporti pubblici. Oggi, in questi casi, basta una segnalazione e non occorre più sporgere denuncia. Ciò complica un po' il ricorso ad una controdenuncia da parte dell'accusato per indurre la vittima del delitto a ritirare la propria.

Riteniamo tuttavia utile esporlo in questa sede. Una sera tardi, il capotreno R. è confrontato con una coppia di giovani ubriachi, uno dei quali vomita nello scompartimento di prima classe. R. li interpella quando vogliono scendere dal treno, prospettando anche un intervento della polizia ferroviaria, ma viene assalito dai due, ricevendo una botta alla nuca e un colpo di spranga al ginocchio. Tenta di difendersi, senza che nessuno dei numerosi curiosi che assistono alla scena intervenga in suo favore, sino a quando finalmente qualcuno avvisa la polizia.

## Denuncia a sorpresa

I due aggressori vengono portati alla centrale di polizia. Cinque giorni dopo anche R. viene chiamato a deporre. Non però in qualità di testimone, come si sarebbe aspettato, ma come accusato. I due giovani l'hanno infatti denunciato per aggressione e minacce. R. reagisce anche lui denunciando i due giovani per vie di fatto, danneggiamenti e minacce.

Il SEV ha poi concesso la sua assistenza giuridica a R., che ha dovuto assentarsi dal lavoro per alcuni giorni a causa della ferita al ginocchio, ha subito la rottura degli occhiali e la denuncia da

parte dei suoi stessi aggressori.

L'inchiesta di polizia ha poi interrogato due testimoni della lite i quali evidentemente, non avevano assistito alle azioni dei due giovani, ma solo alla reazione di difesa di R., che hanno descritto come esagerata. Le conclusioni dell'inchiesta non hanno permesso di chiarire in modo inequivocabile gli avvenimenti e le responsabilità. Nel frattempo, i due giovani sono però venuti a più miti consigli, scusandosi con R., proponendogli un'indennizzo e ritirando la loro denuncia. R. ha quindi ritirato anche la sua. Il ritiro di entram-

be le denunce ha eliminato le basi per un procedimento, per cui la procura pubblica ha deciso, un anno e mezzo più tardi, per un decreto di abbandono.

In questo modo, R. non ha ricevuto ripetibili, per cui le spese legali sono state integralmente assunte dal SEV. R. ne è comunque stato molto soddisfatto: «Il SEV mi ha consigliato molto bene e messo a disposizione un avvocato esperto e molto competente. Lo ringrazio», ha commentato.

*Assistenza giuridica SEV*

Lettera della LPV Ticino al Municipio di Paradiso

## Paradiso, l'incubo dei macchinisti

I macchinisti ticinesi chiedono misure di sicurezza concrete alla stazione FFS di Lugano-Paradiso. Dopo un dramma evitato per un pelo lo scorso mese di gennaio, la misura è colma. È ora di agire!

E così Massimo Piccioli, nelle vesti di presidente della sezione LPV Ticino, ha deciso di prendere carta e penna e di rivolgersi direttamente al Municipio di Paradiso dopo che lo scorso 15 gennaio, verso mezzogiorno, è stata evitata una tragedia grazie alla prontezza del macchinista. «Un nostro collega - scrive Piccioli al Municipio - ha dovuto eseguire una frenata di emergenza per non investire una famiglia che stava attraversando, persino con una carrozzella, i binari dal lato monte verso il lato lago. La tragedia è stata sfiorata per un pelo. In quel momento di grande concitazione, il bambino, spinto dalla fretta e sorpreso dall'arrivo e dal fischio di avvertimento del treno, ha

perso il contatto con la mamma, cadendo sulla massicciata del binario. La donna è riuscita proprio all'ultimo momento a portarlo in salvo, strappandolo letteralmente fuori dal binario.»

Purtroppo non è la prima volta che la stazione FFS di Lugano-Paradiso si trasforma in un teatro dove si consumano delle tragedie a causa dell'inosservanza delle norme di sicurezza. Ecco perché il presidente della LPV Ticino chiede al Municipio di «finalmente prendere concreti provvedimenti per dissuadere le persone ad attraversare i binari. Basterebbe la posa di catene o di altri mezzi per scoraggiare l'attraversamento, oggi fin troppo facile».

E' la quinta volta che lo stesso macchinista si trova confrontato con simili eventi alla stazione di Lugano Paradiso. «Vorrei rendervi attenti - sottolinea Piccioli - che per un macchinista lo spavento legato ad una tragedia evitata per pochissimi frangenti, rimane dentro di lui per molto tempo. Per noi macchinisti l'investimento di persone è uno shock molto

grave, anche se sappiamo che episodi del genere possono prodursi ogni giorno durante il nostro lavoro. Siamo già confrontati con tanti gravi incidenti involontari, almeno quelli di attraversamento dei binari dovremmo poterli evitare».

Il presidente della LPV si appella dunque ai politici, alla loro sensibilità nei confronti della sicurezza e alla loro responsabilità. E chiede che vengano attuate «le misure necessarie per evitare tragedie scongiurabili con semplici interventi puntuali». Invita evidentemente il Municipio «a prendere contatto con le autorità competenti delle FFS per trovare una soluzione in tempi brevi e soprattutto per evitare il rimpallo delle competenze che non giova proprio a nessuno». Ne va, conclude il presidente dei macchinisti ticinesi del SEV, della sicurezza e dell'incolumità di tutti.

Una risoluzione della Commissione donne del SEV

## Donne, lavoro e salute



La medicina del lavoro rimane ancora declinata al maschile.

Quando si parla di donne, le disparità si misurano anche a livello di salute e di protezione della salute. Occorre correre ai ripari.

Per quanto riguarda la salute sul posto di lavoro, le donne sono ancora e sempre pesantemente svantaggiate. Anche a livello di ricerca - quando si svolgono indagini su stress, salute, protezione della salute e prevenzione degli infortuni sui luoghi di lavoro - il riferimento all'uomo è la norma; le differenze di genere, invece, vengono ignorate. Eppure anche le donne si ammalano di lavoro.

Tenuto conto di questa situazione, la commissione femminile del SEV ha appro-

vato la seguente risoluzione, in occasione di una giornata di formazione svoltasi nel mese di novembre 2011.

Le donne del SEV chiedono che:

- la dimensione di genere venga definitivamente riconosciuta e integrata nella medicina del lavoro;
- le esigenze delle donne vengano prese maggiormente in considerazione;
- la protezione e la sicurezza sul posto di lavoro siano a misura di donna;
- l'ergonomia sul posto di lavoro sia anche calibrata sulle necessità femminili;
- il passaggio dall'attività lavorativa all'età pensionabile, consideri anche gli aspetti legati alla salute.



Molestie sessuali sul posto di lavoro: l'inchiesta nazionale coinvolge anche il Ticino

# Chi molesta chi, come e perché?

Le molestie sessuali hanno gravi ripercussioni a diversi livelli. È un problema delicato e molto più diffuso di quanto si pensi. Per cercare di quantificare e analizzare il fenomeno, è stata avviata una grande indagine a livello nazionale, con il sostegno del Fondo nazionale per la ricerca scientifica.

Anche il Ticino partecipa a questo importante studio. Ecco le ragioni per lanciare anche da queste colonne un appello alle testimonianze.

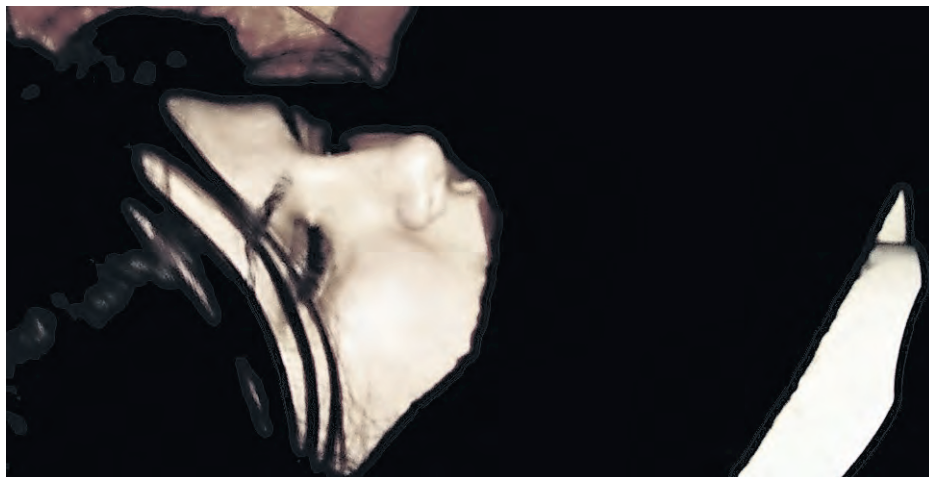
Commenti o battute a carattere sessista nei confronti di donne, uomini o omosessuali; lettere, e-mails, telefonate indesiderate con contenuti spregiati o osceni; gesti, segni o sguardi osceni; esibizione o utilizzo di materiale pornografico; contatti fisici indesiderati; promesse di benefici in cambio di favori sessuali o minacce di svantaggi in caso di rifiuto: le molestie sessuali sul posto di lavoro possono manifestarsi in queste o altre forme. Ma anche se a volte non è facile definir-

Battute stupide, gesti inopportuni, tentativi di stupro: per l'Unione sindacale svizzera (USS) e tutte le sue federazioni la lotta contro le molestie sessuali è importantissima.

«Ogni sindacato – spiega Barbara Amsler, delegata alla parità del SEV – ha il dovere di lottare contro le molestie sessuali.» Del resto il SEV ha vegliato affinché nel CCL delle FFS, per esempio, ci fossero precise disposizioni contro questo fenomeno. «Noi come sindacato – continua Barbara Amsler – incoraggiamo le donne a denunciare le molestie e le sosteniamo in questo processo»; spesso però le vittime lasciano perdere perché il percorso di denuncia è molto faticoso e laborio-

so, si tratta di un fenomeno che non è più possibile ignorare: secondo uno studio svolto nel 2010 in Ticino, il 6% degli uomini e il 18% delle donne si sono sentiti molestati sessualmente sul lavoro almeno una volta nel corso della loro vita professionale.

Ma che cosa sono più precisamente le molestie sessuali sul posto di lavoro? Che conseguenze hanno per chi le subisce? Come sviluppare una prevenzione efficace e misure appropriate per intervenire nelle aziende? A queste e altre domande vuole rispondere uno studio nazionale promosso dall'Università di Losanna (Prof. Franciska Krings, partner sul territorio nella Svizzera italiana SIC Ti-



Le molestie sessuali ledono gravemente la dignità delle donne.

cino) con il sostegno del Fondo nazionale della ricerca scientifica, intitolato «Molestie sessuali sul posto di lavoro – chi molesta chi, come e perché?». Per la realizzazione dello studio sono molto preziose le testimonianze dirette

di persone che si sono sentite molestate sessualmente sul lavoro.

## MOLESTIE SESSUALI SUL POSTO DI LAVORO: OSATE PARLARNE!

Se lei è o conosce (in ambito professionale o anche tra parenti, conoscenti, amici) una donna o un uomo che è stata/o – o è ancora – disturbata/o da comportamenti a carattere sessuale o sessista sul posto di lavoro.

Se lei o questa persona è disposta/o a raccontare la sua esperienza nell'ambito del nostro studio.

Allora le proponiamo di incontrarci per un'intervista durante la quale potrà raccontare ciò che le è successo, le reazioni del suo ambiente di lavoro e familiare, le conseguenze e l'eventuale sostegno ricevuto.

- Può scegliere il luogo che preferisce: possiamo venire da lei o proporle un luogo tranquillo in cui incontrarci.
  - Può scegliere se preferisce parlare con una donna o con un uomo.
- Le interviste saranno registrate e le informazioni saranno utilizzate

unicamente per lo studio e trattate in modo anonimo, affinché non sia possibile risalire né alle persone né all'azienda (tutte le persone che lavorano per lo studio sono tenute al segreto professionale).

### Per contattarci nella Svizzera italiana:

**Anita Testa-Mader**  
consulenza formazione ricerca  
079 637 76 88  
testamader@bluewin.ch

**Sabrina Guidotti SIC Ticino**  
Via Vallone 27, 6500 Bellinzona  
091 821 01 01; guidotti@sicticino.ch

«Non c'est non»: un sito per comprendere e per denunciare in mondo anonimo

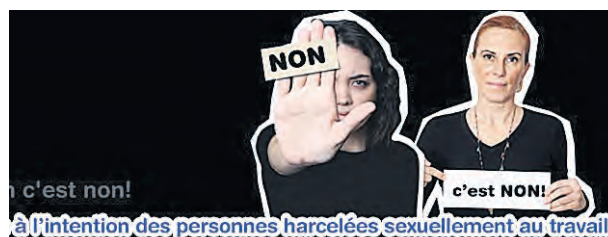
## L'impegno del sindacato

so, anche e soprattutto sul piano umano.

Con una risoluzione votata qualche anno fa, il congresso delle donne dell'USS aveva formulato una serie di proposte intese come buone pratiche per combattere le molestie, una forma di espressione di violenza e di potere inaccettabile. Nella risoluzione si chiedeva prima di tutto ai datori di lavoro di non tollerare le molestie sessuali, di formare sistematicamente i quadri aziendali, di

informare e sensibilizzare e di designare, in accordo con il sindacato, una persona di riferimento per la presa a carico delle vittime.

Vittime che, come detto, devono confrontarsi con un macigno dentro di loro. Nel frattempo è partito un progetto da parte dei sindacati



L'immagine del sito romando «Non c'est non».

Syndicom (quando allora era Comedia), VPOD, SIT e Unia. Si tratta del sito internet «Non c'est non» (www.non-c-non.ch) in cui è possibile ottenere diverse informazioni e porre domande in forma assolutamente anonima. Il sito beneficia del sostegno dell'Ufficio federale dell'uguaglianza tra donna e uomo, molto attivo a questo livello. Perché, come precisato in un opuscolo rivolto a chi lavora, «le molestie sessuali nei luoghi di lavoro dimostrano una mancanza di rispetto, ledono la dignità, possono demotivare o addirittura causare malattie».



## Sezione Lavori Ticino

### Assemblea primaverile 27 aprile, ore 18.00 Casa del Popolo, Bellinzona

#### ORDINE DEL GIORNO:

1. Saluti
2. Nomina di 2 scrutatori
3. Lettura e approvazione ultimo verbale
4. Relazione
  - a) della presidente
  - b) del cassiere
  - c) della commissione di verifica della gestione
5. Approvazione dei conti 2011
6. Eventuali dimissioni e/o nomine
  - 6a. Elezione comitato con mandato per il periodo 2013-2016
  - 6b. Annuncio dei rappresentanti che partecipano all'Assemblea dei delegati BAU a Burgdorf
7. Relazione del presidente o di un rappresentante del CC Bau sull'attualità sindacale (nuovo sistema salariale TOCO)
8. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV  
Temi: attualità sindacale
9. Eventuali (Comunicazioni COPE)

Seguirà un momento ricreativo con aperitivo offerto dalla sezione. Vi attendiamo numerosi!

*Barbara Marcionetti, presidente*

## Sezione SBV Ticino

### Assemblea generale ordinaria 27 aprile ore 19.00, Refettorio SV a Bellinzona

#### ORDINE DEL GIORNO:

1. Apertura, saluto e lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina presidente del giorno e scrutatori
4. Relazione del presidente
5. Approvazione verbale ultima assemblea
6. Rapporto del cassiere
7. Proposte per l'assemblea dei delegati
8. Elezioni membri comitato regionale
9. Nomina dei delegati SBV Ticino per l'assemblea dei delegati
10. Informazioni sulla fusione SBV-VPV
11. Consegna distintivi 25° e 40° di appartenenza a SEV / SBV
12. Attualità sindacali con un collega del segretariato SEV

#### 13. Eventuali

Le proposte per l'AD sono da inviare, entro il 13.4.2012, al presidente regionale: Jonathan Sulmoni, via Cantonale, 6714 Semione o al seguente indirizzo e-mail: jonathan.sulmoni@sbb.ch

#### Avviso importante:

al termine sarà offerto un rinfresco al quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea; chiediamo cortesemente di annunciarsi entro il 20 aprile a: Attilio Albertini tel. 079.223.21.33, e-mail: attilio.albertini@sbbcargo.com

*Il Comitato SBV Ticino*

#### ■ Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

## Vacanze al mare 2012

### Hotel Punta Nord\*\*\*\* Torre Pedrera-Rimini da sabato 23 giugno a sabato 7 luglio

**Prezzo camera doppia: Fr. 1300.-, singola: Fr. 1550.-**

Stesso prezzo del 2011 che comprende: viaggio in torpedone, pensione completa, un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia, max 50 partecipanti e solo 14 camere singole.

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia. Se non ne siete provvisti, vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento.

Iscrizione entro il **15 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare al collega Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricezione dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili.

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.- per persona, da versare entro dieci giorni dal ricevimento della fattura.



#### Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Torre Pedrera 2012:

Dati personali	1 <sup>a</sup> persona	2 <sup>a</sup> persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	_____
CAP/Località	_____	_____
Telefono	_____	Data di nascita
Tipo di camera*) <input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola

\*) mettere una x nella casella entrante in considerazione

Data: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_

#### PV – RITROVO GOTTARDISTI PENSIONATI

#### 24 maggio alle 11.00, Goldau

Ritrovo a partire dalle 11.00 presso il chiosco della stazione o il ristorante Schützenhaus (bus alle 10.55 o 11.15 dalla stazione di Goldau fino al «Tierpark», poi 200 metri a piedi fino al ristorante). Costo del menu fr. 40.- (risotto e piccata milanese, dessert e caffè).

Informazioni e iscrizione entro il 16 maggio a: Thaddeus Galliker, Rossbergstrasse 12B, 6410 Goldau, tel. 041 855 28 22, e-mail: thadde.galliker@gmail.com.

## IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, E-mail: *info@sev-online.ch*, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.-

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 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 aprile 2012. Chiusura redazionale: giovedì 4 aprile alle 10.00.



■ Comitato centrale TS

## Collaborazione con le commissioni sotto la lente

Come ogni anno, la prima riunione di comitato centrale ha visto la partecipazione dei rappresentanti nelle varie commissioni e dei segretari del SEV responsabili dei contatti con le divisioni FFS, con l'obiettivo di migliorare la collaborazione.

Questa collaborazione tra strutture sindacali e commissioni del personale è molto importante per tutti e deve essere curata adeguatamente, con esami regolari che permettano di constatare eventuali lacune, discuterne le cause, colmarle e risolvere i problemi che ne derivano. L'intensa discussione ha permesso di chiarire le diverse aspettative ed esigenze, permettendo comunque di

constatare che la collaborazione funziona egregiamente, nonostante la necessità di alcuni ritocchi e il fatto che vi sono di tanto in tanto frizioni inevitabili.

L'aperitivo conclusivo dell'azione di reclutamento 11-11-11 ha visto fra i premiati numerosi membri della sottofederazione TS, primo fra tutti il nostro campione Max Hodel, segnalatosi per aver reclutato 35 nuovi membri, che hanno portato a 165 il totale di colleghi da lui reclutati nei suoi anni di attività. Un traguardo veramente importante, che la sottofederazione ha tenuto a sottolineare rimettendogli, per mano del presidente Werner Schwarzer, un omaggio speciale in ringraziamento del suo impegno.

Presso la divisione Cargo regna una profonda incertezza per quanto riguarda il traf-

fico a carri completi, ma anche per la dismissione di vagoni e locomotive che prima o poi avrà conseguenze anche sulla manutenzione del materiale rotabile, per la quale sono in corso chiarimenti.

Non finiscono poi le sorprese generate dalla sconfinata fantasia degli obiettivi proposti ed imposti nell'ambito della valutazione del personale. Vi sono infatti superiori che si limitano a ribaltare direttamente i loro obiettivi sui collaboratori, scaricandosi delle loro responsabilità. Interverremo nelle sedi dovute e siamo proprio curiosi di vedere come questi contrasti si ripercuoteranno sulla soddisfazione del personale che verrà accertata nell'autunno 2012.

Servizio stampa SEV-TS

### CORSO DI FORMAZIONE SEV: «RECLUTAMENTO»

**GIOVEDÌ 10 MAGGIO 2012, CASA DEL POPOLO A BELLINZONA**

#### Descrizione e contenuti:

Il reclutamento è e resta per i prossimi anni una priorità del SEV. Questo corso tocca i temi del reclutamento sotto forma di scambio di esperienze. Il nostro scopo è di rinforzare e motivare i membri SEV attivi nel reclutamento. Il punto centrale del corso è ottenere nuove idee e spunti come pure trovare nuove motivazioni nel campo del reclutamento.

#### Obiettivi:

Alla fine del corso i partecipanti acquisiranno le varie strategie per reclutare; arricchiranno il loro bagaglio di esperienze in questo ambito; saranno in grado di elaborare una strategia di reclutamento per la propria sezione. Il corso permetterà uno scambio di esperienze tra i reclutatori, definendo le buone e le cattive attitudini, il lavoro sezionale che è un'ottima premessa per reclutare, il colloquio di reclutamento, cosa si deve sapere come reclutatore, come pianificare un piano di reclutamento per la propria sezione.

#### Relatori:

Saverio Lurati, presidente Unione Sindacale Ticino e Moesa  
Angelo Stroppini, Segretario sindacale SEV

**Partecipanti:** membri di comitato sezionale, responsabili del reclutamento, membri di sezione interessati

**Costi:** membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

#### Iscrizione:

Segretariato SEV Bellinzona, telefono 091 825 01 15,  
e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

**Informazioni:** angelo.stroppini@sev-online.ch

## Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri

# Mi sento bene nella mia pelle

## Troppo delicata

Il nostro organo più esteso è la pelle. È l'organo più esterno del nostro corpo e di contatto con l'ambiente e allo stesso tempo lo specchio dell'anima. Non per niente esistono espressioni come "a fior di pelle". Chi vuole curare la propria pelle nel modo giusto deve stare attento a preservare e a migliorare i naturali meccanismi protettivi. Questi sono composti, da una parte, da batteri protettivi propri della pelle, i quali impediscono ai microrganismi malati di espandersi. D'altra parte, un sottile strato di sebo e sudore forma sulla nostra pelle una barriera contro gli agenti patogeni. In linea di massima, ogni lavaggio sottrae alla pelle grasso e liquidi. Per questo motivo, dopo il lavaggio, è necessario spalmare sulla pelle delicata una crema o una lozione idratante. Sono adatti prodotti contenenti le seguenti sostanze vegetali: l'achillea, la camomilla, l'echinacea, la calendola e la salvia.

in piena salute



Buoni consigli dalla **drogheria**

## Il detergente

**I saponi** hanno un buon effetto detergente. L'inconveniente consiste nel fatto che possono avere una reazione alcalina. Quando s'insapona la pelle, i valori del pH si situano tra 9 e 11 – il manto protettivo acido della pelle è momentaneamente messo fuori uso. **I syndet** sono sostanze detergenti sintetiche. Normalmente hanno un valore del pH più basso rispetto ai saponi e sono particolarmente adatti alle pelli delicate e secche.

**vitagate.ch**

Jeden Tag einen Klick gesünder.

Potrà trovare ulteriori informazioni sul tema sulla piattaforma della salute online:  
[www.vitagate.ch/schoenheit/hautpflege](http://www.vitagate.ch/schoenheit/hautpflege)



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

BUONO

20%



**Il concetto di protezione della pelle Excipial per le mani che lavorano.**

20% di sconto sul concetto di protezione della pelle Excipial.  
Valido per un acquisto nella sua drogheria  
fino al 29 febbraio o fino ad esaurimento scorte.

■ VPT Servizi ferroviari – assemblea generale del 7 marzo

## Nuovo comitato alla guida della sezione

L'assemblea ha saputo riunire alla centrale del SEV a Berna una buona trentina di colleghe e colleghi di milizia dei settori della gastronomia ferroviaria e dei treni notturni, oltre a tre pensionati. Punto saliente della giornata era l'elezione del nuovo comitato che riprenda per i prossimi

giuristi, nonché tutte le aziende della sezione (Elvetico, RailGourmino swissAlps e due filiali della DB). Il comitato dovrebbe riunirsi solo una o due volte l'anno, per permettere di utilizzare i pochi giorni di congedo sindacale per le attività nelle regioni e per l'assistenza sul

I conti 2011 hanno chiuso con un lieve utile, reso però possibile anche da un ricorso al fondo di soccorso SEV e VPT. Il preventivo 2012 prevede un risultato analogo.

L'assemblea ha infine espresso un sostegno unanime, in vista delle trattative



Il nuovo comitato (da sinistra): Alessandro Bianchi, Mamisoa Fuligno, Jean-François Stern (cassiere), Nicolas Waringo, Nicolas Maritz, Mohamed Ali Mwachotea, Eleonora Wüthrich (presidente), Samir Bedioui, Vinicio Sabetta, Ciro Langella, Khadija Khoully, Ananda Kankanamge, Lutz Karger. Manca Mijo Maric.

quattro anni la guida della sezione, rimessa dall'onnipresente e poliglotta presidente uscente Calogero Ferruccio Noto. Egli non ha più sollecitato un nuovo mandato avendo lasciato nel frattempo l'azienda e poiché la sezione, per motivi finanziari, non può permettersi un presidente sezionale a tempo pieno.

Comunque Ferruccio lascerà un grande vuoto, come hanno testimoniato diversi interventi, di cui uno gli ha espressamente chiesto di restare in carica. «Non sarebbe una buona soluzione – ha risposto Ferruccio – anche perché alla lunga per un'organizzazione è problematico identificarsi oltre misura in una sola persona. Ora tocca a voi assumervi queste responsabilità».

L'assemblea ha poi trovato 14 tra colleghe e colleghi che hanno risposto all'appello, capitanati da Eleonora Wüthrich, unica candidata alla presidenza.

La procedura ha visto la votazione su due modelli di struttura, con un comitato ridotto o un altro più ampio. A prevalere è stato quest'ultimo, proposto da Noto, che presenta il vantaggio di poter rappresentare in modo adeguato le tre regioni lin-

postato ai membri. L'elevata fluttuazione del personale (circa il 30% alla sola Elvetico) rende ancora più importante il reclutamento, per il quale il presidente Giorgio Tuti ha comunque voluto precisare anche la disponibilità del SEV e dei suoi segretari regionali.

sul CCL, alle rivendicazioni del personale del TGV-Lyria per un'indennità per il servizio in prima classe e per il servizio ad un numero di persone superiore al limite prefissato. **FI**



Il presidente SEV Giorgio Tuti si congratula con Samir Bedioui, cameriere sulle vetture ristorante, per i suoi 25 anni al SEV e con il presidente uscente Calogero Ferruccio Noto, che lascia il suo mandato soddisfatto di quanto ottenuto.



La segretaria SEV Regula Bieri (a destra) segue con molto impegno l'attività della sezione, ma beneficerà a breve di un congedo maternità. Verrà quindi temporaneamente sostituita da Karin Rykart (a sinistra), consigliera comunale per i Verdi a Zurigo, che ha iniziato la sua attività lo scorso 1° marzo.

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### Follie di guerra

*Dopo le stragi, le scuse. E poi, ancora stragi ed ancora scuse. È uno scenario sul quale non cala mai il sipario. Colpa della follia, dicono. Come quella del soldato che improvvisamente imbraccia il fucile e fa una carneficina: è successo di nuovo a metà marzo in Afghanistan. Ultimo atto folle (al momento) di una guerra dissennata (ma quale guerra è assennata?) destinata a chiudersi con la sconfitta di chi l'ha voluta e di chi l'ha assecondata e continua a sostenerla.*

*Un soldato che di notte esce dal campo militare, si inoltra nelle viuzze del villaggio vicino, penetra in più case sparando ai civili (ne uccide almeno 16, fra cui 9 bambini) tentando inoltre di dar fuoco a più cadaveri. Compiuta la strage, rientra al reparto.*

*Un ubriaco, colpito da follia, che ha agito in modo solitario. Così dicono le fonti militari statunitensi. Non era solo, ma accompagnato da altri soldati, affermano alcuni testimoni. Non è difficile immaginare quale sarà infine la versione a imporsi.*

*Ma anche a voler dar ragione a quella dei comandi militari USA, non si può parlare di follia. Sono tanti, sono troppi gli episodi di violenza gratuita nei confronti di civili che hanno contrassegnato e in genere contrassegnano tutti i conflitti, di tutte le epoche, in particolar modo quelli di carattere fideistico ed ideologico, dalle crociate fino alle guerre contro i «satan» odierni, per poterli spiegare con la semplice follia.*

*Sempre in Afghanistan si sono registrati numerosi altri episodi simili. Me ne vengono in mente due, risalenti allo scorso anno. In estate da un elicottero partirono raffiche di mitragliatrice che falciarono un gruppo di civili, in maggioranza donne e bambini. Le vittime furono 14, di cui 8 giovanissime. Qualche mese prima, sempre da un elicottero, fu aperto il fuoco contro un gruppetto di ragazzini intenti a raccogliere legna. I morti furono nove. Inutile dire che in entrambi i casi le scuse furono tante, dichiaratamente sincere come solenni furono le promesse di immediate inchieste e punizioni per i responsabili. (Sarà che poi i giornali non riferiscono, può darsi, ma di notizie relative a processi per questi episodi proprio non ne ho mai trovate.)*

*Erano stati colti da follia gli equipaggi di quegli elicotteri? E sono da considerarsi folli i soldati che si fecero fotografare mentre pisciavano sui cadaveri dei talebani uccisi?*

*In Iraq, ad Haditha, a «impazzire» fu un intero plotone che, nel 2005, si rese responsabile di una vera strage di civili, massacrati nelle loro abitazioni, per le strade. I bambini così uccisi furono decine. E quanti casi di soldati «impazziti» si sono verificati nei decenni di occupazione israeliana in Palestina?*

*No, troppo facile ridurre a semplice «pazzia» questi atti di violenza, che nascono in quella vera follia generale che è la guerra stessa, generatrice di odi.*

*Pura follia è sperperare in tanta violenza somme immense. Basti pensare che le guerre in Iraq e in Afghanistan sono già costate agli Stati Uniti quasi quanto l'intera seconda guerra mondiale, circa 4 mila miliardi di dollari. Ai soli USA!! Per due guerre sostanzialmente perse!!*



## ■ TS Commissione centrale con la commissione di verifica della gestione

**Progetto «newRIDA»**

La commissione si è occupata intensamente del progetto «newRIDA» del settore P-VS. Il RIDA si occupa dei 1500 automatici di biglietti con una struttura regionale, ma finora senza una direttiva unitaria su come si deve assicurare il funzionamento degli apparecchi. Ogni regione agisce secondo criteri propri. Con la messa in atto di «newRIDA» si vuole migliorare la qualità della manutenzione e aumentare la funzionalità degli automatici, a tutto vantaggio della soddisfazione dell'utenza. Si prevede l'introduzione di procedure unitarie e di standard, così da professionalizzare la manutenzione preventiva, volta ad evitare le perturbazioni. La modifica del sistema provocherà maggiori esigenze al personale e quindi anche la

necessità di adeguare i profili professionali e la descrizione dei posti. Questo potrebbe riguardare 67 collaboratori a livello svizzero. L'elaborazione di massima si è conclusa nel novembre scorso e ora si passerà a quella di dettaglio. La messa in atto del progetto inizierà a metà 2012 e dovrebbe concludersi nel maggio del 2013. Dopo la decisione di principio della direzione di P-VS, definiremo l'ulteriore modo di procedere secondo la direttiva Z 174.1. Naturalmente, vi terremo costantemente informati.

La CVG ha proceduto alla verifica dettagliata della gestione 2011 e della cassa della sottofederazione TS. Sulla base dei verbali ha costatato che il 2011 è stato un anno molto intenso per la commissione centrale e per il

comitato centrale. Il tempo richiesto aumenta costantemente, come pure le conoscenze per via della maggior complessità delle questioni da affrontare. La CVG valuta positivamente come è stata gestita l'attività e prende atto con soddisfazione dei successi conseguiti, a tutto vantaggio dei membri e dei collaboratori. L'esame approfondito della contabilità permette di affermare che la situazione finanziaria è ottima, grazie ad una gestione parsimoniosa. Anche il preventivo permette di avere una visione positiva. La CVG ringrazia il cassiere Kurt Wyss per la perfetta gestione delle finanze e ci raccomanda di proseguire anche quest'anno con lo stesso slancio e la stessa determinazione nell'affrontare i nostri problemi.

## ■ Commissione centrale ZPV del 13 marzo a Olten

**Verifica delle strutture ZPV**

Il presidente centrale Andreas Menet ha rinnovato l'appello a tutti i presidenti sezionali di inviargli le loro idee sul rinnovo delle strutture della sottofederazione entro il 15 aprile, in modo di permettere al comitato centrale di discuterne alla prossima riunione del 25 e 26 settembre.

La commissione giovanile ha stampato dei manifesti per il convegno dei giovani del 19 aprile, per il quale auspica una folta partecipazione.

La sottofederazione ha promosso una petizione per la modifica della targhetta

con il nome. La raccolta firme inizierà nei prossimi giorni e si protrarrà probabilmente sino a metà aprile.

Il contratto collettivo di lavoro delle RhB entrerà in vigore il 1° aprile.

L'assemblea dei delegati del 23 maggio dovrà confermare le varie cariche.

Il 12 aprile vi sarà un convegno per capi team e accompagnatori del traffico regionale, per il quale vi sono ancora posti liberi. Interessati possono annunciarsi a: andreas.menet@zpv.ch.

Janine Truttmann

**www.sev-online.ch**

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

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

Il SEV negozia contratti collettivi di lavoro.

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

Il SEV ti offre la sua protezione giuridica.

Il SEV sostiene le tue rivendicazioni sul piano politico.

Nel SEV incontri molte persone che la pensano come te.

Nel SEV puoi anche impegnarti.

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

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

Il SEV ti informa tramite il giornale *contatto.sev* e internet su [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

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

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

**Offerta supplementare: la protezione giuridica privata Multi del SEV del valore di 78 franchi, gratuita per un anno!!** Tutti i nuovi membri del SEV che si sono iscritti al sindacato nel 2012, riceveranno gratuitamente per un anno la protezione giuridica Multi del SEV!



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

Accetto anche gli statuti e i regolamenti SEV in vigore.

Nome/Cognome :

Via:

Località/NAP:

Telefono:

e-mail:

Data:

Firma:

Ecco le regole di partecipazione all'azione 12.12.12:

1 La partecipazione all'azione 12.12.12 è aperta a tutti i membri SEV, salvo per i/le dipendenti del SEV.

2 Questa azione si estende dal 1° gennaio 2012 fino al 12 dicembre 2012

3 Il segretario centrale del SEV chiuderà il conteggio per ogni reclutatore/trice il 12 dicembre 2012. Le persone interessate riceveranno una lettera in cui dovranno comunicare la scelta del premio; riceveranno inoltre l'invito per il ritiro del meritato premio.

I premi non possono essere cumulati.

4 Saranno consegnati i premi seguenti:

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

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

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



Reclutato/a da:

Nome/Cognome:

Via:

Località/NAP:

Telefono:

IBAN/numero di conto bancario:

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

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

I monti di Neuchâtel e i laghi del Giura

## Panorama su Alpi e laghi

Yvan Renevey, cassiere e presidente ad interim della sezione PV Neuchâtel propone un'escursione da Chaumont al pittoresco villaggio medievale di Valangin.

Yvan Renevey è anche presidente dell'Associazione Cultura Escursioni e Natura (ACEN), costituita dai sindacati nel 1916 con il nome di Centro di educazione operaia (CEO), che oggi conta 218 membri e organizza una quindicina di escursioni a piedi all'anno. Quella che proponiamo parte con il bus numero 7 dalla stazione di Neuchâtel, in direzione di Hauterive. In sette minuti si giunge a La Coudre, alla partenza della funicolare che in 13 minuti ci permette di superare i 570 metri di dislivello

lo che ci separano da Chaumont. Dalle 9 alle 16, le corse della funicolare partono all'ora piena.

A Chaumont, che si trova ad una quota di 1087 metri, troviamo una torre panoramica che risale al 1912 e che ci offre uno splendido colpo d'occhio sui tre laghi e sulla catena delle Alpi dal canton Uri al Monte Bianco.

**Dalla cresta di Chaumont al fondo della valle di Ruz**

La camminata parte in salita, sino a 1150 metri, per poi ridiscendere a Prê-Louiset (1058 m), da dove si gode una bella vista sul Val-de-Ruz, sul Creux-du-Van e il Mont-Racine. Un bel sentiero in discesa nella foresta ci porta in poco tempo sino al villaggio di Fenin (756 metri s/l, collegato dalla linea S dei trasporti pubblici di Neuchâtel). Val però la pena di aggiungere una ventina di minuti per raggiungere a piedi anche Valangin, seguendo dapprima la strada principale, per poi svoltare a destra dopo circa 300 metri. All'entrata di Valangin, attraversiamo il

fiume Seyon, per giungere al centro del villaggio.

**Borgata storica**

La collina è dominata da un castello, aperto alle visite da marzo a ottobre, dal mercoledì alla domenica, dal quale si può raggiungere la «Collégiale», lungo una strada fiancheggiata da edifici di interesse storico. Oggi, Valangin conta poco più di 400 abitanti, ma un tempo la sua contea si estendeva sino al nord dell'attuale cantone. La pasticceria Weber offre poi la specialità locale: la torta al burro. Un bus dei TRN ci riporterà con cadenza semioraria sulla Place Pury di Neuchâtel, da dove il bus 7 o 9 ci condurranno in stazione.

Il tracciato della nostra gita è di circa 7 chilometri, ben segnalato e privo di difficoltà per chi ha un buon paio di scarpe. In totale, percorre 80 metri di dislivello in salita e 520 in discesa. Tenete solo presente che vi sono ristoranti alla partenza e all'arrivo, ma non sul tracciato.

Hes

Ulteriori informazioni:  
[www.chaumont.ch](http://www.chaumont.ch)  
[www.valangin.ch](http://www.valangin.ch)



### GLI EFFETTI DEI CONTI FFS ...SECONDO PELLET



## A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

### Goethe

«La cosa più bella dei figli è il ricordo della notte in cui li abbiamo fatti.» Persino Gino e Michele nel loro ormai celeberrimo battutario, «Anche le formiche nel loro piccolo si incazzano», citano il grande scrittore germanico, del quale proprio questo mese ricorre il 180mo della morte. Johann Wolfgang Goethe, spentosi a Weimar il 22 marzo 1832, poco prima di compiere 83 anni, è stato uno dei più grandi letterati tedeschi di ogni tempo: drammaturgo, poeta, saggista, scrittore, teologo, filosofo, critico d'arte e finanche critico musicale. Ma si dedicò anche allo studio delle scienze, soprattutto alla mineralogia (esiste persino un minerale ferroso a lui intestato, la Goethite); si diede pure alla botanica cercando di carpire i segreti della vita degli alberi e si occupò di ottica, studiando come si formano i colori. In effetti, la sua famosa e anti-newtoniana Teoria dei colori è l'opera «scientifica» cui profuse le forze maggiori, con il vano intento di farne il suo più importante capolavoro. L'interesse per i colori deriva dal fatto che Goethe, fra le altre cose, era anche pittore. Tuttavia l'opera per cui è maggiormente ricordato è il Faust, al quale lavorò – con varie interruzioni – per quasi tutta la vita; unico libro che si racconta Lenin avesse portato con sé durante il proprio esilio in Siberia. Aiutato dalla madre, giovane e intelligente, Goethe mostrò genialità precoce, imparando facilmente più lingue e scrivendo prestissimo per il teatro delle marionette, dove aveva potuto conoscere la popolare leggenda del dottor Faust, che vendette l'anima al diavolo. Per questo Goethe ironizzava: «Gli scrittori più originali dei nostri giorni non sono quelli che portano qualcosa di nuovo, bensì quelli che sanno dire cose già dette come se non fossero mai state dette.» Fu cantore dello sviluppo della personalità individuale, dell'uomo come misura di tutte le cose, che apre il proprio spazio interiore al massimo di esperienze naturali («Il dubbio cresce con la conoscenza»). Diceva: «Lo scopo della vita è la vita stessa» (...) «La vita ci insegna ad essere meno duri con noi stessi e con gli altri» e, ancora: «A causare le ansie provvede la vita, a mitigarle provvede la vite». Donde la sua celebre battuta: «La vita è troppo breve per bere vini mediocri!» Goethe, che preferì sempre avere amanti sposate, piuttosto che sposarsi lui stesso, rimase vedovo dopo appena 10 anni di matrimonio (soprattutto perché aveva aspettato ben 17 anni prima di sposare la sua unica moglie) ed è famoso per le sue frecciate anti-matrimonialiste, tipo: «L'amore è una cosa ideale, il matrimonio è una cosa reale. La confusione del reale con l'ideale non rimane mai impunita!» D'altra parte quando, ancora studente, venne a sapere di un giovane che si era ucciso per l'amore non corrisposto di una donna sposata, ne rimase talmente colpito (soprattutto perché in quel periodo lui stesso aveva perso la testa per una donna sposata) che in poche settimane diede alla stampa uno dei suoi capolavori: il romanzo epistolare «I dolori del giovane Werther». Tornando alle sue idee sui figli, Goethe ammoniva i genitori: «Non possiamo formare le menti dei nostri figli secondo i nostri concetti; ma li dobbiamo tenere e amare come Dio ce li ha donati.» Uomo di grande esperienza e di grande umanità, riconosceva che «la legge è potente, ma più potente è il bisogno». La sua eredità politologica si può riassumere in quest'ultima frase: «Qual è il miglior governo? Quello che ci insegna a governarci da soli.»



Pascal Fiscalini, agente del treno, è rientrato da cinque mesi nella sua terra di origine: il Ticino.

## ... sempre in movimento

Dal 2009 è vicepresidente nazionale della ZPV. È il primo ticinese ad assumere questa carica perlomeno negli ultimi 50 anni. Perfettamente trilingue (italiano, tedesco e francese), è ben messo per creare ponti e facilitare il dialogo. Forse però non tutti sanno che la sua prima esperienza lavorativa è stata... in cucina.

Cosa vuoi fare da grande? Nel corso della vita, nessuno sfugge a questa domanda; c'è chi, poi, se la fa spesso, anche quando un mestiere ce l'ha. A quella domanda Pascal risponde al padre: «Falegname!» Un desiderio non accolto favorevolmente. «Siccome sono sempre stato un ragazzo ribelle – ci racconta Pascal – per protesta rispondo a mio padre che allora non avrei fatto nulla. Viene in soccorso mia madre che, memore delle mie capacità culinarie in sua assenza, mi spinge a seguire un piccolo stage di cuoco a Zermatt, in un albergo rinomato. Dopo due settimane di felice esperienza tra i fornelli, decido di iniziare l'apprendistato.» Terminata la formazione, e con un bimbo in arrivo, Pascal lavora come cuoco per poco meno di tre mesi. Grazie allo zio della sua ex moglie, responsabile di FFS Cargo a Briga, si apre uno spiraglio alle FFS. Lo coglie e supera gli esami di ammissione.

### Nel SEV dal suo primo giorno in ferrovia

E il primo gennaio 1989 comincia la sua carriera in ferrovia come conduttore. A fine 2011 il rientro al Sud delle Alpi con Cristina, grazie al fatto che in Ticino cercavano personale per il doppio accompagnamento sui treni a lunga percorrenza (che sarà introdotto in tutta la Svizzera entro il 2014). «Sono quelle decisioni – spiega Pascal – che devi cogliere al volo, come i treni che passano. Quindi eccomi qui, anche se



Pascal Fiscalini: dagli esordi come cuoco a Zermatt, ai vertici della ZPV a livello nazionale

un pezzetto del mio cuore l'ho lasciato in Vallese».

Pascal Fiscalini è iscritto al SEV da quando ha iniziato a lavorare per la ferrovia. «Sono stato reclutato subito dal mio istruttore, senza troppe cerimonie. Devo ammettere che la nostra sottofederazione è molto bene organizzata. Ogni nuovo/a collega viene subito seguito/a e informato/a sull'importanza di aderire al sindacato. Grazie a strutture di base efficaci e capillari – sottolinea Fiscalini – riusciamo ad avere un buon tasso di sindacalizzazione. È proprio in momenti di grandi cambiamenti come quelli che stiamo attraversando, che la forza del sindacato acquista tutta la propria importanza. E la forza si costruisce con i numeri».

Brillante, dinamico, piglio sicuro, Pascal non è un affiliato qualunque: non tarda infatti a mettere le mani in pasta assumendo nella sezione di Briga importanti cariche, come la vicepresidenza e, in seguito, il coordinamento della regione Ovest della ZPV. Fino ad essere eletto, nel 2009, alla vicepresidenza nazionale della ZPV. È il primo ticinese, perlomeno negli ultimi 50 anni di storia della

sottofederazione, ad assumere questa carica. «Credo nel sindacato non solo come forza che tutela i diritti e gli interessi di lavoratori e lavoratrici, ma anche – ci dice Pascal – come soggetto politico e sociale.»

### Sempre con la valigia in mano

Da militante estremamente attivo, il sindacato lo impegna molto. Così Pascal, tra una riunione e l'altra, si ritrova sempre con la valigia in mano. «Ho sempre ritenuto che le cose o si fanno bene, o non si fanno. Certo, c'è una parte di sacrificio in tutto questo, ma sono energie investite in una buona causa.» E di energie ne avrà bisogno, perché le sfide per il personale treno sono dietro l'angolo.

Pascal Fiscalini è, dunque, sempre in movimento. In fondo è anche per questo che ha scelto la sua professione. «Mi piace il contatto con la clientela e la libertà di movimento quando lavoro. Sono io che devo prendere le decisioni e assumerne, ovviamente, anche la responsabilità. Amo molto anche gli orari irregolari. Ho bisogno di cambiamenti, di ritmo diversi.» In fondo il suo lavoro quotidiano è un po' lo spec-

chio del movimento. Ogni turno di servizio è una storia diversa, perché sono diverse le storie che ogni viaggiatore si porta appresso. Diverse anche le sue esperienze con la gente. «Sulla tratta Briga-Ginevra eravamo confrontati con episodi di violenza e aggressioni. Un problema ancora attuale – sottolinea Pascal – ma che siamo riusciti a ridimensionare. Per il personale treno quelle sono situazioni che generano molto stress. E non possiamo permetterci di abbassare la guardia. Poi ricordo l'apertura della nuova galleria di base del Lötschberg, che ha portato flussi di gente impressionanti, generando an-

che maggiore carico di lavoro per il personale del treno. Ecco perché anche qui in Ticino dobbiamo prepararci al prossimo appuntamento con Alptransit.»

Insomma, nemmeno con le idee Pascal riesce a stare fermo. Qualche piccolo ricordo del suo primo amore, Pascal l'ha però conservato. Anche se non ha sempre il tempo di cucinare, quando può si diletta a curare le salse; tutt'altro che facile se si desidera puntare sulla qualità. Si perché a farle male, le salse, sono capaci tutti... Pascal sorride. «È vero, con una salsa puoi rovinare o perfezionare un piatto.»

Françoise Gehring

### BIO

**Pascal Fiscalini**, 44 anni, è originario di Ascona. Padre ticinese, madre alto vallesana, è cresciuto fin da piccolo con tre lingue. Padre di due figli maschi, Pascal è sposato in seconde nozze con Cristina, anche lei agente del treno. Nel 1984, all'età di 16 anni, si trasferisce in Vallese, a Zermatt, per imparare il mestiere di cuoco. Per poter rientrare regolarmente in Ticino, decide di seguire la parte teorica a Brunnen. Poi, nel 1989, ecco l'occasione: un posto in ferrovia, a Briga. Da subito iscritto al SEV, nel 1997 entra nel comitato della sezione ZPV di Briga, nel 2001 ne assume la vicepresidenza e nel 2007 diventa coordinatore della regione Ovest. Nel 2009 viene eletto vicepresidente nazionale della ZPV. Il tempo che gli rimane, tra i suoi mille impegni, lo dedica alla famiglia e ai viaggi. Vive a Cresciano.