

## Intervista

Selina Beyeler e Hanspeter Zweifel: cantano «welcome home» per gli spot delle FFS.

Pagine 6 e 7



## Amianto: non abbassare la guardia

L'amianto è un materiale molto pericoloso e la sua manipolazione deve essere svolta con estrema prudenza. A questo proposito il SEV e le FFS condividono il medesimo parere.

Pagina 4



## Ritratto

Philippe Ballif, 40 anni alle FFS, velocista e amante delle corse di orientamento.

Pagina 16

Dopo la frana e il brillamento della roccia di Gurtellen, la situazione al Gottardo resta difficile

# Ci vuole flessibilità

Quando una linea ferroviaria come quella del Gottardo è chiusa per diverse settimane, le conseguenze su traffico merci e viaggiatori sono enormi.

I viaggiatori devono trasbordare sui bus o scegliere percorsi molto più lunghi. Il traffico merci deve optare per altre vie. In un caso come questo – in cui problemi di interoperabilità e di cantieri lasciano solo una via – sorgono molti interrogativi, dai quali la

politica dei trasporti deve trarre degli insegnamenti.

In ogni caso ci si rende conto dell'importanza per le FFS di disporre di personale competente e motivato.

Da pagina 8 a pagina 10



Il sistema di trasbordo tra Göschenen e Flüelen funziona molto bene, grazie all'impegno del personale.

## LA PARITÀ ADESSO!

Sono trent'anni che, in barba alla Costituzione federale, le donne vengono discriminate in diversi modi. Brandendo slogan che fanno rima con i nomi di alcuni consiglieri nazionali, le donne dell'USS – accompagnate da alcuni uomini – si sono date appuntamento il 14 giugno (data storica dello sciopero delle donne) sulla Piazza federale, rivendicando a gran voce la parità salariale e richiamando i parlamentari alle loro responsabilità.

a pagina 3

## Consegnata la petizione Pro Cargo

# Per le merci, la ferrovia

Le FFS non hanno voluto abbandonare i piani di smantellamento nel settore del traffico merci. La coalizione Pro Cargo, riunita sotto la guida del SEV, è riuscita a raccogliere più di sei mila firme senza grandi sforzi. Viene pertanto mantenuta la seguente richiesta: occorre as-



solutamente una strategia di sviluppo del traffico merci in Svizzera e non la chiusura di siti. Tutto ciò è stato chiaramente spiegato alle FFS Cargo al momento della consegna delle firme a Basilea.

pagina 2

## EDITORIALE

Nei confronti della natura siamo impotenti. Laddove si verificano catastrofi naturali, non ci resta che fare gli scongiuri e sperare che non abbiano causato vittime. La recente frana al Gottardo, costata la vita ad un giovane padre di famiglia, ha dato un'ulteriore conferma dell'impossibilità di prevedere queste catastrofi.

**»L'atteggiamento dei ferrovieri dimostra un'identificazione ed un legame fortissimi con il sistema ferroviario e con la nozione di servizio pubblico.«**  
Manuel Avallone, vicepresidente SEV

Le conseguenze di questa frana su tutta la regione e sulla sua economia sono difficilmente quantificabili. Vi è per contro una cosa che balza agli occhi: l'impegno e le prestazioni necessari per ripristinare al più presto la normalità. So di molti membri SEV che si sono messi a disposizione e si sono fatti trasferire per prestare la loro opera dove era più necessaria. Si tratta di un atteggiamento che dimostra un'identificazione ed un legame fortissimi con il sistema ferroviario e con la nozione di servizio pubblico. Le aziende farebbero bene a prenderne atto e a fare tutto il possibile per salvaguardare questo atteggiamento. Quindi tanto di cappello a tutti coloro che si stanno adoperando per garantire giornalmente il funzionamento di questo prezioso sistema.



## IN BREVE

ANDREA HÄMMERLE  
NEL CDA FFS

Il 66enne grigionese succede a Christiane Brunner, quale rappresentante del personale nel Consiglio d'amministrazione FFS. Giurista di formazione, attualmente agricoltore bio, ha fatto parte del Consiglio nazionale dal 1991 al 2011, dove ha presieduto per 4 anni la commissione dei trasporti. È stato proposto dal SEV, del quale è membro da diversi anni.

RINCARO FERMO  
IN MAGGIO

Nel maggio 2012, l'indice nazionale dei prezzi al consumo calcolato dall'Ufficio federale di statistica (UST) è rimasto invariato rispetto al mese precedente a 99,8 punti. Su base annua, l'inflazione si è portata al -1,0%.

PER UNA POLITICA  
DI MIGRAZIONE  
APERTA

Il 23 giugno a Berna sarà indetta la manifestazione «Stop ad una politica d'asilo disumana». Il recente dibattito alle camere ha confermato un atteggiamento di emarginazione e chiusura, contro il quale la manifestazione, che fa parte della marcia europea dei migranti e dei «sans-papier» che si svolge dal 2 giugno al 2 luglio, vuole dare un segnale chiaro. La commissione della migrazione SEV da appuntamento a tutti alle ore 14.30 sulla Schützenmatte. Informazioni: [www.asyl.ch](http://www.asyl.ch)



La delegazione del SEV al suo arrivo a Basilea, accompagnata dal direttore dell'Iniziativa delle Alpi Alf Arnold (a destra).

La petizione «Stop allo smantellamento del traffico a carri completi» ha avuto effetto, anche se parziale

# Prima lo smantellano e poi ci sarà il rapporto

Lunedì, la coalizione Pro Cargo consegnerà alla direzione di FFS Cargo a Basilea la petizione firmata da oltre 6000 persone, che non ha impedito lo smantellamento, ma ne ha ridotto la portata.

FFS Cargo conta di chiudere al massimo 128 punti di carico dei 155 previsti inizialmente. Sono inoltre ancora in corso colloqui con i clienti.

L'azienda di trasporto merci mette in conto una perdita di circa il due per cento della cifra d'affari: «Resta una strategia sbagliata. Noi chiediamo crescita e non smantellamento» sottolinea il segretario SEV Philipp Hadorn. Un concetto ripreso anche da Alf Arnold, direttore dell'Iniziativa delle Alpi, che ha partecipato alla consegna delle firme: «La politica di trasferimento è l'unica che permetta ad un paese piccolo come la Svizzera di contenere l'inquinamento e il pericolo di incidenti».

Le undici organizzazioni della coalizione «Pro Cargo» capitanata dal SEV hanno consegnato le oltre 6000 firme raccolte piuttosto facilmente e in poco tempo.

Nonostante la petizione non abbia raggiunto il suo scopo, i suoi promotori hanno potuto constatare che essa ha avuto il pregio di rilanciare la discussione sul trasporto merci interno.

La coalizione non demorde

«Non è il punto finale della discussione, ma quello di partenza» ha precisato il presidente del SEV Giorgio Tuti. La coalizione vuole mantenere, unitamente a tutti gli ambienti interessati, la pressione politica per chiarire le basi per il trasporto merci per ferrovia in Svizzera.

«È difficile guadagnare con il traffico a carri singoli, ma abbiamo ricevuto dal Consiglio federale un incarico chiaro; dobbiamo raggiungere degli utili» ha affermato Nicolas Perrin, direttore di FFS Cargo, precisando che

anche lui e tutta la sua azienda credono nello slogan «per le merci, la ferrovia» e accettando di conseguenza di mettersi in posa davanti allo striscione per accogliere le firme.

Pressione politica

Tutti gli interessati attendono ora il rapporto del Consiglio federale, che dovrebbe essere consegnato in autunno. Il Parlamento federale aveva infatti chiesto una riflessione sul tema, dando comunque alcune indicazioni molto chiare: «Il Consiglio federale deve indicare in questo ambito le possibilità per mantenere ed estendere la quota del trasporto merci per ferrovia e quelle per incentivare le innovazioni». Recentemente, dibattendo anche il rapporto sul trasferimento delle merci, lo stesso Parlamento ha avuto

ancora modo di esprimersi a sostegno del trasferimento su ferrovia.

Difficoltà per trovare nuovi posti di lavoro

Il SEV è preoccupato per la perdita di 200 posti di lavoro derivante da questi tagli nel traffico a carri completi. Le FFS hanno indicato che una parte di questi posti non era già più occupata da tempo e che i macchinisti potranno trovare facilmente nuove offerte adeguate. Vi sono però un centinaio di persone confrontate con profonde incertezze per il proprio futuro. Il contratto collettivo di lavoro preclude la possibilità di licenziamento, ma la ricerca di una soluzione appropriata per ognuno non sarà semplice. «Ci aspettiamo che FFS Cargo dia prova di flessibilità per trovare soluzioni individuali» puntualizza Philipp Hadorn, che aggiunge: «Il SEV assisterà naturalmente i suoi membri in questa fase difficile».

pmo/gi

## INFO

## Carta dei punti di carico minacciati in Internet

Appena pubblicata sull'ultimo numero di *contatto.sev*, la lista dei punti di carico in odore di chiusura era già superata dai piani dettagliati pubblicati da FFS Cargo dopo il termine di chiusura redazionale.

Il SEV ha quindi provveduto ad aggiornare una cartina di tutti questi punti in Internet, che potrete consultare su [www.pro-cargo.ch](http://www.pro-cargo.ch).

pmo



È da 30 anni che la discriminazione salariale persiste

# La parità, adesso!

Brandendo slogan che fanno rima con i nomi di alcuni consiglieri nazionali, le donne dell'USS – accompagnate da alcuni uomini – hanno rivendicato a gran voce la parità salariale, chiamando i parlamentari alle loro responsabilità.

Le donne dell'USS hanno chiesto loro di dimostrare – con fatti concreti e una volta per tutte – l'applicazione quotidiana della parità, nelle

loro vesti di dirigenti aziendali e/o di membri di consigli di amministrazione. Nelle funzioni di parlamentari, le donne dell'USS hanno chiesto il sostegno fattivo alla causa della parità salariale. Poiché le leggi non devono essere unicamente approvate, devono essere realmente applicate. È da 30 anni che la Costituzione federale prevede la parità salariale tra donne e uomini per un lavoro di pari valore. Eppure è da 30 anni che le donne continuano a guadagnare in media il 18,4 per cento in meno rispetto

agli uomini. Una realtà, purtroppo, sotto gli occhi di tutti e che occorre contrastare. Attualmente solo 24 aziende partecipano al progetto «Dialogo sulla parità salariale». La manifestazione dello scorso 14 giugno vuole pertanto essere un segnale chiaro: le donne dell'USS non intendono aspettare oltre. Esigono una maggiore partecipazione delle aziende al progetto sulla parità salariale soprammentonato oppure la creazione di controlli da parte di un'autorità ad hoc.

frg/USS



Il SEV era ben rappresentato sulla Piazza federale per rivendicare la parità salariale.

Eliminazione delle perturbazioni presso la manutenzione di FFS Infrastruttura

## Il SEV resta vigile

Restano divergenze nella percezione e nell'interpretazione dei processi per l'eliminazione delle perturbazioni.

A fine 2011, il SEV aveva espresso critiche puntuali alle FFS per le direttive che si prestavano a interpretazioni diverse e per il fatto che i manager delle perturbazioni venivano considerati dei tutofare. Queste critiche hanno portato a chiarire la disponibilità ad intervenire in caso di perturbazione. Su richiesta del SEV, comunque, si era convenuto che dopo un anno ci sarebbe stato un incontro per discutere le esperienze raccolte e l'applicazione pra-

tica di quanto convenuto. Nel frattempo, in diverse assemblee del SEV vi sono stati interventi molto critici, che hanno confermato i punti già sollevati e dimostrato come alcuni superiori gerarchici tendessero ad utilizzare i vari margini di interpretazione.

Accordo su come procedere

A metà maggio vi è quindi stato un incontro tra una delegazione SEV e il team del capo di I-IH, Christoph Störi, che ha portato a convenire quanto segue:

1. Le disposizioni attuali riguardanti il picchetto e l'organizzazione per la disponibilità di I-IH restano immutate.

2. Viene costituita una commissione con rappresentanti di IH, del SEV e della CoPe che analizza la situazione e prepara eventuali proposte.

3. La dirigenza IH ha assicurato la sua disponibilità a trattare casi in cui le direttive non sono state rispettate.

Il SEV e la sottofederazione Lavori sono favorevoli a questo procedimento, la cui riuscita dipende però dall'annuncio tempestivo da parte dei diretti interessati nel caso in cui le regolamentazioni vigenti venissero infrante.

Urs Huber,

responsabile gruppo infrastruttura

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### SI AGGIRA UNO SPETTRO...

Torniamo a parlare dello spettro dell'euro, perché continua ad aggirarsi al di sopra delle nostre teste. Si teme addirittura un collasso del sistema monetario europeo, a presagire ombre cupe e a risvegliare vecchi incubi che hanno veramente preluso al disastro. Gli esperti faticano per esempio a capire l'incapacità dell'opinione pubblica tedesca di percepire la gravità della situazione che potrebbe ricondurci agli errori del passato. E quali errori? È possibile stabilire dei parallelismi storici al fine di distogliere gli europei, e i tedeschi in particolare, da possibili soluzioni funeste che la Germania del dopoguerra non avrebbe mai più voluto ripetere. Ci sembra infatti singolare che in questo caso sia proprio la Germania a tenere in poco conto la storia. Sarebbe quasi che l'ultimo episodio monetario drammatico tedesco sia stata la «grande inflazione» del 1923 e che i tedeschi diano ancora oggi più importanza a quella vergogna monetaria che non alla crisi bancaria europea che scoppiò nel 1931, allorché in maggio la Creditanstalt, la più grande banca austriaca, depositò i suoi conti, decretando di fatto la sua completa insolvibilità. La crisi bancaria europea che ne seguì, nella quale fallirono anche alcune grosse banche tedesche, marcò l'entrata nella seconda fase della Grande Depressione. Se la prima fase prese avvio dal crollo borsistico americano, la seconda fu la chiara conseguenza della caduta di grandi banche europee, non ancora probabilmente abbastanza grandi per non poter capitolare, o come si direbbe oggi «too big to fail». Cosa capitò in seguito? La crisi bancaria fu seguita da quella dei debiti sovrani di molti stati nel 1932, che culminò con la moratoria, proposta dal presidente americano Hoover, sui debiti e sulle riparazioni di guerra del primo conflitto mondiale da parte proprio della Germania. Nessuno insomma riusciva più a pagare debiti esterni, la maggior parte degli investitori ne uscirono con le ossa rotte. La disoccupazione raggiunse in Europa nel 1932 un picco impressionante: nel luglio di quell'anno, 49 per cento degli operai sindacalizzati tedeschi erano senza lavoro. Un anno dopo, come certamente ben si sa, fu la democrazia in Germania la prima a dover morire, con l'ascesa alla cancelleria tedesca di Adolf Hitler, con quegli avvenimenti a tutti noti che si sonosuccessuti, compreso l'avvio in grande stile di un'economia di guerra che rilanciò gli investimenti e i sogni di potenza di un regime malato. È difficile ora dire se la relazione tra quegli inciampi monetari e le cadute democratiche di quell'epoca possa considerarsi diretta, sta di fatto che nessunofu in grado di avvertire il pericolo e di fermare lo spiritodi rivalsa che si puntellò proprio su quelle difficoltà monetarie e di pagamento che a ogni costo si vollero imporrealla Germania. Qualsiasi riferimento all'oggi potrebbe apparire forzato, ma nulla ci impedisce almeno di pensarci.



Scoperta inattesa lo scorso mese di febbraio nelle carrozze Bpm 51

# Amianto: non abbassare la guardia

L'amianto è un materiale molto pericoloso e la sua manipolazione deve essere svolta con estrema prudenza. A questo proposito il SEV e le FFS condividono il medesimo parere.

Lo scorso mese di febbraio, il SEV aveva reagito irato e scioccato alla notizia della scoperta di amianto nelle carrozze viaggiatori negli stabilimenti industriali di Olten e di Bellinzona. Il SEV aveva immediatamente chiesto alla direzione delle FFS una riunione per discutere le modalità di manipolazione di questo materiale molto pericoloso.

## Materiale pericoloso

Questo incontro ha avuto luogo solo poco tempo fa al segretariato centrale del SEV a Berna: Giorgio Tuti e Manuel Avallone hanno ricevuto

una delegazione delle FFS condotta da Markus Jordi, il capo del personale. Per Manuel Avallone, vicepresidente del SEV, l'attitudine delle FFS è chiara: «Si sforzano davvero di proteggere il personale dai pericoli dell'amianto.» Questo materiale, che negli anni Settanta era considerato quasi straordinario, si è finalmente rivelato una fonte altamente cancerogena; è stato prevalentemente usato nell'edilizia. Già in passato le FFS si erano attivamente impegnate a sopprimere l'amianto da tutti i veicoli e dai locali; sono pertanto rimaste stupite dalla scoperta dello scorso febbraio.

## Non lasciarsi sorprendere

«Ci siamo dunque resi conto – ha osservato Manuel Avallone – che l'amianto può ancora nascondersi molto bene, malgrado negli ultimi anni i metodi di rilevamento siano diventati più sofisticati». Il



Carrozze Bpm 51: presenza di amianto scoperta nel mese di febbraio 2012.

SEV ha così preteso dalle FFS di non abbassare la guardia e di procedere alla manipolazione di ogni pezzo suscettibile di contenere l'amianto, con la dovuta cautela. «Ho l'impressione – ha aggiunto Avallone dopo l'incontro – che le FFS prendano questa

situazione molto sul serio». Dalla seduta è chiaramente emersa una priorità: la salute dei collaboratori che hanno o che hanno avuto a che fare con l'amianto, deve essere monitorata e tutelata per tutta la vita. Principio peraltro garantito dalla Suva. «Resta

tuttora difficile – ha precisato ancora Avallone – stabilire se il contatto con l'amianto ha giocato un ruolo primordiale nella dichiarazione della malattia». In particolare quando si tratta di grandi fumatori; la Suva ritiene che questi casi non rientrino forzatamente nelle proprie competenze.

## Tenere gli occhi aperti

«Nei casi in cui la situazione è nota – ha concluso il vicepresidente del SEV – contiamo sulla professionalità delle FFS e dei propri collaboratori quando viene manipolato l'amianto». L'esigenza principale del SEV è fondamentalmente una: le FFS devono continuare a porre l'accento sulla ricerca della presenza di amianto prima che altri collaboratori siano confrontati con questa sostanza mortale. *pmo/frg*

Votazione del 17 giugno: la posizione dell'Unione sindacale svizzera

# Cassa malati, è ora di cambiare

L'USS è molto soddisfatta dall'eccezionale rifiuto popolare del progetto di reti di cure integrate (Managed Care) così come messo in votazione.

La massiccia bocciatura di un progetto che avrebbe appesantito il già ingente carico delle casse malati che pesa sulle spalle degli assicurati e delle assicurate, mostra che la popolazione svizzera vuole un'offerta delle cure mediche che sia di qualità e finanziata in modo equo. La priorità va data a misure davvero efficaci per alleggerire il carico attualmente estremamente pesante che incide su ampie fasce della popolazione. Dalle urne risulta evidente che gli svizzeri e le svizzere desiderano un miglioramento del sistema della riduzione dei primi di cassa malati.

## Un obiettivo sociale ben lontano

Il nostro Paese è ancora ben lontano dall'obiettivo formulato dal Consiglio federale, in base al quale nessuno in Svizzera deve pagare più dell'8 per cento del reddito imponibile per far fronte ai premi di cassa malati. La necessità di raggiungere tale scopo, è stata chiara-

mente messa in evidenza dai risultati del monitoraggio sull'efficacia della riduzione dei premi, pubblicato lo scorso mese di aprile dall'Ufficio federale della sanità pubblica. Solo la realizzazione di un vero obiettivo sociale, potrà finalmente consentire alle famiglie e agli individui che vivono da soli e che soffrono a causa del peso dei premi sanitari di questi ultimi anni, di riprendere fiato.

## Medicina a due velocità? Non se ne parla!

La decisione presa dal popolo significa anche un no alla commercializzazione delle cure mediche e un no al passo fustoso che sarebbe andato nella direzione di una medicina a due velocità. Per essere, domani, vicino ai/pazienti, le cure mediche integrate devono articolarsi attorno a modelli che non siano modelli assicurativi. Occorre anche rinunciare alla corresponsabilità budgetaria. L'obbligo di contrattare – ossia l'obbligo delle casse malati di collaborare con l'insieme dei medici – deve inoltre essere non solo mantenuto, ma esteso alle reti di cure. Soltanto in questo modo sarà possibile gettare le basi per un efficace controllo della spesa sanitaria.

## No all'ASNI e a sgravi fiscali per ricchi

Attraverso il loro netto rifiuto, i cittadini e le cittadine non si sono lasciati ingannare dalle proposte di facilitazioni fiscali per accedere alla proprietà immobiliare. Proposte che sarebbero andate a beneficio soprattutto dei ricchi e delle persone benestanti, che di certo non hanno bisogno di agevolazioni. Il sovrano proprio non vuole che si facciano degli sgravi fiscali solo per gli azionisti e per chi è già proprietario. Il Consiglio federale e il Parlamento devono, una volta per tutte, tornare sui loro passi per quanto riguarda l'inganno di cui è stata vittima la popolazione svizzera con la seconda riforma dell'imposizione delle imprese (principio dell'apporto di capitale).

*Dulcis in fundo*, il popolo e i cantoni svizzeri hanno estratto il cartellino rosso fuoco nei confronti dell'ASNI (Associazione per una Svizzera neutrale e indipendente) impedendo che si andasse in ultimo alle urne su una miriade di temi internazionali.

*uss/frg*

## FUSIONE SBV – VPV IL TUO VOTO CONTA

Al termine di due anni di lavoro intenso e proficuo per la pianificazione di un'unione delle forze, gli oltre 60 delegati delle due sottofederazioni SBV e VPV che hanno partecipato all'assemblea congiunta del 23 maggio 2012 a Berna hanno approvato la fusione con una maggioranza di oltre l'80%.

**Siamo così giunti alla votazione generale di tutti i membri. La documentazione di voto verrà spedita per posta a ogni membro.**

Maggiori informazioni: su [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch) e [www.vpv-online.ch](http://www.vpv-online.ch), in *contatto.sev* n° 11, come pure direttamente da Roland Schwager, presidente centrale VPV, ed Elisabeth Jacchini, presidente centrale SBV.

**Termine di voto: 21 luglio 2012 (la scheda deve essere giunta a destinazione).**



La ferrovia da Lugano a Ponte Tresa al primo secolo di vita

## Lunga vita alla centenaria

Il 2 giugno 1912 veniva inaugurata la linea da Lugano a Ponte Tresa.

L'anniversario è stato degnamente celebrato durante tutta la prima settimana di giugno, con porte aperte, cerimonie ufficiali e cena per il personale. Come si conviene in questi casi, è stato anche pubblicato un libro, curato dallo storico Mauro Maestrini e dal giornalista Piergiorgio Baroni. La FLP si è persino concessa il lusso di aprire un piccolo, ma interessante museo, ubicato in via Lungo Tresa 6 e curato dall'ex capodeposito Franco Corecco, che presenta diverse testimonianze di questo se-

colo di vita, riferendo anche di altri progetti ferroviari o di trasporto a fune della regione che non hanno mai visto la luce.

### Tra passato e futuro

I discorsi hanno evidentemente ripercorso alcuni di questi momenti, senza trascurare le prospettive di questa ferrovia che si vorrebbe portare nel prossimo decennio al centro di Lugano, grazie ad una nuova linea per Molinazzo e Manno e una nuova galleria. Il rovescio della medaglia è rappresentato dall'intenzione di smantellare l'attuale linea da Bioggio alla stazione FFS di Lugano, contro la quale si sono però levate diverse voci

critiche, anche durante i discorsi ufficiali. Una per tutte, quella del sindaco di Lugano che l'ha definita un «errore, come un errore è stato smantellare le linee della Lugano-Tesserete e della Lugano-Cadro-Dino».

### Un servizio che cambia

Visitando il museo, ci si rende conto dell'evoluzione vissuta dalla FLP, che a sua volta rispecchia quella di tutti i trasporti ferroviari svizzeri. Da un servizio ferroviario completo, con tanto di trasporto merci, bagagli e viaggiatori suddivisi in due classi, fumatori e non, si è passati ad un'agile ferrovia suburbana, accessibile tramite automatici per i biglietti posti in tutte le

stazioni, con collegamenti tutti i 20 minuti garantiti da composizioni servite dal solo macchinista.

I tempi cambiano, come riferisce con dovizia di particolari il libro del centenario della FLP. Per riassumere questi cambiamenti, ci permet-

tiamo di citare una frase, riferita dagli autori in merito al controllo dei titoli di trasporto, che ci fa sorridere come le composizioni del trenino:

«Lü, l'ha fai oblitera al biglietti?»

Pietro Gianoli



### 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*.
- 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 iscritti al sindacato nel 2012 e che hanno crociato l'apposita relativa casella, riceveranno gratuitamente per un anno la protezione giuridica Multi del SEV!



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

Sì, desidero anche la protezione giuridica privata Multi.

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 segretariato 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 radio DAB «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.



”Semberebbe che il nostro non sia stato un impegno isolato.“

Selina Beyeler e Hanspeter Zweifel, duo canoro delle FFS



Selina Beyeler, collaboratrice specialista, e Hanspeter Zweifel sono gli interpreti della canzone «welcome home», colonna sonora dei riusciti spot FFS

# «Abbiamo ricevuto una grande opportunità»

Le FFS stavano cercando un duo canoro tra i loro dipendenti e ci sono riuscite. Selina Beyeler e Hanspeter Zweifel, con la loro «welcome home» che contraddistingue la nuova campagna pubblicitaria delle FFS hanno scalato le classifiche sino al nono rango.

L'intervista si svolge nel locale di soggiorno del personale treno della stazione di Berna. All'arrivo del giornalista, Selina Beyeler e Hanspeter Zweifel sono attorniate da colleghe e colleghi ai quali stanno firmando autografi.

**contatto.sev:** Come mai vi siete lanciati in questa idea di cantare una canzone per il vostro datore di lavoro?

**Selina Beyeler:** Vi era stato un annuncio interno di una nuova canzone per una campagna che le FFS volevano interpretata dai

loro dipendenti. Abbiamo dovuto inviare una registrazione, poi svolgere un casting e, alla fine della procedura, hanno scelto noi. **Hanspeter Zweifel:** Ho una mia filosofia di vita: decido oggi cosa fare domani sulla base di quanto accaduto ieri. È quanto è successo anche stavolta: mi è sempre piaciuto cantare, per cui ho partecipato al concorso. E continuo così anche per i progetti futuri, perché non sappiamo mai cosa succederà la settimana prossima.

**Deve esserci però una differenza tra l'annunciarsi per un casting ad una stazione televisiva, un produttore o presso il proprio datore di lavoro?**

**Selina:** In un primo tempo, che le FFS avessero una propria canzone mi ha fatto un effetto speciale. Ma adesso trovo semplicemente fantastico poter lavorare in questo modo per il mio datore di lavoro. Le FFS ci hanno dato una grande opportunità. **Hanspeter:** Non è un'azienda qualsiasi. Si tratta delle FFS e le FFS sono una parte fondamentale della Svizzera. La scelta non era rivolta al commercio, come avviene nei casting della televisione. Le FFS si sono rivolte a specialisti del settore e il fatto che abbiamo scelto noi, in questa grande azienda quadrilingue, ci riempie veramente di orgoglio.

**Sei da molto tempo alle FFS. Com'è cambiato il tuo rapporto con l'azienda in questo periodo?**

**Hanspeter:** All'epoca, sono giunto alle FFS per una questione pratica. Sono stato musicista professionista. Era una vita divertente, ma anche molto esigente. Poi, il mio lato svizzero è emerso in modo preponderante e mi sono detto che in Italia o in Austria si può senz'altro campare di musica, ma in Svizzera occorre un'attività più seria. Sono

quindi arrivato alle FFS. All'inizio è stata molto dura. C'era chi mi spiegava, a me, che sono elettromecca-

”Il fatto che gli specialisti abbiano scelto noi, in questa grande azienda quadrilingue, ci riempie veramente di orgoglio.“

nico diplomato, come si avvitano le viti. Ho sempre faticato ad accettare l'autorità se questa non è supportata da prestazioni valide. Ho quindi veramente fatto fatica, ma ultimamente la situazione è molto migliorata.

**E tu Selina, che azienda hai trovato all'inizio della tua attività?**

**Selina:** Ne sono subito rimasta entusiasta. Arrivavo da un settore completamente diverso. Per me è stato affascinante arrivare in un'azienda di queste dimensioni e constatare come tutti gli ingranaggi si incastrassero alla perfezione. Questo non è cambiato e vado tutt'ora molto volentieri a lavorare. L'aver poi potuto combinare con la musica ha aggiunto un ulteriore aspetto che ne ha fatto veramente una cosa super!

**Hai fatto anche tu questa scelta, in quanto non avresti potuto vivere di musica?**

**Selina:** Ho fatto un apprendistato di costruttrice di pianoforti. Avevo quindi a

che fare con la musica. Mi sono poi chiesta se non volessi studiare anche musica, ma mi sono decisa per un

orientamento aziendale o economico, mantenendo però la musica come un hobby importante al quale non potrei mai rinunciare.

**E poi qualcuno ti ha parlato anche dell'adesione al SEV, dopo che eri giunta alle FFS?**

**Selina:** No, nessuno mi ha mai contattata!

**Tu invece hai aderito dall'inizio?**

**Hanspeter:** Sì, da noi allora vi era l'effetto «Ruedi Renggli»: trent'anni fa ci aveva invitati ad un aperitivo e non vi erano più stati dubbi... ci ha semplicemente detto: chi comincia come aspirante, viene anche a far parte del SEV e qui avete la possibilità di firmare la cartolina. Cosa che abbiamo fatto tutti. Più avanti, abbiamo potuto constatare che ci sono anche il VSLF e il sindacato cristiano. Personalmente, sono contrario alla concorrenza tra tre sindacati: è un'idiozia che va a scapito dell'efficienza e vi è troppa gente che pensa solo al proprio «cadregghino». Sarebbe molto più semplice avere un solo sindacato,

## BIO

### Hanspeter Zweifel

**Età:** 54 anni

**Professione:** elettromeccanico, musicista, macchinista

**Musica:** cantante di ogni genere, sax tenore e tromba, un CD con lo pseudonimo di Peter Silvan (PS 1, con brani rock in tedesco); suona nel complesso di rock 'n' roll «The 4 Windows»

**Famiglia:** sposato, due figli e una figlia

**Tempo libero:** politica (già sindaco di Linthal, presidente del CdA della società elettrica, dopo la fusione dei comuni Consigliere comunale di Glarona sud), moto, passeggiate con il cane

### Selina Beyeler

**Età:** 22

**Professione:** costruttrice di pianoforti, collaboratrice specialista nel management della circolazione del traffico viaggiatori

**Musica:** suona il piano, canta nella band «Good Noise», non ha inciso dischi

**Famiglia:** nubile

**Hobby:** rope skipping (salto della corda a ritmo e con figure)

[www.selinaundhanspeter.ch](http://www.selinaundhanspeter.ch)

Il ricavato dei download viene versato alla Catena della Solidarietà.



# INTERVISTA



Selina e Hanspeter  
in posa  
per la foto ufficiale  
davanti alla stazione  
di Richterswil.

guidato da un professionista esterno e indipendente. *Selina prende un prospetto e la cartolina d'adesione, mentre Hanspeter sottolinea che sul treno per Berna le ha parlato di coloro che approfittano dei risultati dei sindacati, senza però aderirvi.*

**Comunque adesso non avete più preoccupazioni per il vostro posto di lavoro...**

**Selina:** È veramente una cosa divertente: alcune settimane fa, ho avuto il colloquio di fine del periodo di prova e anche il mio capo mi ha detto la stessa cosa: che mi ero fatta una buona posizione e che non potevo certo essere licenziata, almeno per un po' di tempo (ride).

**E tu potresti anche passare con il rosso?**

**Hanspeter:** Certo che no! Questa è e resta la peggiore delle infrazioni che un macchinista possa commettere. In questi anni poi sono diventato un vero fer-

roviero. Me ne sono reso conto una volta quando, dopo tre settimane di vacanza, sono passato davanti alla stazione di Erstfeld con la moto e ho provato una certa emozione. Sono un appassionato di ferrovia e faccio il mio lavoro molto volentieri.

**E tu, provi un'emozione particolare pensando alla ferrovia?**

**Selina:** Ui – praticamente sempre!

**Sei arrivata alle FFS per caso oppure la tua è stata una scelta deliberata?**

**Selina:** Non ho mai pensato che sarei riuscita ad ottenere un posto per un praticantato. Prima, non avevo mai lavorato in un ufficio, ma già quando mi sono annunciata, ho pensato che mi sarebbe veramente piaciuto. È per questo che ho anche insistito, dato che ho dapprima ricevuto due risposte negative. E dopo 10 mesi ho poi ottenuto un posto fisso.

**Quindi non hai alcun trascorso ferroviario?**

**Selina:** Da bambina, avrei voluto diventare macchinista. Ma questo è l'unico mio legame con la ferrovia, a parte il fatto che mi piace viaggiare in treno.

*Un collega passa a fianco dei due, esclamando «fantastici!».*

**E come vedete il vostro futuro?**

**Hanspeter:** Non lo sappiamo esattamente. Oggi, mi godo l'attimo, anche se vi sono buone premesse per andare avanti. Sembrerebbe che il nostro non sia stato un impegno isolato.

**Per cui tu vedresti un futuro che combini l'attività di cantante con quella di macchinista?**

**Hanspeter:** Quella attuale si avvicina alla mia situazione ideale. Spesso mi chiedono se guadagno più di prima e devo rispondere di no. Ma non è questo che mi interessa oggi. A migliorare è stata la mia

qualità di vita, dopo quasi 30 anni di macchinista. Sto concretizzando il mio sogno, poiché lavorando al 50 per cento come macchinista, posso definire abbastanza precisamente come e quando voglio lavorare. Vi sono poi gli spettacoli, quelli interni delle FFS, che mi fanno sentire la forte identificazione di tutte e tutti i dipendenti e quelli esterni. Difficile avere di più. Anche dal punto di vista fisico, negli ultimi 15 anni non mi sono mai sentito meglio.

**Selina:** Mi aspetta un periodo molto intenso, poiché in settembre inizierò un corso di economia aziendale a Lucerna. Continuerò anche a lavorare al 50/60 per cento e avrò anche tutti gli affascinanti appuntamenti con la musica. Sarà dura, ma il tutto è stato reso possibile dal praticantato con le FFS e sarà anche molto interessante.

**Vi sarà quindi una nuova produzione del vostro duo?**

**Hanspeter:** Proprio di sì e ci farebbe molto piacere.

**Quindi tra di voi vi è una certa intesa e vorreste che durasse?**

**Hanspeter:** Facciamo di tutto per superare le differenze di età (ampio sorriso).

**Selina:** Certamente!

*E ride di nuovo, con una luce maliziosa negli occhi.*

**Hanspeter:** Una volta, tempo fa, in un'intervista, mi ha chiamato «papino»! A 54 anni, devo farci il callo (ride) ... ma ci intendiamo molto bene.



”Capiamo questa situazione eccezionale, ma contiamo che anche la BLS sappia apprezzare la flessibilità dimostrata e compensarla alla prossima occasione!”

Jérôme Hayoz, segretario SEV

Piccola cronaca dell'impegno quotidiano del personale FFS

## Straordinaria normalità

*La linea ferroviaria del Gottardo interrotta da una frana, per un mese, forse di più. Per gli utenti ticinesi delle ferrovie viene a mancare la spina dorsale di tutta la rete. Vi sono poi anche i turisti. In realtà, invece, i collegamenti funzionano, come siamo andati a verificare.*

A Bellinzona, un ICN in arrivo da Chiasso scarica sul marciapiede 1 alcune centinaia di persone, valigie, passeggini e tutto il resto. Pochi minuti dopo, seguendo le indicazioni dell'altoparlante, tutti risalgono sull'interregio che lascia la capitale poco dopo l'orario previsto delle 13.06. Sul treno, due giovani conduttrici contano i viaggiatori, mentre l'altoparlante ripete le indicazioni già sentite a Bellinzona: tratta interrotta, il treno circola solo sino a Göschenen, poi

trasbordo sui bus sostitutivi. Qualche richiesta di chiarimento, qualche lamentela (poche), ma niente di particolare da segnalare.

### Turni separati

In precedenza, Emilio Grossi, assistente della regione del personale treno, ci ha spiegato le modifiche dei turni del personale treno a seguito dell'interruzione. Il personale ticinese accompagna i treni sino a Göschenen, dove presta assistenza ai viaggiatori alle prese con il trasbordo, per

poi riaccompagnare i treni verso sud. A nord di Flüelen, succede l'inverso.

A Göschenen tutti scendono. La stazione non è evidentemente dimensionata per queste situazioni, con scale ripide che l'aggiunta di rampe di metallo per le carrozzine e le biciclette rendono poco più agevoli. Ma con l'aiuto del personale FFS di rinforzo sul posto tutto si svolge con ordine e celerità. Dodici minuti dopo l'arrivo del treno, il settimo bus con gli ultimi viaggiatori lascia il

piazzale della stazione. Il tragitto in bus richiede solo una ventina di minuti e dall'autostrada si vede la frana che ha interrotto la linea, dall'altra parte della valle. Il pensiero corre al povero collega, il cui corpo ha potuto essere estratto solo tre giorni dopo e alle possibili conseguenze, se un treno fosse passato proprio in quel momento.

### Impiego particolare

A Flüelen, a prima vista, la situazione è un po' più confusa, ma in breve tempo tutti

prendono la via del sottopassaggio per l'interregio in attesa sul binario 3. Sul posto è presente una squadra di ferrovieri, tra i quali spicca un giubbotto arancione della LPV di un collega occupato ad estrarre le valigie dalla pancia del bus.

Kurt Rickenbacher è macchinista Cargo a Erstfeld, ma il blocco della linea, come ci spiega, lo ha lasciato senza lavoro. Ha quindi accolto con piacere la telefonata del suo distributore, che gli ha chiesto se fosse disponibile ad as-

### LE CONSEGUENZE PER IL PERSONALE DI FFS CARGO

L'interruzione della linea del Gottardo ha obbligato le ferrovie a prendere provvedimenti su tre piani: il primo riguarda evidentemente la protezione di personale e passeggeri; il secondo, l'elaborazione di alternative efficaci per il trasporto passeggeri e merci e il terzo il contenimento delle conseguenze per il personale.

Sui primi due piani, i provvedimenti si sono rivelati abbastanza efficaci, con il secondo che ha visto un valido sistema di trasbordi su bus, le deviazioni del traffico sull'asse del Lötschberg e la creazione di un treno diretto Zurigo-Milano per questa via.

Il personale, in particolare quello di FFS Cargo, è per contro messo sotto pressione da questa interruzione, con team interi che si sono ritrovati senza lavoro e confrontati con trasferimenti provvisori o con cambiamenti radicali dei loro turni. Non sono difficoltà di poco

conto. Da noi interpellato, il capo della produzione di FFS Cargo Ruedi Büchi ci spiega che 14 dei macchinisti interessati sono stati trasferiti a Briga, per far fronte ai turni speciali, mentre altri 9 stanno dando man forte alla divisione viaggiatori a Flüelen (vedi testo principale). Sono inoltre stati anticipati alcuni corsi di formazione, che coinvolgono alcune colleghe e colleghi.

Si tratta però di rimedi solo parziali, dato che l'interruzione tocca 360 dipendenti delle sedi di Arth-Goldau, Erstfeld, Bellinzona e Chiasso. Al nord, si tratta di macchinisti, mentre al sud delle Alpi sono toccati anche i collaboratori della manovra, in quanto circola solo il traffico interno.

Siccome non disponevano di ore supplementari arretrate, collaboratrici e collaboratori senza lavoro si ritrovano rapidamente confrontati con importanti quantitativi di ore in meno.

Se il traffico potrà riprendere il 2 luglio, come comunicato dopo il brillamento del pendio pericolante, verranno richiamati al lavoro coloro che non sono potuti essere impiegati durante l'interruzione. Saranno quindi gli altri ad essere confrontati con una perdita di ore lavorative che difficilmente, secondo Büchi, potranno essere recuperate entro fine anno.

Pertanto, tutte le ore negative oltre al limite di 30 previste dall'art. 69 del CCL di FFS Cargo dovranno essere stralciate senza conseguenze salariali per gli interessati. Il gruppo FFS sta verificando anche la possibilità di far capo al lavoro ridotto.

Büchi ci precisa inoltre che nelle altre sedi si lavora normalmente, oppure si è persino chiamati ad impegni supplementari, come per esempio alla Elsässertor di Basilea, dove l'interruzione genera lavoro straordinario per l'elaborazione e la disposizione di alternative. pan.



Kurt Rickenbacher aiuta a caricare e scaricare i bagagli dai bus.



# DOSSIER



Cosa ha funzionato e cosa dobbiamo migliorare? Da sinistra Diego Eberli, Kurt Rickenbacher, Karl Schindler, Alex Lorenz e Patrick Padlina.

sistere i viaggiatori a Flüelen. «Ho preso il giubbotto più pulito che avevo, dato che l'ho usato solo per una manifestazione a Berna. Mi è piaciuta l'idea di potermi rendere utile, oltretutto in un'attività completamente diversa, che ci mette in contatto con molta gente e in molte lingue. Certo, manca l'abitudine e l'attività è molto intensa. Qualcuno reclama, ma molti ci ringraziano per il servizio» ci spiega.

Nel frattempo, l'interregio ha caricato tutti i viaggiatori giunti con i 7 bus e lascia Flüelen con soli 7 minuti di ritardo. Per i viaggiatori che avevano previsto di viaggiare con l'interregio delle 13.06 da Bellinzona, il viaggio riprende così praticamente in orario.

«Una bella prestazione» commenta soddisfatto Pa-

trick Padlina, capotreno principale a Berna per l'occasione prestatato all'assistenza clienti. Un breve briefing con i colleghi e poi giunge il treno successivo, questa volta da nord, con due comitive, molte famiglie e tutto il meccanismo si rimette in moto, con ordine, efficienza ed anche un pizzico di umorismo.

Per il personale FFS, un'ulteriore conferma della disponibilità, delle competenze e della flessibilità sempre fornite. Straordinaria normalità, appunto.

#### Un sistema valido

Si tratta però anche di una conferma della validità del sistema svizzero di trasporti pubblici, che permette senza troppi problemi di adeguarsi a circostanze diverse. Per verificarlo, basta spostarsi a

Chiasso, dove i viaggiatori devono cambiare una volta ancora per Milano, non essendo treni diretti dal Ticino per Milano. Il trasbordo e la circolazione irregolare a sud di Chiasso rendono difficile il rispetto delle coincidenze, che sono però una condizione indispensabile in Italia per utilizzare il proprio titolo di trasporto. «Abbiamo maggiori problemi a Chiasso che sul Gottardo» ci confermano allo sportello di Bellinzona. Anche queste, ma in un altro senso, sono ormai storie normali.

*Pietro Gianolli*

## CONFONDERE LA FRANA CON LA FERROVIA

Entro fine mese, il Consiglio federale dovrebbe pubblicare la sua posizione su di un possibile raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo. Le esternazioni del ministro dell'economia Schneider-Ammann hanno ringalluzzito i suoi sostenitori, che non stanno più nella pelle e che tentano di sfruttare ogni occasione per rilanciare la loro opzione, senza andar troppo per il sottile. Così anche questa frana diventa una conferma della necessità di raddoppiare il Gottardo, anche se nessuno capisce perché, dato che le stesse persone si affrettano a precisare che in nessun caso il raddoppio potrà portare ad un aumento di capacità.

Ma allora, come potrebbe contribuire a smaltire l'aumento di traffico pesante derivante dall'interruzione del traffico ferroviario?

I sostenitori dimenticano poi che nel 2006 vi era stata un'altra frana, praticamente di fronte a quella attuale, che aveva interrotto l'autostrada per tutto il mese di giugno. Raddoppiando allora le gallerie autostradali, avremmo avuto un significativo miglioramento della circolazione... d'aria.

Semmai, la galleria necessaria è un'altra: quella di base, che dal 2016 ridurrà drasticamente le vie di accesso attraverso le regioni di montagna, sempre più tormentate. Si tratterà allora di utilizzarla al meglio, trasferendo il traffico su ferrovia. *gi*



Le conseguenze dell'interruzione della linea del San Gottardo toccano diversi servizi

## Chiasso Smistamento in ripresa

Se non ci sono treni merci, non vi sono evidentemente nemmeno prestazioni di servizio. Ma qualcosa si sta muovendo.

«Viviamo un po' alla giornata. La settimana scorsa, abbiamo lavorato con due squadre di manovra su due turni di giorno, adesso abbiamo tre squadre, grazie al fatto che riceviamo dal sud treni dirottati via Sempione, che smistiamo qui prima di instradarli per l'Italia» ci dice Ettore Garobbio, sostituto del capostazione di Chiasso Smistamento. «Dopo qualche difficoltà doganale, si è infatti potuto trovare il sistema per portare i treni a Chiasso per le operazioni di smistamento. Si tratta di treni di traffico «diffuso», ossia di carri singoli, svolto da SBB Cargo Italy o da Nord Cargo, ma siamo lieti di offrire le prestazioni del nostro impianto. Abbiamo potuto contare anche sulla disponibilità del personale a lavorare di domenica, per smistare questi treni, dato che non possiamo circolare di notte, per lasciar spazio ai lavori di manutenzione della linea verso Milano».



Giuseppe Lupica: «Ogni tanto riceviamo una comunicazione di cambiamento. Capiamo, si tratta di forza maggiore...»

«Abbiamo ricevuto giorni di libero non pianificati ed ogni tanto riceviamo una comunicazione di cambiamento. Capiamo benissimo, si tratta di una questione di forza maggiore» ci conferma Giuseppe Lupica, macchinista di manovra, che aggiunge «alcuni di noi stanno aiutando al trasbordo dei passeggeri alla stazione viaggiatori. Vedremo come il tutto verrà conteggiato, ma non penso che vi saranno problemi».

### Difficoltà di gestione

La situazione di Chiasso appare un concentrato della situazione che sta vivendo la rete ferroviaria dell'Europa

occidentale, già indebolita dagli interventi di manutenzione previsti su molte linee che attraversano le Alpi, a cominciare da quella del Sempione e messa in ginocchio dalla forzata interruzione di quella del Gottardo. Le aziende hanno poi difficoltà a organizzare trasporti per altre vie, per trovare locomotori adeguati, personale istruito ecc. Lo dimostra il comunicato emesso dalle filiali cargo di BLS, FFS, da Ralpin e da Hupac il 13 giugno, che denuncia la drammatica mancanza di una struttura in grado di coordinare le modalità di produzione, gli interventi di manutenzione tra i valichi

e, in caso di emergenza, l'organizzazione di alternative di trasporto.

Forse la frana di Gurtnehlen servirà a far riflettere chi di dovere sui limiti della liberalizzazione in corso, che scimmietta quanto avvenuto per il traffico stradale, con la differenza che, per deviare un treno su di un altro valico, non basta impostare il navigatore e mettere la freccia.

Se ciò avvenisse, non tutto il male sarebbe venuto per nuocere. Resta solo da sperare che l'interruzione non duri tanto a lungo da annullare anni di sforzi per trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. *Pietro Gianoli*

### ANCHE ELVETINO SOTTO LA FRANA

La frana di Gurtnehlen sta toccando chi più, chi meno tutti i dipendenti delle FFS, compresi quelli della sua filiale elvetica che si occupa del ristoro sui treni. «Abbiamo due turni giornalieri di minibar e alcuni di vagoni ristoranti annullati. Gli altri turni sono stati accorciati, dato che si limitano al percorso Lugano-Göschenen che facciamo due volte con un'ora di pausa» ci dice un collega di Lugano che conosciamo molto bene. «Nel solo mese di giugno, mi ritrovo con 55 ore in meno e non oso pensare a cosa potrebbe capitare se l'interruzione dovesse durare più a lungo. Capisco la forza maggiore, ma non è nemmeno colpa nostra. Per i nostri colleghi ausiliari, poi, la situazione è drammatica perché sono retribuiti a ore e quindi per loro il tutto si traduce in una perdita secca di salario».

Il SEV si è quindi fatto carico del problema, come ci conferma la vicepresidente Barbara Spalinger, intervenendo presso la direzione di elvetino e chiedendo provvedimenti per contenere le ripercussioni sul personale, in particolare la possibilità di far capo al lavoro ridotto. A mente del SEV, infatti, le premesse sussistono. *gi*

## BLS CHIEDE FLESSIBILITÀ – IL PERSONALE RICONOSCE

Anche la BLS è sotto pressione a seguito della frana dello scorso 5 giugno sulla linea del San Gottardo. In qualità di gestore dell'infrastruttura dell'asse del Lötschberg, deve essere in grado di offrire il numero massimo di tracce d'orario possibile. Normalmente, la linea viene percorsa da 80 a 90 treni merci giornalieri. Questa cifra è potuta essere aumentata di circa 50 treni giornalieri e di circa 70 nei fine settimana, grazie a sforzi particolari, compiuti unitamente al ge-

store dell'infrastruttura ferroviaria italiana RFI. «Abbiamo ottenuto questo risultato spostando singoli cantieri, utilizzando le riserve d'orario per la qualità e tarando tutto il traffico in funzione delle strozzature della rete» ci risponde il portavoce della BLS Hugo Wyler, precisando che «anche se ciò comporta alcune perdite di puntualità dei treni viaggiatori e merci». BLS Cargo è invece confrontata con l'esigenza di deviare quanti più treni possibili dalla linea del Gottardo a quella del

Lötschberg, che costituisce l'unica alternativa possibile. Le società di trasporto merci ricevono un numero di tracce d'orario corrispondente alla loro quota di mercato sul Gottardo. Il 30% di BLS Cargo le conferisce il diritto da 12 a 22 ulteriori tracce, che le permette di assorbire quasi tutto il suo traffico sul Gottardo, che ammontava a 25 treni in media.

### Pressione sui macchinisti...

Per riuscirci, BLS Cargo deve però far appello alla flessibili-

tà del suo personale di locomotiva di stanza a Bellinzona, Erstfeld e, in parte, a Haltingen, chiamato a far fronte a pernottamenti fuori casa. Altri stanno dando fondo alle ore arretrate oppure hanno anticipato le vacanze.

«La mancanza di lavoro derivante dalla soppressione di treni potrebbe causare problemi crescenti, soprattutto se l'interruzione al Gottardo dovesse durare più del mese previsto» ci dice Jérôme Hayoz, segretario SEV responsabile dei contatti con la

BLS.

... e sul personale di manovra e della centrale

Oltre ai 576 macchinisti, ad essere toccati sono anche i 14 manovrati di Chiasso. La situazione operativa pesa anche sul personale della centrale d'esercizio. «Capiamo questa situazione eccezionale, ma contiamo che anche la BLS sappia apprezzare la flessibilità dimostrata e compensarla alla prossima occasione» spiega, Jérôme Hayoz. *Fi*



Colpi di diritto

# Tendine strappato senza infortunio

Un collega che si era strappato un tendine sul lavoro si è opposto con l'aiuto del SEV al rifiuto della Suva di riconoscerli le prestazioni assicurative. Purtroppo invano...

Lavorando nel magazzino, Giovanni (nome fittizio) solleva un pacco di circa 10 chilogrammi da una paletta e si gira. La spalla destra gli procura una fitta di dolore, che non si placa neppure i giorni seguenti, nonostante il trattamento con una pomata e l'ingerimento di antidolorifici. Giovanni fa fatica a dormire, ma continua il lavoro.

Circa tre settimane dopo, quando deve staccare una scopa appesa al muro, all'altezza della testa, sente un dolore ancora più forte all'avambraccio, che non riesce più a muovere. Giovanni si reca quindi al pronto soccorso, dove gli viene diagnosticato uno strappo al tendine del bicipite e una parziale rottura della cuffia dei rotatori.

Viene dichiarato inabile al lavoro al 100%, deve fare fisioterapia e può riprendere il lavoro solo quattro settimane dopo.

## La Suva rifiuta il caso

Quello che a prima vista appare chiaramente come un infortunio, non viene invece considerato tale dalla Suva, che nega le sue prestazioni, sostenendo la mancata esposizione di Giovanni ad un fattore esterno straordinario, prevista dalla legge. Il movimento rotatorio con un pacco di 10 chilogrammi e l'impugnare una scopa all'altezza della testa sono infatti da ri-

tenere attività normali della sua realtà quotidiana e Giovanni aveva confermato alla Suva questi avvenimenti.

Giovanni è invece del parere che, considerato il tipo di lesioni riportate, dovesse essergli successo qualcosa di simile ad un infortunio e che un tendine non si rompe a causa di malattia o di degenerazione.

Giovanni richiede quindi l'assistenza giuridica del SEV, il cui legale inoltra un'opposizione alla Suva, la quale ribadisce però la sua posizione. L'avvocato presenta pertanto ricorso al competente Tribunale canonale delle assicurazioni.

Nella sua sentenza, il Tribunale cantonale ha ammesso che si possa considerare un infortunio, anche in assenza di un fattore esterno straordinario, qualora vi sia stato un movimento del corpo tale da aver causato una lesione simile a quella di un infortunio. Il Tribunale federale ha infatti riconosciuto, per esempio, come conseguenza di un infortunio lesioni provocate dal rialzarsi bruscamente dalla posizione accovacciata, oppure dal sollevamento e dall'appoggio di pesi tra i 40 e i 50 chilogrammi, oppure ancora dallo spostamento di un calorifero di 100 chili dall'autocarro al sollevatore. In questi casi, i giudici di Losanna hanno am-

messo «un potenziale lesivo accresciuto suscettibile di procurare un infortunio».

## La giurisprudenza dà ragione alla Suva

Il Tribunale cantonale ha però anche ricordato che il Tribunale federale ha deciso in senso contrario in casi di sollevamento di una valigia di circa 20 chili, oppure l'aver afferrato un sacco di plastica di circa 20 chili con le braccia tese dalla piattaforma di carico di un autocarro. In conclusione, il Tribunale cantonale dà nel nostro caso ragione alla Suva.

Considerata la giurisprudenza, Giovanni decide, seppure a malincuore, di seguire il consiglio dell'avvocato del SEV e di rinunciare ad un ulteriore ricorso al Tribunale federale. Evidentemente, non è soddisfatto dell'esito, come ha poi confermato anche sul modulo inviatogli dal SEV per giudicare l'assistenza giuridica ricevuta, in cui ha scritto: «Nonostante lo strappo del mio tendine del bicipite, devo constatare che, dal profilo giuridico, non ho subito un infortunio (...). Devo accettare mio malgrado questo genere di decisione, anche perché sancita dal Tribunale federale.» Ciononostante, Giovanni ha apprezzato l'assistenza giuridica ricevuta.

Assistenza giuridica SEV

## COSA VIENE CONSIDERATO INFORTUNIO?

L'art. 6 cpv. 1 della Legge federale sull'assicurazione contro gli infortuni precisa che le prestazioni sono dovute in caso di infortunio professionale, non professionale o di malattia professionale. L'art. 4 della legge sulla parte generale del diritto delle assicurazioni sociali (LPGA) precisa che «é considerato infortunio qualsiasi infortunio involontario e improvviso, apportato al corpo umano da un **fattore esterno straordinario** che comprometta la salute fisica, mentale o psichica o provochi la morte».

Secondo una sentenza del tribunale federale, un fattore esterno è da considerare straordinario se non rientra nel normale quadro dell'attività giornaliera. L'ordinanza sull'assicurazione infortuni, all'articolo 9.2 riporta poi una lista esaustiva di **lesioni corporali parificabili ai postumi d'infortunio** equiparate all'infortunio anche se non dovute a un fattore esterno straordinario: fratture; lussazioni di articolazioni; lacerazioni del menisco; lacerazioni muscolari; stiramenti muscolari; lacerazioni dei tendini; lesioni dei legamenti; lesioni del timpano.

**Inoltre, il tribunale federale ha già deciso più volte che questi fattori lesivi esterni possono essere causati da movimenti paritcolari**, come il rialzarsi bruscamente dalla posizione accovacciata.

Il tribunale federale ha però anche precisato che, per poter considerare un infortunio, il fattore lesivo deve provenire da un potenziale lesivo accresciuto, come quello degli esempi riportati nel testo.

## PERCHÉ È IMPORTANTE CHE UN INFORTUNIO SIA RICONOSCIUTO?

In caso di infortunio, l'assicurazione assume le spese di cura, versa al datore di lavoro l'indennità giornaliera per i giorni di lavoro persi e ha la facoltà di pagare una rendita in caso di danni permanenti alla salute. Se l'infortunio non viene riconosciuto, le spese di cura vengono assunte dalla cassa malati, ma l'assicurato deve pagare la franchigia e la partecipazione alle spese.

■ Sottofederazione TS – commissione centrale

## Immobili FFS – RailClean – concluso il progetto «Resy»

RailClean ha un futuro! Gli obiettivi del progetto «Resy» sono stati definiti nell'ambito di una strategia positiva.

Alcuni di questi obiettivi prevedevano di evitare passaggi a NOA, di semplificare la pianificazione per le forze dirigenziali, di ridurre i costi dei processi di pulizia evidenti

per la clientela. Nell'agosto 2011, i partner sociali erano stati informati di due progetti di ottimizzazione dell'organizzazione, denominati «Evolution» e «Resy».

Dal 2003, l'azione di RailClean era strutturata su di una pulizia a vista e mirata al risultato, completata da una pulizia più profonda periodica. I progetti dovevano permettere di giungere ad un servizio di pulizia anche nei dintorni delle stazioni, am-

pliando di conseguenza le prestazioni e sfruttando le sinergie.

Gli obiettivi di «Resy» erano di risultare ben accetti in tutte le sedi, coinvolgendo le regioni nelle tematiche, adottare i migliori metodi per allontanare i graffiti e disporre di basi analoghe in tutte le regioni.

La nuova sistemica e l'organizzazione sono state applicate con il rafforzamento delle dirigenze locali, desi-

gnando dei sostituti, con la creazione di un team a Sargans e di una sede a Saint Maurice per il Vallese.

Le funzioni operative sul territorio hanno visto l'apertura di funzioni di specialista, meglio classificate, ai collaboratori della pulizia.

I collaboratori hanno quindi ricevuto prospettive positive di sviluppo.

D'altro canto, vi è però stata la soppressione di due sedi e la contrazione da 298 a

264 FTE, senza però alcun passaggio a NOA. Sono stati svolti colloqui per l'evoluzione futura di tutti i collaboratori, ma non hanno permesso di occupare tutti i posti disponibili.

Servizio stampa TS

## ■ Sottofederazione TS

## Esigenze comuni alla manutenzione

La manutenzione del materiale rotabile pone le stesse esigenze a tutte le ferrovie e per tutti i tipi di treno.

Ottimizzazione delle sedi, aumento della produttività, management efficiente della ma-



Impianto di riprofilatura tandem.

nutenzione e dei processi e disponibilità del materiale rotabile sono temi quotidiani anche per i servizi tecnici delle ferrovie austriache ÖBB. È quanto confermato dal convegno specialistico TS di quest'anno, svoltosi dal 29 maggio al 1° giugno a Vienna, per il quale il presidente centrale Werner Schwarzer, il vicepresidente della CoPe P Roger Derungs e il presidente della CoPe del centro di riparazioni di Zurigo Altstetten Ferdinand Isler hanno dato seguito all'invito di Alois Fritzenwaller, presidente della commissione aziendale centrale delle ÖBB.

#### Officine molto avanzate

Il programma intenso ha dapprima offerto una visita alla modernissima officina di Vienna Matzleinsdorf. Il capannone multifunzionale ha un'estensione di 15000 m<sup>2</sup>, dotata di 5 binari passanti, numerose postazioni per la

manutenzione di locomotive e carrozze e di un impianto di riprofilatura tandem sotterraneo. Matzleinsdorf è l'officina di punta per la tecnica ferroviaria in Austria. Abbiamo



L'officina di Vienna Matzleinsdorf.

poi visitato l'officina di Jedlersdorf, in cui possono essere sollevate composizioni intere sino a 200 metri di lunghezza, per essere lavorate su tre piani, nonché l'officina di servizio di Floridsdorf e quella di revisione dei carri merci di Kledering.

#### Benchmark

Al termine delle visite alle officine, abbiamo avuto una discussione molto intensa con il direttore dei servizi tecnici delle ÖBB, ingegner Engelbert Mayer, che ci ha ben presto confermato che anche in Austria le ferrovie sono confrontate con le medesime esigenze e i medesimi problemi. La rapida evoluzione te-

materiale rotabile, che fanno offerte «tutto compreso».

#### L'importanza del sostegno politico

Nonostante queste difficoltà, anche in Austria regna la convinzione che la manutenzione del materiale rotabile sia un incarico estremamente interessante e con prospettive valide anche per il futuro,

cnica richiede una formazione costante del personale e importanti investimenti nell'infrastruttura degli impianti di manutenzione.

D'altro canto, si esige una riduzione dei costi di produzione e di manutenzione, per poter contrastare anche le offerte delle ditte produttrici di

in quanto vi sono, come confermano diversi studi, crescenti aspettative da parte della popolazione nei confronti del trasporto pubblico. Per farvi fronte occorre però che le ferrovie possano continuare a contare sul sostegno della politica.

*Servizio stampa SEV-TS*



## Perché le persone con convinzioni forti vogliono un'assicurazione forte.

Noi siamo un'assicurazione online fortemente impegnata a offrire premi equi e convenienti. Da noi non esistono clausole scritte in piccolo e, grazie al termine di disdetta di un mese, rimanete sempre flessibili.

Assicuratevi ora lo sconto SEV del 10% e altri vantaggi su: [www.smile-direct.ch/sev](http://www.smile-direct.ch/sev)

smile  
direct

Una impresa di  
Nationale Suisse

L'assicurazione più diretta in Svizzera.  
[www.smile-direct.ch](http://www.smile-direct.ch)



**Fino al 1.8.2012**  
Assegni Reka del valore  
di CHF 100.- per  
tutti i nuovi clienti



## ■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

## Gita nel Piemonte: Stresa – Arona

Una bellissima giornata di pieno sole ci ha accompagnati in questa favolosa gita. Siamo partiti di buon'ora con tre autopostali che puntualmente hanno preso a bordo i nostri colleghi del Sopra- e Sottoceneri.

Passati dal valico del Gaggiolo, in perfetto orario siamo giunti al parco zoologico della Villa Pallavicino di Stresa. Un parco con i suoi 160000 m<sup>2</sup> di prati e boschi e con una cornice ambientale unica.

Abbiamo potuto ammirare specie vegetali rare ed esotiche come i maestosi liriodendri, gli antichi Ginkgo biloba e i secolari castagni.

Vera e propria attrazione il grandioso cedro del Libano posto nell'anfiteatro naturale di fronte alla Villa. Gli amanti dei fiori hanno potuto ammirare nella zona più pianeggiante del parco una vera festa di colori e profumi, di rose e altri fiori. Nelle due ore trascorse nel parco abbiamo potuto anche vedere diversi animali: daini, capre tibetane, lama, canguri, furetti, pappagalli e pavoni, e goderci un buon aperitivo sotto un sole splendente, ammirando tutto il paesaggio circostante.

Nel tragitto tra Stresa e Arona, un bellissimo panorama ci ha accompagnati sulle rive del Lago Maggiore con

vista delle Isole Borromee. Al ristorante San Carlo, dopo l'aperitivo ci è stato servito un menu della cucina tradizionale della regione, bagnato con del buonissimo vino bianco e rosso.

Nel riprendere i nostri bus siamo transitati davanti al colosso di San Carlo Borromeo alto 30 metri.

Sazi e felici abbiamo intrapreso il viaggio di ritorno. Eravamo in centododici, purtroppo una trentina di colleghi hanno dovuto rinunciare alla gita per motivi familiari e di salute. Un augurio di pronta guarigione a questi colleghi!

Biagino Gioli

## ■ Gita PV Vallese – errata corrige

Nella pubblicazione del programma della gita della PV Vallese siamo incorsi in un errore: il prezzo corretto è di 30 euro e non di

30 franchi. Ce ne scusiamo, come pure ci scusiamo con gli organizzatori per i malintesi che possono esserne derivati.

## ■ Commissione centrale ZPV

## I convegni hanno dato un'impressione positiva

La commissione centrale del 26 aprile ha ripercorso i convegni organizzati dalla sottofederazione: dei capiteam; del personale del trasporto regionale, dei rilevatori di frequenze e dei giovani. Tutti hanno lasciato un'impressione molto positiva tra i partecipanti. In seguito, la commissione ha tirato un

bilancio intermedio del sondaggio svolto tra le sezioni sull'aumento delle quote SEV.

La petizione sul porto della targhetta con il nome sta riscontrando un'accettazione molto positiva.

Pascal Fiscalini ha poi illustrato lo svolgimento per l'assemblea dei delegati. La com-

missione ha quindi formulato i suoi preavvisi sulle varie proposte, pubblicate nel bollettino ZPV del mese di maggio.

La prossima riunione di commissione è in agenda per il 28 giugno.

Janine Truttmann

## ■ USFS Scacchi

## Oswald Bürgi ha difeso con successo il titolo

Il campionato svizzero di scacchi USFS si è svolto dal 19 al 22 aprile a Lugano, presso l'albergo Ceresio.

La categoria A si è disputata su 7 turni e la B su 5.

Il campione svizzero uscente Oswald Bürgi si è imposto con sei vittorie e un pari, mentre la categoria B è andata a Daniel Zurbuchen.



I premiati della categoria A: da sinistra Mathias Frey, ESV Basel, 2° rango, poi il vincitore Oswald Bürgi, ESC Etzel, e Markus Riesen, SE Bern, 3° rango.



I premiati della categoria B: da sinistra Gabriele Todeschini, UFS Ticino, 2° rango, poi il vincitore Daniel Zurbuchen, ESV Thun, e Otto Gessner, UFS Ticino, 3° rango.

Edgar Fuchs

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

## Il doppio volto di Obama

Riesce difficile immaginare un insignito del Nobel della pace intento, ogni settimana, a scorrere una lista di nomi e decidere chi deve essere ucciso al più presto e chi può ancora contare su alcune settimane di vita in attesa di riscontri più precisi. Eppure è una realtà e stupisce che la notizia diffusa dal New York Times abbia avuto una risonanza scarsa, quasi nulla, almeno alle nostre latitudini. Forse perché quel laureato con il massimo riconoscimento dato a chi opera a favore della pace mondiale è il presidente degli Stati Uniti. Proprio quel Barak Obama che quattro anni or sono chiese (ed ottenne) la fiducia degli elettori statunitensi e le simpatie della stragrande maggioranza dell'opinione pubblica mondiale promettendo la chiusura della prigione di Guantanamo, condannando la reclusione senza processo dei presunti terroristi, invocando, anche per loro, una «giusta giustizia». Ora quello stesso uomo si spinge ben oltre i limiti che si era dato il suo vituperato predecessore: se Bush ordinava la cattura, ovunque nel mondo, dei sospetti terroristi e magari li consegnava a polizie di paesi amici per indurli a confessare con la tortura, Barak Obama si spinge oltre: ne decreta la morte.

L'articolo del New York Times si basa su decine di testimonianze di funzionari dell'apparato federale, dipendenti della Casa Bianca, del Pentagono, dei servizi segreti. Accade dunque che ogni martedì un centinaio circa di persone facenti parte dei vari organismi addetti alla sicurezza nazionale si riunisca in videoconferenza in collegamento con la famosa stanza ovale del presidente. Lì aggiornano la lista («kill list») dei terroristi, dei loro fiancheggiatori, stabiliscono il loro grado di pericolosità, individuano quelli da uccidere sulla base dei rischi e delle possibilità di successo. Non importa se cittadini americani o stranieri, se minorenni, né dove si trovino. Un missile lanciato da un drone raggiunge ovunque qualsiasi obiettivo. Talvolta anche in modo assai semplice. Racconta il giornale che in occasione dell'assassinio nello Yemen del cittadino americano Anwar Al-Awlaqi, ritenuto un capofila di Al Qaida, Barak Obama abbia commentato l'esecuzione con un «con questo è stato facile».

Il cambiamento di metodo introdotto dal Nobel della pace rispetto alla politica seguita dal guerrafondaio Bush è presto detto. Obama non intende fare prigionieri. La cattura di un terrorista è sicuramente più complicata e costosa e poi crea un sacco di problemi: dalla detenzione all'eventuale processo. Ucciderlo è semplice, rapido.

Ma come il New York Times è riuscito ad avere questa notizia, a raccogliere le interviste, a spiegare lo svolgimento di queste videoconferenze nei particolari? La risposta può essere una sola: la notizia è stata passata dalla stessa Casa Bianca che ha anche autorizzato le interviste.

E qui sta il vero scandalo: Obama, che punta alla riconferma, vuole dimostrare agli elettori d'essere il presidente determinato a difendere il Paese dal terrorismo, con ogni mezzo a sua disposizione e senza remore di alcun tipo. Non è forse lo stesso uomo che aveva organizzato una cenetta fra intimi per assistere in diretta al massacro in casa Bin Laden?

## CORSO BAU / LAVORI

La sottofederazione Lavori organizza un corso di formazione sul tema:  
«Fasi della vita; cambiamenti sul lavoro e nella quotidianità».

**Il corso si terrà il 14.9.2012,**

al ristorante Schützenhaus, Wynigenstrasse 13, 3400 Burgdorf.

Relatrice sarà Diana Bertschi-Graf, formatrice per adulti, di Burgdorf.

Il corso si occuperà del «work-life balance», ossia delle possibilità di conciliare la vita professionale con quella privata nelle varie fasi, siano esse dettate da un nuovo incarico o dal passaggio alla pensione.

Il corso è diretto dalla commissione centrale BAU e aperto a tutti i membri della sottofederazione Lavori. Verrà condotto in tedesco. Le iscrizioni dovranno pervenire entro il 30 giugno 2012 a: SEV, sottofederazione Lavori, casella postale 1652, 4600 Olten, oppure per e-mail a christian@suter-ch.ch.

## CORSO DI FORMAZIONE SEV PER I RAPPRESENTANTI DEL PERSONALE (COPE, COMMISSIONI AZIENDALI)

Lo strumento della partecipazione aziendale si diffonde pure nelle aziende dei trasporti pubblici. Il compito dei rappresentanti del personale è di importanza capitale per le collaboratrici e i collaboratori come pure per l'insieme dell'azienda. Il lavoro per questi membri è molto impegnativo e spesso non facile. La formazione è dunque fondamentale.

**Data e luogo:**

**martedì 13 novembre 2012**  
a Bellinzona, presso la Casa del Popolo

**Obiettivi e contenuti del corso:**

- chiarimento dei ruoli
- collaborazione con il SEV (sottofederazioni e sezioni)
- conoscenza delle disposizioni legali

– conoscenza dei propri compiti e diritti della rappresentanza

**Relatore:**

Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

**Partecipanti:**

rappresentanti del personale FFS, FFS Cargo e aziende concessionarie di trasporto

**Costi:**

membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

**Iscrizione presso:**

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

## Commissione femminile SEV

Preavviso:  
giornata di formazione del 23 novembre 2012

Informiamo che presso l'hotel Bern di Berna venerdì 23 novembre avrà luogo l'annuale giornata di formazione.

Seguiranno maggiori informazioni.

Barbara Amsler,  
segretaria sindacale SEV

## UFST Tennis

CAMPIONATO SVIZZERO DI  
TENNIS – 18 e 19 agosto 2012

La 46ª edizione dei campionati ticinesi di tennis UFST 2012 si terrà il **18 e 19 agosto**, a Locarno/Ascona.

Sabato 18 è prevista la cena presso l'hotel Ramada La Palma au Lac di Locarno.

Iscrizioni e informazioni: entro il **25 giugno** presso Samuele Lupi, via Bressanel-la 8, 6828 Balerna; 091 682 06 94 o 051 281 70 10, sam.lupi@sunrise.ch, oppure Athos Keller, via i Fracc 12, 6513 Monte Carasso, 078 626 46 43, athoskeller@bluewin.ch.

Iscrizioni aperte nelle seguenti categorie:

Categoria I: Maschile N-R6 o gioco equivalente  
Categoria II: Maschile

R7-R9 e giocatori non classificati

Donne: classificate e non classificate

Senior: Maschile da 55 anni, classificati e non classificati

Donne senior: Donne da 50 anni, classificate e non classificate (al minimo 8 partecipanti, altrimenti si giocherà nella categoria Donne) Junior: tutti i giovani fino a 18 anni (annata dei 18 anni, al minimo 8 partecipanti, altrimenti si giocherà nelle rispettive categorie) Fun: Maschile e Femminile, principianti e giocatori non classificati

**Informazioni anche:**

**UFST, CP 1060, 6830 Chiasso, www.ufst.ch (tennis)**

## SVSE Golf

Preavviso torneo di golf  
20 luglio, ore 11.00, Euthal

Il torneo Alpen-Cup avrà luogo presso il Golfclub di Ybrig. Per maggior informazione: golf@svse.ch

DELEGATO RPV NELLA COMMISSIONE  
MIGRAZIONE

Nella cronaca della recente assemblea dei delegati RPV del 23 maggio a Berna, abbiamo ommesso di riportare l'elezione del collega Antonio Gisondi, di Coira, nella commissione migrazione. Rimediamo ora, scusandoci con l'interessato e con la commissione.

**www.sev-online.ch**

## 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, 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, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.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 5 luglio. Chiusura redazionale: giovedì 28 giugno alle 10.00.**

## CONDOGLIANZE

Vicini al nostro collega **Danilo Grassi**, in lutto per il

decesso della moglie, presentiamo sincere condoglianze.

Sezione RPV Ticino



Una passeggiata tra il Wynental e il Suhrental, a sud di Aarau

## Un pizzico di letteratura

C'era una volta una ferrovia nel Suhrental e un'altra nel Wynental. Poi sono state unificate ad Aarau e chiamate le ferrovie del Wynental e Suhrental (WSB). Oggi è poco più di una parte dell'Aar bus + bahn, ma nelle valli si continua a chiamare il WSB «s Bähni» o, ancora più spesso, «s Tram». In realtà, in queste valli le due ferrovie sono state per decenni realmente dei tram. In molti luoghi c'erano degli incroci piuttosto pericolosi con il traffico stradale, nel pieno centro della città di Aarau, ma anche a Reinach, il comune più importante del Wynental. Lì, gli automobilisti che non conoscevano la strada, a volte si sono trovati di fronte un treno in arrivo nella direzione opposta, del tutto inaspettatamente... Ancora oggi, il WSB corre spesso lungo la strada, ma quasi interamente lungo il proprio binario. Tra Aarau e Suhr, utilizza il binario usato in precedenza dalle FFS.

Ernst Strelbel, macchinista alla AAR bus + bahn, ci propone un giro che ci porta da un capo all'altro della rete, da Schöftland nel Suhrental fino a Gontenschwil nel Wynental. Schöftland è una stazione capolinea del WSB, anche se non mancano i progetti per estendere la linea fino a Sursee, attraverso Triengen. Que-

sta traccia è attualmente servita dall'autopostale.

Dalla stazione, si attraversa un quartiere residenziale fino alla foresta. Si va presto in quota, imboccando qualche sentiero stretto. Quando la foresta si fa meno fitta, ecco aprirsi davanti a noi e sulla destra, la prima vista sulle Alpi. Chi vuole può, dopo il passo del Bööler, proseguire per circa 100 metri per raggiungere un punto panoramico più alto,

ger, sono state girate lì. Il percorso conduce poi sulla collina, attraverso boschi e campi, con piccole salite e discese, senza sforzo.

Al punto chiamato «Steinig», la strada gira a sinistra e scende verso Gontenschwil. La discesa, all'inizio, è un po' brusca. Il cambiamento di scenario è abbastanza impressionante: si passa da un paesaggio montagnoso a quello moderatamente industrializ-



ma la strada si sviluppa verso il lato opposto, incrocia una strada cantonale all'altezza del passo e prosegue verso sud. Dopo un po' di tempo, sul lato destro si gode di una bella vista sul Ruedertal, un paesaggio ancora molto rurale, nonostante la sua vicinanza ad Aarau e Lucerna. Il Ruedertal ha giocato un ruolo molto importante nella letteratura svizzera, dal momento che alcune scene del romanzo «Schilten» di Hermann Bur-

zato del Mittelland. L'itinerario è di 12 km, con circa 350 metri di dislivello. Si può percorrere in tre ore, ma ci sono anche molte opportunità di ridurre la durata dell'escursione, sia dal lato del Ruedertal, sia da quello del Wynental; il tragitto è ben servito dagli autopostali. È inoltre possibile estendere la passeggiata verso Reinach o fino a Beromünster.

pmo/frg

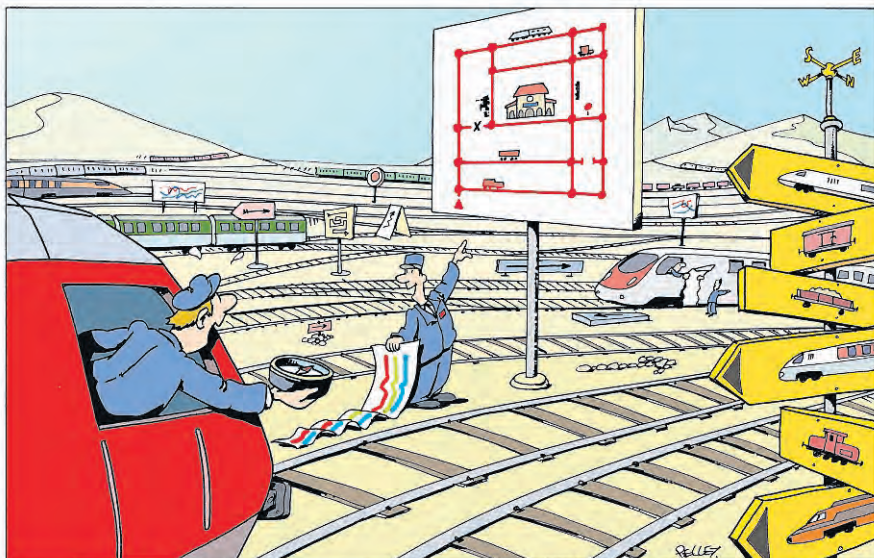
## A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

### ... rischi... stellari

Le ultime scosse telluriche che stanno martirizzando l'Emilia, ci ricordano che nessun posto della Terra può essere considerato al riparo dal rischio sismico. In realtà, quella che noi chiamiamo Terra non è altro che una sottile crosta solidificata, che galleggia su di un oceano di lava incandescente e tutto il nostro pianeta è appena un sassolino perso nel buio dello spazio sconfinato. Non solo, ma ogni anno ci piovono dal cielo venti mila tonnellate di rocce spaziali: nella maggior parte dei casi queste «stelle cadenti» si consumano nell'attrito con l'atmosfera, bruciando prima di impattare con la superficie terrestre. Tuttavia, il nostro pianeta viene colpito ogni cento milioni di anni da asteroidi sufficientemente grandi da provocare l'estinzione della specie umana. Quello che voglio dire è che, qualunque calamità naturale ci possa colpire o aver colpito, per ora dobbiamo ancora ritenerci fortunati. Se, ad esempio, una stella gigante scoppiasse nelle nostre vicinanze astronomiche, allora sì che calerebbe il sipario su tutto ciò che noi chiamiamo vita: la radiazione calorica farebbe ribollire gli oceani e ci arrostirebbe vivi! Ma, fortunatamente, non ci sono stelle vicine a noi in procinto di esplodere e il nostro Sole dovrebbe garantirci luce e calore vitali per almeno qualche altro miliardo di anni. Potremmo anche essere ingoiati dal buco nero di qualche galassia cannibale. In effetti esistono galassie di questo tipo, che attirano altre galassie usando la propria forza di attrazione gravitazionale e le inghiottono. La Terra fa parte proprio di una galassia di questo tipo, la Via Lattea, dato che sta ingoiando una piccola galassia chiamata il Sagittario Nano. Ma vicino alla nostra galassia c'è un'altra grande galassia, Andromeda, che si dirige nella nostra direzione alla velocità di 643 600 chilometri orari. Molte galassie, inclusa la nostra, hanno buchi neri al loro interno e quando accadrà il «big scrunch», alcune stelle potrebbero finirvi dentro. Tuttavia, nonostante la sua velocità di avvicinamento, Andromeda non arriverà prima di tre miliardi di anni. È del tutto probabile che, qualche miliardo di anni prima, saremo riusciti a saccheggiare a tal punto le risorse ambientali per conto nostro, da rendere la Terra un pianeta inabitabile; almeno per l'uomo. In altre parole, per ora l'unico concreto e imminente rischio per l'uomo è l'uomo stesso. È sua la colpa se costruisce ancora case senza rispettare le più elementari norme antisismiche, illudendosi di abitare sull'unico territorio che non possa mai essere colpito da un terremoto. Come dicono gli esperti di sicurezza, nella vita semplicemente il rischio zero non esiste! Perché ad ogni attività umana è comunque associato un rischio. L'unica cosa che bisogna fare è saper almeno distinguere i rischi veri da quelli immaginari: ricordate il recente spauracchio del «Mille e non più Mille» sull'allineamento dei pianeti e l'ancora attuale e non meno assurda profezia dei Maya sulla fine del mondo nel dicembre di quest'anno? Sono tutti modi per distrarre l'umanità dai veri pericoli, che sono molto più terra terra. Bisogna, anzitutto, capire la differenza fra rischio e pericolo. Il pericolo è un oggetto o un insieme di circostanze potenzialmente in grado di arrecare un effettivo danno; mentre il rischio è la possibilità (o la probabilità) che una persona sia effettivamente danneggiata da un particolare pericolo. Insomma, un'auto è un potenziale pericolo per la salute, perché guidare un'auto costituisce comunque e sempre un rischio. Ma tanto più alta è la velocità, tanto più rischioso è guidare. Ma, ecco il punto: sta pur sempre a noi decidere a quale velocità andare.

### CORSE D'ORIENTAMENTO E FERROVIE... SECONDO PELLET (VEDI P. 16)





Philippe Ballif, membro dello staff dei campionati mondiali di corsa d'orientamento di Losanna dal 14 al 21 luglio

# Calmo, ma con sprint

Il ferroviere sportivo vodore è stato corridore di mezzo fondo su pista, prima di essere un campione di corsa d'orientamento.

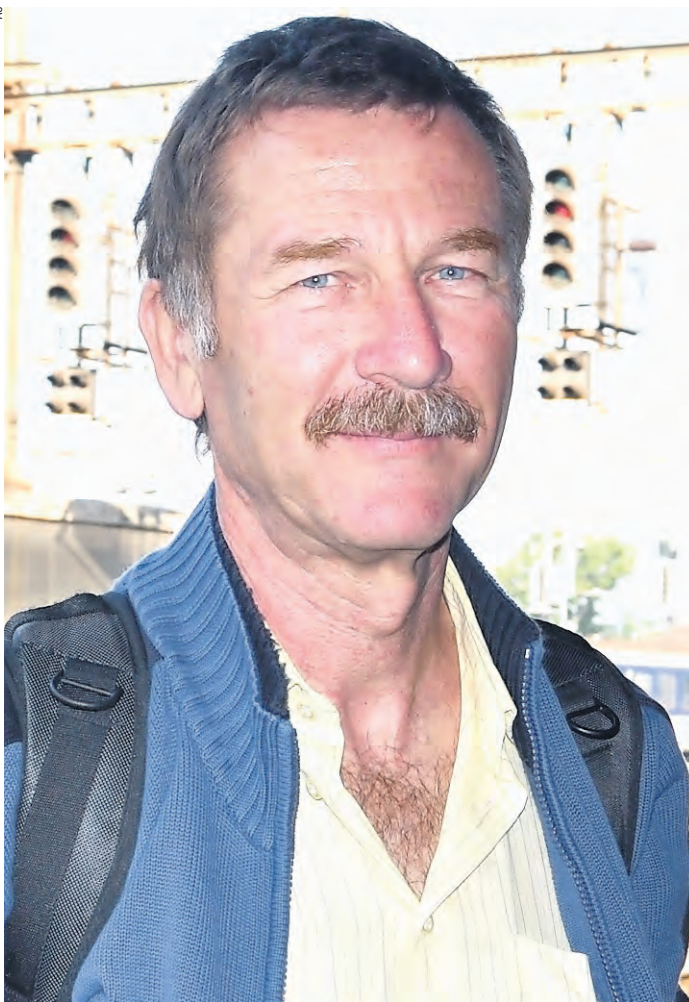
Mai fidarsi delle acque apparentemente calme. 56 anni, Philippe Ballif dà l'impressione di essere molto tranquillo, ma nello sport gli piace accelerare. «Lo sprint è la gara che preferisco nella corsa d'orientamento. Mi piace correre in città e la più bella alla quale ho preso parte è indubbiamente quella di Venezia. L'ho fatta quattro volte.» In

questi giorni lavora in vista dei campionati del mondo di corsa d'orientamento di Losanna, ai quali non parteciperà come concorrente, ma tratterà i percorsi delle prove di qualificazione per lo sprint. Dice che la Federazione svizzera di corsa d'orientamento ha voluto organizzare questo campionato del mondo a Losanna per far meglio conoscere questa disciplina al pubblico romando. Nella Svizzera tedesca, le corse d'orientamento sono molto frequentate. Si tratta di uno sport che impegna sia il fisico, sia la mente. I concorrenti dispongono di una speciale carta topografica e devono raggiungere il traguardo il più presto possibile, ma passando obbligatoriamente dai punti indicati sulla cartina, marcati sul terreno da segnali arancione e bianchi e seguendo la successione prestabilita.

## Un pluricampione

Philippe Ballif ha iniziato la carriera sportiva nel mezzo fondo in seno alla squadra atletica del Lausanne-Sports. Difficile però far convivere la professione di macchinista con uno sport che richiede allenamenti regolari.

Nel 1979 legge sul Cheminot che ad Aarau si sarebbero svolti i campionati svizzeri di corsa d'orientamento degli impiegati dei trasporti pubblici. «Mi sono iscritto insieme con un compagno macchinista come me e che praticava la corsa a piedi. Nessuno di noi sapeva esattamente che cosa fosse questa disciplina. Mi ricordavo di alcune corse d'orientamento quando andavo a scuola. Inutile dire che né io, né il mio compagno siamo tornati da Aarau con una medaglia.» Però, quel giorno Philippe è stato contagiato dal virus del-



Philippe Ballif, una forza tranquilla.

la corsa d'orientamento. Continua a far parte della squadra nazionale dell'Unione sportiva svizzera dei trasporti pubblici (USSF). «Il risultato più bello l'ho conseguito due anni fa al campionato del mondo veterani, quando sono arrivato decimo nello sprint su 360 atleti, nella categoria H-50.» Ma bisogna insistere un po' per saperne di più sui suoi successi: infatti, ha vinto il campionato europeo dei ferrovieri veterani nel 2003.

## Ma la malattia cambia la vita

Philippe Ballif lavora dal 2001 in un ufficio della piazza di Losanna. Il suo compito è di analizzare tutte le irregolarità che capitano nella circolazione dei treni - sia che tocchino persone, sia collisioni, sviamenti, eccetera - della Divisione viaggiatori, su cui allestire un rapporto, per ca-

«In tutta la Svizzera siamo solo in due a svolgere questa funzione, l'altro si trova a Zurigo. A Berna c'è un altro collega che fa lo stesso lavoro, ma specificatamente per l'unità preparazione treni. A Berna risiede pure il nostro capo.»

Prima di assumere questo lavoro di specialista RSQ (rischio, sicurezza e qualità) era macchinista. «Condurre un treno era, come per molti macchinisti, il coronamento di un sogno di ragazzo. Ma nell'ottobre 1997 il sogno si è infranto e ho dovuto rinunciare a fare il macchinista, a causa dell'insorgere del diabete. Se devi assumere insulina, non puoi più condurre treni, per non mettere in gioco la sicurezza.» Se oggi Philippe Ballif, oltre alla corsa d'orientamento pratica ancora diversi sport (ciclismo, corsa a piedi, gite in montagna, sci di fondo e pelli di foca) è forse per sfidare la sua malattia.

Alberto Cherubini

## INFO

### Gli elementi centrali del campionato del mondo di corsa d'orientamento

Finora si sono iscritti 250 atleti, in rappresentanza di 50 paesi. Quattro le date da ricordare: il 14 luglio, dalle ore 16.00 a Lausanne-Ouchy si terrà la finale dello sprint.



www.woc2012.ch

Il 17 luglio dalle 12.00 alle 16.00 finale della distanza media a St-Cergue La Giverine. Il 19 luglio, dalle 11.30 alle 16 finale della distanza lunga a Chalet-à-Gobet, sopra Losanna. Il 21 luglio, dalle 11.30 alle 16 corsa relais a Chalet-à-Gobet. Parallelamente viene organizzata la Swiss 5 Days, che vedrà la partecipazione di circa 1800 corridori popolari di ogni età. Programma completo su [www.woc2012.ch](http://www.woc2012.ch)

pire che cosa è successo e prevenire che non si ripeta.

## BIO

Philippe Ballif è nato il 26 aprile 1956 a Losanna e ha trascorso la prima parte dell'infanzia a Perroy, dove suo padre lavorava in una cava. Nel 1965 la famiglia si trasferisce ad Aigle. «Allora avevo 9 anni e ad Aigle ho frequentato tutte le scuole, mi considero un po' un «Aiglon».» Nel 1972 inizia l'apprendistato di elettromeccanico alle officine FFS di Yverdon-les-Bains. «E sì, quest'anno fanno 40 anni che sono alle dipendenze delle FFS!» Dopo la scuola reclute si lancia nella formazione di macchinista e dal 1978 al 1987 è attribuito al deposito di

Losanna. Dal 1° giugno del 1987 è integrato nel deposito di Saint-Maurice e si accasa a Lavey, perché «desideravo tornare a vivere nello Chablais». Membro SEV dal 1° gennaio 1977, è stato fiduciario del nostro sindacato per i macchinisti di Saint-Maurice. Per quattro legislature ha fatto parte del Consiglio comunale di Lavey e per una legislatura pure in municipio. È sposato e padre di due figli: entrambi hanno svolto l'apprendistato di cuoco.

AC