

## Intervista

Garantire agli apprendisti una formazione in sicurezza.

Pagine 6 e 7



## Minibar: crescono le proteste

La soppressione del servizio Minibar sugli ICN proprio non va giù. E la clientela lo fa sapere a chiare lettere anche al personale treno.

Pagina 12



## Traguardo

Certificato di qualità per le Officine di Bellinzona.

Pagina 5

Il SEV presenta sei punti per migliorare la sicurezza ferroviaria

# Sicurezza prioritaria

**Il SEV si muove attivamente sul fronte della sicurezza del personale e dei passeggeri dei trasporti pubblici. Ha pertanto allestito un preciso programma in sei punti, che tiene globalmente conto del problema.**

Non ci sono margini di manovra quando si tratta di sicurezza. Il SEV ribadisce le sue posizioni sul tema e presenta un aggiornato catalogo di richieste, che ha verificato negli ultimi giorni con i suoi specialisti di tutti i settori delle ferrovie. La prima rivendicazione è la seguente: personale sufficiente e ben formato, dispositivi di sicurezza adeguati e una manutenzione preventiva. Oltre agli aspetti tecnici, il SEV rivendica un'adeguata formazione e formazione continua.



alle pagine 2 e 3

La sicurezza è un gioco di incastro tra macchine e persone.

## Traffico in netta espansione

# Per le merci, la ferrovia



Secondo uno studio – presentato da UTP, FFS Cargo, BLS Cargo e associazione dei proprietari di raccordo e di vagoni privati VAP – il traffico interno di importazione e di esportazione è destinato ad aumentare di almeno il 30% entro il 2030, a condizione di disporre

di tracce d'orario sufficienti e di poter circolare ad una velocità superiore. Il SEV, dal canto suo, chiede al Consiglio federale di migliorare il progetto di legge sul trasporto delle merci, affinché il trasferimento dalla strada alla ferrovia possa essere davvero realizzato.

alle pagine 8, 9 e 10

## EDITORIALE

*Infortuni e incidenti non capitano mai per caso, c'è sempre una ragione: formazione lacunosa (in relazione all'uso di macchine e utensili), stress, esaurimento e a volte abuso di droghe pesanti e leggere.*

**«La sicurezza deve essere una preoccupazione comune di tutti».**

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

*La Suva ha lanciato la campagna di prevenzione «Tirocinio in sicurezza», allo scopo di ridurre il numero degli infortuni tra gli apprendisti, a cui si insegna a dire «Stop» in situazioni di insicurezza. Esclamare «Stop» diventa persino un dovere imperativo quando si avverte l'imminenza del pericolo.*

*Anche i sindacati si impegnano per la sicurezza, dicendo «stop» a situazioni di rischio, tanto sul piano tecnico, quanto sul piano sociale. Lo stress può essere generato da diversi fattori: mancanza di tempo, mancanza di personale, insufficienti corsi di formazione continua, assenza di prospettive di carriera e salari troppo bassi.*

*Con le loro rivendicazioni, i sindacati contribuiscono ad una maggiore e migliore sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori. Poiché la sicurezza deve essere una preoccupazione comune di tutti: personale, sindacati e datori di lavoro.*

## Un futuro per le pensioni!



**Pensioni solide e sicure. Facciamo sentire la voce del SEV.**

pagine 4 e 13

## NEWS

## Cresce la mobilità

■ Nel 2010 ogni abitante in Svizzera ha percorso in media 37 chilometri al giorno, di cui ben il 40% nel tempo libero e il 24% per lavoro. Due terzi del percorso giornaliero è stato effettuato in auto, un quarto con i mezzi pubblici e un po' meno di un decimo a piedi o in



bicicletta. È quanto risulta dall'edizione 2013 del rapporto «Mobilità e trasporti», che l'Ufficio federale di statistica (UST) pubblica a ritmo triennale. Tra il 2000 e il 2011, il trasporto di persone su strada è cresciuto del 14%, quello dei passeggeri ferroviari del 53% e quello degli aerei del 24%. Nello stesso periodo anche il trasporto di merci su strada e ferrovia ha registrato un incremento deciso: complessivamente del 17%.

## Povertà in Svizzera

■ La povertà in Svizzera tocca 580 mila persone, pari al 7,6% della popolazione residente, secondo cifre relative al 2011. 130 mila di esse avevano un lavoro, ma con reddito insufficiente. Sono più spesso colpiti dalla povertà i genitori soli con figli a carico e le persone con un basso livello di formazione. Rispetto al 2007 il tasso di povertà è tuttavia sceso di quasi 2 punti percentuali, secondo l'Ufficio federale di statistica. La soglia media di povertà è fissata a circa 2200 franchi al mese per una persona sola e a 4050 franchi per due adulti con due figli. Tale importo deve consentire di provvedere alle spese necessarie per il sostentamento in generale (generi alimentari, abbigliamento, cure del corpo, spese di trasporto, svaghi, ecc.) nonché alle spese per l'abitazione e le assicurazioni, esclusi i premi dell'assicurazione malattia obbligatoria. Anche le persone di oltre 65 anni presentano un elevato tasso di povertà da reddito, pari al 16,1%.

Il presidente Giorgio Tuti dice a chiare lettere che non si abbasserà la guardia

# Sicurezza: ecco il piano del SEV

**Nel traffico ferroviario la sicurezza ha la massima priorità. Principio confermato e sottolineato unanimemente dopo l'incidente vicino a Payerne. Il SEV ha pubblicato un catalogo di sei punti per la sicurezza ferroviaria.**

A metà agosto il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI) dell'Ufficio federale dei trasporti, ha pubblicato il rapporto preliminare di inchiesta sull'incidente di Granges-Marnand (vedi pagina 3). Confermate le prime supposizioni: il treno regionale in uscita non avrebbe dovuto partire perché il segnale era chiuso. A causa della visibilità ostacolata da carri merci, i due macchinisti si sono visti troppo tardi. Il SEV ha approfittato di questi primi risultati, per rendere pubblica la propria posizione sulle questioni di sicurezza ferroviaria; il documento è stato preparato anche grazie ai con-



La sicurezza al vertice delle preoccupazioni del SEV.

tributi dei propri specialisti nel campo dell'esercizio e della sicurezza ferroviaria. Il SEV non ha dubbi: il sistema ferroviario deve essere considerato nella sua interezza, poiché le misure di sicurezza riguardano diversi settori della ferrovia. Il SEV ha dunque convenuto che le rivendicazioni formulate all'inizio dell'anno non solo erano giuste, ma conservano il loro carattere prioritario. Ora le ha precisate attraverso un piano di azione in 6 punti (vedi riquadro sotto). La sicurezza del personale e dei clienti è al vertice delle pre-

occupazioni del SEV. Malgrado che le ferrovie svizzere possono vantare un livello di sicurezza già molto alto, il presidente del SEV Giorgio Tuti ritiene che si debba andare oltre: «Dobbiamo e possiamo fare ancora di più nel campo della sicurezza. Siamo dunque pronti a lottare per le nostre rivendicazioni e a fare in modo che la Confederazione e la politica mettano a disposizione i mezzi finanziari necessari». Nel frattempo le commissioni dei trasporti delle Camere del popolo e dei cantoni hanno affrontato il tema della sicurezza

e il SEV ha potuto comunicare il proprio punto di vista. Ci sono state anche discussioni tra FFS e partner sociali in occasione di un incontro ad inizio anno dopo una serie di incidenti. Per Giorgio Tuti è chiaro: «Il SEV proseguirà il proprio impegno per la sicurezza nei trasporti pubblici, in concertazione con le FFS e gli altri partner sociali. Si muoverà, inoltre, anche a livello di politica e di amministrazione federale».

pmo

## SEI IMPORTANTI PUNTI PER LA SICUREZZA FERROVIARIA

### Aumentare la sicurezza tecnica

A causa delle frequenti collisioni su tratte equipaggiate soltanto dal sistema di sicurezza Signum, il SEV esige l'estensione più rapida di sistemi di sicurezza di un livello superiore (ZUB oppure ETM). Il sistema è datato e non corrisponde più alle esigenze dell'attuale traffico ferroviario. Non è più adeguato all'intensità del traffico e alle sfide dell'automazione.

### Principio del molteplice controllo (quattro occhi)

Signum è stato introdotto a un'epoca dove c'erano ancora i capistazione e i controllori erano sul treno. Erano tutti corresponsabili dell'osservazione dei

segnali. Oggi tutti questi controlli incombono al macchinista. Laddove la sostituzione del sistema di sicurezza Signum non è ancora avvenuta, deve essere applicato il principio del molteplice controllo, reintroducendo per esempio l'accompagnamento dei treni.

### Ci vuole più personale

Le FFS devono aumentare gli effettivi in particolare a livello di manutenzione, settore in cui la formazione del personale deve essere molto accurata. L'aumento degli effettivi riguarda anche i quadri specialisti, affinché conoscenza e competenze specializzate in campo ferroviario possano essere conservate o anche accresciute.

La dipendenza verso aziende private deve essere ridotta.

### Ridurre la monotonia

La segmentazione sempre più accentuata dell'esercizio, riduce fortemente la diversità dei compiti dei macchinisti, sia a livello di guida delle locomotive, sia a livello delle tratte percorse. Per evitare il più possibile la monotonia, occorre impiegare il personale in modo più variato, diversificando i percorsi e i veicoli. Una collaborazione tra i diversi settori/divisioni/filiali potrebbe contribuirvi.

### Rafforzare l'attrattiva della professione

Attualmente si sta ristrutturando la formazione dei

macchinisti che, secondo il SEV, deve essere orientata alla pratica in misura ancora maggiore di quanto avviene attualmente. Le professioni devono essere rese più attraenti aumentando i salari iniziali, in modo da interessare persone ben qualificate.

### Coinvolgere il SEV

Il SEV chiede inoltre che i rappresentanti del personale vengano coinvolti nei principali processi decisionali dell'azienda. Con i suoi oltre 20'000 membri attivi nei trasporti pubblici, il SEV dispone delle conoscenze e dell'esperienza necessaria per contribuire fattivamente allo sviluppo della sicurezza delle FFS e del trasporto pubblico in generale.

Publicato il rapporto di inchiesta su Granges-Marnand

## Visibilità ostacolata

**Dall'indagine del Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI) sulla collisione del 29 luglio tra il treno regionale e il treno RegioExpress alla stazione di Granges-Marnand, è emerso finora che la causa è da attribuire alla partenza del treno regionale nonostante che il proprio segnale d'uscita di gruppo fosse disposto su fermata.**

Il treno regionale 12976 circolava da Payerne in direzione di Moudon. Come da orario, a Granges-Marnand ha eseguito una fermata regolare sul binario 1 per permettere il normale sali-scendi dei passeggeri. Il segnale d'uscita di gruppo B mostrava «fermata».

Il treno RegioExpress 4049 circolava da Moudon in direzione di Payerne. Il suo percorso era disposto per il transito sul binario 2. Sia il segnale d'entrata che il segnale d'uscita indicavano «via libera».

### Visuale ostacolata

Il treno 12976 si è messo in moto nonostante il segnale d'uscita di gruppo indicasse ancora «fermata». In quel momento il treno 4049, proveniente dalla direzione opposta, viaggiava a 55 km/h e aveva

già superato il segnale d'entrata A. La visuale di entrambi i macchinisti verso il punto dell'incidente era ostacolata da carri merci posteggiati sul lato interno della curva. Non appena i due macchinisti si sono accorti dell'imminente collisione, hanno attivato subito una frenatura rapida che però non ha più potuto evitare lo scontro. Lo stesso è avvenuto alle ore 18:44.

### Una serie di verifiche in corso

Attualmente il SISI sta analizzando una serie di punti, tra cui i seguenti punti:

#### ■ Impianti di sicurezza

Lo stato degli impianti di sicurezza era conforme alla norma. Al momento della collisione non si stavano eseguendo lavori di manutenzione.

#### ■ Circolazione

La tratta a binario semplice Moudon – Lucens – Granges-Marnand è provvista di blocco di tratta automatico. Nella stazione di Granges-Marnand il percorso per il treno 4049 era disposto per il transito, senza fermata sul binario 2. Per il treno 12976 non era disposto alcun percorso per la sua uscita dal binario 1. La partenza del treno 12976 era prevista dopo il transito del treno 4049.

#### ■ Infrastruttura

A prescindere dai danni provocati dallo sviamento, l'impianto dei binari si trovava in buono stato.

#### ■ Orario di circolazione

Entrambi i treni circolavano secondo orario.

#### ■ Dati di corsa

L'analisi dei due apparecchi di registrazione dei dati di corsa ha dato i seguenti risultati:

- L'attivazione della frenatura rapida del treno 12976 è stata eseguita a 69 km/h. La collisione è avvenuta 84 m dopo l'attivazione della frenatura rapida e alla velocità di 60 km/h.
- Il treno 4049 viaggiava rispettando la velocità massima consentita su quel tratto di linea. L'attivazione della frenatura rapida è stata eseguita a 55 km/h. La collisione è avvenuta 40 m dopo l'attivazione della frenatura rapida e alla velocità di 45 km/h.

#### Ulteriori approfondimenti

Con il prosieguo dell'inchiesta verranno analizzati tutti i dettagli rilevanti di questo incidente inerenti l'esercizio, il fattore umano e i sistemi tecnici. Se del caso, qualora si riscontrassero carenze nella sicurezza, il Servizio d'inchiesta sugli infortuni formulerà raccomandazioni di sicurezza per il miglioramento di quest'ultima. A inchiesta terminata il rapporto conclusivo sarà messo a disposizione sul sito del SISI.

Comunicato stampa

Ufficio federale dei trasporti

## IL COLORE DEI SOLDI

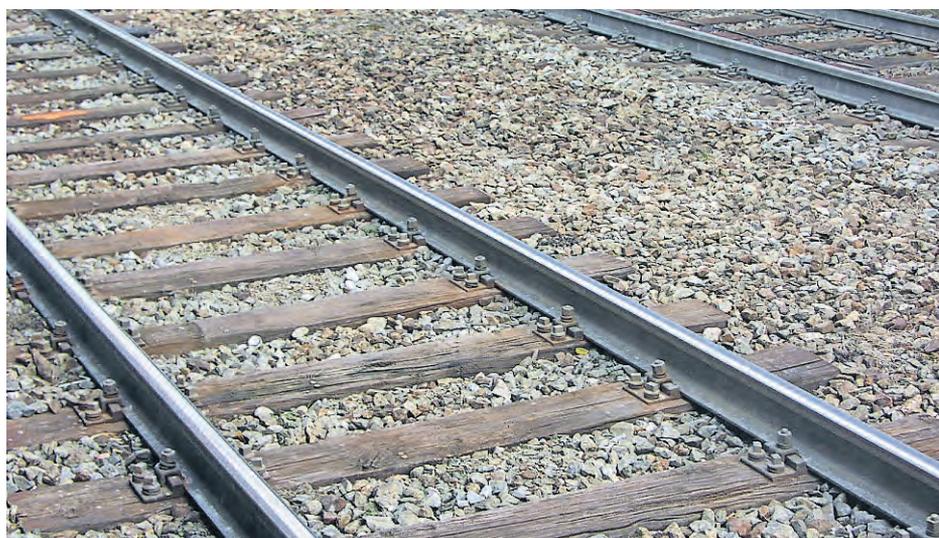
DI FABRIZIO FAZIOLI

### Gli zeri di troppo

*L'euro ha fallito nel suo intento di unire. Gli sforzi per salvarlo potrebbero addirittura dividere l'Europa, o fragilizzarla, più che rafforzarla. Riaffiora insomma al suo interno una vecchia linea di demarcazione monetaria, in corrispondenza grossomodo della linea delle Alpi, al di sopra della quale le monete prima dell'Unione erano forti, pesanti e senza zeri, come il marco tedesco, il franco svizzero, quello francese, la lira inglese, il fiorino olandese o la corona danese; al di sotto invece della quale c'erano gli scomodi e deboli zeri della lira italiana, in compagnia della peseta spagnola, dell'escudo portoghese, della dracma greca.*

*Erano gli zeri di tutti gli inciampi valutari, delle decine di svalutazioni che via via avevano accompagnato le crisi e le inadempienze dei rispettivi paesi. De Gaulle, per non cadere sotto la riga, avvertì già negli anni cinquanta tutto l'imbarazzo politico e l'inutilità di quegli zeri e se ne fece una ragione. Con un sol tratto di penna depurò il suo vecchio franco di tutti gli zeri di troppo (ciò che non evitò ai francesi altre spiacevoli svalutazioni). Si trattava all'epoca di promuovere artificialmente il franco a un tenore più elevato per utilizzare la nuova moneta, solo apparentemente più forte, quale biglietto da visita psicologico da contrapporre allo strapotere del dollaro di quegli anni, che di fatto imponeva la sua visione onnipotente.*

*L'Italia, anni dopo, con uno dei tanti governi, capeggiato per l'occasione dal democristiano Giovanni Goria, tentò di fare altrettanto, credendo di sottrarsi all'onta degli zeri, ma non fu ascoltato né capito. Oggi quella stessa identica spaccatura riappare, con la sola differenza che in un'unione monetaria, anziché usare l'arma della svalutazione, si è costretti a usare quella del debito pubblico per compensare l'indebolimento valutario. La crisi sta in fondo mettendo a nudo un difetto originario della creazione dell'euro, ossia un'unione monetaria senza contropartita di bilancio. Si è invece peccato di ingenuità politica e di «angelismo» monetario. Se si vuole una moneta comune occorrono delle politiche comuni e armonizzate. È il prezzo della moneta unica e dei suoi numerosi vantaggi. Non si può avere l'una senza le altre.*





La soppressione del servizio Chiasso-Como-Albate preoccupa e solleva legittimi interrogativi

# Trasporti pubblici sacrificati

**La decisione del Consiglio di Stato di sopprimere il servizio di trasporto con TILO tra Chiasso e Albate – in nome delle politiche di risparmio – non può non preoccupare.**

Le reazioni alla scelta del Cantone non si sono fatte attendere. E sono per certi versi legittime. Il movimento *SOS Mendrisiotto Ambiente* è preoccupato per la soppressione del servizio: un segnale in controtendenza rispetto ai tentativi di promuovere il trasporto pubblico transfrontaliero per contribuire a non aggravare il traffico, che nel Mendrisiotto è drammaticamente sull'orlo del collasso. Immediata anche la reazione dell'Associazione ticinese utenti trasporto pubblico (ASTUTI) che fatica a comprendere una decisione non solo



Chiasso-Albate: il Cantone decide un'inversione di rotta a treno già in corsa.

improvvisa, ma anche difficilmente comprensibile «a fronte degli investimenti fatti negli ultimi anni e quelli previsti per il futuro». Tenuto conto soprattutto dei tagli alle indennità imposti dall'Ufficio federale dei trasporti alle imprese di trasporto concessionarie (-2,4% nel 2014 e -1% supplementare

nel 2015), il SEV non può non essere preoccupato per queste scelte, tanto più come partner sociale di TILO. Tagliare le prestazioni non è mai, globalmente, un buon segnale perché il rischio è che prima o dopo si arrivi al personale. Perché garantire le medesime prestazioni con meno risorse finanziarie, equivale in buona sostanza

alla quadratura del cerchio. TILO – azienda giovane e con buone prospettive di sviluppo – ha investito molte risorse e molte energie per assicurare un servizio accurato ed efficiente. E quando si parla di investimenti, c'è anche e soprattutto la formazione del personale operativo. In vista della linea Mendrisio-Varese –

che genera più di un tormento per le incognite che gravano sul suo completamento nel versante italiano – TILO sta formando nuovi macchinisti per il traffico interno e formerà macchinisti interoperabili, cioè con la doppia patente svizzera e italiana. La formazione per il conseguimento della patente italiana comporta oneri non indifferenti anche per i macchinisti, sempre più sollecitati in termini di compiti e responsabilità. La tratta Chiasso-Albate avrebbe consentito ai macchinisti interoperabili di rafforzare la formazione con la pratica. Sarà ora necessaria una soluzione alternativa. Certo è che cambiare le carte in tavola a treno già in corsa, è perlomeno problematico. Maggiore coraggio e coerenza politica nel sostegno al trasporto pubblico in una regione come il Ticino, davvero non guasterebbe.

*Françoise Gehring*

Nuovo certificato di qualità per le Officine di Bellinzona

# Pronti per il 2015

**Le Officine di Bellinzona hanno raggiunto un importante traguardo nella manutenzione dei carri merci con due anni di anticipo.**

Per gli appassionati di jazz, ECM è la sigla di una casa discografica che ha seguito diversi artisti leader del filone contemporaneo. Per gli addetti alla manutenzione del materiale rotabile, significa invece «Entity in Charge of Maintenance», ossia unità incaricate dalla manutenzione e si riferisce ad un metodo di certificazione elaborato dall'Unione europea. L'adozione della riforma 2.2 delle ferrovie da parte del Parlamento renderà questa certificazione obbligatoria



Giuseppe De Liso e il direttore Felix Hauri con il certificato ECM.

anche in Svizzera dal 2015. Le Officine di Bellinzona hanno però anticipato i tempi e l'hanno conseguita con due anni di

anticipo per il settore dei carri merci. Quello delle locomotive dovrebbe seguire più tardi. Il certificato, consegnato dalla

ditta Scnrail, dovrebbe porre le Officine di Bellinzona in una posizione di vantaggio in questo settore particolarmente

combattuto, dato che l'applicazione del certificato verifica anche la compatibilità tra le esigenze di manutenzione del committente e le modalità utilizzate dall'esecutore.

Il suo conseguimento ha richiesto un notevole sforzo da parte del team delle Officine guidato da Giuseppe De Liso ed è una conferma delle capacità, delle competenze e della professionalità del personale. Caratteristiche alle quali sarebbe importante dare continuità, che rischia invece di venire meno, a causa in primo luogo dell'elevato numero di collaboratori temporanei ai quali le Officine continuano a voler far capo. Forse si aspetta che arrivi una certificazione anche per questo.

*Pietro Gianolli*

A colloquio con Marc Truffer, direttore della divisione sicurezza sul lavoro presso la Suva della Romandia



Marc Truffer

# «Ogni incidente è un incidente di troppo»

**La Suva conta ogni anno una media di 19 mila incidenti e tre casi mortali che riguardano apprendisti impiegati presso aziende ad essa assicurate. Quest'anno ha deciso di lanciare una campagna di prevenzione denominata «Tirocinio in sicurezza». L'obiettivo è quello di dimezzare entro dieci anni, il numero di incidenti tra gli apprendisti. Marc Truffer, direttore della divisione di sicurezza sul lavoro per la Svizzera francese, spiega in che modo la Suva intende raggiungere questo obiettivo.**

■ **contatto.sev:** Perché lanciare una campagna volta in modo mirata agli apprendisti? Corrono più rischi rispetto a colleghi più esperti?

**Marc Truffer:** Sì, le statistiche lo mostrano chiaramente. Il rischio di incidenti sul lavoro è significativamente più alto tra gli apprendisti. In sostanza un apprendista su otto è vittima di un incidente ogni anno. In questa campagna ci concentriamo sul fatto che i risultati dell'apprendimento rimangono impressi nella memoria. E contiamo sull'esempio dato dai responsabili degli apprendisti.

■ **In quali circostanze si feriscono gli apprendisti?**

Quando si dedicano alle attività manuali tipiche della loro azienda, detto altrimenti quando sono intenti a compiere i tipici gesti del loro mestiere, che devono assimilare. La mancanza di esperienza gioca pertanto un ruolo preponderante, anche se la disattenzione è una delle possibili cause. La maggiore frequenza di incidenti che colpiscono gli occhi, per esempio, ne è la dimostrazione: basterebbe indossare gli occhiali di protezione per evitare la maggior parte degli incidenti.

■ **Se consideriamo tutte le fasce di età, nel 2000 ci sono stati 150 infortuni professionali mortali, 89 nel 2010. Qual è l'obiettivo per il 2020 e come raggiungerlo?**

In cifre, l'obiettivo è di non superare i 35 infortuni mortali. Vogliamo che la cultura della sicurezza sul posto di lavoro evolva in modo che i lavoratori imparino a correggere situazioni e comportamenti pericolosi immediatamente. Ognuno ha il diritto e il dovere di dire basta, in caso di mancato rispetto delle norme fondamentali. I lavoratori dovrebbero riprendere il lavoro solo quando il pericolo è passato!

■ **Quali sono i doveri del datore di lavoro e dell'insegnante di tirocinio?**

Il datore di lavoro è responsabile della sicurezza dei propri dipendenti e, quindi, in particolare, della sicurezza degli apprendisti che gli sono affidati. Deve fare rispettare le norme di sicurezza e fornire i necessari mezzi di protezione. Il formatore ha una responsabilità morale supplementare, poiché influenzerà il comportamento del giovane per tutta la sua carriera: deve perciò avere un comportamento esemplare.

**«Ho il diritto e il dovere di dire STOP in caso di pericolo e di sospendere i lavori. Mi informo sulle regole vitali».**

Estratto della campagna della Suva

■ **Tornando agli apprendisti, come pensate di sensibilizzarli?**

Abbiamo preparato un pacchetto di diverse misure. Per allestire questo pacchetto abbiamo organizzato una dozzina di laboratori con oltre 400 partecipanti (tirocinanti, formatori, dirigenti, insegnanti specializzati, associazioni e datori di lavoro, ecc.). Nel progetto sono stati coinvolti diversi gruppi mirati. In un primo

tempo abbiamo deciso di concentrarci sulle aziende. Il risultato dell'analisi dei gruppi mirati, ha evidenziato la necessità di fornire soluzioni online, pur mantenendo i supporti cartacei che restano essenziali.

■ **Può illustrarci qualche misura?**

Il pacchetto delle cosiddette misure classiche, comprende un opuscolo dal titolo «10

mosse per un tirocinio in sicurezza», che deve essere studiato fin dall'inizio della formazione. Ogni mossa mostra ciò a cui gli apprendisti, i formatori e i superiori devono prestare attenzione per evitare incidenti: non essere distratti quando si lavora, in caso di dubbi porre domande, venire al lavoro ben riposati, non consumare alcool prima di andare al lavoro, ecc. È un classico opuscolo di informazione. Contiene anche un tesserino con scritto STOP, che consente agli apprendisti di dire basta, in caso di non conformità e di non rispetto delle «regole vitali». Questo tesserino deve essere

## BIO

**Marc Truffer** ha 56 anni. Dopo gli studi d'ingegnere chimico all'istituto tecnico di Ginevra e al Politecnico di Losanna – dove ottiene un dottorato – lavora nell'industria chimica vallesana. Un anno trascorso in Giappone gli ha permesso di confrontarsi con un'altra cultura della sicurezza. Al suo rientro in Svizzera, si dedica alla sicurezza e alla qualità. Approda alla SUVA nel mese di dicembre del 2004, dove dirige 60 collaboratori tra Losanna e Lucerna. Sposato e padre di due figli, pratica diversi sport nautici e il teatro.



*Gli apprendisti sono ancora inesperti e spesso non hanno il coraggio di sospendere i lavori di propria iniziativa. Il tesserino autorizza gli apprendisti a dire STOP in caso di pericolo. Se una «regola vitale» non viene rispettata, si devono sospendere subito i lavori, eliminare il pericolo. Solo dopo si può riprendere l'attività.*



Thomas Fässler (a sinistra) è formatore presso login a Zurigo e Maurice Lufi (a destra) era al suo primo giorno di tirocinio quando è stata scattata la foto. Firmano entrambi il tesserino STOP che autorizza l'apprendista a interrompere il lavoro se si sente in pericolo. «È meglio chiedere più volte che non abbastanza» ha dichiarato Thomas Fässler in occasione della conferenza stampa presso le officine FFS di Zurigo Altstetten. Maurice Lufi ha spiegato dal canto suo, di essere consapevole dei pericoli che si corrono lavorando alle officine. La prudenza è dunque d'obbligo.

firmato dal formatore e dall'apprendista ad inizio tirocinio.

Nelle misure convenzionali, c'è anche un kit di base per formatori e kit per gli apprendisti adattato al settore professionale (edilizia, lavori forestali, energia elettrica, ingegneria civile, impianti di risalita, ecc.).

#### ■ Ci sono altre misure più innovative?

Tutte le informazioni sono pubblicate anche sul nostro sito internet, che fornisce un supporto informatico per imparare le regole. Sulla nostra pagina facebook organizziamo anche un concorso destinato agli/alle apprendisti/e. I giovani e le giovani possono vincere biglietti per il cinema e buoni di acquisto per capi di abbigliamento da lavoro o per il tempo libero.

#### ■ Lei parla di misure «on the road». Che cosa intende con questa espressione?

Si tratta di andare concretamente verso i giovani e i for-

#### «Utilizzo macchine e impianti solo se sono stato autorizzato e istruito a farlo».

Estratto della campagna della Suva

matori, sia durante esposizioni dedicate all'orientamento professionale, sia nei centri di formazione con uno stand dimostrativo interattivo, per scoprire i rischi e le misure di prevenzione. Dobbiamo dimostrare che è possibile imparare in modo sicuro tutti i mestieri considerati pericolosi. Sentiamo ancora espressioni come «l'incidente fa parte dei rischi del mestiere». Un'affermazione semplicemente inaccettabile.

#### ■ Come sono state accolte finora queste misure da parte di apprendisti e formatori?

Siamo molto soddisfatti della risposta dei formatori: ci han-

no già ordinato oltre 40 mila set di formazione. Dal momento che sono stati coinvolti nel progetto fin dall'inizio, sono molto soddisfatti dei contenuti. È ancora presto per valutare il successo presso gli apprendisti, ma una verifica su un campione di giovani ha mostrato il loro interesse e di apprezzare la presentazione. L'unica critica di questo opuscolo ha riguardato l'eccessivo peso attribuito al testo.

#### ■ Come è cambiato negli ultimi anni il comportamento degli apprendisti?

Se consideriamo gli ultimi dieci anni, non è possibile evidenziare un cambiamento di comportamento che abbia degli effetti sulle possibilità di infortuni. Durante la preparazione della campagna, i formatori hanno sottolineato il loro bisogno di ricordare ai giovani di riposarsi a sufficienza, di non consumare sostanze che creano dipendenza e di non lasciarsi distrarre dal proprio smartphone quando si lavora.

#### ■ Questa campagna fa parte di un più ampio programma denominato «Visione 250 vite», lanciato dalla Suva nel 2010. Qual è l'attuale bilancio di questo programma?

Con questo programma il numero dei decessi dovrebbe essere dimezzato sull'arco di dieci anni. Le variazioni annue sono molto importanti: se nel 2011 abbiamo avuto un numero molto basso di casi, nel 2012 sono stati superati. È troppo presto per trarre conclusioni: ci vorranno diversi anni per poter pienamente quantificare i nostri sforzi.

Henriette Schaffter/frg

Il traffico merci su rotaia in Svizzera dovrebbe aumentare di oltre il 30 per cento entro il 2030

«Entro il 2030, dobbiamo incrementare sensibilmente velocità media e puntualità dei treni merci, eliminando le difficoltà per il loro accesso alla rete, migliorando la qualità delle tracce, per esempio riducendo le fermate per le precedenze e adeguando le infrastrutture.»

Hans Peter Hadorn, presidente della commissione per il traffico merci dell'UTP e direttore dei porti renani



# Tracce migliori e più frequenti per il traffico merci

Il 16 agosto, rappresentanti di UTP, FFS Cargo, BLS Cargo e dell'associazione dei proprietari di raccordo e di vagoni privati VAP hanno presentato uno studio sul futuro del trasporto merci per ferrovia che, per una volta, ha trascurato il traffico di transito transalpino. Secondo lo studio, il traffico interno, di importazione e di esportazione è destinato ad aumentare di almeno il 30% entro il 2030, a condizione di disporre di tracce d'orario sufficienti e di poter circolare ad una velocità superiore.

Lo studio è stato curato da nove autori di tre istituti: Infras di Berna, BAK di Basilea e IVT (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme) del politecnico di Zurigo.

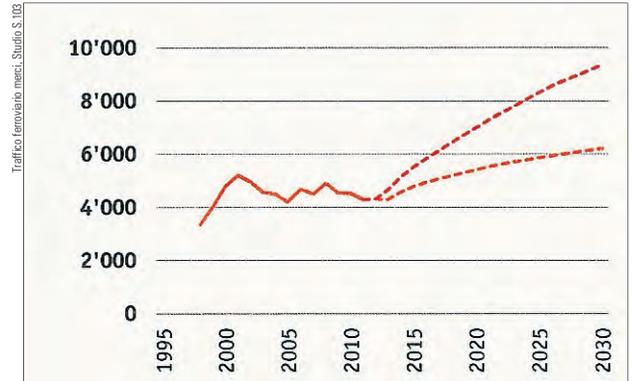
## Aumento dei trasporti

Lo studio preconizza una crescita della popolazione in Svizzera e all'estero. In Svizzera vi dovrebbe essere anche un aumento del numero di lavoratrici e lavoratori, che dovrebbe attenuarsi entro il 2020, a causa della crescita degli stipendi e del tenore di vita che dovrebbe verificarsi anche nelle altre nazioni. Ciò obbligherà l'econo-

mia svizzera ad ulteriori aumenti di produttività. Questi fenomeni non risparmieranno il settore dei trasporti, che avrà maggiori difficoltà a reclutare personale, in particolare a reperire autisti di autocarri disposti a lavorare per stipendi bassi. Le dislocazioni di attività nell'Europa dell'est e in Asia risulteranno meno redditizie. Anzi, ci si può aspettare anche un'inversione di tendenza. Rimarrà per contro l'attuale complessa ripartizione della produzione in più sedi, che genererà importanti flussi di traffico, che potrebbero però limitarsi all'interno dei confini europei, invece di estendersi a

livelli intercontinentali. La piazza industriale svizzera manterrà intatte le sue buone prospettive, grazie a prodotti innovativi e di buona qualità, esportati in tutto il mondo. Secondo il BAK, il prodotto interno lordo svizzero dovrebbe aumentare dell'1,7% all'anno sino al 2020 e poi dell'1,6% sino al 2030.

Questa crescita economica e della popolazione comporterà anche un aumento dei trasporti interni dell'ordine del 20%. Le prestazioni di trasporto, espresse in tonnellate-chilometro, potrebbero aumentare in misura persino superiore, sino al 25%, a causa della con-



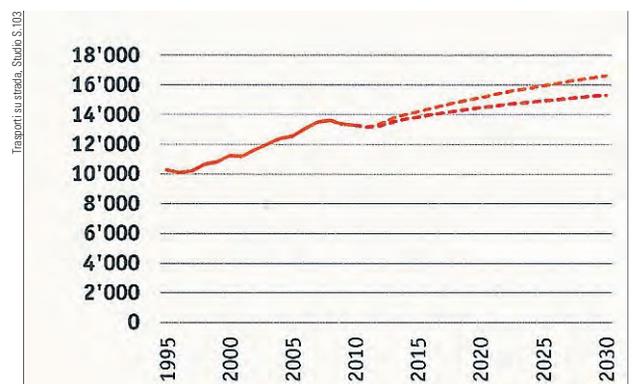
Lo studio presenta due scenari di sviluppo del traffico ferroviario merci in Svizzera entro il 2030 (senza traffico di transito, in tonnellate chilometro nettes):

il più ottimistico (sopra) prevede che la ferrovia possa sviluppare il suo potenziale di trasferimento a scapito della strada.

Quello sotto prevede per contro un'evoluzione piuttosto pessimistica della tendenza constatata negli ultimi 10 anni.



Da sinistra: Frank Furrer, segretario generale VAP; Dirk Pfister, capo del management della produzione e dell'esercizio di BLS Cargo; Hans-Peter Hadorn, direttore dei porti renani e presidente della commissione del trasporto merci dell'UTP e Nathan Zielke, capo dello sviluppo aziendale di FFS Cargo, alla presentazione dello studio.



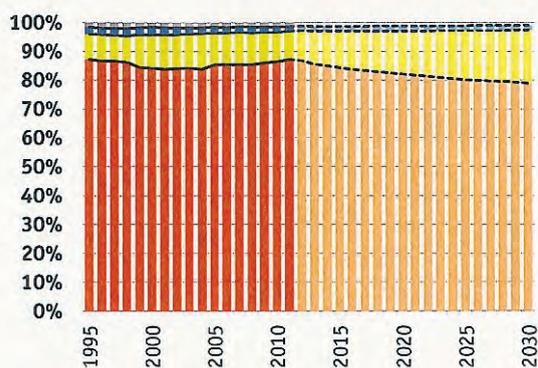
L'evoluzione dei quantitativi dei trasporti su strada espressi in milioni di tonnellate-chilometro a seconda dello sviluppo più o meno marcato del trasferimento dalla strada alla ferrovia.

FFS/Thomas Richter (Terminal a Chavannes)



UTP, FFS Cargo, BLS Cargo e VAP, nel loro comunicato sottolineano l'importanza dei terminali di trasbordo: «Il volume del traffico con cambiamento di modalità di trasporto (carico, container, casse mobili, vagoni isolati) aumenterà al di là del traffico combinato. La Confederazione deve dunque applicare in modo intelligente gli aiuti all'innovazione, previsti nella nuova legge, in particolare concernenti le tecniche di cambiamento di modalità di trasporto».

Modality Split, Studio S. TZ



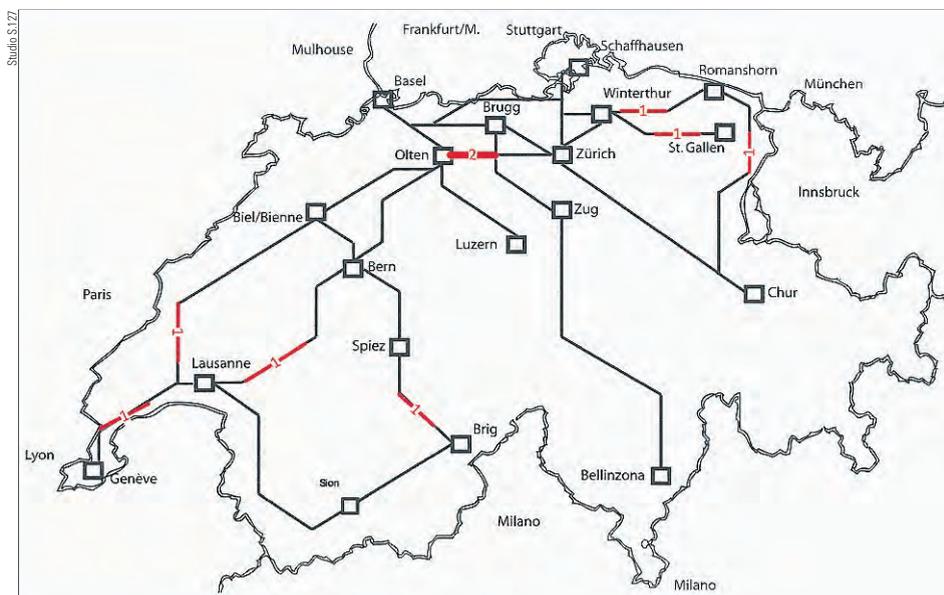
Lo scenario ottimistico vede le ferrovie aumentare sensibilmente la loro quota del Modalsplit (in verde) nel traffico interno, di importazione e di esportazione. Questo aumento non va a scapito della strada (in rosso), ma dei trasporti in condutture (in grigio) e della navigazione interna (azzurro), a causa della diminuzione dei trasporti di carburanti fossili. In termini assoluti, il trasporto stradale aumenta anche in questo scenario. Lo scenario pessimistico riconosce per contro alle ferrovie solo la possibilità di aumentare in maniera minima la sua quota.

centrazione dei trasporti innescata dalla ricerca di un aumento di produttività.

#### L'evoluzione dei singoli gruppi di merci

L'80 per cento del trasporto merci svizzero sarà composto da traffico interno, il 13% da quello di importazione e il 5% da quello di esportazione. Nel traffico interno, un terzo dei trasporti riguarderà materiali come sabbia e ghiaia, il 15% di derivati da materiali come

cemento, calcestruzzo, vetro ecc. I materiali da costruzione genereranno quindi quasi la metà dei trasporti considerati in tonnellate, ma solo un quarto se si considerano le prestazioni in tonnellate-chilometro, dato che si tratta di trasporti su distanze prevalentemente brevi e che quindi vengono svolti per lo più su strada. La crescita del volume di trasporti sarà da ascrivere in particolare all'aumento dei **prodotti chimici**, di **metalli** e di



Aumento delle esigenze di tracce merci entro il 2030, con gli ampliamenti previsti da FAIF e PROSSIF in caso di concretizzazione dello scenario più ottimistico e di estensione dell'esercizio a 18 ore al giorno.

**prodotti alimentari**, ma manterranno una quota considerevole anche i **trasporti di prodotti grezzi dell'agricoltura**, in particolare nel traffico d'importazione, di **legname grezzo svizzero** e di **rifiuti e materiale da riciclare**.

In forte aumento saranno pure i trasporti di prodotti che si prestano ad un invio in contenitori in grado di passare da un vettore all'altro, come i container già utilizzati nel trasporto combinato.

Sono invece destinati a diminuire in forte misura, circa un terzo entro il 2030, i trasporti di carburanti fossili.

#### Migliorare le condizioni quadro del trasporto merci per ferrovia

Lo studio attribuisce buone possibilità al trasporto ferroviario per inserirsi nella crescita del volume di trasporti, in particolare grazie al trasporto combinato in contenitori.

Nel traffico convenzionale, le migliori prospettive sono per il

trasporto di merci sfuse, mentre quello di merci di massa sarà in calo.

Qualora la quota delle ferrovie nella ripartizione tra i veri vettori dovesse continuare nell'evoluzione attuale, passerebbe entro il 2030 dall'attuale 10 all'11%, mentre quello delle merci trasportate in Svizzera raggiungerebbe il 30%.

Un scenario più ottimistico è quello che vede invece il rad-

continua a pag. 10

Segue da pag. 9

doppio dei trasporti per ferrovia, che vedrebbe così la propria quota raggiungere il 18%. Affinché ciò si avveri, occorrono però alcune condizioni:

- la perseveranza da parte della politica nella promozione del trasferimento dalla strada alla ferrovia, mantenendo il divieto di circolazione notturna, le limitazioni di peso e di lunghezza, la TTPCP e rinunciando all'ampliamento della capacità delle strade;
- la realizzazione dei programmi FAIF e PROSSIF e di altri ampliamenti dell'infrastruttura;
- la garanzia di un numero minimo di tracce per il trasporto merci, dato che entro il 2030 si prevede un aumento del trasporto viaggiatori compreso tra il 59 e l'83%;
- l'estensione da 15 a 18 ore dell'orario d'esercizio giornaliero del trasporto merci;
- l'aumento della velocità media e della puntualità dei treni merci, grazie all'eliminazione di fattori penalizzanti quali le fermate per precedenza;
- la promozione da parte di Confederazione e Cantoni della realizzazione di terminali di trasbordo e di collegamenti ferroviari delle zone industriali.

Markus Fischer

Risposta alla procedura di consultazione sulla legge sul trasporto merci

## Manca variante pro trasferimento

**Nella sua risposta alla procedura di consultazione, la coalizione «Pro Cargo» rileva come il progetto non sia conforme all'incarico impartito al Consiglio federale dal Parlamento, che contemplava anche la verifica di un mandato di trasferimento.**

Secondo la coalizione «Pro Cargo» il progetto non soddisfa l'incarico impartito dalla mozione, che chiedeva di mediare tra le esigenze di un servizio su tutto il territorio e quelle economiche. La proposta considera però unicamente questi ultimi aspetti, trascurando di indicare le modalità per un esercizio su tutto il territorio nazionale. È l'indicazione principale contenuta nella risposta inviata oggi al Consiglio federale dalla coalizione «Pro Cargo» (vedi riquadro). Il progetto è infatti scaturito da una mozione presentata dalla commissione trasporti del Consiglio degli Stati, sostenuta poi da entrambe le camere, che chiedeva in modo inequivocabile al Consiglio federale di proporre «misure atte a mantenere e aumentare la quota della ferrovia nel trasporto di merci». Secondo il Consigliere nazionale Philipp Hadorn, segretario SEV che cura il settore merci: «è proprio quanto il Consiglio federale evita di fare; spalancando anzi le porte allo smantellamento del trasporto merci per ferrovia». La coalizione «Pro Cargo» chiede quindi al Consiglio federale di presentare un'aggiunta al Parlamento che contempli:

L'obbligo di trasporto merci per ferrovia, con la relativa modifica del mandato di prestazioni;

Possibili obiettivi di trasferimen-

to del trasporto merci dalla strada alla ferrovia; Misure concrete per aumentare la quota del trasporto merci per ferrovia; Provvedimenti per condizioni quadro che permettano ai fornitori di svolgere queste prestazioni in modo da coprire i propri costi. Questo argomento è stato ripreso anche dalla mozione Hadorn 13.3586 «Trasporto merci: principale compito della ferrovia e obiettivi concreti per il trasferimento».

La coalizione «Pro Cargo» chie-

Tre domande a Daniela Lehmann

### Richieste sindacali

■ **contatto.sev: Il progetto di legge sul trasporto merci contiene anche aspetti sindacali?**

**Daniela Lehmann, coordinatrice per la politica dei trasporti:** la concorrenza principale nel trasporto merci è quella tra la ferrovia e la strada, dove però le disposizioni per le condizioni di lavoro e sulla sicurezza sono molto meno severe. Sarebbe quindi necessario adeguarle a quelle vigenti per la ferrovia.

■ **Il SEV ha quindi aggiunto altri punti nella sua risposta alla consultazione a quelli della coalizione Pro Cargo?**

### COALIZIONE PRO CARGO

La coalizione «Pro Cargo» è stata fondata nella primavera 2012 ed è composta da 12 organizzazioni:

SEV, ATA, Iniziativa della Alpi, Partito socialista svizzero, Verdi, Giovani Verdi, Gioventù socialista svizzera, Pro Bahn Schweiz, WWF Svizzera, Medici per l'ambiente, USS, CiTraP.

de alla Confederazione di difendere il servizio pubblico. Alf Arnold, dirigente dell'Iniziativa delle Alpi, precisa: «Il futuro del trasporto merci non può essere pianificato solo sulla base di considerazioni economiche, ma deve tener presente anche aspetti legati all'ecologia, alla conservazione del sistema di trasporto nella sua globalità, alla sicurezza e alle esigenze delle regioni periferiche. Il servizio pubblico deve

garantire anche al di fuori degli agglomerati principali l'accesso alla rete ferroviaria di trasporto merci.»

Secondo la coalizione «Pro Cargo», questo complemento è indispensabile per permettere al Parlamento di approfondire, oltre gli aspetti economici, anche tutti quelli legati al trasferimento del trasporto merci su ferrovia e per giungere in questo modo a conclusioni corrette ed equilibrate.

pmo

Oltre che le condizioni di lavoro a volte inumane dei camionisti, vi è anche una disparità marcata per quanto riguarda i controlli svolti in ferrovia e su strada. Il SEV ha quindi chiesto controlli su strada più severi e frequenti di parametri tecnici, come il peso o le condizioni dei veicoli, che in ferrovia sono molto più presenti.

■ **La risposta del SEV evidenzia molti limiti del progetto di legge. Vi sono però anche aspetti positivi?**

Il SEV è d'accordo con il mantenimento delle condizioni quadro del traffico stradale, come il divieto di circolazione

notturno e domenicale, nonché del limite di 40 tonnellate (44 sui tratti di collegamento ai terminali del trasporto combinato), il livello della TTPCP e il divieto di cabotaggio. Siamo anche d'accordo con le modalità proposte per lo sfruttamento della rete.

pmo



ma

Elezioni nel consiglio di fondazione della cassa pensione delle FFS

## Ogni voto conta: partecipate!

**Il consiglio di fondazione della cassa pensione delle FFS è composto da 6 rappresentanti del datore di lavoro e da 6 rappresentanti dei dipendenti. Le elezioni per il periodo 2014-2016 sono imminenti.**

Tutte le persone aventi il diritto di voto, dunque assicurate presso la cassa pensione FFS,

all'inizio di settembre riceveranno la documentazione sul voto. Sono state depositate tre liste. I membri della comunità di trattative CCL - SEV, transfair, ACTP e VSLF - hanno consegnato una lista comune. Su 6 candidati/e, il SEV ne ha presentati 4: Brigitte Aegerter, VPV Berna, uscente; Werner Amrein, VPV Berna, uscente; Aroldo Cambi, amministratore delle finanze del SEV, uscente; René Windlin, giurista e segre-

tario sindacale, nuovo. Daniel Ruf, VSLF e Joseph Böni, transfair/ACTP, figurano entrambi sulla lista. I quattro colleghi seguenti, sono stati proposti dal SEV come membri supplenti: Andreas Menet, presidente del Comitato SEV, nuovo; Markus Rügsegger, VPV Nordwestschweiz, nuovo; Sia Lim, vice amministratrice delle finanze del SEV, nuova; Franziska Schneider, giurista e segretaria sindacale SEV, nuova.

Stephan Gut, VSLF e Peter Jodelhauser, ACTP, figurano pure su questa lista. Il lavoro in seno al consiglio di fondazione è esigente. I/le candidati/e sono le persone più adatte per assumere questo incarico. Conoscono le assicurazioni sociali e si impegneranno nell'interesse degli/delle assicurati/e. Ogni voto conta. Andate a votare per i/le candidati/e in cui il SEV ripone la propria fiducia.

pan



Brigitte Aegerter



Werner Amrein



Aroldo Cambi



René Windlin

La votazione del 22 settembre è cruciale per la legge sul lavoro

## No al lavoro 24 ore su 24

**La posta in palio in occasione della votazione sul prolungamento degli orari di apertura dei negozi delle stazioni di servizio, è molto alta. Molto di più di quanto millantano i sostenitori dell'iniziativa Lüscher.**

Altro che «sì alla luganighetta» come si può leggere sui manifesti in favore dell'iniziativa Lüscher, tesa a liberalizzare gli orari di apertura nei negozi delle stazioni di servizio: siamo di fronte ad una vera e propria tattica del salame. Fetta dopo fetta, i neoliberalisti intendono assottigliare le poche protezioni contenute nella Legge sul lavoro. Occorre pertanto votare NO il prossimo 22 settembre ad una proposta che di fatto smantella la Legge sul lavoro. Proposta peraltro ingannevole



Al voto il 22 settembre grazie al successo del referendum di Unia.

perché il campo di applicazione della modifica legislativa non è chiaro. Non esiste, infatti, nessuna definizione chiara di ciò che sono «le strade principali con traffico intenso di viaggiatori», senza una mappa che indichi le strade potenzialmente interessate e che tutti potrebbero consultare. In questo modo si spalanca la porta all'arbitrarietà, poiché è

facilmente prevedibile che dopo l'allentamento del divieto del lavoro notturno, un numero sempre più grande dei 1300 negozi esistenti presso le stazioni di benzina, resteranno aperti 24 ore su 24. Per controllare se hanno veramente questo diritto, bisognerebbe portarli tutti davanti ad un tribunale; l'iniziativa richiederebbe moltissimo tempo e sareb-

be difficilmente praticabile. Un'estensione non controllata dell'esercizio 24 ore su 24, si traduce nell'aumento del lavoro, dei cattivi odori e dei rumori molesti.

Ma l'attivismo parlamentare va oltre: facendo riferimento alle nuove regole d'apertura dei commerci e brandendo lo slogan «gli stessi diritti per tutti», i Verdi liberali hanno già messo sul tappeto un progetto per sopprimere il divieto di lavoro notturno e domenicale, per tutti i negozi con la medesima superficie. Ma non è finita qui: in nome del «promovimento del turismo», nel mese di giugno il Parlamento ha già accettato un'estensione globale degli orari di apertura, domeniche comprese, portandoli dalle 6 alle 20 in settimana e dalle 6 alle 19 il sabato.

USS/frg



### IMPRESSUM

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

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

**Redazione:**  
Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, 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](mailto:contatto@sev-online.ch), tel. 091 8250115, fax 091 8261945.

**Tiratura:**  
edizione italiana: 3712 copie; totale: 45451; certificata il 21.11.2012.

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:**  
SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), tel. 031 3575757, fax 031 3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.-.

**Pubblicità:**  
Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 9285611, fax 044 9285600, e-mail: [kontakt@zs-werbe-ag.ch](mailto:kontakt@zs-werbe-ag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch).

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

**Stampa:**  
Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch) (azienda del gruppo AZ Medien AG).

ISSN 1662-8470

**Prossima edizione:**  
**il 12 settembre.**  
**Chiusura redazionale:**  
**giovedì 5 settembre alle 10.00.**

La testimonianza di un capotreno

## Soppressione Minibar: proteste

Facce scure, malumori, proteste: la soppressione del servizio Minibar sugli ICN in circolazione sulla linea del Gottardo, ha generato incredulità e incomprensione tra i viaggiatori. Nel mio ruolo di capotreno sono quotidianamente a contatto con la clientela, che regolarmente chiede informazioni su questo o quell'argomento.

La scomparsa del carrello di elvetino non è evidentemente passata inosservata. Moltissime persone non hanno usato mezzi termini per manifestare la loro disapprovazione: la soppressione del servizio Minibar è vista come un segnale negativo dal profilo dell'offer-

ta. Ecco una delle reazioni più frequenti che mi è capitato di sentire: «*Perché è stato soppresso? Era molto comodo, specialmente quando durante il viaggio si approfitta per lavorare, con tanto di computer e dossier. Che devo fare? Prendere armi e bagagli per recarmi al vagone ristorante e ritirare in modo sbrigativo il mio caffè, per poi poter continuare a lavorare? Che cosa pensa? Che lascio incustodito il mio PC?*»

Per il personale treno, che ben comprende le esigenze dei passeggeri, diventa davvero imbarazzante fornire spiegazioni su una simile scelta

aziendale da parte di elvetino. La soppressione di un servizio e di una prestazione non sono mai un buon segnale. E la clientela lo fa sapere a chiare lettere. Come militante sindacale non posso non preoccuparmi anche degli effetti che una simile decisione potrà avere sul personale. Posso solo augurarmi di rivedere presto il carrello del Minibar sugli ICN: per un capotreno clientela soddisfatta significa discussioni in meno. Tanto più quando si tratta di dovere spiegare i motivi per la soppressione di un servizio storico e unanimemente apprezzato.

**Marco Belloli, presidente ZPV Ticino**



... che desolazione!

## Memberstars 5+: la campagna di reclutamento del 2013

**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 in varie attività sindacali.

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.

**Regole di partecipazione** all'azione Memberstars 5+:

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

2. Questa azione si estende dal 1. gennaio 2013 fino al 16. dicembre 2013.

3. Saranno consegnati i premi seguenti:

Ogni adesione dà diritto al normale premio di reclutamento di 50 franchi.

Già dalla seconda adesione raccolta, si riceve inoltre **un'esclusiva mappetta per scrivere, oppure una fodera per tablet**, realizzata da Anyway Solutions.

Ogni cinque nuovi membri reclutati danno diritto ad un **raddoppio del premio di reclutamento**, ossia ad un ulteriore premio di 250 franchi.

Altri 5 membri reclutati danno diritto ad un **ulteriore premio di 250 franchi**. 10 nuovi membri danno così diritto ad un premio totale di 1000 franchi, 15 nuovi membri a 1500 franchi e così via.



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:**

**Reclutato/a da**

**Nome/Cognome**

**Via** :

**Località/NAP** :

**Telefono:**

**IBAN/numero di conto bancario:**

**Firma:**

**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**

sevinfo



Tutti in piazza a Berna!

## In piazza per:

- combattere** con determinazione ogni peggioramento in materia di salari e pensioni.
- rivendicare** pensioni solide e sicure e non rendite variabili come quelle proposte dalle FFS
- difendere** salari e condizioni di lavoro decorose per assicurare un servizio pubblico di qualità

Con i/le militanti delle altre forze sindacali

## tutti insieme e numerosi a Berna con il treno speciale

ANDATA		RITORNO	
		Partenza da Berna	16.47
Partenza da Chiasso	08.57	Arrivo a Faido	19.45
Partenza da Mendrisio	09.05	Arrivo a Biasca	20.21
Partenza da Lugano	09.22	Arrivo a Bellinzona	20.42
Partenza da Bellinzona	09.49	Arrivo a Lugano	21.11
Partenza da Biasca	10.03	Arrivo a Mendrisio	21.29
Partenza da Faido	10.25	Arrivo a Chiasso	21.38
<b>Arrivo a Berna 13.43</b>			

## MANIF A BERNA: DETTAGLI ORGANIZZATIVI

■ Dal Ticino un treno speciale partirà da Chiasso alle 08.57 e arriverà a Berna alle 13.43 (dettagli nel volantino sopra).

Per il treno speciale da Chiasso a Berna (andata e ritorno) le spese sono tutte a carico dell'USS: tutti/e i/le partecipanti saliranno a bordo senza biglietti. Sul treno sarà offerto uno spuntino..

■ Per coloro che saliranno sul treno speciale con treni in coincidenza, sono a disposizione dei biglietti.

■ Vi preghiamo di fare sapere al segretariato centrale a Berna entro il 12 settembre alle ore 12, se e quanti biglietti vi servono..

■ La vostra persona di contatto al segretariato centrale è: Rolf Rubin, rolf.rubin@sev-online.ch.

Trovate comunque tutte le info necessarie sul nostro sito internet ([www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)) e su [contatto.sev](mailto:contatto.sev).

■ Sulla Schützenmatte – il punto di ritrovo – ci saranno le bancarelle del SEV per la distribuzione di bandiere e altro materiale.

Oltre al dumping salariale, il tema forte sarà quello delle pensioni. E il SEV, tenuto conto dell'inaccettabile progetto di rendite variabili («Wackelrente») promosso dalle FFS, ha tutto l'interesse a scendere in piazza per difendere pensioni solide e sicure e non in balia dei mercati finanziari.

Si tratta anche di contrastare ogni tentativo di pressione verso il basso dei salari nel settore dei trasporti pubblici, che devono continuare a garantire un servizio pubblico di qualità.

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

## Alle radici del Maggio '68

*I più giovani forse non ne hanno nemmeno mai sentito parlare, quelli che giovani non lo sono più, ne hanno visto le ricadute e gli strascichi, quanti invece hanno imboccato la strada dell'AVS, il mitico 1968 lo hanno vissuto realmente, da protagonisti, talvolta, o da spettatori, ma certo nessuno lo vide trascorrere nell'indifferenza. Quarantacinque anni dopo vale la pena ricordarne le tappe salienti.*

*Proprio di questi giorni (era la notte fra il 20 e il 21 agosto) le truppe sovietiche e quelle alleate posero fine alla «Primavera di Praga» stroncando con i carri armati quel «socialismo dal volto umano» che i rinnovatori del PC cecoslovacco, guidati da Alexander Dubcek, stavano cercando di costruire. Fu il crollo di un sogno.*

*Il 1968 si era aperto con il crollo di un altro mito: l'invincibilità militare statunitense. L'offensiva del Tet (30 gennaio) lanciata dai patrioti vietnamiti nel Vietnam del Sud, inferse un duro colpo all'occupante nord-americano. La guerra si trascinerà ancora per cinque anni, ma il suo esito è segnato, sul piano militare e ancor più su quello politico. La «sindrome vietnamita» condizionerà a lungo la politica di Washington. Solo il crollo dello storico antagonista, l'impero sovietico, ridarà fiducia e protervia al colosso statunitense, i cui piedi rimangono d'argilla.*

*È un anno di grandi speranze e di altrettante tragedie per gli Stati Uniti d'America.*

*Gli eventi vietnamiti convincono il presidente Johnson a rinunciare alla ricandidatura e per i democratici si presenta Robert Kennedy. Bob non ha rivali: il suo programma entusiasmo quanti puntano a un rinnovamento sociale ed etico; va ben oltre i traguardi che si era posto il fratello, vuole un Paese diverso, realmente giusto in cui tutti i cittadini si sentano uguali fra uguali, a cominciare dalle minoranze.*

*Un altro sogno che si spezza. Dapprima è Martin Luther King, il reverendo che guida la lotta dei neri verso la piena uguaglianza razziale, che predica la non-violenza, a cadere sotto i colpi di un killer razzista. La sparatoria a Memphis, è dei primi di aprile. Due mesi dopo sarà la volta di Robert Kennedy. A ucciderlo è un giovane d'origine giordana. Ma sui mandanti è ancora mistero. Come resta avvolto nel mistero il complotto che portò all'assassinio, cinque anni prima, del fratello John Fitzgerald, a Dallas.*

*Ma è il mitico '68 studentesco a scuotere l'Europa. Questa volta sono i giovani e in particolare gli studenti a ribellarsi a una società paludata, parruccona, anchilosata a un passato che non regge più ai nuovi tempi. La voglia di cambiamento diventa una necessità sempre più sentita. Certo, i giovani chiedono l'impossibile, un ribaltamento globale, del mondo della politica e di quello sociale, difendono nuovi valori, la libertà che pretendono non deve avere vincoli.*

*Passata l'euforia, saranno costretti a ritirarsi, ma non ne usciranno sconfitti perché il «maggio francese», diventato ben presto europeo, non sarà passato invano. Molte delle libertà allora invocate sono oggi una realtà.*

Colpi di diritto

# Quanto prenderò di AVS?

È una domanda semplice quanto frequente. Può quindi essere utile ricordare alcuni principi della nostra previdenza vecchiaia.

**L'importo della rendita della cassa pensioni dipende dall'ammontare del proprio avere di vecchiaia. Ma come funziona l'AVS? Quanti soldi ho sul conto? E in che misura questi determinano la mia rendita?**

Casse pensioni e AVS sono organizzate in modo profondamente diverso. Le prime sono strutturate in base al **sistema della capitalizzazione**: i contributi di lavoratrici e lavoratori (dedotti dal salario o pagati sotto forma di riscatto), quelli del datore di lavoro e gli interessi cumulati vanno ad alimentare il capitale a disposizione al momento del passaggio alla pensione. L'importo della rendita annua viene ottenuto moltiplicando questo importo per il tasso di conversione.

L'AVS poggia invece sul **sistema della ripartizione** in cui le persone attive e i loro datori di lavoro versano i contributi, con i quali l'AVS paga le rendite ai beneficiari. L'importo di queste rendite viene determinato sulla base del numero di anni in cui sono stati versati i contributi e sull'importo del salario determinante per i contributi

stessi. Per avere una rendita completa, bisogna aver versato contributi dal 20. anno d'età senza interruzioni sino al raggiungimento dell'età AVS, ossia 65 anni per gli uomini e 64 per le donne. Le persone che esercitano un'attività lucrativa sono tuttavia tenute a versare i contributi AVS dal 1° gennaio seguente il compimento del 17. anno d'età. La rendita completa minima ammonta attualmente a 14.040 franchi, quella massima 28.080; la rendita per coniugi corrisponde a una volta e mezza di questi importi. Ogni anno di contributi mancante, per esempio a causa di soggiorni all'estero, porta ad una riduzione della rendita del 2,3%.

#### Come viene svolto il calcolo?

Per determinare la rendita, viene calcolato il reddito annuo medio, sulla base dei redditi provenienti dall'attività lucrativa realizzati fino al 31 dicembre dell'anno precedente l'inizio della rendita. Il valore medio viene poi rivalutato di un fattore determinato annualmente dal Consiglio federale. I redditi conseguiti negli anni giovanili sono presi in considerazione solo se si devono colmare lacune contributive insorte più tardi. Nel calcolo si tiene conto pure degli accre-

diti per compiti educativi e assistenziali. Gli accrediti per compiti educativi vengono riconosciuti per ogni anno in cui i coniugi assicurati hanno avuto figli sotto ai 16 anni; rispettivamente quelli per compiti assistenziali, qualora ci si sia occupati di parenti bisognosi di cure. Questi ultimi non sono però automatici, ma devono essere rivendicati presso la cassa di compensazione competente.

#### Controllare l'estratto!

Premessa fondamentale per il calcolo è evidentemente la corretta registrazione del salario determinante a cura della cassa di compensazione. A tal fine, essa tiene per ogni assicurato un «conto individuale» del quale l'assicurato/a ha il diritto di richiedere un estratto gratuito. Val senz'altro la pena di farlo, soprattutto quando ci si ritrova con diverse «piccole» fonti di introito, oppure quando si ha a che fare con datori di lavoro poco affidabili.

Anche per chi si trova in situazioni più tranquille sarebbe comunque consigliabile provvedere periodicamente a richiedere un estratto conto, del quale possono essere richieste correzioni entro cinque anni. È quindi opportuno

conservare gli atti almeno per questo lasso di tempo. Le correzioni del conto possono essere richieste anche trascorsi cinque anni, ma occorre dimostrare, oltre alla deduzione dei contributi, anche che gli stessi sono stati riversati e che quindi l'errore è avvenuto presso la cassa di compensazione stessa. Si tratta evidentemente di un compito difficile.

È quanto avvenuto ad un collega del 1958, entrato nel 2008 nel settore organizzativo del SEV e che ha richiesto qualche tempo fa un estratto conto AVS, dal quale ha potuto constatare con grande sorpresa che nel 1992 sono stati registrati contributi solo per un reddito di un franco (!). Ancora peggio, nel 1987 non sono stati registrati contributi. Il collega si ricorda dove ha lavorato in quell'anno, rispettivamente quanto guadagnava all'epoca e qual'era la cassa di compensazione competente. Presso i registri di quest'ultima lui figura però iscritto solo dall'anno successivo. Il collega non è più in possesso di documenti che attestino i contributi pagati, introvabili anche presso il datore di lavoro. La cassa si è trincerata dietro la scadenza dei cinque anni e il collega si è quindi visto privato di un anno di

contributi lavorativi, cosa che gli preclude il raggiungimento della rendita completa AVS.

Val quindi la pena di controllare l'estratto del proprio conto individuale almeno ogni cinque anni, o in occasione di ogni cambiamento di lavoro o di funzione, in modo da poter reagire tempestivamente in caso di lacune o irregolarità.

Su internet, all'indirizzo [www.avs-ai.ch](http://www.avs-ai.ch) sono ottenibili moltissime informazioni supplementari sul funzionamento dell'AVS.

Assistenza giuridica SEV

## AVVISO

**Lunedì 16 settembre il segretariato SEV di Bellinzona sarà chiuso per impegni fuori sede.**



**Si assicuri la sua fetta di torta!**

**Cambi ora e si assicuri uno sconto per i partner del 20%!**

Controlli ora la sua assicurazione malattie. Offerte golose attendono lei e la sua famiglia. [www.oekk.ch](http://www.oekk.ch)

**O'KK**

RPV Ticino, LPV Ticino e VPT AMSA: festa comune il 22 settembre

## La giornata dei manovristi si allarga: macchinisti e conducenti insieme a Rovio

**Il campetto della Casa Ala Materna di Rovio** è ormai diventato un punto di ritrovo tradizionale. La sezione RPV Ticino, visto l'ottimo successo riscontrato gli anni precedenti, ha deciso di riproporre anche quest'anno – **domenica 22 settembre** – la grigliata, che si presenterà sotto una nuova veste.

■ **Programma:** 10.30 ritrovo con aperitivo  
12.00 grigliata mista con contorno  
13.30 breve intervento da parte dei principali ospiti invitati.

La partecipazione è aperta a tutti gli associati RPV Ticino, ai macchinisti LPV Ticino e ai colleghi dell'AMSA con le loro rispettive famiglie.

Per ovvi motivi organizzativi è d'obbligo **confermare** la presenza entro e non oltre **sabato 14 settembre** a uno dei seguenti numeri:

**Yuri de Biasi**      **Giuseppe Lupica**  
076/567 40 07      079/542 55 49

VPT Ticino

## Escursione professionale a Briga 16 ottobre 2013

Invitiamo i colleghi del Ticino della sottosezione VPT-SEV, che non hanno potuto partecipare alla prima escursione, alla visita della MGB (Ferrovia Matterhorn-Gotthardbahn).

Viaggio in treno da Locarno via Domodossola a Briga con partenza da Lugano con il pullman alle ore 05.45; partenza da Locarno-Centovalli Fart 06:47. Arrivo a Briga: 09:16.

Visita guidata della MGB, alle 10.00, con pranzo in un ristorante nella zona.

Ritorno: da Briga 15:23, arrivo a Bellinzona: 18:53; arrivo a Lugano: 19:27; a Locarno: 19:13.

Viaggio e pranzo sono offerti dalla cassa centrale VPT.

Il ritrovo per i colleghi di Lugano e della sezione TPL è fissato alle 5:45 sul piazzale FFS di Lugano lato Nord. Trasferimento con il bus a Locarno con partenza alle ore 5:45.

Attenzione: non dimenticare la tessera FVP/FVP-AG!

**Iscrizione:** entro il 30 settembre presso: Peter Bernet, Casella postale 513, 6942 Savosa, tel. 079 859 76 21 oppure Bernet Peter, casella n° 34, Deposito Ruggi.

*Per il comitato centrale VPT-SEV  
Bernet Peter*

## Corsi di formazione SEV

### Giornata di formazione su Ldl e Oldl

**mercoledì 23 ottobre,  
Casa del Popolo a Bellinzona**

### Legge federale sulla durata del lavoro (Ldl) e relativa ordinanza (Oldl)

Il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, famigliari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e relativa ordinanza.

I partecipanti acquisiranno le disposizioni fondamentali della Ldl e dell'Oldl e saranno in grado di sorvegliare e far rispettare queste disposizioni in particolare per ciò che concerne la pianificazione degli orari di lavoro in seno all'azienda.

**Partecipanti:** personale delle imprese concessionarie di trasporto

**Relatore:** Pietro Gianolli, segretario sindacale SEV

**Costi:** membri: gratuito – non membri: CHF 250.–

**Le iscrizioni devono pervenire entro il 5 ottobre a:**

Segretariato SEV, casella postale 1469, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

## A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

### ... supremazia

*Quando, in epoca rinascimentale, gli europei si spinsero a navigare oltreoceano, raggiungendo i più remoti angoli del globo terracqueo, avevano ormai accumulato migliaia di anni di vantaggio culturale, che li rendeva enormemente superiori agli altri in ogni campo. Nel vecchio continente, ad esempio, la scrittura aveva già una tradizione di almeno cinquemila anni e si era sviluppata fino a diventare un formidabile mezzo di comunicazione, per comandare eserciti e per organizzare il dominio delle nuove terre d'oltremare. A onor del vero, in Centro America la scrittura era nota agli aztechi almeno da una decina di secoli prima che sbarcassero i «conquistadores» spagnoli; tuttavia era rimasta allo stadio larvale in cui si trovava in Medio Oriente ancora un millennio dopo essere stata inventata. Sull'onda della parola scritta l'asse del potere si era progressivamente spostato, in tempi storici, verso l'Europa occidentale; mentre gli antichi imperi del Medio Oriente avevano conosciuto una graduale decadenza. Agli albori del XV secolo i più tecnologicamente evoluti erano però ancora i cinesi, avendo inventato per primi strumenti formidabili come la carta, la stampa, la bussola e la polvere da sparo; ciò che fece della Cina la vera superpotenza mondiale dell'epoca. In effetti, già da un secolo, i cinesi si erano spinti fino al continente africano con flotte di decine di migliaia di uomini, imbarcati su centinaia di navi di stazza ben maggiore delle caravelle di Colombo. Sennonché poi, per fronteggiare l'offensiva di mongoli e tartari, il Celeste Impero dovette rinunciare al suo espansionismo marittimo e prevalse la tesi isolazionista: furono chiusi tutti i cantieri e venne bloccata la costruzione di nuove navi. Così l'Impero Cinese, che già all'epoca poteva contare su di un numero di abitanti superiore a quello di qualunque altro paese del mondo, si chiuse a riccio per secoli; lasciando libero campo agli europei di dominare gli oceani, che arrivarono indisturbati a colonizzare due terzi del pianeta. Ma, ancora prima che con le armi e con la propria superiorità tecnologica, i conquistatori europei annientarono ovunque gli aborigeni con un'inconsapevole e devastante guerra batteriologica, essendo portatori di germi fino ad allora sconosciuti agli indigeni. Tant'è che dalle isole del Pacifico all'Australia, fino al Sudafrica malattie come il morbillo, la peste, il vaiolo, l'influenza, il tifo fecero stragi, divenendo di fatto i più potenti alleati degli Europei nella loro conquista del mondo. Di rimando adesso, e per una sorta di nemesi storica, gran parte delle malattie infettive che mettono a rischio la civiltà occidentale provengono proprio da quelle parti del mondo che gli europei hanno soggiogato per tanti secoli a forza di contagi. Chi di morbo ferisce...*

Tra la Divisione Viaggiatori FFS e i sindacati sono stati necessari 8 incontri per trovare un'intesa

## Macchinisti: accordo sulle nuove BAR

**L'accordo prevede anche che il lavoro ininterrotto del personale di locomotiva non sarà più di cinque ore come finora, ma sarà di quattro ore e mezza.**

La sottofederazione del personale di locomotiva LPV/SEV e il sindacato di categoria VSLF hanno chiesto al traffico viaggiatori delle FFS di rivedere le BAR (Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen). Le trattative si sono tenute tra febbraio e giugno, il tempo necessario per trovare un accordo tra le parti, ossia tra i rappresentanti di SEV/LPV, VSLF e transfair da un lato, e i rappresentanti delle FFS (condotta treni e risorse umane).

Le trattative hanno sostanzialmente permesso la definizione dei tre obiettivi seguenti: aumentare la soddisfazione del personale; ambire a un'equità di trattamento del personale di locomotiva nel contesto delle regole concernenti il tempo di lavoro; rispettare il quadro finanziario.

Le principali modifiche per il

personale di locomotiva sono le seguenti:

- Saranno pagate le pause a partire da 60 minuti.
- Saranno computati i tempi di percorso per fruire delle pause.
- Il tempo di lavoro ininterrotto sarà portato a quattro ore e mezza anziché a cinque ore.
- È stata individuata una nuo-

va definizione del servizio notturno da mezzanotte alle ore 6.00 al 10% (in precedenza da mezzanotte alle ore 4.00 al 20%).

- Sarà soppresso il supplemento di 20 minuti per le pause tra 50 e 59 minuti.
- Raggio di validità esteso per i macchinisti B100 di ZF.

I negoziati – come si può leggere in una nota comune – si

sono svolti con spirito critico, ma sempre rispettoso e costruttivo, delle parti presenti. Dopo otto tavole rotonde, alla fine di giugno, è stato raggiunto un accordo. Grazie alle firme di tutte le parti – lo scorso 16 agosto 2013 – le nuove BAR (P 131.3) entreranno in vigore con il prossimo cambiamento d'orario, l'8 dicembre.



Volti piuttosto soddisfatti dopo la firma dell'accordo sulle nuove BAR per il traffico viaggiatori.

### Due domande a Urs Mächler, presidente centrale della LPV

■ **contatto.sev:** Come valuti il risultato di queste trattative sulle nuove BAR per i macchinisti del traffico viaggiatori?

**Urs Mächler:** Sono soddisfatto di queste nuove BAR, anche se ho un piccolo rimpianto per non aver potuto regolare il rientro dopo il giorno di libero, né il termine prima del giorno di libero.

■ **Da tempo si discute del carico di lavoro che grava sulle spalle dei macchinisti. Qualcosa è cambiato?**

La riduzione da 5 a 4,5 ore di lavoro consecutive dovrebbe dare un po' di sollievo. Tutto dipende però dall'applicazione delle disposizioni da parte del distributore, rispettivamente da come la commissione dei piani di lavoro svolgerà i suoi controlli.

### Photomystère: «Dove siamo?»



La domanda di questa edizione è: «Dove siamo?»

Si può partecipare al concorso entro mercoledì 4 settembre 2013:

inviando una cartolina postale:

con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail:

inviando le stesse indicazioni della cartolina a [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch);

per internet:

sul nostro sito [www.sevonline.ch](http://www.sevonline.ch) cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta. Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

L'ultima edizione del concorso illustrava l'atrio della rinnovata stazione di Zugo.

Su [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) troverete una foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

**Hansjürg Oesch, capotreno nazionale, Romanshorn, membro della ZPV Romashorn**