

Intervista

Peter Schafer, macchinista e politico, critica la LADI.

Pagine 6 e 7



Licenziamento «ultima ratio»

Il SEV ha ottenuto dal tribunale amministrativo federale un'ingiunzione alle FFS di ritirare il licenziamento nei confronti di un collega in quanto sproporzionato.

Pagina 11



Ritratto

Ueli Scheuer: ferroviere, politico e spirito multiforme.

Pagina 16

Riprese le trattative con le FFS

Un solo settore

Il personale di vendita e quello di pulizia non avranno sistemi salariali diversi. Le FFS hanno accettato che tutti gli stipendi dell'azienda siano fissati secondo lo stesso sistema.

Il temporale era scoppiato in tarda primavera: il SEV aveva fatto saltare la trattativa sollevando seri dubbi sull'importanza che le FFS attribuivano ai rapporti tra le parti sociali.

In seguito, si è trovato un accordo sul CCL della nuova società Cargo e

hanno quindi potuto riprendere anche le trattative per il sistema salariale, nelle quali le parti hanno dimostrato anche una certa disponibilità al compromesso.

pmo/gi

Pagina 3



Tutto il personale FFS sarà retribuito in base ad un sistema unitario. Tutti sono infatti parte della stessa azienda.

Cassa pensioni, occorre convincere i politici

Fare sentire la nostra voce



Siamo alla volata finale. Nei prossimi giorni, la commissione finanze del Consiglio degli Stati si occuperà del risanamento della cassa pensioni. Il SEV intende curare il contatto diretto con i membri della commissione finanze, ai quali sono state recapitate lettere di spiegazioni

delle nostre richieste. Nel corso della sessione autunnale, attivi e pensionati cercheranno un dialogo diretto. Perché è importante comunicare direttamente ai parlamentari le situazioni personali. Un conto è leggere in un documento, un conto e sentire a viva voce il peso che possono avere certe scelte.

A pagina 3

EDITORIALE

Quale dipendente dei trasporti pubblici, sai cosa significa operare in un sistema noto in tutto il mondo per le qualità delle sue prestazioni e ne puoi andare giustamente fiero e fiero. D'altra parte, sei però anche consapevole dei problemi di un'attività spesso contrassegnata da pressioni e incertezze.

Il SEV opera per far sì che tu, le tue colleghe e i tuoi colleghi veniate considerati in giusta misura e per garantirvi condizioni di lavoro corrette.

» Tu, io, noi... il SEV! «
Giorgio Tuti, presidente SEV

La nostra azione è concordata con voi direttamente sul posto di lavoro, anche rivendicando condizioni analoghe presso aziende concorrenti. Con il SEV, fai parte di un'organizzazione che ti permette, con un sostegno professionale, di contribuire alla definizione delle condizioni di lavoro e che è pure a tua disposizione, con l'assistenza giuridica professionale, nel caso dovessi incontrare problemi personali sul posto di lavoro.

Il SEV è questo e tu lo sai!
Vi sono però dipendenti dei trasporti pubblici che non lo sanno e che sarebbe bello contattare per presentare loro il SEV e convincerli ad aderirvi. Il primo passo spetta però a te, per parlare con loro, per spiegare che nel SEV incontreranno molte colleghe e molti colleghi ai quali quanto capita giornalmente sul posto di lavoro non è assolutamente indifferente. Ti chiedo quindi di contribuire alla nostra causa e di rinforzare il SEV, reclutando nuovi membri. Conto su di te!

SFRUTTARE IL POTENZIALE

Nell'amministrazione e nella vendita FFS vi sono molti dipendenti che non fanno ancora parte del SEV e che il sindacato vorrebbe contattare. L'efficacia a lungo termine dipende anche dalla popolarità del lavoro sindacale sul posto di lavoro. È quindi opportuno che se ne parli. Il nostro giornale riporta anche un tagliando di adesione.

Pagine 4, 5 e 11

COMMENTO

Gli incidenti ferroviari, soprattutto quando causano vittime, risvegliano sempre un grande interesse mediatico. Il deragliamento del Glacier Express non ha fatto eccezione. Anche in questo caso, il servizio d'inchiesta sugli incidenti dei trasporti pubblici SII ha rimesso il suo rapporto. Sorprende però apprendere dai media che alla conferenza stampa il SII ha indicato il macchinista come unico responsabile. In uno stato di diritto come la Svizzera, vi è ancora un codice di procedura penale, che si dovrà occupare di definire le responsabilità e le colpe. Ciò è ancora ben lungi dall'averne. Attribuendo le responsabilità al macchinista, il SII si è però esposto in modo molto marcato. Va quindi ricordato quanto era avvenuto in occasione dell'incidente di Oerlikon, quando le affermazioni del SII sono state confutate dal tribunale.

Barbara Spalinger,
vicepresidente SEV

Il più grave incidente nella storia del Glacier Express

Accertamenti frettolosi

Una sola settimana è bastata agli inquirenti per attribuire tutta la responsabilità dell'incidente al macchinista.

All'uscita da una esse, le ultime tre vetture di una composizione di sei deragliano. La fiancata dell'ultima vettura, rovesciatasi, si schiaccia. Una turista giapponese di 64 anni decede e una cinquantina di persone, in maggioranza anch'esse turiste, riporta ferite di varia gravità. Solo una settimana dopo, le autorità inquirenti, tra le quali il servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici SII, presentano già le loro conclusioni. Dal tachigrafo hanno potuto rilevare come il treno abbia accelerato da 35 a 55 km/h prima del luogo previsto. Le vetture non avrebbero di conseguenza retto alle sollecitazioni della curva.

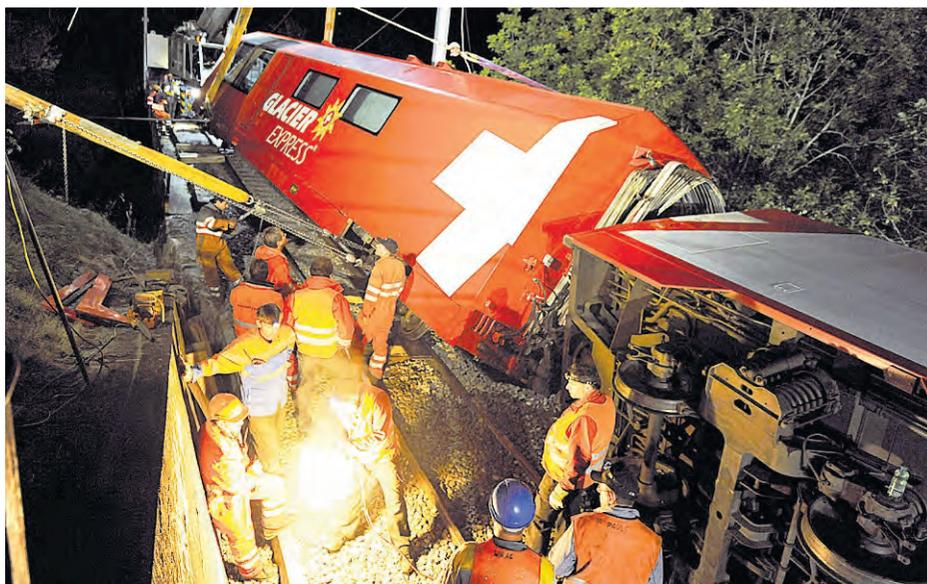
Inchiesta rapida

Subito dopo l'incidente, il SEV ha assicurato il sostegno ai propri membri coinvolti, garantendo al macchinista l'assistenza di un legale. Que-

st'ultimo ha reagito immediatamente «anche per il mio assistito vale la presunzione di innocenza», ha affermato in una nota stampa. Il SEV ribadisce l'importanza di un

chiarimento di tutte le circostanze, compreso l'aumento dei carichi di lavoro e le pressioni derivanti dall'orario sempre più serrato.

Peter Moor/gi



I lavori di soccorso e di sgombero si sono rivelati molto gravosi.

IN BREVE

DUMPING DI STATO

I dipendenti della ditta di pulizia di aerei ISS-Aviation sono in sciopero dall'8 luglio scorso all'aeroporto di Ginevra per protestare contro la disdetta del CCL e la riduzione degli stipendi di quasi il 25%. Quest'ultima è promossa dallo stesso Cantone, in qualità di ente concessionario e la società di gestione dell'aeroporto, presieduta dal presidente del governo cantonale, il liberale François Longchamp, che pure dovrebbe garantire salari corretti, si oppone allo sciopero.

PREZZI IN CALO

L'indice dei prezzi al consumo calcolato dall'ufficio federale di statistica ha fatto registrare a fine luglio un calo dello 0,7%, fissandosi a 103,4 punti. Su base annua, il rincaro è così dello 0,4%.

Fase decisiva per le casse pensioni

Convincere i politici

Siamo alla volata finale. Nei prossimi giorni, la commissione finanze del Consiglio degli Stati si occuperà del risanamento della cassa pensioni.

Il messaggio emesso in primavera dal Consiglio federale giunge finalmente in Parlamento. Ad occuparsene per prima sarà la camera alta, la cui presidenza ha incaricato la commissione finanze di preavvisare la questione. L'esame commissionale inizierà settimana prossima in vista di una trasmissione al plenum delle sue proposte per ottobre.

Maggiori deduzioni

Il messaggio del Consiglio federale prevede un contributo di 1,148 miliardi di franchi, che consiglio di fondazione della cassa pensioni e SEV giudicano insufficiente per

assicurare un rifinanziamento corretto e completo. Le FFS, invece, si sono inchinate alla volontà politica di questo messaggio, che in pratica suddivide in parti più o meno uguali tra Confederazione, azienda e personale l'onere di risanamento. I dipendenti si sono così ritrovati a versare un contributo di risanamento del 2,5% e ad accettare un aumento a 65 anni dell'età di pensionamento.

Cercare il contatto diretto

Il SEV intende curare il contatto diretto con i membri della commissione finanze, ai quali sono state recapitate lettere di spiegazioni delle nostre richieste. Nel corso della sessione autunnale, attivi e pensionati cercheranno inoltre un dialogo diretto.

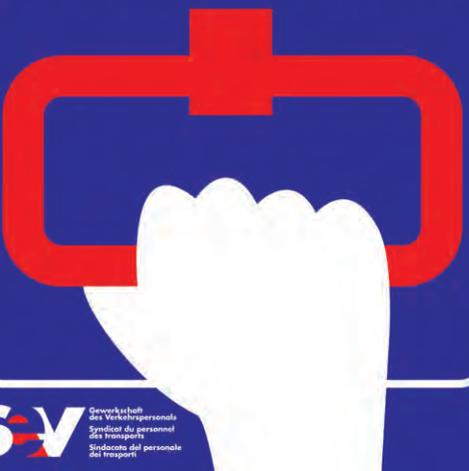
«Vogliamo poter spiegare in prima persona ai parlamentari le nostre situazioni

personali. Un conto è infatti leggere in un documento che «il personale è stato chiamato a dare un suo contributo». Tutt'altro conto è invece sen-

tirsi dire direttamente cosa ciò comporta», spiega Daniela Lehmann, responsabile per le azioni politiche del SEV.

pmo/gi

Stopp dem Pensionskassenbschiss!
Caisses de pensions: halte à l'arnaque!
Basta con la truffa delle casse pensioni!



Riprese le trattative per il rinnovo del CCL FFS

Un settore unico

Le trattative per il futuro contratto collettivo di lavoro hanno visto alcune concessioni da entrambe le parti, che adesso intendono concentrarsi sul punto fondamentale: il sistema salariale.

Dopo la pausa estiva, il SEV ha ripreso le trattative per il rinnovo del CCL FFS.

Prima dell'estate, aveva infatti ottenuto l'elaborazione di un CCL per tutto il personale della nuova società FFS Cargo International (vedi *contatto.sev* 12/10 e 13/10). Questo risultato è stato permesso dal sostegno dei suoi membri che, sottoscrivendo una petizione, hanno generato la pressione necessaria per realizzare la rivendicazione del CCL, risolvendo così il conflitto tra le parti sociali. Il SEV ha quindi segnalato la disponibilità a riprendere le trattative per il rinnovo del CCL FFS.

«La prima tornata dopo l'interruzione è stata caratterizzata dalla volontà di dialogare» ha constatato Manuel Avallone, vicepresidente del SEV che guidava la delegazione sindacale.



Un sistema per tutti

Dopo diverse tornate di trattativa caratterizzate dall'immobilismo e da uno studio, l'ultima ha permesso di fare un passo avanti. Le FFS rinunciano alla loro intenzione di creare settori particolari, assoggettando tutti ad un unico sistema salariale, mentre in un primo tempo intendevano invece adottare curve salariali differenti per i settori della vendita e della pulizia, che consideravano troppo ben retribuiti.

In contropartita, i sindacati accettano una struttura basata su 15 livelli di esigenze, anziché gli attuali 29 livelli di funzione, rinunciando nel contempo ad opporsi a elementi prestazionali nel sistema, che del resto sono imposti alle FFS dalla legge. «Continueremo però a sostenere la necessità di limitarli al minimo» spiega Avallone.

Le condizioni per un nuovo sistema salariale

Le trattative potranno così concentrarsi sul punto principale, ossia il sistema salariale vero e proprio, sul quale Manuel Avallone ha comunque le idee chiare: «Per noi avrà un senso se non vi saranno trasferimenti di risorse dal basso all'alto, ma possibilità di avanzamento chiare e concrete, nonché una compensazione del rincaro e aumenti salariali calcolabili e la possibilità di negoziazione di ulteriori misure salariali annue.»

Non vi sono però decisioni definitive e si prospettano altre trattative molto difficili. Entro fine anno, esse dovrebbero poter portare ad un risultato che sarà sottoposto alla conferenza CCL per la decisione definitiva.

Peter Moor/gi

Le FFS rivedono la loro posizione sull'arbitrato per l'indennità di picchetto

Tra il dire e il fare

Invece di seguire il CCL e convocare il tribunale arbitrale, le FFS volevano congelare il procedimento, senza averne il diritto.

Il CCL FFS prevede che, in caso di divergenze sulla sua applicazione, le parti possano far capo ad un tribunale arbitrale. La scorsa primavera, il SEV aveva inoltrato un ricorso contro le FFS, che avevano negoziato con le Cope l'indennità di picchetto, pur consapevoli che la competenza di regolare questioni di carattere finanziario spettasse ai sindacati e non alla Cope. Inoltre, ave-

vano in precedenza concordato di regolare questo punto nel quadro del rinnovo del CCL.

Procedimento chiaro

Il CCL regola anche il procedimento d'arbitrato. Il segretariato viene curato dalle FFS, che hanno quindi il compito, ricevuta una causa, di costituire il tribunale, con quattro rappresentanti dei sindacati, quattro delle FFS, e un presidente esterno designato in accordo tra le parti.

Dopo aver criticato il ritardo con il quale le FFS davano seguito a questo procedimento, il SEV si è visto

con sorpresa recapitare una lettera nella quale le FFS comunicavano di aver sospeso il procedimento d'arbitrato sino alle prossime trattative.

Per Barbara Spalinger si tratta di un'ingerenza: «Nella sua funzione di segretariato, il servizio del personale deve solo applicare il procedimento in modo corretto, ma non può interferire nello stesso». Ha quindi inviato una replica piuttosto secca, a seguito della quale una giurista delle FFS ha assicurando che avrebbero proceduto immediatamente alla costituzione del tribunale arbitrale.

«La questione è stata un po' raddrizzata, ma resta l'insoddisfazione per l'ulteriore tempo perso», è la conclusione (provvisoria) della vicepresidente SEV.

Peter Moor/gi

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

FINANZA BARBARA

La finanza rialza la testa. Lo fa con arroganza, come se nulla fosse capitato. Come se gli Stati non fossero corsi in aiuto delle banche credendo di restituire la fiducia ai cittadini. Il guaio è che il sistema finanziario non si basa sulla fiducia. Si fonda piuttosto sull'infedeltà: quando per esempio un'azione perde valore bisogna abbandonarla il più presto possibile. Qualcuno a Wall Street lo ha anche amaramente detto e constatato: «non affezionarti mai alle tue azioni, perché loro sono sempre pronte a fregarti». Semmai, il sistema finanziario si basa su garanzie, perché le banche non si fidano dei clienti e i clienti non si devono fidare delle banche: entrambi devono fornire garanzie che sono l'esatto contrario della fiducia. In effetti, la diffidenza in economia è il motore di tutto: diffidenza verso la solvibilità e verso l'affidabilità del creditore. Quanto alla fiducia, essa a volte è soltanto declamata, quasi come un atto di fede, senza necessariamente contropartita o garanzia alcuna. Su ogni dollaro americano sta scritto: «In God we trust», forse per dire agli americani che nel dollaro devono credere sopra ogni altra cosa: il dio dollaro, appunto. «Ma tutti gli altri mettano le carte in tavola» aggiungevano i banchieri di un tempo, prima in ogni caso che esistessero i titoli derivati e quelle diavolerie che sono tutto fuorché delle garanzie. Ora la gente si chiede come ci si possa ancora fidare delle banche, delle loro promesse, dei loro prodotti finanziari sempre più sofisticati e incomprensibili. E' una domanda più che plausibile, perché è stata colpita la fiducia nelle istituzioni. Se le banche non si fanno credito tra di loro, se la finanza non è corsa in aiuto alle banche, perché il cittadino avrebbe dovuto dar loro credito attraverso gli enti pubblici che hanno fornito, a suon di miliardi, nuove garanzie all'intero sistema? Potrà mai allora la diffidenza cedere il passo alla fiducia? Eppure il vento finanziario è tornato a soffiare oggi nella stessa direzione rialzista, con le stesse promesse, cercando di infondere la stessa fiducia negli investitori, convinti che prima o poi tornerà la cuccagna e che tutti, chi più chi meno, trarranno vantaggio dalla nuova corsa speculativa, fondi pensione compresi. Ritrovata allora la fiducia? Varrebbe forse meglio dire ritrovato il grande abbaglio che si ripresenta a scadenze regolari e che puntualmente, prima o poi, ritroverà il suo fragoroso rovescio.





“Pensare di non aver bisogno di un sindacato è un grave errore. È il SEV a negoziare classificazioni e porre paletti.”

Olivier Barraud, segretario SEV in Svizzera romanda

Reclutamento dei membri

Più presenti nella vendita e nell'amministrazione

Quest'anno, il SEV intende fare uno sforzo particolare per migliorare il reclutamento nei settori della vendita e dell'amministrazione, presso i quali il grado di sindacalizzazione risulta più basso e vi è un potenziale di alcune migliaia di nuovi membri.

Aumentare il numero dei membri SEV, in particolare negli uffici e nella vendita, è uno degli obiettivi principali che il SEV si è posto per il reclutamento di quest'anno. «Negli uffici vi è un potenziale importante, di alcune migliaia di persone» ci indica Daniel Trolliet, segretario sindacale SEV. Negli uffici, lo strumento principale di lavoro è il PC, per cui si ricorrerà prioritariamente a internet. Prossimamente, nelle sedi di Berna, Zurigo, Basi-

lea, Lucerna e Losanna verrà distribuito un prospetto che rimanderà ad un sondaggio online. «Vo-

“Il personale amministrativo potrà presto rispondere ad un sondaggio online, volto a raccogliere le loro aspettative ed esigenze.”

Daniel Trolliet, segretario sindacale SEV

gliamo così avere indicazioni concrete sugli interessi, le aspettative e le esigenze del personale».

Anche la maggior sezione del personale amministrativo, la VPV Berna che conta

900 membri sulle 2500-3000 persone impiegate negli stabilimenti amministrativi della capitale, ha elaborato

un proprio piano di reclutamento (vedi riquadro).

Profilo diverso

Tra queste persone, vi sono naturalmente anche i quadri per i quali il SEV ha svilup-

pato una politica particolare, grazie alla quale vorrebbe continuare a reclutarli.

«Il basso tasso di sindacalizzazione nel personale amministrativo, del quale fanno parte anche tecnici, ingegneri, esperti finanziari ecc., è dovuto alla diversa provenienza delle persone. Un tempo esse provenivano dalle stesse FFS. Oggi, le FFS assumono sempre più spesso dal settore privato. Le persone hanno inoltre seguito un percorso formativo diverso e dispongono di un titolo di studio, piuttosto che di un

CFC. Conoscono pertanto molto poco il mondo sindacale» rileva ancora Daniel Troillet.

Un'altra difficoltà proviene dal fatto che le funzioni svolte da queste persone sono più difficilmente inquadrabili, dai punti di vista della quantità, del tempo di lavoro e della qualità richiesta. Spesso poi vi sono persone che pensano di non aver bisogno del sindacato. Per Olivier Barraud, segretario sindacale SEV per la Svizzera romanda, si tratta di un grave errore: «È il SEV a negoziare

VPV Berna

Intensificare la politica di reclutamento

Entro fine 2010, tutte le persone che lavorano nel settore amministrativo a Berna devono conoscere il SEV e le sue prestazioni.

È l'obiettivo che si è posta la VPV Berna, che organizza la metà del personale degli uffici FFS e che vorrebbe superare la barra dei 1000 membri.

Per farlo, ha previsto le misure seguenti:

- Curare i nuovi arrivi, inviando loro gratuitamente per tre mesi *contatto.sev* per permettere di conoscere il SEV.

- Rafforzare la presenza del SEV sul luogo di lavoro, con informazioni regolari anche ai non membri, per esempio sul CCL e sulla presentazione dei fiduciari.
- L'istituzione di un concorso a termine di «membri che reclutano nuovi membri» limitato nel tempo e con premi attrattivi ai 5 che avranno maggior successo.
- Anche a lungo termine, chi recluta un nuovo membro dovrebbe ricevere un piccolo presente, per esempio una chiavetta USB.



La VPV Berna organizza quasi un terzo del personale amministrativo.

- Struttura sistematica della formazione per fiduciarie e fiduciari, per sensibilizzarli sui temi fondamentali e permettere loro di seguire al meglio colleghe e colleghi.
- Svolgere azioni regolari per collaboratrici e collaboratori, per esempio in occasione della festa della sezione, permettendo a loro di conoscersi e di discutere, evidenziando nel contempo l'attività del sindacato.

SINDACATO



Presso il personale amministrativo vi sono numerose colleghe e colleghi che potrebbero ancora aderire al SEV.

re la classificazione dei posti di lavoro e a porre dei paletti alla flessibilizzazione del tempo di lavoro e che ha ottenuto garanzie precise nei casi di ristrutturazione.

Condizioni di lavoro mediocri nella vendita

Un altro settore con un elevato potenziale di reclutamento

è quello della vendita, soprattutto presso il personale a tempo parziale, il cui salario viene spesso considerato come reddito complementare per la famiglia.

Un sondaggio svolto in primavera dal SEV ha evidenziato come la maggior parte del personale di vendita (75% in Svizzera tedesca e 88% in Roman-

dia e Ticino), non veda possibilità di sviluppo professionale. Altri punti valutati negativamente sono stati la formazione in seno all'azienda, l'ambiente di lavoro e i frequenti attacchi da parte della clientela, ai quali il personale si ritrova esposto.

«Sono punti sui quali lavorare, unitamente alla ricerca di

più persone di contatto attive nel settore. Sono infatti i militanti attivi sul terreno che hanno maggior facilità a reclutare nuove colleghe e nuovi colleghi» spiega ancora Olivier Barraud.

Nel SEV, sono in primo luogo le sezioni ad occuparsi del reclutamento, con il sostegno del segretario SEV. «Non siamo però molto sollecitati in proposito. A volte, le sezioni ci chiedono di presentare il SEV ad una riunione, ma per lo più si limitano a chiedere materiale», continua Barraud. Le sezioni dovrebbero avere in comitato un responsabile per il reclutamento e lo scorso anno il SEV ha tentato di fare una radiografia della situazione, che ha evidenziato come

alcune di loro, indipendentemente dalle dimensioni, siano perfettamente in grado di mobilitare i soci, mentre altre possono contare solo sull'impegno dei membri di comitato.

In genere, le sezioni delle ITC dimostrano maggior vitalità, anche grazie al fatto che dispongono del sostegno diretto di un segretario sindacale.

Nelle professioni tipiche delle FFS (capotreni, macchinisti, capimovimento, manovristi ecc.), il tasso di sindacalizzazione resta elevato, con la sola eccezione dei macchinisti, di cui una parte si rivolge alla concorrenza. «Alcuni ritengono il VSLF più combattivo, ma quando nel 2006 si è trattato di emettere un preavviso di sciopero, il VSLF ha preferito fare marcia indietro, puntando al negoziato. In realtà vi è chi si limita ad abbaiare, mentre il SEV è disposto a battersi per i suoi membri», conclude Olivier Barraud.

Hélène Koch/gj

I progetti di reclutamento della SBV

«È fondamentale contattare le persone»

La vendita è uno dei settori il cui tasso di sindacalizzazione può essere aumentato. La sua sottofederazione SBV intende far capo a questo potenziale.

Per Elisabeth Jacchini, presidente centrale SBV, il reclutamento è un'esigenza imprescindibile. Per questo viaggia molto, visitando colleghe e colleghi della vendita sul loro posto di lavoro: «Voglio andare da loro, voglio che ci vedano al loro fianco. Non si



La SBV cerca il contatto con il personale di vendita.

tratta solo di contattare chi non è ancora affiliato al SEV, ma anche di discutere con i nostri membri, dei loro problemi e delle loro esigenze. A queste discussioni, si aggiungono spesso anche persone non affiliate, ma che si sentono coinvolte e a

questo punto è anche più facile convincerle dell'esigenza di un sindacato», spiega Elisabeth Jacchini, che in queste visite è sempre accompagnata anche dai responsabili del reclutamento della sua sottofederazione.

La vendita è un terreno difficile

Da un anno, la SBV sta facendo esperienza con l'impiego di una reclutatrice permanente. Elisabeth Jacchini ha constatato dei passi avanti, ma reputa prematuro fare un bilancio. «Penso che sarebbe utile continuare questa azione ancora un anno», è il

suo parere. La competenza spetta alla conferenza di direzione della sottofederazione. «La vendita è un settore difficile, anche a causa delle condizioni di lavoro e delle pressioni che vi sono, che richiedono un impegno particolare e per le quali il sindacato deve fornire risposte».

L'informazione è essenziale

Le colleghe e i colleghi devono essere informati sul lavoro svolto dal SEV e dalla SBV, la quale ha elaborato anche un apposito prospetto.

pan/gj



»L'iniziativa delle città è quindi chiaramente contraria a questo inasprimento della legge.«

Peter Schafer, macchinista e municipale di Olten

Peter Schafer, macchinista e capodicastero delle opere sociali della città di Olten, esprime una sua valutazione della revisione della LADI.

«Completamente sballata»

Il 26 settembre, il popolo svizzero dovrà votare sulla revisione della legge sull'assicurazione disoccupazione, che porterà a sensibili peggioramenti delle prestazioni, con conseguenti aggravii per le altre istituzioni sociali. I responsabili delle opere sociali di diverse città sono pertanto contrari a questa revisione. Tra di essi anche Peter Schafer, macchinista e sindacalista, dal 2001 è alla testa del dicastero opere sociali di Olten.

contatto.sev: Quanti sono i disoccupati tra le persone a carico dell'assistenza di Olten?

Peter Schafer: Il problema della disoccupazione è all'origine di 329 dei nostri 684 incarti di assistenza sociale. Le persone senza lavoro e i loro famigliari sono quindi in assoluto la categoria più numerosa tra i beneficiari della nostra assistenza sociale, superando di gran lunga altre casistiche, come le malattie o i divorzi. Occorre poi tener presente che per annunciarsi all'assistenza sociale, una persona deve aver esaurito il diritto alle indennità giornalieri della disoccupazione e gran parte del suo patrimonio personale.

Ma i vostri disoccupati sono tutte persone che hanno esaurito il diritto alle indennità, oppure vi sono anche altri gruppi, come giovani che non hanno ancora lavorato?

Abbiamo alcuni casi di giovani che non riescono a trovare lavoro, magari a seguito di problemi personali, ma si tratta di eccezioni.

Che età hanno queste persone?

L'ufficio cantonale del lavoro tiene una statistica dei disoccupati che dimostra chiaramente come siano i giovani a soffrire maggiormente di questo problema. Nel canton Soletta, su 406 persone annunciate in giugno alla disoccupazione, 89 avevano tra 20 e 24 anni. La maggior parte di loro non dispone inoltre di so-

stanza, per cui devono ricorrere molto rapidamente all'assistenza.

Ma questi giovani riescono anche rapidamente a uscirne?

Quando persone di questa età devono far capo all'assistenza sociale, tutto diventa molto difficile. Noi facciamo veramente il massimo per riportarli nel mondo del lavoro. Spesso si tratta di persone che hanno interrotto la propria formazione, scolastica o professionale. La prima formazione dovrebbe però essere un diritto e noi li stimoliamo in ogni modo affinché riescano ad ottenerlo, giungendo sino all'impiego di coach personali. Chi a 20 anni deve ricorrere all'assistenza, e ha magari anche un problema di dipendenza, rischia di divenire un caso sociale cronico. Un'eventualità che tentiamo in tutti i modi di evitare.

Qual è la situazione nelle altre categorie d'età? Con questa crisi, circolano spesso notizie di persone licenziate a 55 o 60 anni.

Chi ha lavorato così a lungo, in genere ha anche potuto mettere da parte qualcosa. I suoi risparmi devono quindi essere ridotti al minimo prima che sorga il diritto all'assistenza, per cui il numero di questi casi è abbastanza limitato. Le condizioni di vita di queste persone peggiorano però nettamente, in quanto devono per esempio vendere

la loro casa o il loro appartamento, prima di poter beneficiare dell'assistenza sociale.

Secondo l'assistenza sociale, saranno pertanto i giovani a essere maggiormente colpiti dai peggioramenti.

È chiaro, oltretutto con la prospettiva di divenire casi sociali anche a lungo termine. È una situazione schizofrenica: in tutti i discorsi, i politici ricordano come i giovani rappresentano il nostro futuro e che quindi devono essere sostenuti. Adesso sono però proprio loro ad essere penalizzati, lasciando intendere che sono lazzaroni che devono

»In tutti i discorsi, i politici ricordano come i giovani rappresentano il nostro futuro e che quindi devono essere sostenuti. Adesso sono però proprio loro ad essere penalizzati.«

essere messi un po' sotto pressione. Secondo me, inviare tutti a raschiare pavimenti non può essere una soluzione.

Accettare un lavoro umile può però essere una soluzione.

Il problema è che si tratta di lavori provvisori e mal retribuiti, al termine dei quali si ridiventano disoccupati, percependo indennità giornalieri calcolate in base ad essi e non sulla base della propria formazione. L'iniziativa delle città è quindi chiaramente contraria a questo inasprimento della legge. Nelle città siamo

inoltre confrontati con un fenomeno particolare, ossia alla migrazione verso le città e l'anonimato che esse offrono, con il conseguente aumento delle spese che esse devono sopportare. Sappiamo quindi esattamente quale sarà l'evoluzione, che va in una direzione completamente sbagliata.

Hai un'idea anche delle conseguenze finanziarie di un'approvazione della revisione?

Il canton Soletta ha tentato di quantificarle, in risposta ad un'interrogazione parlamentare, giungendo ad una stima di 110-160 milioni supplementari di spese sociali per l'intero cantone.

per non dovermi versare il salario durante la stessa. Oggi ho una situazione molto più stabile, a meno di compiere qualche grave errore come macchinista, a seguito del quale potrei essere licenziato. Con i miei due lavori a tempo parziale mi sono un po' adeguato ai tempi e questi mi danno una buona prospettiva per ritrovare se necessario un impiego, grazie anche ai nove anni di esperienza come capo dicastero delle opere sociali.

Macchinista e politico a tempo parziale. Si tratta però di una posizione particolare.

Ormai siamo tanti macchinisti a lavorare a tempo parziale. Il lavoro è sempre più stressante, in quanto vengono a mancare i tempi morti. Un tempo andavamo sino a Zurigo, dove la nostra locomotiva veniva sganciata e poi andavamo al fascio di ricovero, dal quale partivamo 50 minuti dopo per il rientro. Ora, al nostro arrivo a Zurigo siamo rimpiazzati subito e dobbiamo correre al prossimo treno. La «riga, come chiamiamo noi il servizio di guida, diventa sempre più lunga. Sono pertanto diversi i colleghi che riducono all'80 o al 90% il loro grado d'impiego. Personalmente, lavoro a tempo parziale da ormai quasi 20 anni, dapprima per la famiglia e per i figli e poi a seguito dell'elezione nel Municipio di Olten.

INTERVISTA



Peter Schafer nel suo ufficio presso il Municipio di Olten. Le origini ferroviarie sono evidenti.

Tra macchinisti, parlate di tutti questi progetti di smantellamento, dal secondo pilastro alla disoccupazione e poi magari anche dell'AVS e della SUVA?

Si discute molto di casse pensioni, in primo luogo naturalmente di quella delle FFS. Gli altri temi sono invece discussi più che altro dalle colleghe e dai colleghi maggiormente impegnati sul fronte politico o sindacale. Fanno per contro molto discutere le condizioni di lavoro.

Regna sempre ancora l'idea di non correre alcun rischio di perdere il lavoro?

In parte sì, ma avverto anche una profonda insicurezza, legata in particolare alla prospettata separazione tra traffico regionale e a lunga distanza. I colleghi si

chiedono cosa sarà di loro, se avranno ancora un posto di lavoro. Molti temono in effetti di non aver più il posto, oppure di vedersi ridotto il salario nel caso in cui dovessero svolgere solo prestazioni di trasporto regionale. Io spero che questi ti-

»Molti temono in effetti di non aver più il posto, oppure di vedersi ridotto il salario.«

mori per Olten si rivelino ingiustificati, in quanto il mattino abbiamo diversi treni che partono, che non potrebbero essere ripresi da Basilea o da Zurigo per mancanza di posto.

Ma quanto è diffusa tra i macchinisti la solidarietà, anche verso le altre categorie?

Per me è scontata. Sono figlio di un sorvegliante della

squadra e mi è sempre stato chiaro che senza montatori, manovrati o pulitori, non potrei guidare nessun treno. Non tutti sono però di questo avviso (anche se la maggior parte di chi non lo è, è affiliato ad un altro sindacato). È una cosa che mi

fa male, ma è vero che è una tendenza generale della nostra società. Poco tempo fa, ho ricevuto in consegna una locomotiva con l'indicazione che vi era un vasetto di yoghurt vuoto che il collega si rifiutava di sgomberare. Se tutti la pensassimo così, alla fine dovremo guidare pattumiere. Questa non è la mia mentalità, né il mio modo di agire.

Personalmente, cosa pensi di questa revisione della LADI?

Quel che mi dà particolare fastidio è l'immagine dei giovani che essa veicola. I giovani sono il nostro futuro. Basta considerare la piramide delle età, per rendersi conto di chi deve sostenere tutto il sistema e mi disturba pertanto che si vada proprio a risparmiare sui giovani. Io andrei in tutt'altra direzione, per esempio prevedendo di applicare la stessa percentuale di trattenuta per l'assicurazione disoccupazione a tutti i redditi, eliminando l'attuale plafonamento.

Intervista: Peter Moor/gi

BIO

Peter Schafer ha 48 anni.

È sposato e ha due figli di 15 e 17 anni. Ha svolto un apprendistato di elettromeccanico e da 25 anni è macchinista, dapprima a Basilea, poi a Losanna e infine a Olten. Lavora a tempo parziale dal 1992, attualmente al 50%, mentre per l'altra metà dirige il dipartimento delle opere sociali di Olten. «La cosa funziona bene, grazie alla disponibilità del distributore e di diversi altri «casi particolari», il cui impiego è molto flessibile». Nel suo tempo libero pratica jogging, va in bici, cucina e sta volentieri in compagnia. Collabora anche con l'organizzazione di corse ciclistiche e altre manifestazioni sportive.



“Le previsioni dell’aumento del traffico sono state regolarmente superate dai risultati.”

Hans Werder, segretario generale del DATEC, in occasione dell’incontro del SEV con i Parlamentari

La pianificazione ferroviaria in Svizzera

Da ferrovia 2000 a ferrovia 2030

La Svizzera è il numero 1 in capo ferroviario ed intende rimanerlo, anche se sul futuro sono in corso numerose discussioni molto accese che, oltre a quelli finanziari, toccano anche aspetti di principio.

Salvo imprevisti, il 15 ottobre vedrà la caduta dello ultimo diaframma della galleria di base del Gottardo. Lo scavo della più lunga galleria ferroviaria del mondo sarà così ultimato e circa sette anni dopo dovrebbe essere messo a disposizione dell’esercizio. Un evento tanto importante da aver indotto il Consigliere federale Leuenberger a mettere originariamente in agenda il suo ritiro solo dopo di esso.

Ciononostante, rimane solo una tappa intermedia, ben lungi dal concludere l’importante estensione della rete ferroviaria svizzera. Anzi, la lista di idee, progetti e richieste di imprese ferroviarie, cantoni e regioni si prolunga continuamente, andando in

ogni caso ben oltre ai limiti delle risorse che anche le modalità di finanziamento più generose potrebbero mettere a disposizione.

50 anni di espansione della strada

Questa situazione ricorda il movimento di un pendolo. Sino al 1960, le ferrovie erano indiscutibilmente il mezzo di trasporto più importante, grazie ad opere imponenti realizzate nel secolo precedente, contraddistinto da un’euforia e da un’energia realizzativa senza pari. È poi sopraggiunta l’epoca delle grandi opere stradali, introdotta dall’adozione, nel giugno 1960, della legge sulle strade nazionali, che ha costituito la base legale della

esplosione del traffico stradale. Il pendolo oscillava nella altra direzione e per decenni le realizzazioni stradali hanno avuto il sopravvento su quelle ferroviarie. I segnali di saturazione del traffico motorizzato individuale non hanno però tardato a manifestarsi e la Svizzera, contrariamente alle nazioni circostanti, ha ripreso abbastanza in fretta lo sviluppo di progetti ferroviari. L’idea delle nazioni vicine di puntare su poche linee ad alta velocità ha avuto vita breve e il progetto di sviluppare nuove trasversali principali è stato accantonato a causa dei suoi costi elevati e del fatto che riguardava solo i maggiori centri. Per contro, si è ben presto fatta largo l’idea di una «rete

suburbana svizzera», nel frattempo quasi concretizzata, ossia di una rete che copre tutto il territorio nazionale, equivalente a quella stradale.

Prospettive?

Oggi la Svizzera si ritrova confrontata ad una decisione fondamentale, riguardante la pianificazione delle prossime tappe di espansione della rete, raggruppate nel progetto «ferrovia 2030». Il Consiglio federale ha prospettato due varianti: la prima raggruppa otto progetti di estensione dell’infrastruttura che permetteranno, per una spesa complessiva dell’ordine di 12 miliardi di franchi, di migliorare l’offerta di trasporto viaggiatori sull’asse est-ovest. Nove miliardi di spesa sup-

plementare permetterebbero inoltre di migliorare l’offerta nel traffico regionale e negli agglomerati, nonché il transito di contenitori di quattro metri di altezza sulla linea del Gottardo. Entrambe le varianti escludono invece altri 15 progetti di estensione dell’infrastruttura, giudicati auspicabili e necessari ma non finanziabili, tra i quali troviamo la stazione sotterranea di Lucerna, la galleria del Wisenberg e gli ampliamenti della linea Bellinzona-Locarno e lungo il lago Lemano (vedi pag. 10).

Progetto basato sui nodi

La realizzazione di queste opere dovrebbe avvenire, come dice il titolo, dal 2030. Tra ferrovia 2000 e ferrovia

DIZIONARIO

FinTP

Il fondo per il finanziamento dei trasporti pubblici è stato dimensionato a 31,4 miliardi di franchi con la decisione sullo sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria SIF. Oltre alle nuove trasversali alpine, a ferrovia 2000 e a SIF, esso provvede al finanziamento degli accessi alla rete estera ad alta velocità e al risanamento fonico delle linee ferroviarie. Il fondo viene alimentato tramite la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), l’IVA e la tassa sugli olii minerali quale contributo al finanziamento delle NTFA. Per far fronte alle esigenze di investimento dei primi anni, il fondo beneficia di anticipi versati dalla Confederazione ed esso verrà mantenuto sino

al termine del programma di realizzazioni e sino al rimborso degli anticipi alla Confederazione, interessi compresi. Attualmente, si discute una possibile prosecuzione del fondo per il finanziamento di ferrovia 2030.

NTFA

Le nuove trasversali ferroviarie alpine sono il fulcro dei progetti della Confederazione, il cui punto principale è costituito dalle gallerie di base del Lötschberg e del Gottardo. Per garantire l’assorbimento delle maggiori capacità di trasporto, esse saranno accompagnate da realizzazioni sulle linee di accesso, quali la galleria di base del Ceneri e da ampliamenti sulla linea San Gallo-

Arth-Goldau e altre. I costi sono stati preventivati in oltre 18 miliardi di franchi.

Ferrovia 2000

Nel 1985, il Consiglio federale ha presentato un progetto che comprendeva diverse nuove realizzazioni, volte a concretizzare una rete di punti nodali ferroviari e che è stato approvato in votazione popolare nel 1987. Quattro anni dopo si è però constatata la lievitazione dei costi quantificati inizialmente, per cui il progetto è stato suddiviso in tappe, la prima delle quali comprendeva l’ampliamento del nodo di Zurigo, lo scavo delle gallerie dell’Adler e dello Zimmerberg e la nuova linea tra Mattstetten e Rothrist con i completamenti verso Soletta e Zofingen. In

origine, ferrovia 2000 comprendeva circa 130 progetti singoli.

SIF (Ferrovia 2000, 2ª tappa)

Dal 2015 verranno realizzati circa 150 progetti per perfezionare la rete di punti nodali alla base di ferrovia 2000, completando investimenti già eseguiti con progetti di portata più piccola per permettere ulteriori riduzioni di percorrenza, miglioramenti di coincidenze e orari più densi. Nel traffico merci, SIF permetterà di aumentare la capacità e accelerare le percorrenze sull’asse Nord-Sud, favorendo il trasferimento dalla strada. Nel 2009, il Parlamento ha approvato le relative spese di 5,2 miliardi di franchi,

senza che venisse promosso un referendum.

Ferrovia 2030

Attualmente, si sta preparando la prossima fase di ampliamento, per la quale l’ufficio federale dei trasporti e FFS hanno presentato due varianti da 12 e 21 miliardi di franchi per velocizzare e intensificare ulteriormente le relazioni tra i punti nodali. Particolare attenzione viene inoltre prestata all’aumento dell’offerta di posti nei treni. Il Consiglio federale dovrebbe mandare in consultazione il relativo messaggio nella primavera del 2011, mentre un gruppo di lavoro si sta occupando di possibili varianti per il finanziamento dei progetti.

DOSSIER

Marius Fontana/Ex-Press



Nubi all'orizzonte del sistema ferroviario svizzero.

2030 vi è un passo intermedio, contraddistinto dal divertente acronimo di SIF (Sviluppo Infrastruttura Ferroviaria), considerato in un primo tempo come una seconda tappa di ferrovia 2000, ma che dovrebbe essere concretizzato solo dopo il 2015, abbreviando, con investimenti dell'ordine di 5 miliardi di franchi, le percorrenze sull'asse est-ovest. Tra Losanna e Berna e tra Zurigo e Bienne, i tempi di viaggio diminuiranno di un quarto d'ora, permettendo la creazione di nuovi nodi di coincidenze.

Dal 1980, lo sviluppo delle ferrovie svizzere si rifa al principio dell'orario cadenzato, che prevede la partenza dei treni dalle stazioni principali all'ora piena o alla mezz'ora. I tempi di percor-

renza tra questi punti nodali devono quindi essere forzatamente inferiori ad un'ora o a 30' e lo sviluppo della rete è stato concepito di conseguenza.

Velocità o sviluppo della rete?

Negli ultimi mesi è però sorto un dissidio tra gli esperti: ufficialmente, l'ufficio federale dei trasporti e le FFS puntano, nell'ambito di ferrovia 2030, ad un miglioramento puntuale delle infrastrutture volto a perfezionare il concetto di rete, da integrare con un incremento dell'offerta di posti conseguibile grazie allo impiego di treni più veloci e capienti. Il presidente del consiglio d'amministrazione delle FFS Ulrich Gygi e diversi esperti in materia di trasporti prospettano per contro la realizzazione di una linea a

grande velocità tra Zurigo e Berna con la possibilità, sostenuta da alcuni di loro a seconda della provenienza, di un prolungamento verso la Svizzera romanda o verso Basilea.

Tutti si premurano di precisare che la loro idea non è in antitesi, ma un complemento dell'impostazione sin qui seguita. Considerate le ristrettezze finanziarie con cui sono confrontate anche le varianti ufficiali di ferrovia 2030, questa precisazione appare però piuttosto una foglia di fico. Senza contare che ci si deve proprio chiedere se, considerate le dimensioni del nostro paese, è veramente necessario ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza.

Peter Moor/GI

LA PROVENIENZA DEI FONDI

La somma dei progetti principali porta ad una spesa di 31,4 miliardi di franchi, coperti dal fondo FinTP. Le entrate di questo fondo non sono però per il momento sufficienti per finanziare i lavori, per cui la Confederazione versa degli anticipi. Le entrate provengono da tre fonti: quella più importante è la **TTPCP**, tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Due terzi dei soldi percepiti dagli autocarri vengono destinati al finanziamento dei progetti ferroviari, mentre un terzo viene girato ai Cantoni. Questo contributo copre le spese nella stessa misura, ossia nell'ordine di 20 miliardi di franchi. Altri 5 miliardi provengono dallo 0,1 per cento dell'attuale

tasso del 7,6 dell'imposta sul valore aggiunto **IVA**. L'ultimo cespite è la **tassa sugli oli minerali**, versata in primo luogo dagli automobilisti e che permette di coprire circa un quarto dei costi delle NTFA, ossia 5 dei circa 20 miliardi preventivati. Vi è inoltre un secondo fondo destinato al finanziamento dei progetti ferroviari nel traffico degli agglomerati: il **fondo per le infrastrutture**, che viene però prevalentemente utilizzato per finanziare realizzazioni stradali. Questo fondo è alimentato dalla tassa sugli oli minerali e dai proventi della vignetta autostradale.

I progetti principali di SIF e ferrovia 2030

SIF
a sinistra: offerta

ferrovia 2030, variante 12 mia

ferrovia 2030, variante 21 mia

ferrovia 2030, 2 priorità
a destra: infrastruttura

PROGETTI IN ROMANDIA, SULL'ALTOPIANO E NELLA REGIONE DI BASILEA

Punti nodali integrali 00/30: Losanna, Bienne, Interlaken
Punti nodali 00: Delémont e Visp
Riduzione della percorrenza di ¼ d'ora tra Losanna e Berna, Bienne e Zurigo, Losanna e Visp
Ulteriori riduzioni di percorrenza tra Ginevra e Losanna; Berna e Interlaken; Losanna e Basilea ecc.
Ulteriori corse orarie tra Bienne e Zurigo e Berna e Zurigo
Ulteriori corse orarie di treni diretti tra Losanna e Berna
Generalizzazione della cadenza semioraria tra Bienne e Yverdon (-Losanna/Ginevra)
Traffico merci: ulteriori 20 tracce giornaliere tra Zurigo RBL e Basilea e tra Zurigo RBL e Olten/Romandia
Accelerazione traffico Est-Ovest
Impiego composizioni di 400 metri a due piani tra Ginevra e Losanna
Ulteriori treni nel basso Vallese, impiego di composizioni a due piani
Percorrenze inferiori ad un'ora tra Losanna e Berna con composizioni a due piani di 400 metri, anziché treni inclinati
Accelerazione dei treni merci ai piedi del Giura
Ulteriori treni Berna-Zurigo
Ulteriori treni da Berna a Neuchâtel e Schwarzenburg, aumento posti a sedere verso Bienne
Ulteriori treni suburbani nelle valli di Ergolz e Laufen

Aumento della capacità nella regione di Ginevra
Aumento della capacità del nodo e delle tratte di accesso di Losanna
Accelerazione e aumento di capacità sulla linea Losanna-Briga-Iselle/Domodossola
Losanna-Bienne-Olten: accelerazione, aumento di capacità e binari di precedenza sul traffico merci
Correzioni di tracciato e aumento di capacità tra Losanna e Berna per treni inclinati
Accelerazione della linea Bienne-Delémont-Basilea
Aumento di capacità del nodo di Berna, (Wylersfeld compresa) e della linea da Thun
Thun-Interlaken: aumento di capacità, miglioramento dell'affidabilità delle coincidenze
Basilea-Olten: semplificazione del nodo di Liestal, aumento della capacità della stazione di Basilea
Semplificazione del nodo di Olten verso Nord ed Est, aumento della capacità
Olten-Heitersberg-Zurigo: quadruplicamento integrale Olten-Aarau; 4° binario Dulliken-Däniken, Eppenbergtunnel, accelerazione Olten-Zurigo per treni inclinati
Quadruplicamento integrale Aarau-Rapperswil-Gruemet-Chestenberg
Ampliamento dei nodi di Ginevra, Losanna e Berna
Ampliamento del profilo in Vallese per i treni a due piani
Ampliamento della linea Losanna-Berna
Raddoppio tra Ligerz e Twann
Semplificazione Basilea Est
Revisione traffico regionale e di agglomerato nelle regioni di Basilea e di Berna
Eliminazioni delle strozzature tra Morges e Allaman, Gland e Rolle, Losanna e Yverdon, Berna e Münsingen, Berna e Burgdorf e Basilea e Rheinfelden
Revisione della tecnica ferroviaria nella galleria di base del Lötschberg
Eliminazione delle strozzature lungo l'asse merci del Lötschberg
Wisenberg tunnel

PROGETTI NELLA REGIONE GOTTARDO/ZURIGO/LUCERNA

Cadenza semioraria nei fine settimana e nei giorni di punta tra Zurigo e Lugano
Traffico merci:
aumento a 260 tracce giornaliere (+40) sulla linea del Gottardo
aumento di 20 tracce giornaliere sulla linea per Luino
aumento della lunghezza dei treni di 100 metri sulla linea per Luino
aumento delle tracce tra Basilea e Zurigo RBL e tra Zurigo RBL e Rotkreuz
Aumento dei posti a sedere tra Lucerna e Hochdorf
Aumento dei treni da Zurigo verso Baden, Dietikon e Zugo
Accelerazione Zurigo-Lucerna-Ticino
Treni a due piani sul Gottardo
Aumento dei treni Locarno-Lugano

Basilea-Gottardo Nord: aumento della cadenza Basilea-Brugg-Altendorf/Rynächt, aumento della capacità Basilea-Lucerna
Gottardo Sud-Chiasso: aumento della capacità dei nodi di Bellinzona e Chiasso; aumento della cadenza tra Biasca, Bellinzona e Chiasso
Bellinzona-Luino: aumento della cadenza, ampliamento delle stazioni di incrocio
Bellinzona-Locarno: raddoppio parziale della linea
Zug-Arth-Goldau: aumento delle capacità del nodo di Arth-Goldau e isole a doppio binario (Zürich-)Thalwil-Lucerna: raddoppio Cham-Rotkreuz; aumento della capacità del nodo di Thalwil
Nessun progetto per l'infrastruttura
Provvedimenti per il traffico regionale e di agglomerazione nelle regioni di Lucerna e Ticino
Trasporto merci, ampliamento del profilo a 4 metri della linea del Gottardo
2ª galleria di base del Zimmerberg tra Zurigo e Zugo
Eliminazione delle strozzature lungo il Rotsee, sulla Bellinzona-Locarno e sull'asse merci del Gottardo

PROGETTI NELLA REGIONE DI ZURIGO E NELLA SVIZZERA ORIENTALE

Punto nodale integrale 00/30 a San Gallo; nodo 30 a Sargans
Punti nodali 15/45 a Sciaffusa, Romanshorn e Kreuzlingen
Riduzione di ¼ d'ora della percorrenza tra i nodi di Zurigo e San Gallo
Ulteriori due treni ogni ora tra Zurigo e San Gallo con fermata nella regione del Fürstenland
Cadenza oraria tra Sciaffusa e Zurigo
Consolidamento delle capacità nel trasporto merci
Riduzione della percorrenza tra San Gallo e Zurigo a meno di un'ora per treni a due piani da 400 metri, aumenti dei treni tra Zurigo e Winterthur
Aumento dei treni suburbani per Uster/Bubikon e dei posti a sedere verso Büllach
Aumento dei posti a sedere nella valle del Reno

Regione di Zurigo, linea diretta, ampliamento dell'accesso da sud Altstetten-Zurigo
Zurigo-Winterthur: fluidificazione regione Dorfmet, raddoppio dei binari, fluidificazione Hürlstein; ampliamento nodi di Effretikon, 4° binario Tössmühle-Winterthur; aumento della capacità del nodo di Winterthur e tra Bassersdorf-Effretikon-Winterthur
Winterthur-San Gallo/Toggenburg: accelerazione, binari di precedenza per il traffico merci e ampliamento della stazione di incrocio Toggenburg
Thurtal: accelerazione e ampliamento delle possibilità di incrocio tra Weinfeldten-Kreuzlingen/Sulgen-Gossau
Rheintal: ampliamento delle possibilità di incrocio
Neuhausen-Schaffhausen: aumento della capacità
Eliminazione delle strozzature tra Zurigo e Winterthur
Provvedimenti nel traffico regionale e di agglomerato nelle regioni di Zurigo e San Gallo
Eliminazione delle strozzature tra Zurigo e Coira; tra Zurigo e Uster e nel traffico merci tra Buchs e Sargans

Colpi di diritto

Licenziamento annullato, ritorno al lavoro

Grazie all'intervento del SEV, il Tribunale amministrativo federale impone alle FFS di ritirare un licenziamento.

Si possono dare risposte false in un questionario medico? No. Se lo si fa, si viene licenziati? Come in molti altri casi, la risposta è: «dipende dal caso concreto».

Alfredo Bianchi (nome fittizio) si annuncia nel 2007 per un posto di pulitore alle FFS. Quale sostituto del responsabile del servizio, lavora al 60% in esterno e il 40% in ufficio. Prima di essere assunto stabilmente, deve riempire un formulario medico, con domande relative a precedenti mal di schiena. Bianchi mette la crocetta sul no, sebbene già nel 1995 avesse avuto problemi del genere, che hanno richiesto un trattamento e anche nel 2000, a causa di due tamponamenti.

Al momento di iniziare nel nuovo posto, egli era però completamente abile al lavoro e in grado di svolgerlo senza impedimenti. La sua schiena lo ha lasciato in pace fino a fine novembre 2008. A quel momento ha dovuto essere ricoverato in ospedale ed è rimasto assente dal lavoro fino a fine gennaio 2009. Durante la sua assenza ha di sua iniziativa parlato dei suoi precedenti disturbi con i suoi superiori, suscitando la reazione delle FFS, che hanno incaricato il Servizio medico di fare un'indagine. Bianchi ha dato il suo consenso all'accesso alla sua cartella medica.

La svolta

Il 1° febbraio 2009, egli riprende il lavoro d'ufficio e partecipa pure ad un gruppo di lavoro sulla gestione delle assenze, venendo anche invitato al pranzo

conclusivo. Ma già il giorno dopo, il datore di lavoro gli comunica di aver iniziato la procedura per il licenziamento immediato, accordandogli il diritto di essere sentito. Con il sostegno del SEV, egli esprime il suo parere, ovviamente sostenendo di non vedere alcuna motivazione a sostegno del suo licenziamento.

La procedura segue comunque il suo corso e il 26 febbraio gli arriva il licenziamento immediato. Inoltre allora opposizione all'istanza di ricorso interna delle FFS, con la richiesta di annullare la disdetta e di rimettere in vigore il piano di reintegrazione al suo posto di lavoro.

L'istanza di ricorso costata quantomeno che manca la base per pronunciare il licenziamento immediato (al massimo può essere dato con scadenza ravvicinata). Il li-

cenziamento non viene però annullato, ma viene riconosciuto un preavviso di tre mesi.

Provvedimento esagerato

Il servizio di protezione giuridica del SEV trova che la decisione sia ingiustificata e inoltra un ricorso al Tribunale amministrativo federale, il quale giunge ad una conclusione ben diversa: nella sua sentenza (che le FFS potrebbero ancora impugnare davanti al Tribunale federale di Losanna) afferma che in questo caso il licenziamento è una misura esagerata, pur sostenendo, in modo molto chiaro, che le risposte false date nel questionario medico ledono il rapporto di fiducia. Un fatto che non può essere sottovalutato. Ma poiché Alfredo Bianchi ha potuto lavorare un anno e mezzo senza limitazioni per la sua salute e che anche il rapporto di fiducia con i suoi superiori non è stato alterato, il licenziamento non è la misura adeguata. «La disdetta del rapporto di lavoro, nel rispetto del principio della

proporzionalità, deve essere l'ultima ratio» sostiene il Tribunale. Un licenziamento appare adeguato, ad esempio, in caso di ripetuti rifiuti di svolgere certi lavori.

Inoltre, nel caso di Bianchi è stato appurato che il nuovo mal di schiena è stato causato dallo svolgimento di lavori non previsti dal suo mansionario, ma che gli sono stati richiesti. Ecco quindi che le FFS ne sono corresponsabili.

Possibili e adeguati

Il Tribunale amministrativo federale nella sua sentenza ha stabilito che «il ricorrente va reintegrato in una funzione della sua precedente attività», aggiungendo che il rapporto di fiducia sul posto di lavoro non è stato compromesso da questo caso, in modo da rendere impossibile il suo rientro.

L'ulteriore occupazione di Bianchi sarebbe perciò «possibile e accettabile per tutti gli interessati».

Protezione giuridica SEV

Sei già dei nostri?

Hai una o un collega che non fa ancora parte del SEV? L'80 per cento dei dipendenti dei trasporti pubblici è affiliato ad un sindacato - aderite pertanto al SEV! Se convinci un o una collega ad iscriversi al SEV, ricevi un premio di 50 franchi.

Quali sono i nostri argomenti?

Il SEV se batte per:

- salari che permettano una vita dignitosa;
- una durata del lavoro che lasci anche tempo di far altro;
- contratti collettivi di lavoro (CCL) che regolano le vostre condizioni di lavoro
- e molto altro ancora...

Una cosa è chiara: la forza di un sindacato e la sua capacità di migliorare le condizioni di lavoro dipendono direttamente dal numero dei suoi membri!



Dichiarazione di adesione/richiesta di abbonamento

- Voglio aderire al SEV, ricevendo quindi automaticamente l'abbonamento a *contatto.sev*.
- Voglio abbonarmi a *contatto.sev* al prezzo di 40 franchi all'anno.
- Voglio conoscere *contatto.sev* e ordinare un abbonamento di prova (6 numeri).

Cognome e nome:

Reclutato da:

Indirizzo:

Cognome e nome:

NAP/Località:

Indirizzo:

Tel. (prof.):

Località:

Tel. (privato):

Tel. (privato):

Data/Firma:

Da inviare a: SEV, Steinerstrasse 35, casella postale, 3000 Bern 6, o al fax 031 357 57 58 (oppure inviare i dati richiesti per mail a christian.cuenoud@sev-online.ch). Ci permetteremo di contattarti. Grazie per il tuo interesse. Altre domande? info@sev-online.ch o www.sev-online.ch

Vuoi ricevere *contatto.sev*?

Conosci qualcuno che vuole leggere *contatto.sev*?

contatto.sev è recapitato direttamente ai membri, in quanto compreso nelle prestazioni del sindacato. Vi è però anche la possibilità di abbonarsi anche per colleghe e colleghi di altri settori e sindacati. L'abbonamento costa 40 franchi.

Per chi vuole conoscere il nostro giornale, vi è anche la possibilità di un abbonamento di prova gratuito, per sei numeri.

Quattrini, grana & Co.

Le tre commissioni del SEV (donne, giovani e migranti) organizzeranno il prossimo 18 settembre, per la prima volta e nelle tre lingue, una giornata comune, dedicata al tema dei soldi. Il programma partirà alle 10 del mattino e si concluderà con balli e musica alle 2 di notte.

contatto.sev ha incontrato Arne Hegland del comitato d'organizzazione.

contatto.sev: Come si è giunti a questa prima giornata congiunta?

Arne Hegland, segretario sindacale responsabile per la commissione migranti: L'idea principale è di riunire e

compattare maggiormente le minoranze in seno al SEV, rafforzandone il ruolo. Una

giornata comune permette inoltre di strutturare un programma più ricco dal punto di vista culturale e dei contenuti.

E perchè questo tema dei soldi?

Il rapporto con i soldi caratterizza la nostra attività quotidiana. Dobbiamo fare la spesa, riceviamo la busta paga, paghiamo contributi alle casse pensioni e ad altre istituzioni sociali, dobbiamo rispettare il nostro budget personale e via di seguito. Anche il lavoro sindacale è impennato sui soldi e non solo per via delle trattative salariali. Volevamo quindi affrontare diversi aspetti di questo argomento.

Chi organizza questa giornata?

I segretari sindacali responsabili per le tre commissioni, ossia Barbara Amsler, Jérôme Hayoz ed io, oltre a Beatrice Ben Amara che cura la parte amministrativa. Il manifesto, il volantino ed il cartone animato su internet sono invece stati ordinati a collaboratori

esterni. Per la giornata, abbiamo bisogno di circa una trentina di collaboratori, in modo da ridurre la durata dell'impegno di ognuno e permettergli di godersi anche la manifestazione.

A che punto siete con i preparativi?

Volantini e manifesti sono stampati, la ristorazione è ordinata e il programma dei Workshops e quello musicale sono pronti. Vogliamo infatti unire l'utile al dilettevole ed abbiamo pertanto ingaggiato quattro gruppi, oltre a Flurin Caviezel, cabarettista e personalità poliedrica che avrà l'incarico di presentare la serata. Uno dei 13 relatori ha appena dichiarato forfait, ma sono cose che succedono.

Come avete scelto i gruppi musicali?

Con la tecnica del Brainstorming. Volevamo un complesso che suonasse musica da ballo per una sala e tre gruppi per l'altra sala in grado di soddisfare i diversi gusti del nostro pubblico. Avevamo dei contatti, ma dovevamo anche verificare se questi erano ancora disponibili per il 18 settembre. Abbiamo così dovuto rinunciare agli «Stiller Has», che pure erano molto interessati alla cosa.

La partecipazione è limitata?

Sì, possiamo accogliere circa 250 persone. Abbiamo però ancora posti liberi, anche se chi è interessato dovrebbe annunciarsi il più presto possibile, preferibilmente per posta elettronica (vedi a fianco e nel riquadro).

La partecipazione è aperta a tutti?

In sé, la manifestazione è mirata ai tre gruppi delle commissioni, ma sono benvenuti tutti i membri del SEV, eventualmente anche accompagnati da non membri. Questi possono naturalmente aderire al sindacato, approfittando di tutti i vantaggi che esso offre, cominciando dai 350 franchi del costo di questa manifestazione...

Intervista Fi/gi

1° congresso comune dei gruppi «Giovani», «Donne» e «Immigrati»

Sostituisce la giornata di formazione delle donne, la giornata dei giovani e la giornata degli immigrati 2010.

Conformemente al CCL, è possibile richiedere alla propria azienda un congedo di formazione.



Convegno nazionale sul tema «Soldi» delle commissioni SEV Giovani – Donne – Immigrati

Quattrini,

Sabato,

18 settembre 2010

«Altes Spital» di Soletta

Per i membri SEV la partecipazione è gratuita, escl. la cena.

Programma

10.00 **Check-in**, caffè di benvenuto

10.30 **Introduzione**

11.45 **Workshop, discussioni, input**

a programma a scelta in loco
17.30 Aperitivo

18.00 **Programma serale**

Ristoranti con specialità etniche
a Moderazione: Flurin Caviezel
23.30 **Concerti / discoteca** Greis, X-elle, Chica Torpedos, i Punto & Virgola

Iscrizione

fino al 31 agosto 2010:
www.sev-online.ch ▶ Convegno

PROGRAMMA SERALE E ISCRIZIONE

In una sala, suonerà l'orchestra italiana «**Punto e Virgola**». Come indica il loro sito internet, Maurizio, Lilly e Emanuele suonano e producono animazioni ed effetti di luci «per ogni età», con brani di musica leggera dagli anni '60 sino ad oggi, musica latinoamericana, Disco degli anni '80, balli di gruppo ecc.
www.ipuntoevirgola.ch.

Avremo inoltre le **X-elle Soul-Jazz**, band composta da otto donne formatasi in occasione del Jazzimrock Festival 2007 di Lucerna, il cui sound variato, con accenti soul e jazz l'ha resa nota in tutta la Svizzera. Tutte le componenti sono musiciste professioniste.
www.x-elle.ch

Con esse, si esibirà la **Chica Torpedos Mundart-Mambo-Orchestra**, orchestra di 9 elementi che suona e di esibisce nel più puro stile latinoamericano, cantando testi in altrettanto puro dialetto bernese, sommando alla voce del leader Schmid Schmidhauser, falegname diplomato, quella di Anselmo Torres da Lima.
www.chicatorpedo.ch

Infine, avremo la **Greis, J. J. Flueck & DJ Claud HipHop**. Grégoire Vuilleumier ha creato uno degli album di Rap più noti in Svizzera: Eis. Adesso, con i suoi testi, Greis tratta i problemi sociali e quelli politici a tutti i livelli, rivendicando maggior giustizia sociale e la parità di diritti per tutti in Svizzera.
www.greis.ch

Iscrizione, maggiori informazioni e programma:

tramite www.sev-online.ch Per i membri SEV, la partecipazione è gratuita (esclusa la cena e le bibite in serata). Per informazioni, rivolgersi al segretariato SEV: 031 357 57 57; Beatrice Ben Amara.



■ SOTTOFEDERAZIONE ZPV

Commissione centrale

La commissione centrale, riunitasi il 24 giugno all'hotel Kolping di Olten, ha dapprima ricordato il defunto collega Didier Krebs.

In seguito ha affrontato le questioni della sottofederazione. Il suo presidente centrale Andreas Menet, accompagnato dal vice Pascal Fiscalini, la rappresenterà al convegno internazionale del personale treno che si terrà dal 20 al 22 settembre a Oslo. L'escursione del comitato centrale si terrà per contro il 4 e 5 ottobre, organizzata da Thomas Walter, presidente della sezione di Romanshorn

e dalla segretaria centrale Jeanine Truttmann.

Il termine per la consegna di testi per la seconda edizione del bollettino ZPV scadrà il 1. novembre 2010. La sottofederazione auspica numerosi contributi da parte di tutti i membri del comitato centrale, invece di concentrare questo incarico su poche persone.

Maggior considerazione per il proprio lavoro

Lo scorso 2 luglio si è svolto un workshop, promosso dal comitato ZPV, per discutere le condizioni di lavoro nel

traffico regionale della Svizzera orientale e delle collaboratrici SMZ. In due gruppi di lavoro, i partecipanti hanno definito possibili provvedimenti per migliorare le condizioni.

In generale, collaboratrici e collaboratori di questi settori hanno espressa la rivendicazione di una maggior considerazione e apprezzamento del loro lavoro.

Le riflessioni hanno poi permesso di individuare le possibilità e i margini di intervento, nonché discusso i prossimi passi.

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola

Prossime presenze: mercoledì 25 agosto, 8 e 22 settembre, 13 ottobre.

L'ufficio garantisce tutte le prestazioni sindacali e di patronato, sia per quanto riguarda l'amministrazione svizzera che per quella italiana ed è a disposizione di tutti

gli iscritti SEV, dei lavoratori della regione impiegati per imprese svizzere attive nel settore dei trasporti e ai frontalieri in generale.

DOVE: presso Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione).

ORARIO: dalle 14.00 alle 18.00.

Al «Dopolavoro» è a disposizione una bacheca informativa da consultare regolarmente e vi è la possibilità di lasciare in consegna documenti.

C. F. Noto

ORARI D'APERTURA DEL SEGRETARIATO TICINESE SEV

Informiamo che l'ultima permanenza del segretariato SEV di Chiasso sarà mercoledì 25 agosto in quanto è prevista la sua chiusura alla fine di questo mese.

Resta evidentemente come punto di riferimento il segretariato di Bellinzona, le cui colleghe e colleghi sono a disposizione per

colloqui che, in caso di necessità e previo appuntamento, possono avvenire anche fuori sede o il mattino.

Il segretariato SEV di Bellinzona è aperto il pomeriggio, dalle 13.45 alle 17.30 e raggiungibile telefonicamente al numero 091 825 01 15.

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, 044 tel. 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.zs-werbeag.ch, contatto.sev@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 2 settembre. Termine di chiusura redazionale: 26 agosto alle 10.00.

**PROSSIMA
CONFERENZA
CCL FFS / FFS
CARGO**

**Martedì 14 settembre
ore 10.15 – 16.30 ca.**

Presso centro conferenze
UNIA Egghölzli,
Weltpoststrasse 20,
3000 Berna 15

DENTRO LA GRONACA

DI GADDO MELANI

Semplice capitalismo

Fra i tanti personaggi che a buon titolo possono vantare di aver occupato in modo preponderante le prime pagine dei giornali di casa e di quelli internazionali, figura il dottor Sergio Marchionne, amministratore delegato (AD) della FIAT, che sta, non dimentichiamolo, per Fabbrica Italiana Automobili Torino, dove quel Torino pare perdere importanza.

Marchionne è un tipo tosto. I sindacati lo disturbano? Lui pensa di abolirli, almeno nelle sue fabbriche (gli altri lo seguiranno). In che modo? Un po' alla vecchia maniera, licenziando gli attivisti e ricattando gli altri con la minaccia di chiusure di stabilimenti. Ma l'AD del XXI secolo è anche raffinato. Non gli basta che gli operai si mostrino disposti a piegarsi ai suoi ricatti, vuole che ne siano pienamente corresponsabili. Così ecco che ti inventa il referendum, con cui chiede alle maestranze di accettare alcune clausole come: la rinuncia al diritto di sciopero (poco importa se in Italia è un diritto costituzionale), la penalizzazione della malattia, la rinuncia, in caso di necessità di produzione, della pausa mensa (per mangiare c'è sempre tempo, vuol dire che lo farai a fine turno, e poi, meno mangi e più risparmi), l'aumento dei ritmi di produzione e via dicendo.

Sergio Marchionne, basandosi sulle prese di posizioni condiscendenti di sindacati quali la CISL e l'UIL, e di esponenti della «sinistra» come, tanto per fare un nome, Fassino, è convinto di stravincere. Gli operai sanno che è in ballo il posto di lavoro, non saranno mica così incoscienti? E, invece, sorpresa! «Il referendum passa, sì, ma con il 63%, si è lontani dall'atteso plebiscito. Gli operai resistono in nome, dicono, della difesa della loro dignità. Non si possono gettare al vento decenni di lotte dure, anche sanguinose e tanti, tanti sacrifici.

Ma Marchionne è un duro. Non molla: annuncia di andare a fabbricare la Panda in Serbia (dà la colpa ai sindacati, ma gli accordi sono antecedenti al referendum) poi fonda una «newco», che gestirà la fabbrica «ribelle» di Pomigliano. Così gli operai potranno prima essere licenziati e poi riassunti alle nuove condizioni, in barba ai contratti esistenti. Sì, perché la «newco» non aderirà nemmeno alla Confindustria, sentendosi così libera da ogni vincolo. Roba da far illividire dall'invidia Marcigaglia e company.

Se in Italia, lo guardano male (anche il ministro Sacconi, nella totale ignavia del governo, fa finta di essere indignato), Marchionne può respirare aria totalmente amica negli USA dove Obama lo gratifica con un «dear Sergio» e gli operai applaudono, scervri come sono da «indottrinamenti ideologici» da parte di «sindacati comunisti»!

Io Marchionne voglio ringraziarlo. Ha ricordato benissimo le regole del gioco: voi operai lavorate grazie ai capitali investiti dagli azionisti, così dovete ripagarli facendo fruttare quelle azioni, anche a costo di rimetterci nella busta paga.

Non so se viviamo nel neo-capitalismo, nel post-capitalismo, nel super-capitalismo. Sergio Marchionne ci dice che il padrone comanda, che l'operaio (e basta con i «collaboratori»...) deve obbedire, possibilmente in silenzio. È semplicemente capitalismo.

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Gita sul Monte San Salvatore

Giovedì 9 settembre 2010

Per tradizione, la gita di settembre non ci porta molto lontano. Richiamati dall'anniversario dei 120 anni dalla sua inaugurazione avvenuta il 27 marzo 1890, vi proponiamo una meta sulla porta di casa, il Monte San Salvatore. In soli 12 minuti l'ardita funicolare ci porterà dalla riva del lago a quota 883 m s/m, quindi in pochi passi potremo raggiungere il culmine di questa magnifica montagna simbolo di Lugano da dove il nostro sguardo potrà spaziare a 360 gradi sulla città, sul lago e tutto intorno, dalle Alpi alla pianura lombarda.

Il programma prevede: ritrovo alle ore 10.45 alla stazione della funicolare che si trova poco sotto la fermata della stazione FFS di Lugano-Paradiso, dove riceverete il biglietto e poi salita in vetta.

Prima di metterci a tavola sarà servito l'aperitivo, per poi passare al menù che prevede:

Tartarino con rucola e pomodorini
Saltimbocca alla romana
Purea di patate e verdura di stagione
Crostata di mele con gelato alla cannella

Bibite: ¼ di vino, ½ litro acqua minerale e caffè.

Il prezzo, comprendente il viaggio in funicolare ammonta a CHF 60.– per persona.

Siete cortesemente invitati ad inviare la vostra iscrizione al più presto ma comunque **entro il 31 agosto** a: Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

Al piacere di incontrarci per una gioiosa giornata con la Sezione PV Ticino e Moesano.

Orari dei treni

Airolo stazione partenza	9.01
Faido	9.19
Biasca	9.40
cambiare treno a Bellinzona arrivo	9.53
Bellinzona stazione partenza	9.57
Lugano	10.28
Lugano Paradiso	10.31
Locarno stazione partenza	9.33
cambiare treno a Giubiasco arrivo	9.53
Giubiasco stazione partenza	10.00
Lugano Paradiso	10.31
Chiasso stazione partenza	10.03
Balerna	10.06
Mendrisio	10.12
Lugano Paradiso	10.26

Presso la stazione di partenza disponibili alcuni parcheggi ma non riservati.



Iscrizione gita sul Monte S. Salvatore – giovedì 9 settembre 2010

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome..... Nome.....

Domicilio..... N. tel.:.....

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo sopraindicato di Biagino Gioli.

I NOSTRI MORTI

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

Camenzind Robert, 86 anni, Camorino

Christoffel Vinzens, 85 anni, Leggia

Corti Giordano, 85 anni, Mendrisio

Del Don Flavio, 88 anni, Bellinzona

Duchini Jolando, 94 anni, Chiasso

Paladino Salvatore, 53 anni, Bellinzona

Pedraita Aldina, 64 anni, Carena

Petrocchi Teo, 83 anni, Torricella

Tognini Lino, 79 anni, Cresciano

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Vacanze balneari 2010

Puntuale come sempre, il torpedone dei vacanzieri ha varcato il confine di Brogeda poco dopo le 9.00, proseguendo, con traffico assai moderato, verso la meta.

Augusta ha rivolto un caloroso benvenuto a tutti, ai volti noti e ad alcune «new entries», che non hanno avuto difficoltà a familiarizzare con il resto della compagnia.

Sosta pranzo poco prima di Bologna, quindi direttamente a Torre Pedrera, dove le pratiche di scarico bagagli e sistemazione delle camere si sono svolte con ordine, rapidità e precisione.

Purtroppo i primi tre giorni sono stati caratterizzati dalla pioggia battente e da un vento impetuoso. Nell'attesa del sole ci siamo consolati guardando i mondiali di calcio alla TV, giocando a carte e facendo i primi acquisti.

Finalmente il ben noto anticiclone delle Azzorre ha permesso al sole di fare la sua apparizione sul mar Mediterraneo per non più abbandonarci fino al termine del soggiorno. Tutti ne hanno approfittato per godersi la spiaggia e il mare, far passeggiate già di buon mattino, curare l'abbronzatura, abbandonarsi a massaggi rilassanti e molto altro ancora.



Le giornate sono trascorse veloci in un ambiente amichevole e sereno, con una gita in treno gommato fino a Bellaria, località molto frequentata per l'animazione che vi regna la sera e per i negozi del centro, che offrono al visitatore una scelta assai vasta di articoli vari a prezzi ragionevoli.

L'intrattenimento non è mancato con serate tipiche romagnole, giochi vari e un torneo di scala 40, molto ben frequentato da giocatori di esperienza e assai scaltri, determinati a giocarsi la finale. Alla fine si è imposta la signora Carla Manfredini-Mombelli che ha prevalso sul mai domo Giacinto Casagrande.

Gli echi da parte dei partecipanti sul trattamento alberghiero sono stati molto positivi e ciò fa molto ben sperare per la partecipazione nel 2011.

Giampaolo Zocchi

VILLAGGIO VACANZE GOLFO DEL SOLE DELLA REKA A FOLLONICA, IN TOSCANA

Da ben 25 anni i membri SEV possono approfittare di sconti per il villaggio Golfo del Sole in Toscana. Questa prestazione rimarrà valida fino al 2012, in quanto i bungalow e gli appartamenti non corrispondono più allo standard di comfort attuale e un investimento in tal senso non si rivela sensato per il nostro sindacato. Comunque i membri SEV fino ad allora

possono continuare ad approfittare dello sconto del 25% per i bungalow e del 30% per gli appartamenti. Il SEV offrirà inoltre per gli anni 2011 e 2012 uno sconto supplementare del 10% per alcuni bungalow e appartamenti. Prenotazioni direttamente presso la Reka al numero 031 329 66 99 o via mail a: florence.bernasconi@reka.ch.

Il macchinista Herbert Friedli ci accompagna sul Wisenberg

Fra storia e futuro della ferrovia

Il Wisenberg è molto meno conosciuto della sua galleria, sebbene non esista ancora. Sicuramente, però, la vista è migliore sulla montagna.

Herbert Friedli è macchinista ed è stato presidente della sezione LPV Mittelland. Egli circola anche sulla vecchia linea dell'Hauenstein, la cosiddetta «Läufelfingerli». Non è così ovvio, perché questa linea ha rischiato più volte di essere chiusa e soltanto da quando è stata inclusa nella rete suburbana di Basilea il suo futuro è più sicuro.

Fino all'apertura della galleria di base dell'Hauenstein, il traffico fra Olten e Basilea passava su questa linea, la cui caratteristica non era solo il viadotto di Rümbling, ma pure la strozzatura fra Olten e Trimbach, che va superata in salita. Oggi questo fa parte del passato, visto che le gallerie rendono sempre più piana la rete ferroviaria.

Anche senza la galleria, il Wisenberg vale un'escursione. Visto da est, è la prima cima della catena del Giura che supera i 1000 metri, ciò che fa capire che non si tratta proprio di una passeggiata. Punto di partenza e di arrivo è Läufelfingen, raggiungibile



con il treno ogni ora da Olten o da Sissach. La stazione è situata proprio al portale della galleria.

Il percorso raggiunge dapprima la strada principale che passa sull'Unteren Hauenstein, ben presto l'abbandona ed inizia la salita. Si passa davanti al primo cimitero per animali della Svizzera e continua a salire, senza interruzioni. Una pausa è possibile nella «Hupp», un ritrovo della Croce Blu e pertanto sono disponibili solo analcolici. Ma è ancora presto per questo.

Per raggiungere la cima, ricoperta da una densa foresta, ci vogliono circa due ore. Poiché la crescita degli alberi impediva di vedere il cielo, alcuni anni fa si è dovuto rialzare la torre di osservazione. L'accesso alla piattaforma superiore è riser-

vato a chi non soffre di vertigini...

Un panorama unico

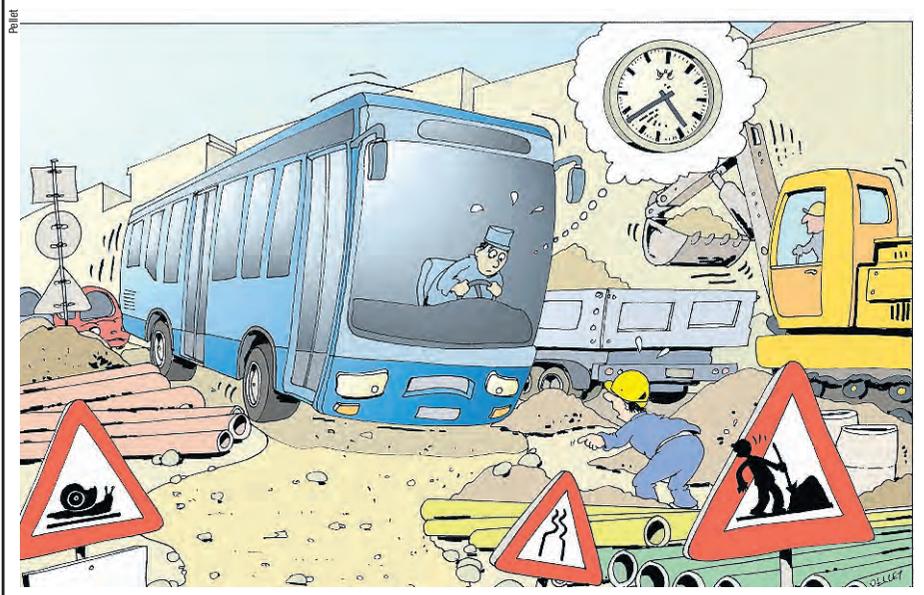
Chi arriva fin quassù e si guarda attorno gode di un panorama fantastico sia in direzione della Foresta Nera e l'Alsazia, sia verso l'intera catena alpina.

Poi inizia la discesa nell'altra direzione ed ecco che si incontra di nuovo un albergo, persino con bagno termale. «Bad Ramsach» è un invito a fare il bagno, ma anche la cucina non è da sottovalutare e qui c'è la possibilità di gustare una birra fresca o un bianco. Ma ci sono ancora 200 m di dislivello da scendere. Per chi ha fretta c'è il percorso diretto verso la stazione, mentre chi ha più tempo può scegliere il percorso che passa accanto alle rovine Homberg e che attraversa il bosco.

pmo



L'ESTATE DEI TRASPORTI PUBBLICI ... SECONDO PELLET



A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

Separazioni

Le statistiche parlano chiaro: ormai oltre la metà dei matrimoni finisce con una separazione. Ma perché l'istituzione del matrimonio è così in crisi e proprio in società, come la nostra, in cui gli sposi si scelgono reciprocamente in assoluta libertà, senza più imposizioni o condizionamenti familiari o esterni? I nostri nonni e bisnonni stavano insieme per tutta la vita e, in passato, era rarissimo sentir parlare di separazioni. Chiaramente un tempo per la donna che intendeva separarsi dal marito c'erano grossi impedimenti di tipo socioeconomico e culturale: avrebbe dovuto affrontare una fortissima riprovazione sociale, non avrebbe comunque avuto i mezzi economici per andare a vivere da sola, né tantomeno avrebbe potuto facilmente abbandonare o portare con sé i figli (che un tempo erano tanti), anche perché aveva meno opportunità di trovare un lavoro fuori casa. Inoltre avrebbe perso il sostegno della rete familiare, fondamentale in una realtà in cui non esistevano ancora pensioni, tutele e assistenze sociali... Ma, a parte questi problemi di ordine pratico, aveva anzitutto un impedimento di carattere psicologico: l'accettazione del proprio ruolo subalterno. Sin dall'infanzia, infatti, la donna era stata educata e indottrinata in un modello familiare in cui era l'uomo a «portare i pantaloni»: era il capofamiglia a comandare e ad avere sempre l'ultima parola e non si doveva litigare ogni volta che c'era una decisione da prendere. Non che questa situazione rappresentasse il massimo della giustizia e della felicità, soprattutto per la donna; ma le cose stavano così e non c'era altra scelta. Ebbene, ciò che è cambiato nell'ultimo mezzo secolo è proprio quel particolare e artificioso rapporto di dipendenza e soggezione, che un tempo creava una «naturale» gerarchia all'interno della coppia, facendo dell'uomo il leader e, troppo spesso, il marito-padrone. Oggi la donna è istruita (spesso anche più dell'uomo), ha in genere un lavoro autonomo (anche se quasi mai altrettanto retribuito), può contare su di una rete sociale di protezione ed è sostenuta da una legislazione che tutela i suoi diritti, obbligando il marito a mantenerla al suo livello di vita anche da separata, con il vantaggio di poter anche continuare a usufruire dell'abitazione coniugale e ottenere facilmente l'affidamento della prole. Insomma, la profonda trasformazione della condizione femminile ha, nel giro di pochi decenni, fatto crollare un sistema patriarcale e gerarchico che esisteva e resisteva da secoli. Tuttavia, adesso che tutti gli antichi e artificiosi equilibri all'interno della coppia sono venuti meno, si registra purtroppo un insanabile incremento della conflittualità coniugale, che ha portato automaticamente ad un aumento vertiginoso delle separazioni. Ci stiamo ormai avviando verso una società dove il matrimonio a vita è un evento sempre più raro, perché inizia a prevalere piuttosto un modello di «monogamia seriale», efficacemente spiegabile con una battuta della famosa collezionista di mariti, Zsa Zsa Gabor: «Ogni volta che mi sposo è per sempre. Fino al matrimonio successivo». Difatti finora lei si è sposata ben 9 volte! Curiosamente questa «monogamia seriale» era già in voga nelle società primitive, in cui si è constatato che le madri partorivano ogni quattro anni e le coppie restavano insieme mediamente durante questo periodo, giusto il tempo di allevare il neonato; poi si separavano e formavano altre coppie, garantendo così una maggiore varietà biologica alla discendenza. Ma, altrimenti, qual è il segreto di un matrimonio lungo e felice? Si chiama «empatia», la famosa capacità di «mettersi nei panni degli altri», per riuscire a capire cosa prova e persino cosa pensa il proprio partner, PRIMA di arrivare al conflitto insanabile, o alla cosiddetta incomunicabilità. Sapersi immedesimare nell'altro, secondo gli esperti di «terapia di coppia», sarebbe uno dei segreti per mantenere sempre accesa la luce nella vita coniugale e non ritrovarsi mai al buio. Perché l'amore consiste, in buona parte, anche nella capacità di condividere le emozioni; perché... «amare non significa solo guardarsi negli occhi, ma guardare insieme nella stessa direzione».

Ueli Scheuer: ferroviere, politico e spirito multiforme

«Il SEV mi ha spinto in politica»

Incontro Ueli Scheurer nell'atrio del municipio di Berna: è macchinista ma anche membro del Gran Consiglio di Berna.

Ueli Scheurer fa parte di quelle persone di cui non si può fare a meno: si entusiasma per una causa e vi rimane fedele. Per questa sua caratteristica gli è stato richiesto di ricoprire molte funzioni e spesso ha risposto presente. Oggi lo si trova a far parte attiva di diverse associazioni: è l'incontro con uno sportivo, un politico e un ferroviere per passione.

Partenza tardiva

La sua entrata nel mondo del lavoro non è però legata alla ferrovia. Dopo l'apprendistato di elettromeccanico, si è impiegato presso una ditta leader mondiale delle macchine levigatrici, avendo così la possibilità di girare il mondo, dove venivano vendute queste moderne macchine elettroniche. E il suo sogno originale è rimasto celato nel subconscio.

Il sogno di gioventù

Il motivo che l'aveva spinto alla formazione di elettromeccanico era, in effetti, quello di diventare macchinista, ma solo a 42 anni esso si è rifatto vivo e Scheurer si è rivolto alle FFS. Il lavoro di macchinista al deposito di Bienne gli piace: «C'è una buona alternanza fra treni regionali e a lunga distanza».

Il sindacalista

Non solo alle FFS Ueli è arrivato tardi, anche al sindacato: durante la sua attività di elettromeccanico non gli sembrava che fosse necessario essere affiliato ad un sindacato. Ecco quindi che solo dopo il suo passaggio alle FFS egli ha aderito pure al SEV. Già poco dopo aver concluso la formazione, la LPV Bienne lo ha scelto come suo presidente e delegato a far parte del comitato centrale. «Il SEV mi ha spinto in politica», dice oggi. Eccolo allora aderire al partito socialista nella se-



Ueli Scheurer alla guida di un mezzo che lo appassiona.

zione di Lengnau e da subito diventarne presidente! Appena nove mesi dopo, eccolo entrare in municipio, carica che ha rivestito per 10 anni.

Il politico

Che il passo successivo fosse il gran consiglio, non può certo meravigliare. Per candidarsi la prima volta ha dovuto ancora chiedere l'autorizzazione dei superiori; oggi il diritto di ricoprire cariche pubbliche è sancito dal CCL e basta comunicarlo. In occasione delle ultime elezioni la scorsa primavera, il SEV ha fatto campagna per lui presso i membri del suo circondario elettorale Bienne-Seeland. Scheurer se ne è rallegrato ed è convinto che abbia avuto effetto, dal momento che molti a Bienne lo hanno interpellato. Ma in servizio è raro che qualcuno si rivolga a lui come granconsigliere: «I ferrovieri non sono molto politicizzati», dice.

Molto onore, molto lavoro

Il CCL non stabilisce soltanto

diritti e doveri di chi si candida per il gran consiglio, ma pure come funziona in caso di elezione: un membro del GC ha diritto a 15 giorni di congedo pagato, mentre ciò che va oltre non è pagato. Per un macchinista con turni irregolari questo non comporta grossi problemi: la rotazione dei turni fa sì che le sedute del parlamento coincidano con giorni di riposo e che debba lavorare fra due settimane di sessione parlamentare.

Molte passioni

Gli impegni politici e sindacali non lasciano certo molto tempo libero. Lui riesce comunque a praticare i suoi hobby ed è membro di diverse associazioni, anche se non in tutte attivamente, come lui stesso precisa. Fa parte del Club sportivo dei ferrovieri di Bienne «ma mai molto attivamente, ci sono rimasto soprattutto per simpatia» ammette «non ho proprio molto tempo». Ha abitato 15 anni a Pieterlen ed è an-

cora membro del FC di quel comune. Ma a 55 anni gli è tornata la voglia di pallone e oggi gioca nella squadra dei veterani del FC Lengnau e in quella del Gran Consiglio! Oltre al calcio, ha sempre avuto un posto di rilievo la corsa, sia quella di orientamento, sia quella di resistenza: ha sempre corso le 10 miglia del Grand Prix di Berna in meno di un'ora, mentre la 100 km di Bienne gli ha permesso di conseguire la sua miglior prestazione: 7 ore e mezzo!

Locomotive storiche

La passione del ferroviere ha fatto posto anche ai mezzi di trazione storici ed eccolo fra gli iniziatori del «Dampfgleis Solothurn-Büren»: il binario fra queste due località non viene per il momento eliminato, ma usato per corse con locomotive a vapore «a vista». Scheurer è da sei anni copresidente di questa associazione. La tecnologia lo appassiona molto, pur senza essere un maniaco. È sì andato

al festival del vapore a Interlaken, ma solo perché doveva condurre una locomotiva storica.

La passione per la tecnica dei veicoli non si limita alla ferrovia. Nell'esercito era autista e a 58 anni ha realizzato un suo sogno che cullava sin da ragazzo: il volo. Così ha conseguito la licenza per aerei monomotore e ogni tanto si libra nel cielo, decollando dall'aeroporto di Grenchen.

E la famiglia?

Nonostante tutte le sue attività e il tempo che dedica alle sue passioni, Scheurer è anche marito e padre. «Mia moglie si è abituata alle mie frequenti assenze e le sono molto grato per la comprensione che ha sempre dimostrato.» Ha due figli, un maschio e una femmina, entrambi adulti e una nipotina: «a fine anno arriva la seconda» comunica con orgoglio.

pan.

CHIARIMENTO

Quali sono i tuoi obiettivi per la legislatura 2010-14?

«Di sicuro il mantenimento di efficienti trasporti pubblici. Inoltre, poiché sono uno dei pochi non accademici presenti in Gran Consiglio, voglio sostenere le preoccupazioni e le necessità dei lavoratori. A decidere sui nostri postulati non devono essere solo gli avvocati, i contadini e i direttori. La grande maggioranza della popolazione deve poter avere voce in capitolo. Da sindacalista quale sono i problemi relativi alla sicurezza sociale e al mantenimento e alla creazione di posti di lavoro rivestono un'importanza centrale.»

Da un'intervista con Ueli Scheurer nel giornale locale «Der Lengnauer».