

## Percorsi sindacali

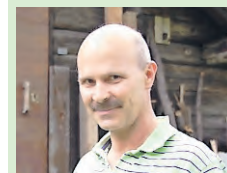
Quale è il ruolo delle donne all'interno del mondo e delle organizzazioni sindacali? La domanda al centro di una ricerca dell'Università di Losanna tra sindacati affiliati all'USS e a Travail.Suisse.

Pagina 12

## Le mondine tra di noi

Presente al Primo Maggio 2012 a Lugano, il Coro delle Mondine di Novi veicola la storia di lotte, dolori e conquiste e le storie di donne coraggiose e battagliere.

Pagina 11



## Ritratto

Incontro con il ferroviere Kurt Schleiss, un uomo e un inventore dalle mille risorse.

Pagina 16

Giungere al traguardo dei 40 anni e non sentirli

# L'estate corre su Interrail

All'inizio era stato pensato come un'azione di giubileo, oggi è una storia di successo a livello europeo. Grazie a questo *pass*, oggi vecchi e giovani percorrono l'intero continente.

L'UIC, l'Unione internazionale delle ferrovie, ha 90 anni. Non c'è nulla da festeggiare, se non fosse che quando compì i 50 anni, aveva creato un biglietto speciale, che oggi compie i 40 anni. E questo traguardo è degno di nota. Nessuno avrebbe mai pensato che questa creazione, l'Interrail, raggiungesse i 40 anni, portati benissimo. Originariamente Interrail era stato pensato come azione commemorativa, ma in realtà si è evoluta negli anni. Certo, in questi 40 anni ci sono stati alti e bassi, ma attualmente il *pass* gode di ottima salute e di grande affetto.

Da qualche anno i limiti di età si sono ridotti e Interrail si è sempre di più sviluppato come un abbonamento generale all'interno dei confini europei, dandogli nuova linfa. Per percorrere l'Europa in treno, oggi ci sono diverse offerte, in varie categorie e con diversi periodi di validità. E siccome in un movimento sindacale come il SEV i viaggi Interrail non possono non essere fonte di ricordi, vi invitiamo a leggere il dossier che rende omaggio ad una idea davvero vincente.

pmo

alle pagine 8, 9 e 10



## EDITORIALE

**L**a sorpresa per la decisione del Consiglio federale di raddoppiare la galleria del San Gottardo viene dalla disinvoltura della ministra dei trasporti Doris Leuthard nel giustificarla, lei che sino a poche settimane fa aveva ribadito con altrettanta sicurezza che il secondo tubo non era necessario.

**Il raddoppio del Gottardo delude chi si aspetta coerenza e rispetto della volontà popolare.**

Pietro Gianolli,  
segretario SEV

Questa decisione delude invece chi continua ad aspettarsi dalla politica coerenza e rispetto della volontà popolare. Nel merito, la decisione delude anche chi è convinto della necessità di trasferire il traffico merci su ferrovia, in quanto unica possibilità di conciliare le esigenze dell'economia con la salvaguardia dell'ambiente e della qualità di vita. La chiusura della galleria autostradale potrebbe dare un impulso decisivo a questa politica coraggiosa, realizzando strutture in grado di togliere il traffico pesante dalla galleria, scongiurando i pericoli e riducendo tempi e costi dei lavori di risanamento, grazie al fatto che l'innalzamento della volta della galleria risulterebbe superfluo. Il Consiglio federale ha invece ceduto alle pressioni dei sostenitori della strada, assicurando che la capacità della galleria non aumenterà. Un compromesso che lascia perplessi, soprattutto per la scarsa fermezza sin qui dimostrata nel perseguire gli obiettivi della politica di trasferimento.

## TOCO, CANTIERE APERTO

L'applicazione del nuovo sistema salariale ToCo è un cantiere in continuo divenire molto complesso, non solo per il sindacato, ma anche per le FFS. ToCo è soprattutto fonte di tante lamentele, molto più del previsto. Manuel Avallone spiega che i reclami sono legittimi ma che occorre tempo per l'esame delle pratiche. In tutti i casi in cui il SEV ha ravvisato delle scorrettezze, sono stati inoltrati dei ricorsi.

a pagina 2

Lascia il Consiglio di amministrazione dopo 7 anni

## Gli anni Brunner alle FFS

Christiane Brunner, femminista impegnata, ha, come si dice, una forte personalità. Dopo sette anni nella stanza dei bottoni delle FFS in veste di rappresentante del personale, ha deciso di lasciare l'incarico. Nell'intervista traccia il proprio bilancio anche sul fronte della causa femminile. Tra gli episodi di maschilismo, uno in particolare: «Mi ribolle dentro ancora

tanta indignazione in merito alla posizione dell'associazione corporativa dei macchinisti, che si è schierata contro l'introduzione della formazione a tempo parziale delle macchiniste perché, sostanzialmente, non vogliono le donne in questa funzione».

alle pagine 6 e 7

## IN BREVE

ANDREAS MEYER  
SUPERA IL MILIONE

Il salario del direttore delle FFS Andreas Meyer nel 2011 è risalito sopra il milione di franchi, dopo tre anni consecutivi di ribasso. Anche il patron della Posta Jürg Bücher ha avuto un aumento di stipendio. È quanto emerge dal rapporto d'esercizio sulla retribuzione dei quadri superiori di imprese e istituti della Confederazione, approvato mercoledì 27 giugno dal Consiglio federale. Stando a tale rapporto, ad Andreas Meyer sono toccati 1,03 milioni di franchi, contro i 956.957 di un anno prima.

LA SUVA GODE  
DI BUONA SALUTE

La Suva ha realizzato nel 2011 un'eccedenza di entrate di 123 milioni di franchi. I premi scenderanno di nuovo il primo gennaio 2013, mediamente del 2% nel settore assicurazione contro gli infortuni professionali, e dell'1% nel settore degli infortuni non professionali. La Suva, inoltre, per la prima volta è in grado di ridurre dei fondi di compensazione nell'assicurazione contro gli infortuni professionali. In sostanza, nel 2013 la metà dei clienti pagherà premi inferiori. In questo contesto il settore delle ferrovie (categoria Suva 47f) beneficerà di un calo del 15% nell'assicurazione infortuni professionali.

PORTA ALPINA  
NON SI FARÀ

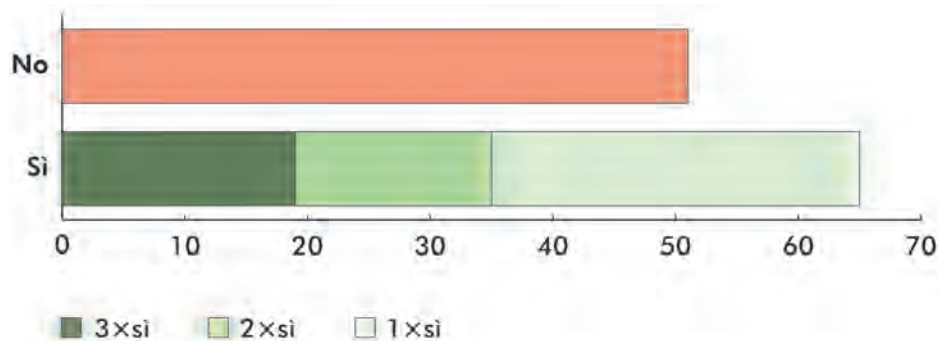
Per il momento la stazione ferroviaria prevista nella galleria di base del San Gottardo sotto Sedrun (Porta Alpina) non si farà. Oggi il Consiglio federale ha preso atto del rapporto di analisi del DATEC che illustra i motivi principali della rinuncia. Tra questi vi è la mancanza di un progetto maturo che sia compatibile con l'esercizio ferroviario previsto in galleria. La decisione non preclude un'utilizzazione turistica degli spazi esistenti né una realizzazione della Porta Alpina da parte delle generazioni future.

Aumento delle quote: il Comitato del SEV ha preso atto della procedura di consultazione

## 3 No che sono anche un Sì

Poco entusiasmo da parte delle sottofederazioni e delle sezioni del SEV all'idea di aumentare le quote di affiliazione al sindacato: dalla consultazione non è emerso un sì chiaro alle tre varianti proposte. Ma nell'insieme la maggioranza riconosce la necessità di un ritocco verso l'alto.

Lo scorso autunno, il Comitato del SEV ha posto in consultazione il progetto di aumento delle quote sindacali per rafforzare le finanze del sindacato. Questo progetto, come noto, comporta tre varianti. La prima propone che i membri con un reddito inferiore a 45 mila franchi paghino metà della quota. Per compensare il mancato guadagno, la quota mensile deve essere aumentata di 2 franchi. La seconda variante ha come obiettivo quello di finanziare una migliore presenza sul terreno del SEV; per fare ciò occorre dunque alzare la quota mensile di 1 franco. La terza variante si prefigge di ritoccare verso l'alto la quota mensile di 2 franchi per un periodo di cinque anni, al fine di sopprimere il deficit strutturale del SEV. Complessivamente i tre moduli propongono un aumento della quota di 5 franchi al mese. La procedura di consultazione è terminata lo scorso mese di maggio. Il SEV



Globalmente, nel sondaggio le risposte in favore di un aumento delle quote sono state maggioritarie. 51 i no secchi alle tre varianti. 65 si sono schierati almeno per una variante, più precisamente: 30 sono per una variante, 16 hanno approvato due varianti e infine 19 si sono espressi a favore delle tre.

ha ricevuto 116 risposte, il tasso di partecipazione è stato del 60%.

Nessun consenso  
sull'insieme del pacchetto

Il segretario dell'organizzazione Rolf Rubin ha commentato i risultati davanti ai membri del Comitato: nessuna delle tre varianti ha ottenuto la maggioranza, anzi il 51% delle risposte indicano un'opposizione a qualsiasi aumento delle quote. Rubin ha tuttavia sottolineato che delle 116 risposte ricevute, 65 indicano un'apertura in favore dell'aumento delle quote, sulla base di almeno una variante; 19 risposte sono favorevoli alle tre varianti, ossia all'aumento di 5 franchi al mese. Rubin non ha mancato di menzionare alcuni dati emersi dal sondaggio che il SEV ha affidato all'Istituto Link (l'esito verrà pubblicato

sul prossimo numero del giornale).

I sindacalizzati mostrano  
comprensione

Alcuni risultati indicano che una netta maggioranza dei membri è favorevole a un leggero aumento delle quote. La media delle risposte alle diverse varianti proposte indica come accettabile un aumento di 1,35 franchi mensili. Le opinioni espresse nel corso della seduta del Comitato erano combattute: una parte ritiene che i risultati della consultazione non autorizzino l'aumento delle quote, l'altra parte vi è invece favorevole sulla base delle indicazioni sfumate scaturite dalla procedura di consultazione e sulla base dell'esito del sondaggio. Il capo delle finanze, Ruedi Hediger, davanti al Comitato SEV ha preso per l'ultima volta la pa-

rola, prima del suo pensionamento. Sulla base di quanto è stato detto e della situazione finanziaria del SEV, Hediger ritiene che sarebbe ragionevole un aumento delle quote di 2 franchi al mese.

Tenere d'occhio  
gli altri sindacati

Il Comitato SEV ha deciso di non decidere. La maggioranza dei suoi membri ritiene utile approfittare della pausa estiva per analizzare i fatti e maturare la riflessione. In occasione della seduta del mese di agosto, il Comitato proporrà un progetto di aumento. «Oltre ai parametri scaturiti dalla procedura di consultazione e dal sondaggio - ha fatto notare Giorgio Tuti - occorre anche paragonare le nostre quote a quelle prelevate dagli altri sindacati».

Peter Moor/frg

## IL COMITATO IN BREVE

- Il Comitato mantiene sulla lista delle pendenze la revisione della Legge sul personale federale. È importante partire dal presupposto che gli imminenti cambiamenti avranno almeno un impatto indiretto sul CCL delle FFS.
- La commissione direttiva ha potuto assegnare il posto di **sostituto/a del capo delle finanze**. Il prossimo

15 ottobre entrerà al SEV Sia Lim. Come il capo delle finanze Aroldo Cambi, anche lei ha lavorato per la Lega svizzera contro il cancro, ciò che faciliterà la loro collaborazione.

- Il Comitato ha dato il proprio via libera alla firma del nuovo Contratto collettivo di lavoro (CCL) di TILo. La vicepresidente Barbara Spalinger ha sottolineato che si

tratta di un CCL con buone prestazioni (vedi pagina 4).

È stato pure dato il nulla osta alla firma del nuovo CCL dei trasporti pubblici di Lugano (TPL). In cambio di un aumento salariale mensile di 30 franchi a tutti i dipendenti, il personale ha fatto concessioni modeste per quanto concerne i periodi di riposo.

- La sezione SBV Rapperswil-Glarona si è sciolta. La sezione ha perso gran parte dei propri membri poiché i posti di lavoro nella regione legati alla centrale di servizio di Zurigo-Kloten sono stati trasferiti. Inoltre non sono stati trovati nuovi membri per assicurarne la continuazione. È dunque la sezione di Zurigo a farsi carico degli affiliati e delle affiliate.

Il trattamento dei reclami ToCo richiede tempi lunghi

## I reclami sono legittimi

Da tre mesi le FFS hanno inviato le nuove disposizioni ai collaboratori che hanno inoltrato un ricorso sulle retribuzioni del nuovo sistema salariale ToCo. I reclami contro l'attribuzione delle funzioni e dei livelli di esigenza sono più numerosi del previsto.

**contatto.sev: Manuel Avallone, perché ci sono così tante lamentele contro le disposizioni di ToCo?**

**Manuel Avallone:** L'assegnazione delle funzioni al nuovo livello di esigenza sono state fatte dalle FFS. È palese che molti collaboratori e molte collaboratrici non sono d'accordo con le classificazioni attribuite. Fondamentalmente sono i/le dipendenti a decidere autonomamente se interporre un ricorso o meno; garantiamo la protezione giuridica se il caso non è senza speranza.

**In quali casi il SEV raccomanda ai membri di inoltrare un ricorso?**

Ovunque crediamo che la classificazione non sia corretta e nel caso in cui – do-

po consultazioni delle parti interessate e sulla base dei documenti ricevuti – abbiamo sufficienti argomenti per mettere in discussione il livello di esigenza attribuito. In questi tre mesi abbiamo parlato con diversi membri e abbiamo suggerito loro - dopo attenta valutazione - di non adire le vie legali e di non inoltrare ricorsi, perché le FFS hanno fornito i documenti necessari mostrando una corretta classificazione.

**Le FFS hanno imparato qualcosa?**

Lo presumo. Grazie ai ricorsi le FFS si sono rese conto che effettivamente in molti casi le descrizioni dei posti erano incomplete o mal definite (un aspetto che abbiamo criticato da tempo); ora sembra che abbiano corretto il tiro. Ciò non significa che adesso tutto vada bene e che possiamo fidarci ciecamente.

**Ci sono settori in cui sono necessarie correzioni?**

Un buon esempio è sicuramente Telecom, dove per le FFS in determinati settori sono prevalenti le caratteristiche meccaniche e artigianali, mentre secondo noi le qualità informatiche rispecchiano

molto meglio la realtà del lavoro. Dopo le vacanze estive un gruppo di lavoro (di cui fa parte anche il SEV) affronterà il problema.

**A che punto siamo con tutto questo processo?**

All'inizio con le FFS abbiamo formato nove categorie professionali, che discutiamo prima che i livelli di esigenza vengano attribuiti. Finora ne abbiamo esaminate quattro. A causa dell'alto numero dei reclami, tanto il personale delle FFS, quanto il nostro servizio giuridico sono giunti al limite; ecco perché al momento si è accumulato un certo ritardo. Ne deriva che durante l'estate nessun ricorso sarà trattato: da metà luglio a metà agosto vale il cosiddetto periodo di pausa.

**Quali saranno i prossimi passi?**

Abbiamo concordato che dopo la pausa tratteremo le rimanenti cinque categorie. Per il momento non è ancora stato fissato un calendario.

### LA FOTO DELLA SETTIMANA

Dopo quasi un mese di chiusura – a causa della frana di Gurtellen costata la vita a un giovane operaio del canton Uri – la linea del San Gottardo è stata riaperta lunedì al traffico merci e viaggiatori. Il danno finanziario è stimato tra i 10 e i 20 milioni di franchi. La chiusura della galleria ha creato non pochi problemi anche al personale delle FFS, che ha dovuto mostrare grande flessibilità. Primi fra tutti i macchinisti; molti colleghi della Cargo sono stati costretti a rimanere fermi perché i treni non potevano circolare. Nella foto il transito del primo treno.



KeyStone

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### LA BANCA SCENDE DALL'OLIMPO

*La reputazione delle banche in tempi moderni non è mai stata così in basso. Le si rimproverano non poche responsabilità mancate, nella confusione generale e finanziaria che stiamo vivendo, a cominciare dall'onda altamente speculativa partita ed esplosa negli USA nel 2008. Banche eccessivamente esposte e indebitate, da ricapitalizzare, giudicate continuamente al ribasso dalle società specializzate, banche in cerca disperata di fiducia, imprudenti stimolatrici di gran parte del debito pubblico, che oggi mette a terra molti stati d'Europa.*

*E così via, a ridosso degli investitori che non sanno più cosa fare. Ne soffrono i bilanci, gli indici di borsa, i tassi di rendimento, i salari, la distribuzione della ricchezza, nonché la ripresa dell'economia in generale. Le banche che sembravano indirettamente governarci, come in una sorta di oligarchia finanziaria, in nome di un liberismo esasperato, sembrano pure soffrire di un eccesso di razionalizzazione, assolutamente indesiderata dall'utenza.*

*Non è detto che sia un corso comune e inevitabile, sta di fatto che una delle più grandi banche europee, la quinta, la RBS, La Royal Bank of Scotland, è da tempo in serie difficoltà e non sa più in che modo venirse fuori. A causa di ripetuti errori elettronici, i pensionati non ricevono le loro rendite, i funzionari i loro salari, le notifiche non trovano sempre riscontro, così come vendite e acquisti commerciali o immobiliari non vengono conteggiati correttamente. Su 17 milioni di clienti 13 milioni sarebbero stati direttamente danneggiati. Le intendenze sono state più volte rimosse, la Banca d'Inghilterra ha rilevato la maggioranza del pacchetto azionario della vecchia banca scozzese che risale al 1700.*

*Ma l'intoppo organizzativo si estende a tal punto di doverne cancellare le tracce perniciose per poter ricominciare da zero. Il caos informatico che paralizza da qualche tempo tutte le operazioni della banca potrebbe essere sintomatico di una tendenza in atto? Alla dirigenza della RBS sono passati reputati banchieri, compresi alcuni rappresentanti di banche svizzere, che non sono però riusciti a trasmettere il giusto sapere e il migliore «savoir-faire» bancario, a tal punto che la banca scozzese si trova ora in un'impasse che sembra senza ritorno.*

*È anche questo un segno dei tempi, l'indizio di un'eccessiva presa a carico della cittadinanza, forse superflua, che mette in un certo qual modo tutti in apprensione. Saremmo insomma ostaggi delle nostre banche? È un caso, si dirà, quello della vecchia Royal Bank of Scotland, che non può essere generalizzato, ma che oscura in ogni caso l'onnipotenza della banche. Quanto ai responsabili, che quasi ritualmente si avvicendano ai loro vertici, si può notare che sono sempre le stesse persone, con gli stessi modi di pensare, la stessa etica e gli stessi principi da perseguire.*



Sindacati e azienda hanno firmato lo scorso 13 giugno il nuovo CCL di TILO, in vigore fino alla fine del 2014

# Rinnovato il contratto collettivo

Dopo un primo no alle proposte di rinnovo del CCL di TILO – segno di un disagio espresso soprattutto dal personale operativo – i/le dipendenti dell'azienda di trasporto pubblico hanno accettato il nuovo testo.

Il percorso verso l'accettazione del nuovo CCL è stato lungo, laborioso e non privo di conflittualità. Non solo per i sindacati firmatari del CCL (SEV, transfair e VSLF), ma anche per i dipendenti, sollecitati più volte a prendere posizione sul CCL; del resto, sul piano professionale è il loro pane quotidiano. Il nuovo CCL è frutto di negoziati fatti di compromessi tra le parti contraenti, in un classico processo di dare e avere. Entra in vigore da subito per la parte normativa e al prossimo cambiamento di orario FFS per la parte sulla regolamentazione della durata del lavoro e pe le BAR.

## Salvaguardato l'automatismo della scala salariale

Avviate su esplicita richiesta della direzione di TILO che voleva mettere mano al CCL 2009-2011, le trattative sono state condotte a ritmo serrato tenendo in considerazione, in un primo tempo, l'orizzonte temporale della Mendrisio-Varese e il capitolo dell'interoperabilità, poi scorporato dalla revisione del CCL ma contemplato in un verbale allegato. Senza entra-



Il rinnovo del CCL di TILO è frutto di un laborioso percorso

re nel dettaglio di ogni singolo articolo e di ogni singolo scambio tra le parti, i sindacati considerano un grande valore l'aver difeso i termini della protezione dal licenziamento e l'aver salvato l'automatismo della scala salariale, rimasto un *unicum* a livello svizzero. A dimostrazione che nulla è acquisito per sempre.

Se è vero che l'orario di lavoro settimanale è passato da 40 a 40,5 ore – chiedendo così un sacrificio non indifferente al personale operativo – una serie di concessioni sono state fatte sulle BAR, aumentando, per esempio, il supplemento notturno dal 30 al 50% e modificando le pause e le interruzioni del lavoro, adeguandole a quelle in uso presso i macchinisti del P (Divisione Viaggiatori). I sindacati hanno dovuto per contro rinunciare al premio di fedeltà di 10 anni, conservando i traguardi del settimo,

del quindicesimo e del ventesimo anno. Insomma ogni posizione è stata negoziata e nulla è stato ottenuto senza dare qualcosa in cambio. Per entrambe le parti.

## Condizioni di lavoro impegnative per i macchinisti

Inutile nascondere che i nodi principali da sciogliere hanno riguardato – e riguardano tuttora – soprattutto le regole che toccano direttamente le condizioni di lavoro dei macchinisti, che restano oggettivamente dure e impegnative. Condizioni, tra l'altro, che sono state il fattore scatenante della protesta trasformata nella prima bocciatura del CCL. La direzione vi ha in parte risposto creando un posto al 50% per la pianificazione dei turni TILO, dimostrando una chiara sensibilità di fronte a una conclamata urgenza. Nel CCL è stato inoltre inserito formalmente un articolo che tutela il per-

sonale sindacalizzato, nel senso che su di esso non possono essere esercitate pressioni. È stato pure inserito un articolo sulla commissione del personale. Migliorato di due settimane anche il congedo maternità; un «dettaglio» che fa sorridere i macchinisti, ma che è parte integrante di un CCL rivolto a tutto il personale e che in esso contempla la parità tra i generi.

L'approvazione da parte di un'ampia maggioranza dei votanti e dopo un democratico processo partecipativo, conferisce al CCL la necessaria legittimità. Il SEV ha inoltre condotto le trattative in stretta collaborazione con la sezione LPV Ticino e con gli esperti del segretariato centrale di Berna. Ma la conclusione del CCL – che ad onore del vero lascia comunque sul campo qualche macchinista insoddisfatto – è solo un capitolo. Restano sul piatto di-

versi impegni presi, come l'inchiesta sulla soddisfazione del personale – programmata da TILO ma espressamente rivendicata anche dal personale (entro fine anno sarà realtà) – e la promozione del tempo parziale, anch'essa un desiderio da parte del personale, che sente l'esigenza di dare maggiore respiro alla propria vita privata. Una conquista di ogni azienda moderna, tutta da costruire.

## Inchiesta sulla soddisfazione del personale

Direzione di TILO e sindacati si metteranno nuovamente al lavoro nel mese di settembre, per tracciare una sorta di «roadmap» (tabella di marcia) di TILO e delle sfide che l'attendono. Ogni impatto sul personale verrà evidentemente valutato e discusso, come fatto finora e in base allo spirito di collaborazione sancito nel CCL.

La partecipazione del personale è e resta il cuore di ogni processo negoziale, di ogni rapporto tra le parti. Anche se faticoso. Anche se conflittuale. Con due premesse di fondo: la buona fede ed il rispetto. Il lavoro sindacale è una sfida quotidiana che richiede continuità. È composta anche di dissapori, di aspettative disattese, ma anche di caparbietà e impegno costante per giungere al miglior risultato possibile per il personale in un contesto, come quello che stiamo attraversando, davvero pieno di incognite.

Françoise Gehring

Anche l'economia (e il partito che la rappresenta) difende nuovi modelli di lavoro

## Conciliare vita privata e vita professionale – un'esigenza

Perché costringere uomini e donne a scegliere? Anche il partito dell'economia (i liberali radicali) dice che occorre cambiare.

La società non può fare a meno di donne e di uomini molto ben formati e motiva-

ti, che oggi sono costretti a scegliere tra famiglia e lavoro: «Per l'economia è un chiaro autogol». Lo ha detto il presidente del Partito liberale radicale (PLR) Philipp Müller (e dunque non un rivoluzionario) ai circa 260 delegati riuniti di recente in assemblea a Saint-Maurice, nel canton

Vallese. «Le decisione – si legge nei dispacci di agenzia – non deve più essere «o l'una o l'altro», ma «entrambi» ha sottolineato il presidente PLR. Conciliare vita familiare e professionale è una grande sfida. «Ma è nostalgico e poco serio promuovere unicamente il modello di politi-

ca familiare con l'uomo al lavoro e la donna al focolare» ha aggiunto il presidente liberale. Sono sempre più numerosi gli studi che indicano un cambiamento di esigenze: sono in chiaro aumento gli uomini che desiderano sia avere più tempo per sé, sia più tempo da dedicare alla

famiglia. Senza compromettere la loro carriera e senza doversi scontrare con una mentalità aziendale secondo cui solo il tempo pieno misura la fedeltà all'azienda (nulla di più falso). Politica ed economia sono dunque chiamate a rispondere. Al più presto.

frg/agenzie

Il Consiglio federale cede alle pressioni delle lobby e propone una seconda canna nella galleria del Gottardo

# Nella trappola dei «raddoppisti»

Le oltre trenta organizzazioni, tra cui il SEV, schierate contro il raddoppio del Gottardo, giudicano irrazionale la decisione del Consiglio federale. E sarà battaglia con ogni mezzo.

La decisione del Consiglio federale a favore di un secondo tubo stradale al Gottardo è irrazionale. Tutti gli studi effettuati dagli uffici competenti mostrano che il risanamento della galleria esistente è possibile senza una seconda canna e che questa soluzione è meno costosa rispetto al raddoppio. Chi vuole trasferire il traffico sulla ferrovia deve costruire rotaie e non nuove strade. Ci sono problemi di traffico ben più urgenti da risolvere.

Appare chiaro che il Consiglio federale è caduto nella trappola dei «raddoppisti» spinto dalle pressioni delle lobby economiche e stradali. Così smentisce i propri esperti dei trasporti: un secondo tubo non potrà essere realizzato e messo in esercizio per tempo prima del risanamento della galleria stradale esi-

stente. Lo stesso Consiglio federale calcola un tempo di realizzazione compreso fra 15 e 22 anni. Al più tardi nel 2025 il tunnel attuale dovrà però essere risanato, se lo si vuole mantenere in funzione. Se il risanamento totale fosse rinviato, renderebbe necessario un risanamento parziale con 140 giorni di blocco totale del traffico nella galleria. Così il Consiglio federale fa un regalo avvelenato ai cantoni Ticino e Grigioni. Poiché il Ticino non potrà disporre di un'offerta ferroviaria sostitutiva in questo periodo il caos stradale sull'asse del San Bernardino è garantito.

Con la costruzione di un secondo tubo autostradale il Consiglio federale non solo investe un miliardo di franchi di più del necessario, ma carica al fondo stradale anche costi di gestione e manutenzione supplementari tra 25 e 40 milioni di franchi. Un'ulteriore ipoteca è che fra 50 anni si dovranno poi risanare totalmente due tubi invece che uno solo. Sembra che al Consiglio federale non importi nulla che il popolo svizzero si sia già espresso due

volte chiaramente contro il raddoppio del Gottardo (nel 1994 e nel 2004). Anche la popolazione ticinese si è espressa in questo senso. Nel canton Uri il secondo tubo è stato respinto in ben cinque votazioni popolari, l'ultima volta nel 2011. Con la sua decisione il Consiglio federale corre il rischio di un'ulteriore sconfitta nel 2014; il referendum dell'Iniziativa delle Alpi è sicuro fin da oggi, qualora il Parlamento dovesse approvare la proposta del Consiglio federale. Così si perde però del tempo prezioso che si sarebbe potuto impiegare per preparare il risanamento della galleria.

Per il Consiglio federale la sicurezza sembra essere unicamente quella degli automobilisti. Che in Svizzera ogni anno muoiono centinaia di persone per via dell'inquinamento dell'aria causato dal traffico, sembra non interessare. Un secondo tubo senza aumento della capacità è un'illusione. È tecnicamente e giuridicamente impossibile impedire che, su pressione dell'UE, in futuro siano messe in funzione anche la terza e la quarta corsia. Già



Il raddoppio non s'ha da fare...

oggi l'USTRA ammette l'apertura al traffico della corsia di sicurezza su certi tratti della rete. Il Consiglio federale manda a Bruxelles un segnale completamente sbagliato. Invece di portare finalmente avanti la politica di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, come chiesto dal Parlamento, il Consiglio federale invita l'UE a continuare ad affidarsi ai trasporti

su strada. Sul raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento strada-ferrovia il Consiglio federale non spende d'altronde neppure una parola. Ma è proprio su questo aspetto che il popolo – come anche l'Iniziativa delle Alpi – giudicherà la credibilità della Berna federale.

*Iniziativa delle Alpi  
(comunicato stampa)*

Saverio Lurati: «Più attuale che mai il salario minimo legale di 4 mila franchi»

## Nulla di nuovo: salari bassi in Ticino

Al sud delle Alpi si guadagna meno rispetto al resto della Svizzera. La conferma giunge dall'Ufficio federale di statistica.

Il 25,1% della forza lavoro in Ticino guadagna meno di 3986 franchi lordi al mese per un impiego a tempo pieno di 40 ore settimanali. Un lavoratore su quattro in Ticino ha un salario basso. Una percentuale ben maggiore rispetto a tutte le altre aree della Confederazione. Sempre a livello svizzero si osserva che se anche i lavoratori di nazionalità straniera occupano poco meno del 30% dei posti di lavoro dell'economia svizzera, ricoprono comunque cir-

ca la metà (46,8% ovvero 172.700 persone) dei posti a salario basso. A titolo di paragone, i lavoratori svizzeri che occupano un posto a salario basso sono 196.100.

La percentuale di lavoratori stranieri con un posto di lavoro a salario basso è doppia rispetto a quella di lavoratori con passaporto svizzero (18,5% contro 9,4%). La percentuale di salari bassi è sei volte superiore per le lavoratrici straniere con permesso temporaneo rispetto ai lavoratori con permesso per frontalieri (50,5% contro 8,2%). Saverio Lurati, presidente dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa e dal Partito socialista, non nasconde la sua preoccupazione: «Questi

dati non fanno che confermare il problema ticinese: ci sono troppi lavoratori che guadagnano troppo poco. I livelli salariali sono insufficienti per chi vive in Svizzera e il problema si pone, indubbiamente. E questi sono indicatori importantissimi a sostegno di quanto l'Unione sindacale svizzera va dicendo da tempo: 4 mila franchi come salario minimo legale». «Essere il fanalino di coda – conclude Lurati – è una costante. E sui 44 mila domiciliati in Ticino che sono esenti dal pagare le tasse perché guadagnano troppo poco, la cosa più grave è il fatto che essi devono ricorrere agli aiuti dello Stato per poter vivere». *Fonte: agenzie/tio.ch*

Forbice salariale sempre più ampia

## Disparità enormi

Viene da dire che la panca se la riempiono sempre gli stessi: oggi duecento anni da dipendente ne valgono uno da CEO.

Un divario che deve far riflettere.

In un decennio le remunerazioni dei membri della direzione delle maggiori imprese svizzere sono cresciute in media del 56%. Nello stesso lasso di tempo l'indice dei salari è progredito – in termini reali – del 5%, secondo un'analisi di Travail.Suisse.

In diversi casi, nel 2011 si è verificata una compressione degli scarti, tuttavia le disparità sono ancora gigante-

sche. «È incomprensibile e scandaloso che un normale dipendente debba lavorare oltre 100 anni per avere lo stipendio annuo di un membro della direzione di un grande gruppo o persino oltre 200 per ottenere la retribuzione di un CEO» indica la federazione sindacale in una nota. Preoccupa d'altro canto – osserva Travail.Suisse – l'evoluzione della forbice salariale nelle imprese che si trovano a metà classifica tra i maggiori gruppi elvetici. In società come Implenia, Kuoni, Lonza, Baloise, Swatch o Georg Fischer lo scarto è raddoppiato o perfino triplicato negli ultimi dieci anni.

*Fonte: agenzie*



»La promozione delle donne nell'azienda, compresa quella nelle funzioni quadro, ha compiuto un grande balzo in avanti, anche se non è facile e se lo sforzo deve essere sostenuto nel tempo.«

Christiane Brunner

Christiane Brunner lascia il Consiglio di amministrazione delle FFS. Le subentra Andrea Hämmerle

# «Mi ribolle ancora dentro tanta indignazione»

*Christiane Brunner, femminista impegnata, ha, come si dice, una forte personalità. Dopo sette anni nella stanza dei bottoni delle FFS in veste di rappresentante del personale, ha deciso di lasciare l'incarico. Intervista a una donna battagliera confrontata con il mondo maschile dei trasporti pubblici, dopo essere stata attiva nell'industria metallurgica anche come presidente della FLMO.*

**contatto.sev:** **Quale bilancio traccia di questi sette anni trascorsi all'interno del Consiglio di amministrazione delle FFS?**

**Christiane Brunner:** Non sono realmente diventata una specialista del traffico ferroviario, ma ho portato la mia esperienza sindacale e politica come pure le mie conoscenze del diritto

del lavoro o del secondo pilastro.

**Rappresentare il personale in seno a un consiglio di amministrazione è un'impresa facile?**

Il Consiglio di amministrazione è l'organo che prende decisioni strategiche all'interno delle FFS, il primo obiettivo è pertanto il futuro economico e fi-

nanziario della società. Problemi che riguardano direttamente il personale, come le ristrutturazioni, sono dunque spesso in contraddizione con questo obiettivo primario, il che rende la posizione del/la rappresentante del personale particolarmente delicata.

**E il fatto di essere una donna nel mondo dei trasporti, tutto sommato ancora molto maschile, è un vantaggio o uno svantaggio?**

In politica e come presidente del sindacato della

**di asili nido per le/i dipendenti delle FFS. Ha comunque potuto ottenere qualche soddisfazione in merito alla questione della parità in seno alle FFS?**

Se l'inizio è stato difficile, ho avuto la grande soddisfazione di partecipare alla realizzazione del «gender management» delle FFS, con la definizione di obiettivi chiari e verificabili. La promozione delle donne nell'azienda, compresa quella nelle funzioni quadro, ha compiuto un grande balzo in avanti, anche se non è facile e anche se lo sforzo deve esse-

**ziale per gli uomini non è ancora in programma nel settore del trasporto pubblico, vero?**

Le FFS hanno ancora molto lavoro da fare per offrire posti a tempo parziale sia a donne, sia a uomini. Il tema è sul tavolo, ma nella realtà si deve ancora fare i conti con la tradizione e le difficoltà di pianificazione dei posti di lavoro. Eppure è evidente che per le persone con responsabilità familiari, il tempo parziale rappresenta uno dei modi migliori per conciliare lavoro e vita privata e per non perdere un personale già formato alla complessità del traffico ferroviario. Mi ribolle dentro ancora tanta indignazione in merito alla posizione dell'associazione corporativa dei macchinisti che si è schierata contro l'introduzione della formazione a tempo parziale delle macchiniste perché, sostanzialmente, non vogliono le donne in questa funzione.

**Qual è il suo miglior ricordo della sua permanenza nel Consiglio di amministrazione?**

Il momento migliore è stato quando hanno proposto una donna al posto di direzione del traffico viag-

## BIO

**Christiane Brunner**, 65 anni, è nata a Ginevra dove vive ancora. Laurea in giurisprudenza, ha lavorato come avvocatessa e ha alle spalle una lunga carriera politica (nel PS) e sindacale.

Ha occupato le seguenti funzioni: deputata del Gran consiglio del canton Ginevra dal 1981 al 1990, consigliera nazionale dal 1991 al 1995, consigliera agli Stati dal 1995 al 2007 e presidente del Partito socialista svizzero dal 2000 al 2004. Durante la sua carriera si è concentrata soprattutto sulle questioni di previdenza sociale e di diritto del lavoro.

A livello sindacale ha presieduto la VPOD dal 1982. Poi nel 1992 ha assunto la presidenza della FLMO (Federazione dei lavoratori della metallurgia e dell'orologeria). Nel 1996 ha gestito la fusione tra il SEI (Sindacato edilizia e industria) e la FLMO, da cui è nato il sindacato UNIA. In tutta la sua carriera Christiane Brunner ha instancabilmente sostenuto la causa delle donne.

A livello privato è una nonna attiva e si gode giorni tranquilli a fianco di suo marito, Jean Queloz, approfittando al massimo della sua casa di vacanza nella valle di Joux.

»Quando sono arrivata alle FFS sono stata sorpresa da questo universo quasi esclusivamente maschile, dove non c'era davvero molto spazio per la causa delle donne.«

metallurgia e dei metalmeccanici, ho già dovuto confrontarmi con mondi molto maschili. Quando sono arrivata alle FFS sono stata sorpresa da questo universo quasi esclusivamente maschile, dove non c'era davvero molto spazio per la causa delle donne.

**Ho saputo che ha avuto molte difficoltà a promuovere idee come, per esempio, la creazione**

re sostenuto nel tempo. Per quanto riguarda i primi asili nido, sono perlomeno già in programma. Va inoltre ricordato che le FFS partecipano al dialogo sulla parità salariale avviato dalla Confederazione e dai partner sociali.

**Secondo lei quali ulteriori miglioramenti andrebbero introdotti, affinché i/le dipendenti possano conciliare meglio lavoro e vita privata? Il tempo par-**

# INTERVISTA



Christiane Brunner  
in occasione  
della manifestazione  
del 14 giugno 2011

**”Mi ribolle dentro ancora tanta indignazione in merito alla posizione dell’associazione corporativa dei macchinisti, che si è schierata contro l’introduzione della formazione a tempo parziale delle macchiniste perché, sostanzialmente, non vogliono le donne in questa funzione.”**

giatori e che è stata eletta dal nostro Consiglio. Un altro momento di puro piacere è stato quando ho letto il libro sulle donne pioniere alle FFS: storie autentiche e divertenti. La pubblicazione merita di diventare un best seller.

**E al contrario, il momento peggiore?**

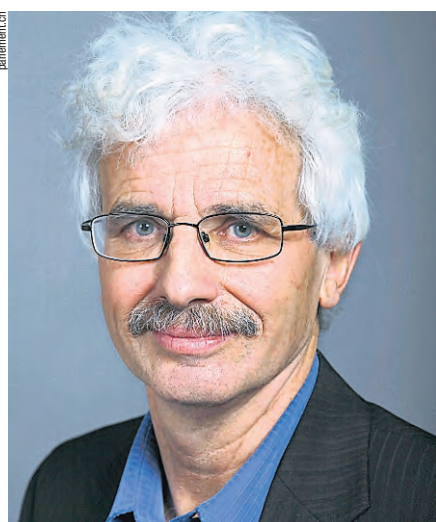
Il momento peggiore è stata la seduta nella quale sono stata ufficialmente e formalmente biasimata per aver osato prendere posizione contro la legge che autorizza l’apertura domenicale dei negozi in tutte le stazioni.

**Quale consiglio si sentirebbe di dare al suo successore?**

In seno a questo gremio, ogni individuo porta la propria personalità e le proprie convinzioni. Non è pertanto opportuno interferire nell’esecuzione di un mandato che si è appena lasciato.

*Intervista: Henriette Schaffter*

## ANDREA HÄMMERLE ENTRA IN SCENA A PARTIRE DA LUGLIO



L’ex consigliere nazionale grigionese, giurista e agricoltore biologico di professione, a partire dal primo luglio entra nel Consiglio di amministrazione.

stato membro e tre volte presidente della Delegazione di sorveglianza delle NTFa alle Camere federali. Andrea Hämmerle dal 2001 al 2007 è

Rappresenterà il personale con Daniel Trolliet, segretario sindacale del SEV.

Andrea Hämmerle è entrato in Consiglio nazionale nel 1991 e l’ha lasciato alla fine del 2011. È stato due volte presidente della commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni. Dal 1999 al 2011 è

stato anche presidente della commissione del Parco Nazionale Svizzero.

Ha 65 anni, è sposato e ha tre figli adulti. Risiede a Pratval nei Grigioni. Nel corso della sua lunga carriera politica è stato nel municipio del suo comune dal 1970 al 1973 e in parlamento dal 1989 al 1994. Ha anche presieduto il Partito socialista dei Grigioni, dal 1987 al 1992.

Anche Bernd Malmström lascia il Consiglio, dove era presente dal 2008, per motivi di età. Non verrà sostituito in quanto il Consiglio di amministrazione è composto, con le due partenze e l’arrivo di Hämmerle, di nove persone, ossia il numero dei membri prescritti dal regolamento.

*com./Hes*



»La persona intelligente impara viaggiando.«

Johann Wolfgang von Goethe

Giubileo per i 40 anni di Interrail

# Viaggiare con Interrail alla scoperta della realtà

«Viaggiare è accorgersi di credere di sapere quello che non si conosce degli altri paesi» (Aldous Huxley)

Parliamo del 1972, quando la guerra del Vietnam è ancora in pieno svolgimento, mentre l'Europa è confrontata con la guerra fredda. Il muro di Berlino compie 11 anni e nessuno crede che durerà ancora a lungo.

Il 1972 è anche l'anno in cui l'Unione ferroviaria internazionale festeggia i 50 anni di esistenza e per questa occasione viene emesso il biglietto Interrail, che permette

ai giovani fra i 16 e i 21 anni di girare l'Europa in treno durante un mese.

Per quei tempi si tratta di un progetto coraggioso, se si tiene conto che vi partecipano, allora, pure DDR (Repubblica democratica tedesca) e Jugoslavia, che fanno parte del blocco sovietico.

Visto il successo registrato, questo titolo di viaggio, originariamente concepito solo per l'anno del giubileo, viene

ulteriormente offerto e, con il passare del tempo, modificato nelle sue finalità (vedi riquadro).

»Interrail ha permesso alla generazione del Sessantotto di girare il mondo e di scoprire nuovi orizzonti. I figli e le figlie dei fiori hanno percorso l'Europa in lungo e in largo con lo zaino in spalla e il sacco a pelo.«

E chissà che l'Unione ferroviaria non abbia pure dato

un piccolo contributo ad un grandioso progetto del dopoguerra, l'Unione Europea (è quantomeno l'opinione di

chi scrive), che ha permesso di superare le barriere create

dalla guerra fredda e assicurare la pace in Europa.

Un'anticipazione dello spazio virtuale

Interrail ha reso possibile alla generazione del Sessantotto la scoperta del mondo. La generazione hippy è salita sul treno e ha percorso in lungo e in largo l'Europa, con lo zaino in spalla e il sacco a pelo, per conoscere paesi e gente diversa. Dai racconti di questi viaggiatori emerge che effettivamente ci si è spostati da Berlino ad Amsterdam, a Barcellona, a Palermo o a Copenhagen. Spesso ci si ferma solo qualche ora nella città, per poi proseguire il viaggio. Sembra quasi un'anticipazione dei viaggi virtuali che oggi si fanno in Internet.

La persona intelligente impara viaggiando\*

Alcuni intraprendevano il primo viaggio senza genitori e potevano così scegliere liberamente la loro destinazione. A quel tempo non c'era ancora la possibilità di fare un salto a New York per lo shopping o prendere una settimana di vacanza per andare alle Maldive. Recarsi all'estero non era ancora una cosa del tutto naturale.

Per molti giovani iniziava così una nuova pagina della loro vita: la loro emancipazione, poco per volta, dalla famiglia, grazie alla possibilità di aprire la propria mente al mondo. Poteva succedere visitando una metropoli come Londra o Berlino, oppure

## UNA STORIA RICCA DI NOVITÀ

**1972:** L'Unione ferroviaria internazionale compie 50 anni e lancia per l'occasione il biglietto Interrail. Inizialmente era un'offerta unica per giovani sotto i 21 anni. Ha validità di un mese e permette di circolare in 21 paesi, comprese la DDR e la Jugoslavia.

**1976:** L'età limite viene portata a 23 anni.

**1979:** Il limite passa a 26 anni.

**1983:** Primo tentativo di diversificare il biglietto, abolito dopo un anno. Vengono offerte tre varianti: Interrail, Interrail più battello, Interrail Flexi (valido per un numero limitato di giorni, sull'arco di un mese).

**1994:** Le cose si complicano. Questi biglietti sono validi soltanto in una delle sette zone europee. I singoli biglietti di zona hanno una validità di solo 15 giorni. Si possono combinare as-

sieme due o più zone, con validità di un mese, ma il prezzo aumenta sensibilmente.

**1998:** L'età limite viene soppressa.

**2007:** Le zone vengono soppresse e sostituite da un nuovo Global Pass e da biglietti «One Country» (che rimpiazzano l'«Eurodomino»). Sia il biglietto globale, sia gli One Country esistono ora con differenti validità.

### Link

[www.interrailnet.com](http://www.interrailnet.com)  
[www.raildude.com](http://www.raildude.com)  
[www.eurail.com](http://www.eurail.com)  
[www.eurailgroup.org](http://www.eurailgroup.org)  
[www.uic.org](http://www.uic.org)

Validità	Giovane (<26)		Adulto (≥26)		Pensionato (>60)		Bambino (4-11)	
	1 cl.	2 cl.	1 cl.	2 cl.	1 cl.	2 cl.	1 cl.	2 cl.
5 giorni su 10	–	219	512	334	462	302	256	167
10 giorni su 22	–	322	729	477	657	429	365	239
15 giorni	–	373	808	528	728	475	404	264
22 giorni	–	412	945	618	852	557	473	309
1 mese	–	528	1 222	798	1 100	719	611	399

L'attuale sistema tariffario del Global Pass (in franchi).



# DOSSIER



Da 40 anni un'immagine abituale: giovani in viaggio in Europa, con il treno grazie ad Interrail.

dormendo in tenda in Lapponia (zanzare permettendo...).

cevano lo stesso viaggio, e così capitava che nei corridoi o sulle piattaforme si creava una specie di comunità. An-

**Il viaggio in treno è ancora ricercato sia dai giovani, sia dagli anziani, anche al tempo di Easy-Jet, proprio perché permette, come detto, di fare incontri ed esperienze interessanti.**

#### La comunità Interrail sulle vie di transito

Ovunque si verificavano incontri con coetanei di altri paesi che permettevano lo scambio di idee, utili per superare i pregiudizi. Era quasi impossibile non incontrare sui treni altri giovani che fa-

che nelle sale delle grandi stazioni ci si incontrava spesso, sempre che non ci fosse in giro qualche poliziotto affetto da eccesso di zelo.

Nei primi anni di Interrail, la possibilità di informarsi precisamente su paesi e città era decisamente più ridotta che non al giorno d'oggi,

quando basta navigare su Internet o Facebook. Non c'erano in circolazione neppure guide turistiche redatte secondo i bisogni dei giovani. Per questo i contatti personali erano particolarmente preziosi, per sapere dove si poteva pernottare senza spendere troppo o dove si tenevano i concerti che si volevano seguire. Nascevano così facilmente le amicizie e ci si accorgeva che era più ciò che univa che ciò che divideva.

**Avanti così per altri 40 anni!**

Grazie all'innalzamento del limite di età, il biglietto Interrail è oggi più popolare che

mai. Nel 2011, sono state quasi 250.000 le persone che si sono messe in viaggio in Europa con questo titolo di viaggio. Il viaggio in treno è ancora ricercato sia dai giovani, sia dagli anziani, anche al tempo di Easy-Jet, proprio perché permette, come detto, di fare incontri ed esperienze interessanti. E anche di superare le frontiere, quelle reali.

A chi ha avuto questa idea vada il nostro sentito grazie. Ancora 40 anni così!

Jörg Matter

\* Johann Wolfgang von Goethe

#### PER STRADA

##### Ospitalità che si impone

Il mese di maggio a Rovaniemi, nel nord della Finlandia, è tutto fuorché un mese dal clima piacevole. Sebbene le notti siano già corte, è ancora inverno. Perciò il responsabile dell'ostello per la gioventù aveva ben ragione di stupirsi di veder arrivare ospiti dal sud. Ma per fermare dei ventenni ci voleva ben altro.

Continua a pagina 10

## PER STRADA

continua da pagina 9

Tanta meraviglia ci fruttò non solo la messa a disposizione di una casetta di vacanza, ma pure una sauna accesa. E la sera volle anche condurci a gustare la vita notturna di Rovaniemi. Il ritrovo più popolare era però stracolmo di frequentatori e per noi non vi era più posto. Ma lui non si diede per vinto e insistette affinché fosse liberato un tavolo per gli ospiti svizzeri, per senso di ospitalità. E così fu.

Beatrice Ben Amara

### Controllo dei biglietti a Zagabria

Nel 2001, si andava con Interrail in Croazia. Dalla stazione di Zagabria si doveva prendere il tram per raggiungere la stazione dei bus. Il biglietto andava comperato ad un chiosco. Un uomo in borghese ci chiese di vedere i nostri biglietti e dato che non erano stati obliterati, avremmo dovuto pagare una multa. A me la cosa non piaceva per niente e chiesi di vedere la legittimazione di quel signore. Questi mi sventolò una carta davanti al viso, senza che potessi vedere nulla. Mi rifiutai di pagare la multa e lui, con toni bruschi, minacciò di chiamare la polizia. Ben sapendo di rischiare di perdere la coincidenza, scendemmo dal tram e ci recammo al piccolo posto di polizia, ma ancor prima di entrare il controllore se la diede a gambe. Vista la scena, un poliziotto ci spiegò che molti abitanti di Zagabria usavano quel trucco per incassare soldi. Molti turisti preferivano pagare, quando sentivano parlare di polizia e per poter continuare il viaggio. A proposito di proseguire il viaggio: riuscimmo comunque a riagganciare il nostro bus verso la costa. Con i lampeggianti blu...

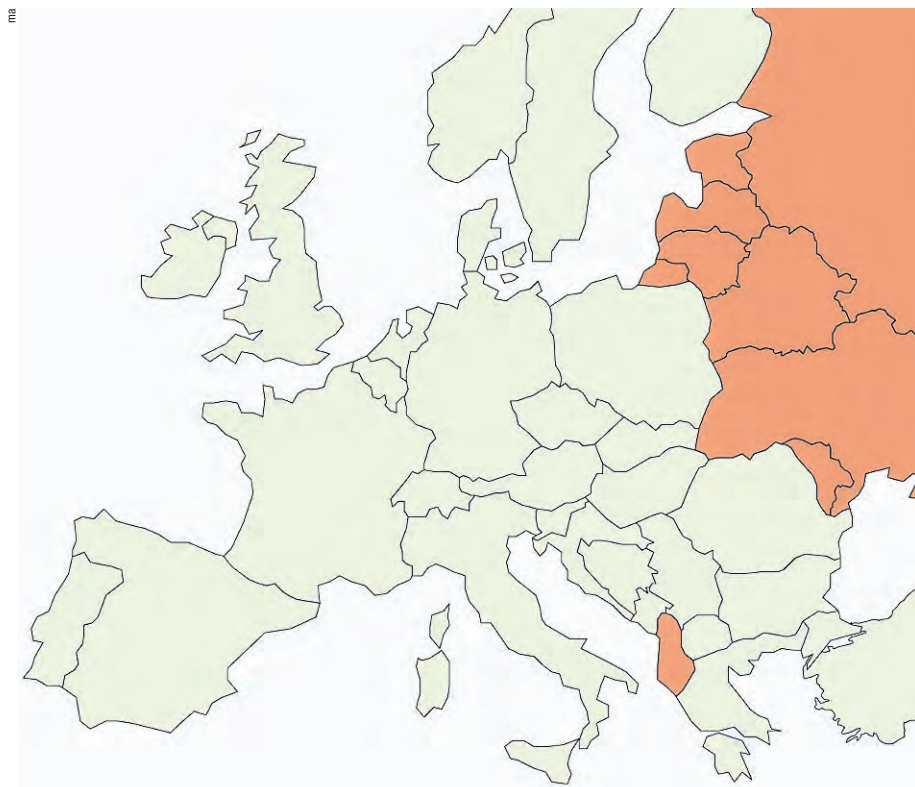
Jérôme Hayoz

## UN BIGLIETTO (QUASI) COME UN ABBONAMENTO GENERALE PER 30 PAESI

Il biglietto Interrail è valido oggi in 30 paesi europei e in Turchia.

Soltanto negli stati baltici, in Ucraina, Russia Bianca, Russia, Moldavia e in Albania non si può ancora beneficiare di questo «quasi» abbonamento generale.

Il Global Pass di Interrail è valido in tutti i paesi, escluso quello di domicilio dei viaggiatori. Chi abita in Svizzera è perciò stimolato a recarsi all'estero e questo spiega la grande attrazione esercitata da Interrail sugli svizzeri di ambo i sessi.



## ANEDDOTI

### «Panacqua» quale provvista per il viaggio

Il mio terzo viaggio Interrail mi ha condotto da Landquart a Porto, poi a Lisbona e nell'Algarve, via Salamanca, il ritorno via Madrid e Parigi. Eravamo in nove con zaini sovradimensionati e ci siamo ammucchiati in uno scompartimento di 6 posti, in un treno notturno. Fra Porto e Lisbona la metà di noi è stata buttata fuori dal treno, perché avevamo preso posto in prima classe. A nulla è valso insistere con il capotreno, che il biglietto Interrail in Svizzera è valido anche per la prima classe. Naturalmente, durante il viaggio ci siamo confrontati con il problema dei soldi. A metà degli anni '80, in TV c'era la pubblicità della «Panizza», sotto pane e sopra pizza. Vista la carenza di denaro, l'abbiamo fatta diventare «Panacqua: sotto pane e sopra acqua»...

Peter Peyer

### Il salvataggio

Si era da qualche parte «in the middle of nowhere» nel mezzo della Svezia (ad Ånge?), dove si incrociano due linee principali delle Statens Järnvägar. Arriviamo alle otto di sera; ripartenza è all'una e mezzo di notte. Già all'arrivo eravamo piuttosto stanchi per le notti passate in treno e cercavamo

di restare svegli, per non perdere la coincidenza: una vera e propria battaglia! Per fortuna arriva il capostazione con due cuscini e ci dice che ci sveglierà lui all'arrivo del treno. E a Copenaghen la polizia ferroviaria ci ha cacciati via, quando abbiamo tentato di appartarci in un angolo...

Jörg Matter

### E questo sarebbe un treno?

Eravamo tre ragazzi di 17 e 18 anni, su un classico percorso Interrail: mediterraneo e costa atlantica, da Genova fino ad Amsterdam. E nessuno che conoscesse altro che treni svizzeri, ossia: la ferrovia è un treno con una locomotiva, alla quale sono agganciate diverse carrozze ad una linea ad alta tensione.

Quale la nostra meraviglia quando, volendo raggiungere le coste della Bretagna, alla stazione, e ovviamente sui binari, c'era un veicolo senza pantografo, che del resto non sarebbe servito a nulla, visto che non c'era la linea di alimentazione. Ma non aveva neppure gli agganci, era praticamente solo una carrozza, con alle due estremità la cabina del macchinista: il mio primo contatto con un bus su rotaie!

Peter Moor



La classica foto di una stazione d'estate.

Maria Giulia Contri, direttrice del coro: «I frutti migliori di questa terra sono le nostre donne»

# Le mondine a cuore aperto

In una giornata spazzata dalla pioggia sono venute a cantare al Primo Maggio dell'USS a Lugano. Venti giorni dopo la loro terra trema, parte del loro mondo crolla. Sul loro sito web vediamo le ferite simbolo del terremoto del 20 maggio in Emilia: la torre di Finale Emilia squarciata. Poco sotto l'auspicio delle mondine: «Speriamo che questo incubo finisca presto». Il Coro delle Mondine di Novi, ce lo ricorderemo. Per la sua forza. Per la storia e le storie che racconta, testimonianze di una realtà di aspre fatiche e di una lotta per l'emancipazione femminile che dura ancora adesso.

«Questa è una storia di amore, di passione e di dolore, perché non c'è l'uno senza l'altro. Una lunga storia d'amore per la propria terra, le proprie radici, che si perdono lontano, nelle nebbie di un passato greve di miseria e fatica. Amore per tutti i frutti migliori di questa terra: le nostre donne». Sono le parole della direttrice del coro delle Mondine di Novi, Maria Giulia Contri, raccolte nel libro di Manuela Rossi «Con i piedi nell'acqua». Un libro che ripercorre, attraverso i testi delle canzoni, la storia e le storie di molte protagoniste. Le canzoni, appunto, che



Il Coro delle Mondine di Novi: voci di lotta e di solidarietà per il Primo Maggio 2012.

con la stupenda voce delle mondine, hanno raccontato sofferenze e dolori, lotte e conquiste, ma anche gioie e amori. A Lugano, in occasione del Primo Maggio, abbiamo avuto il piacere di incontrarle ed ascoltarle. E soprattutto di ringraziarle per il loro coraggio. Per il loro esempio che attraversa a testa alta e luminoso gli anni della contemporaneità.

La mondina, o mondariso (dal verbo «mondare», pulire) era una lavoratrice stagionale delle risaie italiane. Il lavoro della monda, molto diffuso nell'Italia settentrionale tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, consisteva nello stare per intere giornate con l'acqua fino alle ginocchia, in mezzo a tafani e insetti di ogni genere, a piedi nudi e con la schiena curva per togliere le erbacce infestanti che crescevano nelle risaie e che disturbavano la crescita delle piantine di riso. Si trattava di un lavoro molto faticoso, praticato da donne provenienti in genere dall'

Emilia-Romagna, dal Veneto e dalla Lombardia, che prestavano la propria opera soprattutto nelle risaie delle province di Vercelli, Novara e Pavia.

Emblematico il racconto di una donna del coro, Divina, classe 1923. «Le mani simili a rami senza più germogli, la schiena contorta come il tronco di un ulivo, ecco cosa, oltre alla mia voce, ho portato sul palcoscenico finché ho potuto. Oggi non canto più, non vado in giro con le mie compagne, ma le seguo, le ho tutte nel cuore e mi mancano». Ecco le parole di Adriana, classe 1930: «Non ho una lunga esperienza di risaia, ma ne ho tanta di campagna e la fatica è la stessa, la terra è bassa, dura, a volte generosa, a volte avara di frutti». E ancora Diva, classe 1930: «Ho amato il coro più di quanto pensassi di poter amare, con la stessa passione con cui ho vissuto la mia vita, le mie idee, il mio sentire politico. Se penso a «Bella ciao» piango ancora».

## Antesignane del femminismo

Inconsapevoli antesignane di un femminismo che solo dopo molti anni avrebbe preso corpo e precorritrici della Resistenza partigiana, le mondine sono legittimamente un simbolo di lotta femminile. Le loro condizioni di lavoro erano pessime: l'orario pesante e la retribuzione delle donne molto inferiore a quella degli uomini. Un'ingiustizia all'origine della protesta che nei primi anni del

## Il canto come atto di libertà

Per alleviare la fatica, il dolore, per tenere occupata la mente, le mondine cantavano. «Canti a dispetto», improvvisati, attraverso i quali si dialogava (botta e risposta tra le lavoratrici assunte con regolare contratto e le «clandestine») sulle cronache della risaia. Altre volte erano canti di protesta contro lo sfruttamento, altri ballate popolari che parlavano d'amore, di tradimento, di vita e di morte. Nel canto le mondine scoprono la carica emotiva da cui scaturiscono sorellanza, forza e voglia di riscatto. Leggiamo nel libro di Manuela Rossi: «Il canto di noi mondine ci esce così, come l'abbiamo imparato nei campi, ascoltando quelle più vecchie di noi. Là mentre il trapianto e la monda ci spacca la schiena e le spalle, là dove si mangia poco e si guadagna ancor meno, là tutto si intenerisce con una canzone, poi due, tre... una via l'altra, un gruppo risponde a un altro, e comincia la gara di stornelli e fantasie. Inventiamo parole, storie, amori. E forse raccontiamo la storia».

Françoise Gehring

## IL MANIFESTO DELLA MONDINA

### Perché la nostra storia?

- Perché non abbiamo altro da lasciare, la nostra eredità è l'eredità di donne che hanno combattuto e pianto, faticato e sofferto, riso e cantato, comunque hanno vissuto per ciò che oggi sembra così naturale e scontato.
- Per i nostri figli e per quelli di altri, perché nessuno dimentichi perché una musica, una canzone abbiano davvero un senso e le parole non si perdano nel vento.
- Perché umiltà, sacrificio, fede in un mondo diverso non ci abbandonino mai, perché la conquista del proprio spazio, della propria essenza non si perda nelle luci effimere di un palcoscenico o di un disco.
- Perché l'amore dei nostri ricordi diventi motivo di lotta per l'affermazione dell'uomo, delle sue idee, del senso di giustizia che dobbiamo coltivare come si coltiva un mazzetto di riso.

### Perché questa storia?

- Perché anche noi, così piccole, così niente, siamo una radice della storia di chi verrà dopo di noi e ci piace pensare che non siamo state inutili.

## IL CORO DELLE MONDINE DI NOVI

Il Coro delle Mondine di Novi è costituito in parte da «vere mondine», dall'età che si aggira intorno agli 80 anni ed in alcuni casi la supera, e da figlie e nipoti di mondine e donne che hanno la passione della tradizione popolare. Nasce nei primi anni Settanta da donne dello stesso paese, Novi. Erano più o meno coetanee, perciò compagne di classe dalle scuole elementari che, ancora bambine, avevano dovuto imparare a darsi da fare come meglio si poteva per sopravvivere e si erano ritrovate in Piemonte, lontane dalle loro case, a fare le mondine. Così, quasi per gioco, queste stesse donne si sono ritrovate di nuovo insieme, a condividere un'altra esperienza: sono diventate il Coro delle Mondine di Novi.

Una ricerca dell'Università di Losanna sulla realtà svizzera

## Percorsi sindacali in Svizzera

Come si diventa sindacalista? Ci sono tappe obbligate? Come conciliare impegno sindacale e vita privata? Quale è il ruolo delle donne all'interno del mondo e delle organizzazioni sindacali?

Ricercatrici e ricercatori dell'Università di Losanna hanno lanciato nel 2011 una ricerca ambiziosa tra sindacati affiliati all'USS e a Travail.Suisse. Il modulo sul sindacato fa parte di un'ampia ricerca, voluta per capire come mai in Svizzera la parità tra i generi non è ancora realtà. La ricerca è finanziata dal Fondo nazionale per la ricerca scientifica.

Uno dei membri del gruppo di lavoro che si occupa di indagare l'universo sindacale anche in chiave di genere, è Philippe Blanchard; egli spiega a **contatto.sev** il progetto e invita calorosamente a rispondere al questionario,

strumento molto importante per avere una base su cui lavorare.

**Perché interessarsi così da vicino al mondo sindacale? Pochi l'hanno fatto sinora, mi sembra...**

**Philippe Blanchard:** Infatti, le scienze sociali hanno studiato soprattutto i partiti e i loro membri. Invece, siamo ancora drammaticamente ignoranti sull'impegno sindacale. Composta da sei ricercatrici e ricercatori, la nostra équipe ha scelto di ricostituire i percorsi concreti delle persone attive nel sindacato: come entrano nell'organizzazione, che cosa fanno, quali sono le gratificazioni e le difficoltà nella loro attività quotidiana.

Ci chiediamo in particolare come riescono a gestire un compito spesso interessante e molto impegnativo con la loro

vita professionale e privata.

**Quale ruolo attribuite alle donne nella ricerca? Darete un contributo al riconoscimento della loro partecipazione al sindacato?**

**PB:** Non chiediamo altro! Bisogna uscire dal cliché del militante sindacale che difende il lavoratore discutendo col padrone. Dove sono le militanti? Quali sono i loro compiti in veste di impiegate, militanti o responsabili? Che cosa rappresenta il vissuto sindacale per loro? Il più semplice è di chiederlo direttamente.

**Quindi avete preparato un questionario?**

**PB:** Infatti, cerchiamo una visione rappresentativa della diversità dei percorsi, ma non possiamo intervistare tutte le iscritte. Il nostro questionario su supporto

digitale (Internet) è molto semplice da compilare [vedi sotto]. Affronta successivamente le esperienze sindacali, professionali e familiari. L'idea è semplice – raccontateci chi siete! Ovviamente, la ricerca è integralmente anonima e confidenziale.

**In che modo la ricerca aiuterà a capire realmente quello che vivono le e i militanti?**

**PB:** Non vogliamo produrre un altro rapporto statistico. Al contrario, rintracciamo dei percorsi tipici nei quali – così speriamo – i membri possano riconoscersi. Ecco perché è importante che tutti stiano al gioco, donne e uomini, al di là della loro età, del mestiere, del grado di investimento o del livello di impegno nazionale, regionale o locale. Seicento membri di una ventina di

organizzazioni hanno già risposto al questionario web. Ma il SEV è un interlocutore privilegiato: per la sua importanza numerica, fornisce una grande diversità di profili e di origini. Regalandoci mezz'ora del loro tempo, i vostri lettori contribuiranno a fare conoscere il loro ruolo nel sindacato e nel mondo del lavoro. Non mancheremo di comunicare i risultati su *contatto.sev*.

frgi

«Percorsi sindacali in Svizzera» - è un questionario del *Centre de Recherche sur l'Action Publique* dell'Uni di Losanna. Chi partecipa al sondaggio può vincere dei premi: un iPad e 100 posti al cinema.

Questionario italiano: <http://bit.ly/QuestionarioUnil>

Contratto collettivo di lavoro: c'è la volontà di andare avanti

## Alle BLS proseguono i negoziati

BLS e i suoi partner sociali (SEV, transfair, VSLF) hanno deciso di comune accordo su come procedere con i negoziati in vista dello sviluppo del Contratto collettivo di lavoro: il CCL delle BLS attualmente in vigore sarà adattato, in un primo tempo, solo in modo puntuale.

Mercoledì 20 giugno 2012, i rappresentanti delle BLS e dei partner sociali (SEV, transfair, VSLF) si sono incontrati per un nuovo giro di negoziati nel quadro dello sviluppo del Contratto collettivo di lavoro (CCL) delle BLS. Le parti contraenti hanno definito il seguito dei negoziati al termine di un dialogo intenso e costruttivo: la versione attuale del CCL delle BLS, in vigore dall'1° luglio 2009, continuerà ad essere applicato senza cambiamenti fino al 2013. Le



Alle BLS l'ora del rigore

tematiche legate alla partecipazione dei collaboratori, la parità di trattamento e la discriminazione, saranno tuttavia sviluppate a partire dal mese di luglio 2012.

Le BLS e i suoi partner sociali rinunciano ai negoziati su richieste materiali (per esempio, tempo di lavoro, rimborsi, ecc.). Tali decisioni sono state assunte di comune accordo tra tutte le parti contraenti, dopo che i rappresentanti delle BLS hanno informato i partner sociali sull'attuale situazione finanziaria dell'azienda e le sue prospettive a medio e lungo

termine: Ecco in sintesi le info più importanti:

- diminuzione costante dei fondi pubblici: pressione sui costi;
- crescita della domanda: investimenti in un nuovo materiale rotabile, per esempio;
- cassa pensione: risanamento a lungo termine;
- debolezza dell'euro: situazione difficile sul mercato valutario;
- tendenze finanziarie attuali: deviazioni negative rispetto al budget.

Per prepararsi a raccogliere queste nuovi grandi sfide, le

### COMMENTO

Poco prima del secondo giro dei negoziati in vista del rinnovo del CCL, la direzione delle BLS ci ha chiesto di partecipare ad una riunione straordinaria. Durante questo incontro, ci sono stati presentati degli elementi nuovi che modificano la situazione finanziaria dell'azienda. Dopo aver preso conoscenza di questi nuovi elementi, abbiamo accettato di sospendere i negoziati per il rinnovo del CCL.

Ora dobbiamo riprendere le discussioni con la direzione aziendale e analizzare la situazione, per poter determinare con i nostri membri il seguito delle operazioni.

Comprendiamo che questa nuova situazione possa irritare: i nostri membri hanno preparato in modo democratico e rigoroso un catalogo di rivendicazioni in vista del rinnovo del CCL. E ora hanno l'impressione di avere svolto tutto questo lavoro per niente. Convocheremo una conferenza CCL per la fine del mese di agosto allo scopo di determinare la strategia futura.

Jérôme Hayoz

BLS hanno lanciato un programma di riduzione durata dei costi, pianificato su diversi anni e battezzato «Gipfelsturm».

Comunicato

Fonte: comunicato congiunto al personale delle BLS («blitz!») da parte dei sindacati SEV e transfair

Colpi di diritto

# Abbandono a lieto fine

Un incidente può causare ferite, ma anche generare procedimenti

**A volte succede di ritrovarsi accusati, nonostante non si abbia alcuna colpa e può quindi essere molto utile contare sull'assistenza di un legale.**

Un ciclista cade, procurandosi ferite abbastanza serie, tra le quali una frattura aperta della clavicola e la frattura di diverse costole.

Il ciclista, un nostro collega, attribuisce la sua caduta ad un pedone che improvvisamente aveva iniziato ad attraversare la strada e che sarebbe stato investito se lui non avesse frenato bruscamente, cadendo.

Il collega viene poi soccorso da alcuni passanti e sul luogo dell'incidente giungono polizia e ambulanza, che trasporta il collega all'ospedale.

## La cruda realtà

Quattro mesi dopo, il collega si ritrova confrontato con un procedimento penale, nel quale gli viene rimproverata una mancata padronanza del veicolo, secondo il cpv. 1 dell'articolo 31 della Legge sulla circolazione stradale. Si rivolge dapprima alla protezione giuridica privata ma,

siccome l'incidente è avvenuto rientrando dal lavoro, questa lo indirizza all'assistenza giuridica professionale.

## Dov'è avvenuto l'incidente?

Le indicazioni del ciclista e del pedone registrate dalla polizia sono in netta contraddizione. Il pedone dichiara infatti di essere rimasto sul marciapiede destro, dal quale guardava semplicemente il traffico nel quartiere senza manifestare alcuna intenzione di attraversare il campo stradale, mentre il collega ciclista sostiene che il pedone ha attraversato la strada da sinistra a destra, trovandosi a metà strada al momento dell'incidente. Le dichiarazioni vanno così a verbale.

## Nessuna impronta

La mancanza di ulteriori testimonianze o di tracce sulla strada rendono impossibile il chiarimento della dinamica dell'incidente, per cui il procedimento penale viene abbandonato. Dal momento che non vi sono altri utenti della strada coinvolti, viene ridimensionata anche la valutazione della portata dell'incidente e del grado di colpa del ciclista da parte della procura. L'abbandono del proce-

dimiento è una prima soddisfazione per il nostro collega, che resta convinto che l'incidente sia da attribuire al comportamento imprudente del pedone, il quale si rifiuta però di riconoscere una qualsiasi responsabilità e persino di annunciare l'accaduto alla sua assicurazione di responsabilità civile.

Il nostro collega, spalleggiato dal legale del SEV, passa quindi all'attacco e denuncia il pedone, anche perché soffre tutt'ora delle conseguenze fisiche dell'incidente e ha nel frattempo perso anche il posto di lavoro.

## Lieto fine

La vicenda evolve poi finalmente davanti all'ufficio di conciliazione, dove il legale del nostro membro riesce a giungere ad un accordo bonale favorevole con l'assicurazione del pedone, che prevede un risarcimento al nostro collega e l'assunzione di buona parte delle spese di avvocato.

Il nostro collega è molto soddisfatto di questo risultato. Anche le sue condizioni di salute, dopo un lungo periodo difficile, sono nel frattempo completamente ristabilite.

Assistenza giuridica SEV

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

## Criticare non è tradire

*Non so quante volte (sono innumerevoli) mi sono sentito accusare di razzismo e antisemitismo per avere assunto posizioni fortemente critiche nei confronti di Israele e avere difeso le giuste rivendicazioni del popolo palestinese, vittima dell'illegale occupazione israeliana.*

*Eppure questi sostenitori dello stato ebraico dovrebbero essere più attenti a quanto scrivono personalità del mondo israelita e/o israeliano, o anche a quanto si legge sulla stessa stampa israeliana per rendersi conto che queste critiche non hanno niente a che fare con l'antisemitismo.*

*Un esempio recente è dato da uno scritto di Avraham Burg (ex presidente del Parlamento israeliano) apparso sul britannico «Independent». L'autore vi chiede che gli stati dell'Unione Europea seguano l'esempio inglese negando l'etichetta «made in Israel» ai prodotti degli insediamenti israeliani nei territori occupati, che in questo modo beneficiano del trattamento preferenziale previsto dall'accordo Israele-UE. Sembra che cosa di poco conto, ma non lo è, in quanto ne deriva l'illegalità di colonie che si trovano su territori non appartenenti allo stato israeliano. E Burg lo sottolinea in termini espliciti nel ricordare a Israele che è impossibile che venga trattato «come l'unica democrazia del Medio Oriente, mentre è anche l'ultimo dei paesi colonialisti del mondo occidentale».*

*Assumere queste posizioni, scrive Burg, «non è antisemita e nemmeno anti-israeliano. Al contrario, i coloni, i conquistatori e i loro alleati politici – compreso Benjamin Netanyahu, il primo ministro di Israele – sono i veri nemici del futuro di Israele».*

*Anche il quotidiano israeliano «Haaretz» prende spesso posizioni che sarebbero del tutto impensabili su gran parte dei giornali europei così acriticamente schierati a fianco di Israele. Una delle sue firme più illustri, Gideon Levy, lo scorso aprile, quando scoppiò la vicenda Günther Grass, non esitò a invitare gli israeliani a riflettere sulle critiche dello scrittore tedesco. Grass aveva accusato Israele, potenza nucleare, di costituire il maggiore pericolo per la pace nel mondo. Venne immediatamente accusato di antisemitismo, si ricordò il suo passato, da adolescente, nelle file naziste, il governo di Tel Aviv lo etichettò come persona non grata in Israele e (quasi) tutta la stampa occidentale assunse posizioni simili. «Invece di accusare i critici di Israele, dovremmo prendere in considerazione quanto abbiamo fatto e che li ha portati a quelle conclusioni» è l'ammonimento di Gideon Levy.*

*Professore all'università ebraica di Gerusalemme, presidente della Lega israeliana dei diritti dell'uomo, ex deportato nel campo di concentramento di Bergen-Belsen, Israel Shahak è stato, negli anni Settanta, uno dei più noti critici del suo Paese. Famose le sue denunce delle torture, della distruzione di villaggi, della discriminazione razziale, della repressione, selvaggia e inumana, praticate nei confronti dei palestinesi. Famoso il suo volume «Il razzismo di Israele». Ne parlo perché anni or sono, citandone l'opera in casa di un diplomatico israeliano, mi si risspose semplicemente definendolo «traditore». Ma così facendo si tradisce proprio l'Israele che Burg, Levy, Shahak e tanti altri hanno sognato e sognano.*

## FUSIONE SBV – VPV

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

## membri. La documentazione di voto è stata spedita a ogni membro.

Maggiori informazioni: [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch) e [www.vpv-online.ch](http://www.vpv-online.ch), in *contatto.sev* n° 11, come pure direttamente da Roland Schwager, presidente centrale VPV ed Elisabeth Jacchini, presidente centrale SBV. **Termine di voto: 21 luglio 2012 (Data in cui la scheda deve essere giunta a destinazione.) Il tuo voto conta!**

## 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. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45.

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

**Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione

amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: fr. 40.–.

**Pubblicità:** Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.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, SOL PRINT, Subingen; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch) (azienda del gruppo AZ Medien AG).

**Prossima edizione il 19 luglio. Chiusura redazionale: giovedì 12 luglio alle ore 10.00.**

## ■ CORSO DI FORMAZIONE SEV

### «Aver successo nel reclutamento per un sindacato» Giovedì 23 agosto 2012, dalle ore 9.00 alle 16.00, Berna

presso Hotel Bern, Zeughausgasse 9

Il reclutamento di nuovi membri è e resterà un tema di attualità. La giornata prevede uno scambio di esperienze tra colleghe e colleghi che ne hanno avute di positive e che riferiranno dei loro metodi. Una discussione aperta permetterà poi di approfondire i vari argomenti e di svilupparne di nuovi. Non vi sono ricette miracolose per il reclutamento di nuovi membri, ma vi sono idee e spunti di motivazione che possono permettervi di migliorare. Argomenti trattati: rapporto sulle esperienze di reclutatrici e reclutatori, metodi validi e non, il sostegno del SEV, il sostegno delle sottofederazioni, cosa devo sapere per reclutare.

Il corso è rivolto a responsabili del reclutamento e membri dei comitati sezionali, delle sottofederazioni e altri interessati.

Termine d'iscrizione : 31 luglio 2012

Moderazione: Jérôme Hayoz, segretario SEV

Saluto: Giorgio Tuti, presidente SEV

Relazioni sulle loro esperienze positive dei seguenti reclutatori per il SEV: Eleonora Wüthrich, Max Hodel, Ferruccio Calogero Noto, Jérôme Bonnet, Yannick Durand, Pierre-Alain Perritaz e di rappresentanti delle dirigenze delle sottofederazioni.

Congedo formazione: dipendenti delle FFS possono richiedere il congedo di formazione secondo art. 6g, app. 6 del CCL FFS (o articolo analogo del CCL FFS Cargo). Il congedo deve essere richiesto al servizio competente prima del corso. La direzione del corso consegnerà durante la giornata una conferma di partecipazione da rimettere al servizio. Ai dipendenti delle imprese di trasporto concessionarie si applicano le rispettive regolamentazioni. Per maggiori info: tel. 031 357 57 57, e-mail: bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch.



### ISCRIZIONE CORSO 23 AGOSTO 2012 «Aver successo nel reclutamento per un sindacato»

Da inviare entro il 31 luglio a: SEV, signora E. Tanner, Steinerstrasse 35, CP, 3000 Berna 6

Nome e cognome:

telefono:

e-mail:

Indirizzo:

sezione:

Data:

Firma:

Lingue capite:  italiano  francese  tedesco

## ■ UFST Tennis

### CAMPIONATO SVIZZERO DI TENNIS - 18/19 agosto 2012

Il termine di iscrizione per il campionato che si svolgerà a Locarno/Ascona è stato posticipato fino **all'8 luglio!**

Chi non l'avesse ancora fatto e desiderasse iscriversi, fa ancora in tempo! Iscrivetevi al più presto presso:

Samuele Lupi, via Bressanella 8, 6828 Balerna; 091 682 06 94 o 051 281 70 10, sam.lupi@sunrise.ch.

## I NOSTRI MORTI

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

**Germana Del Biaggio, 90 anni, Giubiasco**

**Marcello Modesti, 80 anni, Bellinzona**

**Giuseppe Mossi, 85 anni, Giubiasco**

**Alfredo Müller, 75 anni, Preonzo**

**Flaviano Ostini, 85 anni, Arbedo**

**Gina Peduzzi, 77 anni, Cama**

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

*PV sezione Ticino e Moesano*

## ■ UFST Calcio

### Torneo Associazione Sportiva Pollegio del 15 e 16 giugno 2012

L'Associazione Sportiva Pollegio (ASP) ha riproposto un torneo di calcio che ha visto al via la squadra dell'Unione ferrovieri sportivi Ticino (UFST), che difendeva la vittoria dello scorso anno, e che era inserita in un gruppo preliminare di 5 assieme a Gordola, Oroteam, Pollegio e Bar Piazza Locarno. Nell'altro gruppo si confrontavano le squadre Blenio, Portoghesi, Bodio, Vedeggio e Claro.

Per l'UFST il cammino verso la qualificazione ai quarti di finale è stato tutto in discesa conquistando 4 vittorie su 4 partite giocate. Gli abbinamenti delle semifinali vedevano di fronte l'UFST contro il Vedeggio e il Claro opposto al Bodio. Per la squadra dei ferrovieri la sfida non era delle più facili considerato il bel gioco dimostrato dal Vedeggio nelle precedenti partite. La pressione finale premiava l'UFST con un bel goal di Livio Corzani. Per l'atto conclusivo si affrontavano quindi l'UFST e il Bodio. Subito dai primi minuti era chiara la supremazia dei ferrovieri che costringendo l'avversario in propria metà campo andavano in



rete a cadenze regolari concludendo la sfida con un netto 5:0.

Durante il torneo l'UFST ha schierato i seguenti giocatori: Antonino Canalicchio, Daniele Bullo (una rete), Amos Delcò, Wicky Verzasconi (una rete), Daniele Cippà (11 reti), Mirko Frizzarin (2 reti), Telmo Fontes, Livio Corzani (9 reti), Alejandro Fernandez (una rete), Aurelio Peduzzi, Damiano Demenga, Roberto Jeronimo.

Ottima inoltre l'organizzazione della locale società, sia dal profilo prettamente sportivo sia per il collaudato «team di cucina».

*Per l'UFST Ticino: Aurelio Peduzzi  
UFST, CP 1060, 6830 Chiasso, www.ufst.ch*

Passeggiata rinfrescante a portata di tutte le famiglie

## Tra bosco e lago

Alessandro Galasso, macchinista e controllore presso la ferrovia Lugano-Ponte Tresa, ci consiglia un'escursione alla portata di tutti, con una variante per chi è un po' più in forma.

Il trenino in partenza da Lugano o da Ponte Tresa, che ha festeggiato tre settimane fa i suoi 100 anni di attività, ci porta sino a Caslano. Dalla stazione, in una decina di minuti, raggiungiamo il nucleo e, attraversatolo, giungiamo sul lungolago.

Vi è evidentemente anche la possibilità di arrivare alla partenza della nostra passeggiata con il battello della Società Navigazione del Lago di Lugano. Continuiamo poi verso sud, costeggiando il lago che rimane alla nostra sinistra. Dopo qualche minuto, la strada asfaltata lascia il posto ad un sentiero, comodo e privo di difficoltà, a parte qualche scalinata.

Il percorso si snoda nel bosco, all'ombra di fitte fronde che procurano una piacevole frescura e tra le quali possiamo godere di splendide vedute del lago di Lugano,



dapprima sulla riva prospiciente di Carabietta e poi, dopo che il sentiero ha piegato a ovest, sulla riva italiana di Lavena.

In seguito, il sentiero segue lo stretto canale che sfocia nel golfo di Ponte Tresa. Qui il paesaggio cambia ed il bosco lascia il posto a numerose case e ville, ma anche e, viene da dire, soprattutto ad alcuni grotti che offrono un benvenuto ristoro all'escursionista assetato, che potrà ammirare anche lo scorrere delle imbarcazioni e la splendida veduta sul golfo.

Ripreso il cammino, attraversiamo un quartiere nuovo di Caslano e tenendoci sulla destra, arriviamo di nuovo al nucleo originale del paese.

In tutto avremo percorso circa 4,5 chilometri. Per chi

vuole, l'escursione offre anche una variante appena più impegnativa.

### Parco naturale del Monte Caslano

Dalla Piazza Lago di Caslano si parte sulla destra, seguendo un tratto della stradina del primo itinerario. Si sale poi verso i grotti e da lì si segue il sentiero didattico che presenta 15 tavole illustrative che spiegano le particolarità geologiche e botaniche del sito.

Il sentiero permette di raggiungere anche la cima del monte, da dove si può ammirare una magnifica vista sui golfi di Agno, Caslano e Ponte Tresa. Il dislivello resta comunque ridotto (275 metri) e l'escursione alla portata di tutti.

Gi

## A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

### Far West

Nel 1800 gli americani più tosti si spinsero nel «lontano ovest» (= «far west»), perché lì c'erano ancora molte terre da arraffare e fortune da tentare. Nelle nuove città «occidentali» (= «western») nacquero rocambolesche vicende d'armi, che avrebbero poi ispirato il famoso genere cinematografico hollywoodiano. Il problema è che gran parte delle storie apparentemente incredibili raccontate nei film «western» sono vere! Ad esempio, quella della banda Dalton: quattro fratelli che, oltretutto, per un certo periodo avevano servito la legge come sceriffi; tranne poi darsi al contrabbando di liquori con gli indiani. Nel 1892 arrivarono a Coffeyville, nel Kansas, con il proposito di svaligiare non una, ma due banche nello stesso giorno. Essendo ben noti nella regione, decisero di indossare barbe finte e parrucche; ma furono comunque subito riconosciuti e, quando uscirono dalla prima banca, si trovarono un bel comitato di ricevimento cittadino a base di piombo! Grat Dalton venne ferito gravemente nella sparatoria ma, mentre cadeva, riuscì comunque a far fuori lo sceriffo che lo aveva colpito. Prima che potesse fare altri danni, John Kloehr, il presidente del locale club di caccia sportiva, lo freddò con una fucilata al collo. Anche il capo della banda, Bob Dalton, sebbene ferito, continuò a sparare all'impazzata; finché il campione di tirassegno locale lo colpì in pieno petto. Alla fine, tre banditi su quattro finirono nella «boot hill» (= «la collina degli stivali»), come nel far west chiamavano molto pittorescamente i cimiteri, essendo spesso pieni di gente morta in sparatorie, ovvero con ancora i propri stivali addosso. L'unico sopravvissuto fu Emmett Dalton: nonostante fosse stato crivellato da una ventina di pallottole, sopravvisse anche a un bel po' di anni di carcere duro e fece ancora in tempo a tornare in libertà, morendo nel suo letto all'allora ragguardevole età di 66 anni. Altro caso truculento: nel 1883 a Miles City, nel Montana, un certo Charlie Brown era proprietario di un famoso saloon. Bill Rigney, un poco di buono, entrò nel suo locale, si imbenzinò per benino e poi prese a molestare la moglie e la figlia di uno del posto; finché Charlie Brown non gli diede una tremenda mazzata sul cranio. Charlie rischiava di essere impiccato per questo; ma i suoi concittadini decisero altrimenti: linciarono l'agonizzante Bill, pur di risparmiare al loro amico l'incriminazione per omicidio! Ma, forse, l'episodio più singolare fu quello che capitò a Wild Bill, all'anagrafe William Preston Longley: fu catturato dai vigilantes insieme ad un ladro di cavalli. Entrambi vennero impiccati a un albero. Mentre i vigilantes si allontanavano a cavallo, si divertirono a sparare alcuni colpi contro i due uomini penzolanti. Una pallottola tagliò la corda e Wild Bill cadde a terra, ancora vivo. Lasciò molto carinamente il suo socio appeso all'albero e si diede alla macchia. Venne impiccato di nuovo, definitivamente, all'età di 27 anni, sotto l'occhio attento di non meno di quattromila spettatori. Dopo undici minuti i dottori lo dichiararono morto; ma nacque subito la leggenda che fosse sopravvissuto anche quella volta, corrompendo un medico affinché gli mettesse sotto la camicia un marchingegno che impedisse al cappio di funzionare. Bill sarebbe poi scappato in Sud America. A riprova di ciò si racconta che, quando nel 1915, un sommergibile tedesco affondò il famoso transatlantico britannico Lusitania, fra i passeggeri registrati a bordo c'era un certo W.P. Longley, proveniente dal Sud America. Che fosse il nostro Wild Bill, scampato alla forca ben due volte ma evidentemente così ingenuo da continuare a firmarsi con il proprio nome anagrafico?

### A VOLTE I FESTIVAL ESTIVI METTONO A DURA PROVA I CONDUCENTI DEI TRASPORTI PUBBLICI ... SECONDO PELLET



Incontro con Kurt Schleiss, un uomo dalle mille risorse

# Un ferroviere ciclista e inventore

Competenza tecnica, passione e convinzioni hanno motivato lo specialista dell'elettricità ferroviaria urano a ideare e sviluppare utili accessori per la bicicletta.

L'idea iniziale di Kurt Schleiss è stata quella di costruire un portapacchi per lo zaino, per la scomodità di portarlo a spalla pedalando. Circa sei anni or sono ha così creato una prima, ancora piuttosto grossolana ma pratica appendice da montare sul manubrio sulla quale poter fissare lo zaino, soprattutto pedalando in salita – cosa che faceva e fa spesso come allenamento per il suo hobby di scalatore. Ha già scalato le vette di tutti i quattromila delle Alpi e partecipato due volte alla gara ciclistica Verbier-Grimentz.

Spesso Kurt Schleiss percorre in bici i 50 km che separano il suo domicilio di Silenen dal posto di direzione circondariale FFS (KLS) di Lucerna, dove sorveglia in qualità di assistente tecnico in un team di due persone il rifornimento energetico nel settore Centro – un lavoro spesso molto stressante, nel quale anche un piccolo errore può paralizzare mezza rete FFS. Oppure mettere in pericolo vite umane, se per caso reagisse in ritardo quando una linea di contatto viene



Il titolare della genial-biken.ch durante la sessione fotografica per il portapacchi nella Maderanental.

strappata a terra. Lo sport lo aiuta a restare in forma per questo lavoro a turni di altissima responsabilità.

Per poter trasportare più comodamente in bici sul posto di lavoro gli effetti personali, ha sviluppato la prima idea realizzando una placca di alluminio con un elegante anello di plastica infrangibile. Per questa soluzione ha collaborato con una locale ditta di costruzioni metalliche e ha trovato presso un produttore tedesco il pratico meccanismo di fissaggio a incastro che permette di staccare comodamente dalla bicicletta il portapacchi con lo zaino quando ad esempio si vuole salire sul treno.

È possibile rinunciare all'auto

Una ulteriore motivazione che ha spinto Kurt Schleiss a sviluppare la sua idea è stata quella di rendere più compatibili bici e trasporto pubblico. «Se si ha un buon sistema per il bagaglio non c'è più motivo per non recarsi con i mezzi di trasporto pubblico al punto di partenza di un giro in bici!». Ciò non significa che egli stesso sia un ecologista «duro e puro»: possiede comunque un'auto e un caravan.

Nicchia di mercato per una produzione indigena

Oltre che dai motivi ambientali e pratici, Kurt Schleiss è anche stato spinto dall'interesse dei colleghi e di un commerciante di biciclette a perfezionare il suo portapacchi in un prodotto commercializzabile e a farne quindi produrre una prima serie. Il suo utile accessorio è stato infine anche preso in catalogo da FFS Shop.

Successivamente ha sviluppato un portapacchi posteriore, che nel giro di pochi mesi è stato messo in produzione. Tramite FFS Shop offre anche un sostegno per fissare le sacche, che rifinisce da sé nella baracca di legno che gli serve da officina.

Distrazione nei periodi difficili

Questa attività è stata per Kurt Schleiss anche una distrazione quando sua moglie a causa di una malattia non ha più potuto accompagnarlo nelle sue escursioni in montagna. Dalla sua attività non si aspetta utili. Infatti, commercializzare un prodotto di qualità in un paese con un alto livello dei prezzi come la Svizzera in quantità limitate, è un'operazione

difficile non solo per ragioni di costi, ma anche perché una ditta individuale come la genial-biken.ch da lui fondata non può sfruttare la stessa rete di relazioni come i produttori già consolidati.

«Questa esperienza mi ha aperto gli occhi su come sia difficile in Svizzera portare sul mercato un nuovo prodotto a causa della concorrenza a basso costo dai paesi asiatici. Come compratori non riflettiamo su come sia necessario produrre anche da noi tecnica di punta, per poter garantire posti di lavoro!». Riflessioni di questo tipo lo hanno in definitiva spinto alla sua piccola attività, dice l'urano. Proprio il canton Uri offre come è noto troppi pochi posti di lavoro, ed è per questa ragione che si tratta di un cantone di pendolari.

Lo stesso Kurt Schleiss dovrà dal 2015 spostarsi quotidianamente al lavoro addirittura fino ad Olten, quando la KLS verrà integrata nella nuova centrale operativa. Ancora un motivo in più per sperare che le NTFA portino alla Svizzera centrale oltre a nuove emissioni anche nuovi posti di lavoro in ferrovia, e non si limitino ad assorbire quelli attuali. *Fi/C.F. Nota*

## BIO

**Kurt Schleiss** (52) è figlio di un montatore cavi di impianti di risalita di Engelberg, poi trasferitosi nel settore delle centrali elettriche. Ha concluso l'apprendistato presso la BBC a Oerlikon come meccanico, e ha lavorato dal 1980 per la ABB Oerlikon come montatore locomotive elettriche e vetture viaggiatori, sia in Svizzera che all'estero. Nel 1986 ha assolto presso le FFS l'esame di macchinista, carriera tuttavia bloccata da un disturbo visivo della percezione cromatica, diventando invece macchinista e montatore specializzato nella centrale elettrica FFS di Amsteg – e dal 1987 anche membro SEV. Dal 1993 è stato capoturno, e ha seguito nel tempo libero un perfezionamento professionale in ambito tecnico a Zugo. Ha sviluppato insieme a specialisti dell'energia del deposito di Zollikofen un nuovo sistema di direzione delle centrali elettriche nel suo settore di competenza dell'approvvigionamento (dal Ticino fino a Basilea). Come capo-team ne ha assunto la responsabilità dal 1998 fino al 2005. Da allora sorveglia l'approvvigionamento energetico della rete ferroviaria della regione Centro. Inoltre è membro della CoPe Superficie I-BF. È sposato e risiede a Silenen UR. Hobby: bici, sci-escursionismo, montagna, viaggi, inventare.



L'inventore davanti alla sua officina a Silenen.

## PER PESI FINO A 7 KG

Nell'offerta di FFS Shop si può trovare il portapacchi con il fissaggio Klick-Fix, da apporre al manubrio, dal peso complessivo di 464 g per 98 franchi, nonché quello da fissare sulla parte posteriore della bicicletta dal peso di 880 g per 198 franchi. [www.sbbshop.ch](http://www.sbbshop.ch) (vedi rubrica «Outdoor») [www.genial-biken.ch](http://www.genial-biken.ch)

