

Sicurezza

Il presidente centrale della LPV si esprime sui recenti incidenti.

Pagina 5



Lago Maggiore

Buone notizie per la NLM che nel 2013 riprende a regime normale. Confermati i posti di lavoro degli stagionali.

Pagina 4



Focus.sev

Un successo l'azione di reclutamento del SEV, versione 2012.

Pagina 16

Revisione della legge sulla pianificazione, importante anche per i trasporti pubblici

Salviamo il territorio

La revisione della legge sulla pianificazione del territorio, in votazione il prossimo 3 marzo, vuole contribuire a mettere finalmente ordine sullo sviluppo della Svizzera.

Incoraggiare la compattezza degli insediamenti e dello spazio costruito, proteggere le zone agricole, dare la priorità ai trasporti pubblici, limitare il numero di pendolari, riunire per quanto possibile i luoghi di residenza e quelli del posto di lavoro: ecco alcuni degli obiettivi che si prefigge la revisione della legge. Il progetto mira anche a impedi-

re lo spreco e la parcellizzazione della terra, a fermare chi divora terreno e a limitare la mobilità subita, di cui soffrono attualmente molti svizzeri e svizzere. È importante che questa revisione esca vincitrice dalle urne.

Dossier alle pagine 8, 9 e 10



Keystone

EDITORIALE

Viaggiare in treno è sicuro. In questo paese non vi è mezzo di trasporto più sicuro. Ecco perché quando accade un incidente, l'attenzione del pubblico è molto grande. In 14 mesi, sulla rete ferroviaria si sono verificati tre collisioni (Trimbach, Lenzburg, Neuhausen) secondo dinamiche più o meno uguali: il macchinista non ha rispettato il segnale

«L'azienda vittima dell'aumento della propria produttività»

Manuel Avallone, vicepresidente SEV

di chiusura e il sistema di sicurezza del treno – ancora della vecchia generazione – non ha potuto fermare il convoglio prima dell'impatto. I macchinisti sottolineano come l'aumento del traffico complica loro il lavoro, indipendentemente dal turno. «Non siamo oberati, ma parzialmente saturi», spiega Urs Mächler, presidente centrale della LPV (vedi pagina 5).

Se l'azienda è pronta ad accettare questa situazione, dovrebbe perlomeno fare in modo che le lacune dovute alla disattenzione vengano colmate tecnicamente con migliori mezzi di sicurezza. Poiché, in caso contrario, l'azienda sarà vittima dell'aumento della propria produttività. È pertanto fondamentale esaminare nel dettaglio le condizioni di lavoro delle persone confrontate con una grande responsabilità alla testa del treno, all'interno della locomotiva.

OBE: «Stralciare Area»

Al primo incontro della «Piattaforma», i rappresentanti del personale hanno chiesto di stralciare lo studio Area dall'agenda delle FFS, ricevendo un sostegno anche dal mediatore Franz Steingger, per il quale ogni possibile altra destinazione del sedime delle Officine non può prescindere dall'elaborazione di un'alternativa per le attività industriali.

a pagina 3

Il SEV difende l'accompagnamento dei treni

Convogli senza agenti?

Le FFS si stanno progressivamente ritirando dall'Est della Svizzera. La verità è che anche gli agenti del treno non presteranno più servizio sulla linea San Gallo-Coira. Sotto la vaga denominazione di «servizio a bordo», le FFS vogliono assumere un'azienda privatizzata che darà alle e agli utenti l'illusione di un accompagnamento dei treni. Il nuovo concetto nasconde un vero e pro-

prio smantellamento dell'assistenza alla clientela. Il SEV esige che la linea del Rheintal sia considerata dalle FFS come tutte le tratte di traffico a lunga distanza, ovvero con l'accompagnamento dei treni.

a pagina 2

IN BREVE

A Lonay chiude il sito di Cargo

■ FFS Cargo sopprime gli ultimi 32 posti destinati alla manutenzione che restavano ancora a Lonay. I salariati interessati al provvedimento devono ora trovare un altro posto di lavoro altrove e attendendo la lista dei posti che potrebbero occupare. Il sindacato è al loro fianco e ha subito chiesto che venga definita una persona di contatto per facilitare la comunicazione. Il fatto che sul sito di Lonay non vi sia più nessun responsabile, non facilita le cose.

Rendite AVS: attacchi da destra

■ È attraverso un meccanismo dal nome apparentemente seducente – «freno all'indebitamento» – che la maggioranza della Commissione della sicurezza sociale e della salute del Consiglio degli Stati, prepara lo smantellamento automatico delle rendite AVS sotto forma di riduzione o innalzando l'età pensionabile. Agendo in questo modo, la destra si schiera contro il popolo svizzero che ha già seccamente respinto questo tipo di programma di smantellamento con l'11esima revisione dell'AVS. L'Unione sindacale svizzera intende combattere questo ennesimo tentativo di attacco alla sicurezza sociale.

Sì alla famiglia!

■ I fautori del nuovo articolo costituzionale sulla politica familiare sono scesi in campo a Berna in vista delle votazioni federali del 3 marzo. Il fatto di incoraggiare l'armonizzazione tra la vita familiare e professionale – hanno ribadito – è benefico dal punto di vista economico e sociale. Il Comitato «Sì alla famiglia», raggruppa PPD, PS, Verdi, Verdi liberali, PBD e PEV. Gli avversari dell'articolo costituzionale pretendono che «statalizzerà i figli». «È falso!», ha esclamato il consigliere nazionale Christian van Singer (Verdi/VD). Lo Stato non ha né la volontà, né il diritto di immischiarsi nella sfera privata delle famiglie.

Il SEV critica le FFS e rivendica un vero accompagnamento sui treni nel Rheintal-Express

Strategia di smantellamento

La piega che le FFS stanno dando alla Svizzera orientale, non piace affatto al SEV. Le FFS hanno infatti pubblicato un bando di concorso dalle dubbie conseguenze.

Dal prossimo 9 giugno sulla linea del Rheintal-Express (REX) verrà utilizzato il nuovo materiale rotabile delle FFS, ossia il Regio-Dosto. Le FFS prevedono di fare entrare in funzione i nuovi convogli senza l'accompagnamento del personale treno. Le Ferrovie federali cercano infatti assistenti di viaggio privati per i loro treni a due piani sulla tratta San Gallo-Coira e prevedono di sopprimere i controllori. A partire da metà 2013 i nuovi assunti avranno il compito di vendere ai passeggeri cibi e bevande e di fornire loro informazioni a carattere regionale. Se il progetto pilota, della durata di un anno, dovesse funzionare, i nuovi addetti – chiamati «Gästebetreuer» («assistenti degli ospiti») – potrebbero entrare in servizio anche su altre tratte. Le idee delle FFS su come dovrebbe essere concretamente questo servizio, sono ancora molto vaghe, dal momento che si parla «di mini-bar, distributori automatici mobili o di altre forme». Quel che è certo è che le FFS si stanno progressivamente ritirando dall'Est della Svizzera. La verità è che anche gli agenti del treno non presteranno più servizio sulla linea San Gallo-Coira. Sotto la vaga denominazione di «servizio a bordo», le FFS vogliono assumere un'azienda privatizzata che darà alle e agli utenti l'illusione di un accompagnamento dei treni. Questo «servizio a bordo», inoltre, esisterà soltanto tra Rorschach e Sargans e potrebbe anche essere assicurato da apparecchi automatici. Il nuovo concetto nasconde un vero e proprio smantellamento dell'assistenza alla clientela. «Sopprimere l'accompagnamento dei treni su questa tratta,



I treni a due piani Regio-Dosto presto nella Svizzera orientale.

ta, nota per la sua pericolosità – tuona il segretario sindacale Peter Peyer – è una pessima idea».

Il SEV esige che la linea del Rheintal sia considerata dalle FFS come tutte le tratte di traffico a lunga distanza, ovvero con l'accompagnamento dei treni. Anche in virtù del fatto che i progetti FAIF/PROSSIF prevedono di trasformarlo in una vera

tratta a lunga distanza, con un orario cadenzato ogni mezz'ora. A titolo precauzionale il SEV segnala un altro progetto di smantellamento dello stesso tipo sulla tratta Coira-Zurigo. Peter Peyer teme che questo concetto di «servizio a bordo» prelude la fine dell'accompagnamento dei treni. «Presto le FFS – osserva Peyer, giungeranno alla conclusione che questo

servizio basti a dare alle e agli utenti l'impressione di non essere soli sul treno. È tuttavia necessario poter contare sugli/sulle agenti del treno bene formati/e e competenti». Il SEV auspica che i governi di San Gallo e Coira si adoperino per conservare un'assistenza completa delle FFS nella Svizzera orientale.

SEV

■ Un film alle Giornate cinematografiche di Soletta Viaggiando sui treni di notte



Quella che vedete è un'immagine del film «Giù e su» realizzato da Corina Zünd, affiliata al SEV. La donna ritratta è Seraina Zünd, sorella gemella della regista, al lavoro su un treno di notte in viaggio per il Sud Italia. Il film, presentato alle Giornate cinematografiche di Soletta, illustra il lavoro degli ormai leggendari treni di notte dove Corina Zünd ha lavorato per oltre dieci anni come stewardess.

Primo incontro della «Piattaforma» con il moderatore

Stralciare «Area»

Le tensioni riaffiorate negli ultimi mesi sulle Officine di Bellinzona hanno reso necessario l'intervento del mediatore.

I temi all'ordine del giorno di questo incontro erano naturalmente numerosi, dato che la piattaforma si incontrava per la prima volta sotto la guida del mediatore Franz Steinegger, a 13 mesi dall'ultima seduta della Tavola rotonda, nel dicembre 2011. Essi andavano da un'analisi della situazione attuale e delle prospettive per l'immediato futuro, alle conseguenze dei progetti e degli studi attualmente in corso, per terminare con la definizione delle modalità di funzionamento della piattaforma stessa.

FFS soddisfatte dall'andamento

La prima importante constatazione riguarda la soddisfazione espressa dalle FFS per l'andamento attuale delle Officine. I problemi di produzione nei settori dei carri e della lavorazione delle sale sarebbero in via di soluzione.

In particolare nelle sale sono state riviste alcune modalità per favorire la collaborazione tra i vari reparti e sono allo studio provvedimenti per eliminare le strozzature. Da parte del personale è comunque stato ribadito il rammarico per non aver provveduto ad un potenziamento più deciso della struttura, che avrebbe permesso alle Officine di approfittare degli ultimi anni di forte domanda per affermarsi in maggior misura su quello che appare sempre ancora come un mercato molto interessante e promettente.

Alternative perché?

Le indicazioni positive dei dirigenti FFS (oltre al direttore delle OBE Felix Hauri, erano presenti il responsabile della manutenzione Ferruccio Bianchi e il responsabile di Operating Thomas Brandt) hanno confermato le potenzialità del-

le Officine. Sulle Officine sono anche in corso diversi studi sono chiaramente in contrasto con il consolidamento e ancora



Una realtà industriale che deve continuare e svilupparsi.

per ampliare queste potenzialità. A livello cantonale, sta giungendo in dirittura d'arrivo lo studio di fattibilità per la realizzazione di un centro di competenze, che vorrebbe mettere in rete gli attori nel campo della mobilità ferroviaria presenti in Ticino. Le FFS stanno dal canto loro portando avanti un progetto, denominato «Lago», per analizzare i potenziali di mercato, che potrebbe confluire nelle conclusioni dello studio cantonale.

Nel contempo, le FFS stanno però svolgendo anche uno studio, denominato Area, per valutare le possibilità di un riutilizzo parziale dell'area, affidato all'architetto Andrea Boschetti e seguito da un consiglio esterno di esperti, in cui spiccano nome importanti del mondo imprenditoriale, immobiliare e politico ticinese. Alcune affermazioni, in particolare del presidente del PLR ticinese Rocco Cattaneo e di Franco Ambrosetti hanno indicato la possibilità di complessi residenziali sull'area delle Officine, che si troverà a pochi metri dalla prima fermata a sud di AlpTransit.

È evidente che simili ipotesi

di più con uno sviluppo delle attività delle Officine. I rappresentanti del personale hanno pertanto chiesto di stralciare Area dall'agenda delle FFS, ricevendo un sostegno anche dal mediatore Franz Steinegger, per il quale ogni possibile altra destinazione del sedime delle Officine non può prescindere dall'elaborazione di un'alternativa per la continuazione delle attività industriali e la salvaguardia dell'occupazione. Le parti si sono quindi date appuntamento il prossimo 18 aprile, per definire gli ulteriori passi da svolgere.

Pietro Gianolli

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Il conto della sanità

È risaputo che si scopre tutto il valore della salute solo quando si è ammalati, così come il valore della democrazia o della libertà quando ci vengono tolte. Questo per dire che le visioni, le strategie e i giudizi sulla sanità cambiano a seconda del punto di vista che ci si pone: se è il paziente appunto che giudica o il personale sanitario, oppure ancora le casse malati che hanno un interesse opposto, quello di limitare i costi. E poi i politici che fanno le leggi, anch'essi chiamati a erodere qua e là sulle spese.

Sono logiche contrapposte, come una coperta continuamente tirata ai quattro angoli. È pur vero che nel confronto internazionale siamo piuttosto ben messi e forniamo un servizio di alta qualità, non solo nella prestazione medica, ma anche nell'assistenza al malato, a parte eccezioni ovviamente. Il guaio è che la sanità è un bene comune e sociale, ma è considerato purtroppo solo un costo, che per la politica va assolutamente limitato. Si dimentica forse, ripetiamo, le decine di migliaia di persone che lavorano nella sanità. Se poi consideriamo anche l'industria farmaceutica e tutto quanto ne deriva, ciò rappresenta una grossa fetta del nostro PIL, che fa girare l'economia, con un forte moltiplicatore, che porta imposte, benessere e così via. Il paradosso è che i costi della medicina in effetti aumentano in modo esponenziale, la popolazione invecchia con un alto impatto sanitario, aumentano i malati, i medici, le medicine, gli ospedali, le cliniche private. È forse qui che sta il vero paradosso: mentre tutto aumenta e si cerca di frenare i costi, si finisce per provocare una medicina a doppia velocità.

Si riducono i costi e le prestazioni nelle cure di base, mentre chi può è disposto a spendere qualsiasi cifra per prestazioni acute supplementari in cliniche private per esempio, o altro ancora. Un primario oncologico del CHUV di Losanna diceva già in un'intervista poco tempo fa che certe cure sono per la prima volta assicurate a tutti, con medicinali molto costosi, ma quando si tratta di reiterate le casse malati non le riconoscono più per certe categorie di assicurati. Ecco che la medicina non sarebbe più distribuita equamente e nascerebbe un nuovo divario sociale. E questo credo che la gente non lo voglia assolutamente.



Buon vento per la Navigazione Lago Maggiore – stagione confermata

Acque chete sul Verbano

La NLM torna a regime normale. È quanto emerso dalla riunione della direzione lo scorso 15 gennaio. Bene per l'occupazione e per tutti quelli che vivono di turismo sul lago.

La stagione inizierà il prossimo 24 marzo con la riassunzione di tutti i dipendenti stagionali, e terminerà il 13 ottobre. Prima dell'inizio della stagione, la NLM garantirà in alcuni fine settimana di marzo alcune corse supplementari per le isole di Brissago e questa offerta si protrarrà fino a fine ottobre. Sul bacino svizzero cirolerà la



motonave «Torino», che quest'anno festeggia i suoi 100 anni di vita. Questo natante ben ristrutturato e voluto dal personale, sostituisce la motonave «Delfino». Non cirolerà più, per contro, l'aliscafo che collegava Locarno direttamente alle isole Borromee. Questo natante servito da personale italiano, consuma troppo carburante e la NLM deve tenere sott'occhio le proprie risorse

finanziarie. Le isole sono comunque raggiungibili con i normali battelli e con orari di tempi di percorrenza maggiorati. Le riunioni di tavolo tecnico si sono svolte nella più assoluta trasparenza e collaborazione tra le parti. Sono state molto utili perché hanno permesso di discutere i possibili scenari per la stagione 2013 e concordare le migliori strategie per salvare occupa-

zione e turismo. Il personale fisso e soprattutto gli stagionali, sono sempre stati messi al corrente sull'evolversi della situazione, evitando così il diffondersi di notizie non veritiere che avrebbero solo aggiunto incertezze ulteriori ad una situazione di per sé delicata. Se è vero che i finanziamenti per la stagione 2013 sono stati approvati, è anche vero che il ruolo chiave è da ricondurre

alla mobilitazione dell'anno scorso. Sul futuro rimangono comunque delle incertezze. La delicata e intricata situazione politica italiana non aiuta. Per la NLM passare da un governo tecnico a uno politico è senz'altro meglio. Resta da capire quanta importanza il governo che uscirà dalle urne il 25 febbraio, vorrà dare alla propria compagnia di navigazione. Il lago Maggiore, come i laghi di Como e di Garda, sono una risorsa. Non sarebbe nell'interesse dello Stato italiano indebolire la navigazione. I privati non tarderebbero a mettere le mani avanti prendendo solo quanto di più redditizio.

Angelo Stroppini

Offerta speciale per i nostri membri

L'esclusivo shirt sportivo SEV (functional wear)

Il podismo è sempre più in voga e molti membri del SEV partecipano a gare popolari e a maratone. Il nostro shirt funzionale vi permetterà di marcare una colorata presenza.

Offriamo infatti uno **shirt esclusivo SEV** (unisex, functional wear, manica lunga, 100% Polyester), nelle misure S, M, L, XL, XXL, XXXL.

Gli shirts vengono prodotti solo su ordinazione, in **quantità limitata** e costano **CHF 40.- il pezzo**. Un'ordinazione importante potrebbe portare ad un'ulteriore riduzione di prezzo.

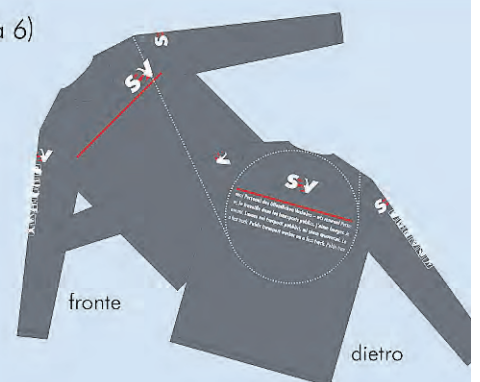
Le ordinazioni dovranno avvenire entro il **28 febbraio 2013**. Gli shirts verranno poi prodotti entro **6-8 settimane** e consegnate contro fattura.



Tagliando d'ordinazione (inviare a: SEV, Steinerstrasse 35, casella postale, 3000 Berna 6)

Vogliate inviarmi i seguenti Shirt sportivi al **prezzo massimo di CHF 40.-/pezzo**:

- Shirt(s) misura S
- Shirt(s) misura M nome:
- Shirt(s) misura L cognome:
- Shirt(s) misura XL indirizzo:
- Shirt(s) misura XXL NAP/ Località:
- Shirt(s) misura XXXL



Chiarite le cause dell'incidente di Neuhausen

«La monotonia è pericolosa»

L'incidente di Neuhausen di inizio anno è stato causato dal superamento di un segnale chiuso da parte del macchinista. Abbiamo rivolto alcune domande critiche al presidente LPV Urs Mächler.

■ **contatto.sev:** In poco tempo, sulla rete FFS si sono verificate diverse collisioni dovute a superamenti di segnali chiusi da parte del macchinista. Cosa sta capitando?

Urs Mächler: Buona domanda. Un motivo è senz'altro il ritardo della tecnologia sull'intensificazione della circolazione dei treni. E l'altro è che i nostri turni di lavoro stanno giungendo al limite di quanto un essere umano è in grado di dare.

■ **Le statistiche riportano una tendenza in crescita dei casi di superamento di un segnale. È dovuto allo stress causato dall'elevata circolazione di treni?**

L'aumento della circolazione degli ultimi anni è stato molto marcato e vi ha senz'altro contribuito. A ciò si aggiunge il fatto che sono stati inseriti anche numerosi nuovi segnali. Una volta, avevamo un segnale di entrata, uno di uscita e basta. Oggi, nelle stazioni abbiamo tre, quattro segnali in successione. Siamo poi chiamati a fare turni che sfruttano a fondo tutte le possibilità date dalle BAR. Le BAR dovrebbero rappresentare dei paletti, mentre vengono interpretati come una forma, da riempire al meglio e noi siamo così sempre al limite.

■ **Va però anche riconosciuto che i macchinisti, nelle ultime trattative per il CCL, hanno accettato di aumentare la produttività in cambio della definizione di una curva salariale particolare...**

È vero, ma molto dipende anche da come gli aumenti di produttività vengono applicati. Dover percorrere sempre la



Presidente LPV Urs Mächler.

stessa linea avanti e indietro, oppure ancora sfruttare tutto il tempo di guida e poi avere una pausa di due ore in un luogo sperduto, sono metodi che gravano molto sul macchinista. Sarebbe molto meglio poter ripartire la linea nera di un turno, che corrisponde al tempo di guida, nel modo più regolare possibile su di un turno, evitando come spesso succede di avere la linea nera che si estende in pratica su cinque ore.

■ **Quindi i macchinisti sono sovraccaricati?**

In parte, anche se siamo

senz'altro ancora all'altezza della situazione. Posso fare un esempio che mi tocca personalmente. Mi sono stati attribuiti sei turni presto consecutivi, l'ultimo dei quali inizia alle 2.30 di mattina. È chiaro che sono al limite delle mie possibilità e capacità, come lo sarebbe chiunque altro. Va però anche detto che la maggior parte degli incidenti non avviene in questi frangenti.

■ **La ferrovia resta pertanto un mezzo di trasporto sicuro?**

Evidentemente! D'altra parte non vi è mai una garanzia assoluta, né sulla terra, né per aria. Un rischio residuo rimane, anche laddove ci si affida completamente alla tecnica.

■ **La sicurezza potrebbe però essere migliorata...**

Certo! Noi auspichiamo l'installazione del dispositivo ZUB nei punti particolarmente pericolosi. Dobbiamo però anche considerare che Neuhausen, dove è avvenuto l'ultimo inci-

dente, non è da considerare tale. In direzione di Sciaffusa vi è una normale linea a doppio binario. Il mattino dell'incidente vi era però una situazione particolare e questa è proprio la fonte di pericolo alla quale accennavo prima: quando si percorre spesso la stessa linea insorge una certa monotonia che induce ad abbassare l'attenzione. Se invece devo percorrere ogni giorno un'altra linea, o guidare un altro tipo di treni, questo rischio diminuisce.

■ **Tecnicamente, si potrebbe pensare a treni senza macchinisti. Pensi che in Svizzera arriveremo a questo punto?**

Occorrerebbe un gran dispiego di mezzi, per cui sono convinto che non dobbiamo preoccuparci di questa eventualità.

Peter Moor

L'Unione sindacale svizzera critica la decisione del Consiglio federale e risponde per le rime

Il Governo vuole tollerare i bassi salari

Il Consiglio federale è contrario all'introduzione di salari minimi in Svizzera.

Il Governo ha dunque confermato la decisione di principio del 4 luglio 2012 e non intende opporre alcun controprogetto. Il testo dell'iniziativa popolare «Per la protezione di salari equi» chiede alla Confederazione e ai Cantoni di impegnarsi in favore della promozione di salari minimi nelle convenzioni collettive di lavoro (CCL). Per i settori dove ciò non fosse possibile, propone l'introduzione di un salario minimo legale di 22 franchi all'ora. Ciò corrisponde a uno stipendio mensile di 4 mila franchi per



Salari decenti per vivere in Svizzera!

42 ore settimanali. Il ministro dell'economia Johann Schneider-Ammann ritiene che un salario minimo legale sarebbe nefasto per il mercato del lavoro e per «l'eccellente funzionamento del partenariato sociale». A suo avviso, se passasse l'iniziativa, il margine di manovra nelle negoziazioni e la re-

sponsabilità delle parti sociali diminuirebbero.

Argomenti che lasciano allibita l'Unione sindacale svizzera. «Il Consiglio federale – scrive in una nota l'USS – vuole continuare a tollerare salari che non permettono di vivere decentemente e rifiuta di proteggere lavoratrici e lavoratori attraverso

salari minimi, che consentirebbero di contrastare le pressioni che i datori di lavoro esercitano in modo arbitrario». L'USS ricorda che in Svizzera oltre 400 mila persone percepiscono salari molto bassi, inferiori a 4 mila franchi. Circa un terzo di esse, come le venditrici, i panettieri o i/le fioristi/e, sono persino in possesso di un certificato federale di capacità. Ostinarsi a credere – e a voler fare credere – che in Svizzera sia possibile vivere decentemente con tali salari, significa fare lo struzzo.

L'USS punta il dito su un'altra affermazione fuorviante: «In Svizzera solo il 48 per cento dei lavoratori e delle lavoratrici è coperto da un Contratto collet-

tivo di lavoro (CCL), mentre nei paesi dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) questa proporzione è del 62,1 per cento. L'USS ricorda che attualmente in molti settori sensibili, come quello del giornalismo, i datori di lavoro si rifiutano di negoziare dei CCL. E in altri settori in piena crescita, dove i salari sono particolarmente bassi (call center, istituti di bellezza, centri fitness, corrieri) non ci sono nemmeno organizzazioni padronali con cui sarebbe possibile concludere un CCL. «Diciamo no al salario minimo – tuona l'USS – il Consiglio federale fa sapere che la situazione di queste persone lo lascia indifferente».

red.

Nuria Gorrite, consigliera di Stato vodese, capa del Dipartimento delle infrastrutture e delle risorse umane



«Perché il servizio pubblico sia di qualità è indispensabile che il personale possa lavorare con delle buone condizioni». Nuria Gorrite a proposito del rinnovo del CCL vodese dei trasporti pubblici.

«Sono molto legata al partenariato sociale»

Sulla pagina di benvenuto del sito Internet della ministra dei trasporti del Canton Vaud, si può leggere questa citazione di Simone de Beauvoir: «Il presente non è semplicemente un potenziale passato, è il momento della scelta e dell'azione». Una frase che calza a pennello per presentare Nuria Gorrite, donna di riflessione e d'azione. Coraggiosa, nell'esercizio delle sue funzioni non rinnega le proprie convinzioni sociali e politiche pur conducendo una politica pragmatica e realista.

■ **contatto.sev:** Quali sono le sfide con le quali lei è confrontata nella sua funzione di ministra dei trasporti?

Nuria Gorrite: I modi di trasporto pubblici e individuali non devono venire contrapposti. Tutti noi siamo utenti multipli. Ci sono tragitti che percorriamo in treno o in bus, altri in bicicletta o a piedi, altri ancora in automobile, o addirittura in battello. Le politiche pubbliche che mettiamo in atto devono rispondere a queste molteplici esigenze. L'obiettivo dei servizi che dirigo è semplice: dobbiamo collegare il territorio per permettere alle per-

sone di interconnettersi, con le loro famiglie, il lavoro e i luoghi del tempo libero. Le infrastrutture non sono una tematica di ordine puramente tecnico, ma una componente essenziale degli equilibri della nostra società che permette alle persone e alle merci di circolare.

■ **Con la sua collega ginevrina Michèle Künzler, ministra dei trasporti, avete fatto promozione per «Lemano 2030» in treno, direttamente presso i/le pendolari. Perché?**

Oggi per gli/le utenti dei tra-

sporti pubblici non si hanno posti a sedere e treni a sufficienza. Per risolvere questi problemi occorrono tuttavia tempi molto lunghi. «Lemano 2030» ha l'obiettivo di raddoppiare la capacità di posti a sedere tra Losanna e Ginevra e di passare a una cadenza di un quarto d'ora sulla rete regionale RER. Occorrerà l'acquisto di nuove composizioni RER e ingrandire le stazioni di Ginevra e Losanna. Insieme a Michèle Künzler abbiamo voluto parlare direttamente con i pendolari per dir loro che siamo coscienti dei loro problemi, che ci impegniamo a risolverli ma che ci vuole tempo. Abbiamo anche voluto dare un segnale a Berna, perché le autorità federali capiscano i nostri bisogni.

■ **Che cosa pensa del progetto del Consiglio federale che mira a rimpiazzare le linee ferroviarie non redditizie con i bus?**

Mi auguro che il Consiglio federale rinunci alla sua ordinanza. La conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici si oppone a tale progetto. Bisogna arrendersi all'evidenza: il dibattito sul finanziamento

dei trasporti pubblici è permanente, e continua a porre al centro la questione su chi pagherà la fattura: aumentare le imposte, o far pagare innanzi tutto gli utenti? Quando vengo-

«Se non demordiamo dalla preoccupazione di conservare le nostre linee regionali – che tanto essenziali sono per il mantenimento della coesione del nostro territorio – non possiamo immaginare di affidarle ad aziende private, il cui obiettivo è il profitto».

sviluppate prestazioni, ci sarà a un certo momento sempre qualcuno che vorrà far pagare qualcun altro. Da parte mia, sono contraria a un ulteriore aggravio sulle spalle degli utenti, mi sembra che su questo fronte abbiamo già raggiunto il massimo.

■ **Il SEV ha sottoscritto un contratto collettivo cantonale quadro con l'Unione vodese dei trasporti pubblici. Nel corso dell'anno questo CCL verrà rinegoziato. Qual è la sua visione del partenariato sociale in seno ai trasporti pubblici?**

Sono figlia di un sindacalista, e sono naturalmente molto legata al partenariato e al dialogo sociale nel settore dei trasporti pubblici, così come in tutti gli altri settori economici. Sono inoltre legata al servizio

pubblico. E per fare in modo che tale servizio sia di qualità, è indispensabile che il personale possa lavorare in condizioni che siano buone. È compito dei partner sociali dialogare tra di loro e giungere ad accordi. Da parte mia farò tutto ciò che è in mio potere perché il rinnovo di questo contratto collettivo avvenga alle migliori condizioni possibili.

■ **Il SEV constata che il personale dei trasporti si trova spesso a pagare il prezzo delle ristrettezze di bilancio imposte alle ITC. Trova corretto che si facciano economie sulle spalle del personale?**

Le imprese di trasporto concessionarie sono strette in una tenaglia: da una parte devono fornire prestazioni di qualità al miglior prezzo, dall'altra devono offrire buone condizioni di lavoro ai propri e alle proprie dipendenti, vigilando nel contempo alla sicurezza. Se una azienda si viene a trovare in ristrettezze di bilancio tali da non avere più i mezzi per garantire la sua missione nei confronti degli utenti e del proprio personale, allora deve intervenire lo Stato.

CENNI BIOGRAFICI

6 luglio 1970: Nuria Gorrite nasce a La Chaux-de-Fonds da genitori immigrati spagnoli; suo padre è segretario sindacale di Unia Vaud.

1987: inizio del suo impegno per Amnesty International

1992-1996: studi in lettere all'Università di Losanna

1993: adesione al Partito socialista e prima elezione nel Consiglio comunale di Morges

1996: conservatrice al museo Alexis-Forel a Morges

1998: nascita della figlia Ségolène

2000: eletta nel Municipio di Morges

2007: eletta al Gran Consiglio vodese

2008: eletta sindaca di Morges

2012: eletta in Consiglio di Stato del canton Vaud



Le ministre dei trasporti Nuria Gorrite (Vaud) e Michèle Künzler (Ginevra) hanno presentato ai e alle pendolari il progetto «Lemano 2030».

■ **Il potere d'acquisto del personale dei trasporti viene intaccato perché deve contribuire al risanamento del proprio secondo pilastro. I cantoni hanno possibilità di alleggerire questo onere?**

Sono consapevole che quello delle casse pensioni è un tema caldo, che molto spesso impone sacrifici al potere d'acquisto del personale dei trasporti pubblici. Ma i sacrifici richiesti hanno lo scopo di garantire i pensionamenti a lungo termine. Bisogna essere consapevoli che le aziende partecipano anch'esse al risanamento delle casse pensioni grazie ai fondi versati dai cantoni nel quadro della loro partecipazione ai costi d'esercizio. Dunque, senza questa partecipazione cantonale, il prezzo per il personale sarebbe ancora più alto.

■ **L'inciviltà e la violenza mettono a dura prova il personale dei trasporti pubblici. Esiste una strategia cantonale a Vaud per combattere questo flagello?**

Non si deve avere alcuna tolleranza nei confronti di chi insulta e aggredisce il personale dei trasporti. Chi lavora nella funzione pubblica in generale è sempre più esposto ad atti di inciviltà. Perfino il personale

degli ospedali è confrontato con atti di violenza e aggressioni. Il caso della chiusura degli sportelli della stazione di Moudon, ci obbliga ad agire. Il Servizio della mobilità si è sentito fortemente chiamato in causa con questa decisione. Organizzeremo al più presto un incontro con le autorità di Moudon, le FFS e la polizia per individuare i problemi e vedere come potrebbe essere possibile intervenire. Non ci si può accontentare della denuncia dell'aumento degli atti di inciviltà e di violen-

za e chiudere gli sportelli. È molto importante affermare con forza che lo spazio pubblico appartiene a tutti e non solo a qualche testa calda. Non dobbiamo rassegnarci al problema. Dobbiamo cercare tutti insieme

soluzioni concrete per fare in modo che gli spazi pubblici restino aperti al pubblico.

■ **Qual è la sua posizione sulle eventuali messe a concorso di linee di trasporto pubblico?**

Il Cantone deve assicurarsi che le prestazioni offerte dalle imprese lo siano al miglior costo. Ma la libera concorrenza ha per me dei limiti. Gli esempi anglosassoni hanno dimostrato che le privatizzazioni, in definitiva, non comportano risparmi e

compromettono il mantenimento di un buon servizio pubblico. Se non demordiamo dalla preoccupazione di conservare le nostre linee regionali – che tanto essenziali sono per il mantenimento della coesione del nostro territorio – non possiamo immaginare di affidarle ad aziende private, il cui obiettivo è il profitto. Queste imprese rinunciarebbero rapidamente alle linee non redditizie per rimpiazzarle forse con i bus.

■ **Il SEV ha rivendicato un posto in seno al consiglio di amministrazione della CGN. Questa rivendicazione è stata accolta? E in generale, che cosa ne pensa della presenza di rappresentanti del personale nei consigli di amministrazione delle compagnie di trasporto pubblico?**

Per quanto riguarda la CGN, è stato trovato un accordo di principio per rispondere alla rivendicazione del SEV. Quando tale accordo sarà formalizzato,

la CGN provvederà ad una comunicazione ufficiale. Da parte mia sono del tutto favorevole al fatto che i rappresentanti del personale siedano nei consigli di amministrazione. Certamente dovranno rispettare le regole della confidenzialità. Sono veramente convinta che questa presenza sia un elemento che rafforza la coesione tra i partner sociali. È un vantaggio tanto per l'impresa, quanto per il personale.

Alberto Cherubini

«Sono completamente favorevole a che dei rappresentanti del personale siedano nei consigli di amministrazione»

La revisione della legge sulla pianificazione del territorio fissa nuovi principi

«Dobbiamo seriamente riflettere su quanto e quale traffico vogliamo avere, non solo per motivi ecologici, ma anche per ragioni pianificatorie.»

Franziska Teuscher, presidente centrale ATA



Contro lo spreco del territorio

Il 3 marzo il popolo svizzero è chiamato a pronunciarsi sulla revisione della legge sulla pianificazione del territorio. Un soggetto che non suscita certamente grandi emozioni, ma il cui esito avrà importanti conseguenze, perché sarà determinante circa il futuro sviluppo della Svizzera, cioè su come sarà fra venti o cinquant'anni il territorio svizzero.

Gli avversari di questa revisione sembrano perdere lentamente la fiducia nella loro vittoria. Così si spiegherebbe la loro propaganda retorica: paventano che questa riforma introdurrebbe in Svizzera una «pianificazione dirigistica», che provocherebbe l'esplosione degli affitti e l'aumento delle imposte. Chi usa simili false teorie dimostra di non avere argomenti.

Il consenso vacilla

In proposito, al Nazionale mai si era avuta una situazione così negativa: il risultato della votazione, con 108 sì contro 77 no, non era per nulla molto chiaro. Contro la revisione si erano pronunciati la maggior parte dei consiglieri nazionali UDC e PLR, cui si era aggiunta circa la metà della frazione PPD/Evangelici. Ma da allora le file degli avversari hanno continuato ad assottigliarsi e soltanto l'Unione svizzera delle Arti e Mestieri, che ha lanciato il referendum, tiene duro senza ripensamenti. Persino nello stesso Vallese, dove sono state raccolte metà delle firme, si sentono voci di approvazione.

Bisogna pilotare l'evoluzione delle residenze

Il problema che si vuole risolvere con questa revisione è vecchio: se non si pianifica in modo diverso, avremo una di-

spersione degli insediamenti, con spreco del territorio e costi elevati per la costruzione di strade, canalizzazioni e distribuzione di corrente e acqua. La legge sulla pianificazione prevede che si adeguino le zone edificabili sulla base del fabbisogno potenziale dei prossimi 15 anni. Ciò significa che i cantoni con zone edificabili molto estese dovranno ridurle, mentre quelli con zone insufficienti dovranno e potranno pianificarne di nuove. E nelle zone edificabili si potrà costruire in modo intensivo, anziché permettere ai proprietari terrieri di speculare sulla rivalutazione dei loro terreni, grazie all'estensione delle aree edificabili da parte dei comuni. Le zone edificabili non potranno quindi più essere estese a volontà.

Chi troppo e chi troppo poco

Il cantone maggiormente «fuori gioco» è il Vallese, che è pure il più contrario alla legge. Con 4363 ettari di zone edificabili, dispone approssimativamente di quattro volte di troppo. Dovrebbe quindi fare retromarcia (questo fa capire che i Vallesani si battano per il referendum, per evitare di dover «fare i compiti»). Ma anche il piccolo cantone del Giura ha pianificato troppe superfici edificabili, in rapporto al suo fabbisogno potenziale, mentre

Basilea Città non riesce a far fronte al suo fabbisogno, con la superficie pianificata.

«Attenzione: la Svizzera»

La legge sulla pianificazione del territorio impone finalmente di pianificare. Già lo chiedeva la sua precedente versione, entrata in vigore nel 1979, ma le sue disposizioni erano troppo blande. La disfunzione ha però una storia più lunga: già nel 1955, lo scrittore ed architetto Max Frisch nel suo testo «Attenzione: la Svizzera» si lamentava che in strutture arcaiche ci fossero poche possibilità di trovare nuovi accenti. Egli immaginava di costruire una città modello, dove si potesse abitare e lavorare fianco a fianco e che disponesse di infrastrutture a misura d'uomo.

La società dell'automobile

E invece, l'evoluzione negli ultimi cinquant'anni è avvenuta in direzione opposta. In numerosi villaggi non ci sono più negozi e la gente deve andare a fare le compere in auto. L'auto ci vuole anche per andare a lavorare, poiché casa e posto di lavoro sono molto distanti fra loro. E dato che gli insediamenti abitativi non sono edificati densamente, difficilmente possono essere ben serviti dai trasporti pubblici. È il classico circolo vizioso.

Ridurre la distanza fra casa e lavoro

Con la pianificazione non si vuole in alcun modo concentrare tutta la popolazione nelle città. Sarebbe un controsenso, tale e quale come trasferire tutti in periferia. Si tratta di limitare in futuro la mobilità costrittiva, di cui molti oggi si lamentano. Perciò occorre accorciare le distanze fra abitazioni e luoghi di lavoro. Le zone edificabili, contrariamente ad oggi, non devono più trovarsi in zone discoste e difficilmente allacciabili ai servizi, bensì nei centri grandi, medi e piccoli e negli agglomerati che li costituiscono.

Le infrastrutture costano

Non si deve giungere ad obbligare la gente a trasferirsi in città, ma si deve fare in modo che chi vuole vivere nei centri lo possa anche fare. Oggi questa possibilità non è molto diffusa: zone edificabili libere in vicinanza dei centri ve ne sono poche. Chi risiede in periferia fa il pendolare per andare a lavorare in città. Ciò impone l'allargamento delle vie di comunicazione e diminuisce la qualità di vita di chi in città risiede. Il costo delle infrastrutture periferiche viene sopportato da tutta la popolazione, sia che si tratti della costruzione delle strade, dell'allacciamento ai trasporti pubblici, alle canalizzazioni e

all'acqua, o anche dei servizi postali.

Non ci saranno maggiori costi

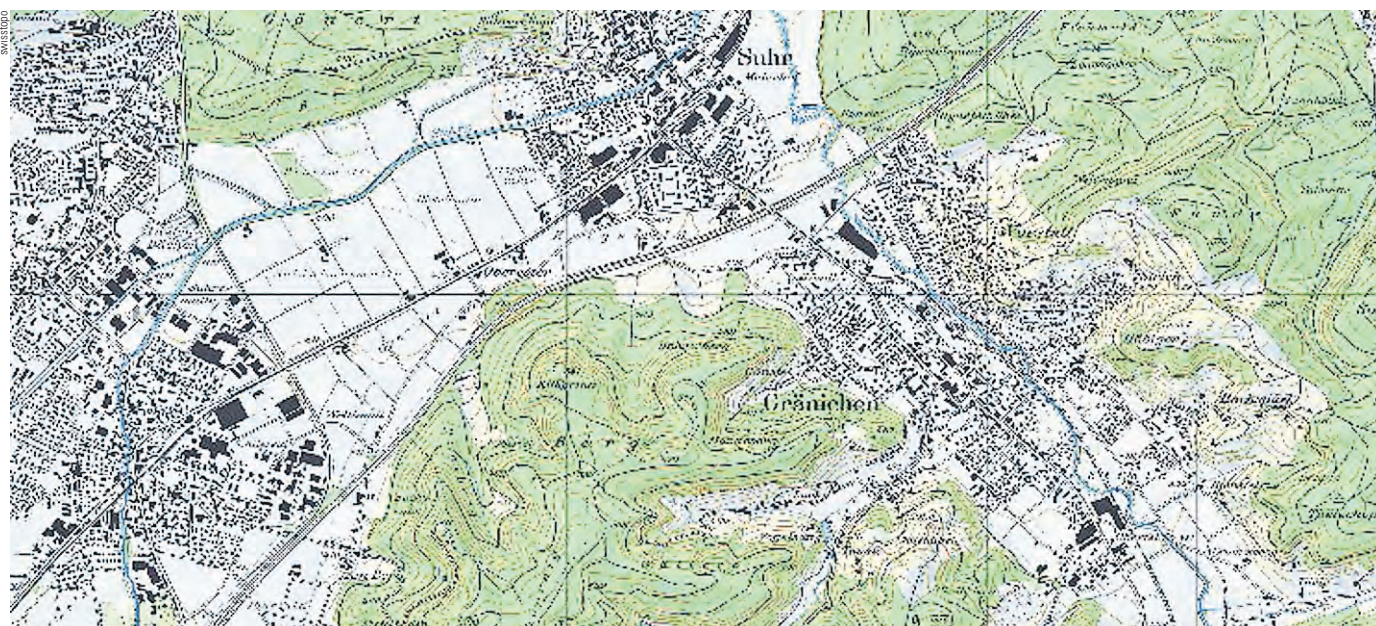
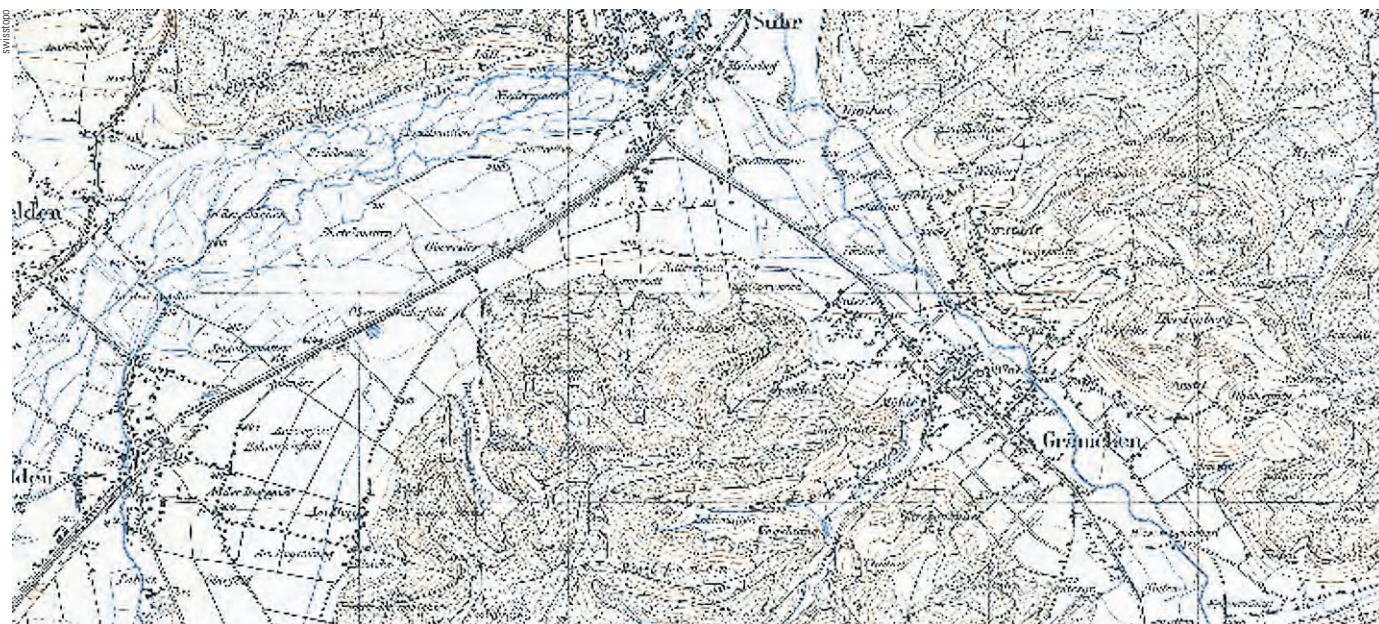
L'argomento di maggiori costi invocato dai contrari alla legge è assolutamente infondato: semmai i costi accessori diminuiscono proprio se si costruisce in modo meno dispersivo. Chi non necessita del veicolo privato per andare al lavoro, fare la spesa, sport o incontrare gli amici, probabilmente può rinunciare all'automobile. La riveduta legge non farà neppure aumentare gli affitti, perché impedirà la speculazione e lo spreco di terreno, ciò che potenzialmente renderà più convenienti i sedimi edificabili. A parte questo, edificare nei centri in modo più razionale richiederà meno terreno di quanto se ne consuma in periferia.

Si potrebbe risparmiare ancor più, se ci accontentassimo di minori superfici abitabili. Ma per far questo è necessaria una maggior mobilità abitativa: oggi molte persone sole o coppie vivono in appartamenti familiari. E poi si deve aumentare la sicurezza stradale, di modo che i bambini possano ancora giocare in strada.

Salvaguardare il potere rilassante

Le ricadute di questa revisione della legge sulla pianificazione

Su questo estratto della cartina della regione a sud di Suhr del 1938 si vedono chiaramente villaggi discosti uno dall'altro.



Sulla cartina attuale della stessa regione si vede una situazione completamente diversa: i villaggi sono cresciuti uno accanto all'altro e la superficie di traffico è sensibilmente aumentata.

INFO

La mancanza di un'efficace pianificazione, «costringe molta gente ad una mobilità eccessiva e anche dannosa. Una più razionale pianificazione permette di meglio pilotare la mobilità, a tutto vantaggio dei trasporti pubblici», sostiene l'ATA.

È in gioco il futuro del nostro spazio vitale, lo sviluppo degli insediamenti e la salvaguardia del nostro territorio, minacciato da una indiscriminata edificazione e parcellizzazione del paese.

Chi vota sì a questa revisione, non sostiene solo i trasporti pubblici, ma difende pure il territorio e contribuisce ad un miglior equilibrio fra pressione edificatoria e protezione della natura.

del territorio sono anche altre. Se i terreni agricoli sono meno parcellizzati, possono essere meglio coltivati e rendono di più. La capacità rilassante della campagna aumenta, se si ferma la cementificazione del territorio. Il traffico pubblico e quello lento devono essere promossi decisamente.

È forse l'ultima possibilità

Come già detto, l'attuale legge è in vigore dal 1979. Da allora si è fatto qualcosa in senso pianificatorio, ma non abbastanza. Ogni anno, in Svizzera si edifica su una superficie pari a quella del lago di Morat. Forse la revisione della legge è l'ultima occasione per impedire che la Svizzera diventi un paese senza terra, per citare un'affermazione del defunto cantante popolare bernese Fritz Widmer. Certo, nel mondo

ci sono paesi e regioni più densamente edificate che da noi. Ma il pericolo c'è, perché la Svizzera continua ad esercitare una forte attrazione, sia come luogo di lavoro, sia di abitazione. Se l'evoluzione dell'attività edificatoria, tanto per abitazione, quanto per l'industria e i trasporti, non verrà incanalata entro precisi criteri, potrebbe verificarsi un'evoluzione molto sfavorevole, capace di peggiorare le nostre condizioni di vita.

pan.

Che cosa cambia con questa legge sulla pianificazione del territorio?

Essa prescrive che le aree edificabili siano separate da quelle non edificabili, che lo sviluppo avvenga «verso l'interno» e si realizzino insediamenti compatti.

Si devono salvaguardare le superfici coltivabili. Abitati e posti di lavoro devono essere allacciati ai trasporti pubblici in modo adeguato. Viene espressamente richiesta la concentrazione degli insediamenti. Se delle superfici vengono edificate o vendute, viene prelevata una tassa del 20% al minimo sul maggior valore, che servirà ad indennizzare la dequalificazione di aree finora considerate edificabili.

In futuro ogni cantone dovrà allestire un piano direttore, per definire lo sviluppo del suo territorio. Esso dovrà specificare le dimensioni delle aree residenziali e come saranno ripartite, come allacciarle e come fare per realizzare uno «sviluppo residenziale di alto livello». Le zone edificabili dovranno tener conto del bisogno prevedibile per i prossimi 15 anni e in questo contesto viene riaffermato il dovere di salvaguardare le terre coltivabili e di protezione della natura e del paesaggio. Un altro articolo prevede il sostegno agli impianti solari e la semplificazione delle procedure di approvazione.

La revisione sulla pianificazione del territorio è importante per la politica dei trasporti

«Ci vuole il decennio della pianificazione»

In occasione della sua conferenza stampa annuale, la presidente centrale dell'ATA Franziska Teuscher ha illustrato perché è favorevole a questa revisione.

Gli anni 2000 sono stati quelli del pendolarismo, un fenomeno molto pronunciato, causato dalle pressioni economiche sui lavoratori, costretti a dar prova di flessibilità e ad adeguarsi alle imposizioni delle imprese. Con l'aggiunta dei peggioramenti nell'assicurazione di disoccupazione, per cui veniva considerato accettabile un posto di lavoro che imponeva uno spostamento giornaliero di due ore.

Che cosa significhi questa tanto decantata flessibilità lo illustra bene questo esempio di un giovane padre di famiglia. Domiciliato a Neuchâtel, dapprima il suo datore di lavoro lo ha occupato nei dintorni del suo domicilio, poi a Morat e in seguito a Friburgo, che vuol dire da ¾ d'ora ad un'ora di auto, sia all'andata, sia al ritorno. Fortunatamente, dall'inizio dell'anno ha potuto tornare a lavorare nel canton Neuchâtel.

Quello che per impiegati e disoccupati rappresentava un aggravamento della loro condizione, per altri poteva essere uno stile di vita: abitare nella cintura dell'agglomerato e andare a lavorare in città veniva visto come qualcosa di chic. A distanza di più di dieci anni, per contro, ci si rende conto che così non si può più andare avanti. Viviamo in un paese piccolo e densamente edificato, dove lo spazio per nuove vie di comunicazione è limita-

to. E non disponiamo neppure di riserve di terreni per la gente che vive in campagna e che vuole lavorare in città. Questo decennio deve perciò essere quello della pianificazione.

Ogni giorno in Svizzera si costruisce su una superficie equivalente a circa 10 campi di calcio: per strade, centri commerciali, parcheggi o abitazioni. Un'evoluzione che è avvenuta finora senza controlli. E già da tempo non si ha più paura di costruire al di fuori delle zone edificabili: il 30% di tutti gli edifici già sono al di fuori di esse. Le conseguenze sono la scomparsa di terreni coltivabili, di habitat per gli animali e della biodiversità. Piante esotiche invasive si diffondono, abitazione, lavoro e tempo libero si distanziano sempre più. Aumentano i comuni dormitorio e anche il fenomeno del pendolarismo.

In questo contesto, importante è il ruolo svolto dal traffico: quanto più veloci sono le nostre strade, tanto è più facile percorrere lunghe tratte per andare a lavorare. Ecco perché dobbiamo riflettere su quale traffico vogliamo, non solo per motivi economici, ma pure per gli aspetti pianificatori. L'obiettivo a lunga scadenza dev'essere la riduzione delle correnti di traffico e per questo sono pensabili diverse misure.

■ Si devono introdurre stimoli finanziari, atti a diminuire il pendolarismo e contemporaneamente contenere la concorrenza fiscale, che spinge a risiedere in campagna e fare il pendolare.

■ Gli insediamenti abitativi devono essere pianificati laddove esistono allacciamenti ai trasporti pubblici. Agglomerati dispersi com-



Franziska Teuscher

portano un uso intenso dell'automobile.

■ Ciò vale anche per le industrie, che devono essere servite dal trasporto pubblico.

■ Abitazioni e posti di lavoro devono essere pianificati in modo misto, affinché sia di nuovo possibile per più persone abitare nelle vicinanze del proprio posto di lavoro.

■ Le nuove infrastrutture di trasporto, in particolare strade, devono essere costruite con misura.

Un obiettivo che non sarà certo raggiunto da un giorno all'altro e allora è indispensabile indirizzare le correnti di traffico verso i trasporti pubblici, che non sono solo più ecologici, ma necessitano pure di minor spazio che non il trasporto individuale motorizzato, per trasportare lo stesso numero di persone.

Gli investimenti infrastrutturali per il traffico devono perciò privilegiare il trasporto pubblico, non le autostrade e non certo un secondo tunnel al San Gottardo.

Una svolta a proposito della pianificazione del territorio sembra ora profilarsi. Il 3 marzo voteremo sulla revisione della legge. L'Unione svizzera delle arti e mestieri e altre or-

ganizzazioni padronali hanno lanciato il referendum contro questa proposta. Unitamente ad altre associazioni ecologiste, l'ATA si impegna a favore del Sì alla revisione della legge sulla pianificazione del territorio. Essa permetterà di fare finalmente qualcosa contro le esagerate zone edificabili, fissate da diversi cantoni e comuni, zone che devono essere ridotte. Il referendum contro questa revisione assume perciò i contorni di una battaglia di retroguardia, che vuole perpetuare lo spreco di territorio verificatosi finora.

Risiedere laddove si lavora non è certo alla portata di tutti, ma dopo il decennio del pendolarismo deve iniziare quello dello «Slowing Down». Un decennio in cui impariamo a gestire oculatamente le nostre riserve di territorio. Un decennio in cui la nostra vita non deve mettere in concorrenza lavoro e abitazione, in cui potremo godere di più tempo.

Franziska Teuscher,
presidente centrale ATA

Il testo completo del suo intervento è scaricabile dal sito dell'ATA:
www.verkehrsclub.ch

L'IMPATTO

La riveduta legge sulla pianificazione del territorio (resa più incisiva), su cui si vota il prossimo 3 marzo, è stata approvata dal Consiglio nazionale con 108 voti contro 77 e dal Consiglio degli Stati con 30 voti a 10. Si tratta di un controprogetto indiretto all'iniziativa popolare sul territorio. Si deve votare perché l'USAM e il canton Vallese hanno lanciato con successo il referendum.

Se il referendum venisse respinto, la legge riveduta entrerà in vigore. Poiché si vota su una legge e non su un articolo costituzionale, non è necessaria la doppia maggioranza di popolo e cantoni. Attenzione: si vota sulla legge e non sul referendum, perciò votare Sì significa approvare la legge.

A seguito dell'approvazione della revisione di legge da parte del Parlamento, il comitato di iniziativa ha ritirato l'iniziativa «a determinate condizioni». Se la votazione popolare sarà positiva, l'iniziativa sarà ritirata, in caso contrario, il ritiro dell'iniziativa sarà annullato e si dovrà perciò votare su un nuovo articolo costituzionale sulla protezione del paesaggio, che va oltre quanto previsto da questa revisione della legge sulla pianificazione del territorio. L'iniziativa sul paesaggio persegue gli stessi scopi a livello federale di quella approvata (a sorpresa) lo scorso mese di giugno nel canton Zurigo. Attualmente, nei cantoni di Berna, Friburgo, Soletta e Argovia si stanno preparando iniziative che andrebbero oltre quanto previsto dalla revisione in votazione il 3 marzo.

Pan.

V-Day 14 febbraio: il giorno di San Valentino diventa soprattutto un giorno per alzare al cielo un coro di lotta

Ribellarsi contro la violenza

Il V-Day è un movimento globale per fermare tutti i tipi di violenza sulle donne, incluso lo stupro, l'incesto, la mutilazione genitale femminile e la schiavitù sessuale. Il Gruppo donne USS Ticino e Moesa aderisce al movimento.

Chi di noi potrà mai cancellare dalla mente Damini? La giovane indiana (a cui sono stati attribuiti molti nomi, Damini significa luce, illuminazione) stuprata da un feroce gruppo di uomini, picchiata a morte, ha riportato prepotentemente a galla la brutalità e le atrocità delle violenze che le donne subiscono in tutto il mondo.

Ma non serve guardare lontano, nei giardini degli altri, perché la violenza si manifesta anche da noi. In Ticino, secondo i dati del 2011 della polizia cantonale, gli/le agenti intervengono circa ogni 12 ore per violenza domestica e almeno una volta alla settimana il partner violento è allontanato da casa. Ma è solo la punta dell'iceberg: si stima infatti che



Il logo del movimento globale che sta crescendo in tutto il mondo per dire basta alla violenza.

subdoli quali la noncuranza, il rifiuto di accordare il denaro necessario, le vessazioni, l'eccessivo controllo e persino il tentativo di isolare una persona. In Svizzera dal 1° aprile 2004 la violenza domestica è un reato perseguito d'ufficio. Ciò significa che in questi casi le autorità penali intervengono senza che sia necessaria una denuncia. Molti si chiederanno: ma come

drammaturga di New York Eve Ensler e rappresentata per la prima volta nel 1996, in pochi

sta crescendo rapidamente in tutto il mondo ed è già presente in 182 paesi dall'Europa



anni quest'opera teatrale è diventata il manifesto di un movimento globale contro la violenza sulle donne che ha scelto il 14 febbraio come giorno di mobilitazione globale. Il V-Day – dove V sta per Vittoria, Valentino e Vagina – promuove eventi creativi per aumentare la consapevolezza, raccogliere fondi e rivitalizzare lo spirito delle organizzazioni contro la violenza già esistenti. La rappresentazione de «I monologhi della vagina» è solo una delle tante attività organizzate dal movimento, che promuove

all'Asia, dall'Africa ai Caraibi e in tutto il Nord America. Oltre 13 mila le organizzazioni sparse nel mondo attive e pronte a manifestare quest'anno con diverse espressioni di solidarietà.

Organizzazione non-profit, il V-Day ha raccolto più di 50 milioni di dollari da destinare a programmi nazionali e internazionali per fermare la violenza sulle donne. Eve Ensler, che è anche la fondatrice del movimento «One billion rising» (un miliardo in rivolta), spiega che lo spirito della manifestazione è quello di incoraggiare le donne del mondo a sollevarsi contro un destino di violenza che non è frutto della volontà divina, ma dell'inadeguatezza degli uomini. Il miliardo richiamato nel nome del movimento si riferisce al miliardo di donne che oggi come oggi hanno subito o subiranno violenza. Nessuno può chiudere gli occhi.

la giornata internazionale contro la violenza non è il 25 novembre? Sì, lo è, come il V-Day che ha tuttavia una forma meno istituzionale. Il V-Day è infatti un movimento globale per fermare tutti i tipi di violenza



sulle donne, incluso lo stupro, l'incesto, la mutilazione genitale femminile e la schiavitù sessuale. Il V-Day nasce dall'opera teatrale «I monologhi della vagina». Scritta dalla

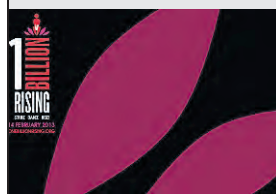
eventi benefici su larga scala, produce film e allestisce campagne per educare e cambiare i comportamenti sociali e culturali nei confronti della violenza sulle donne. Il movimento

Françoise Gehring

VIENI CON NOI

14 febbraio: in piazza contro la violenza

Il Gruppo Donne USS Ticino e Moesa e il Coordinamento donne della sinistra si sono fatte promotrici di un'azione in Ticino per essere parte attiva di quel movimento (1 billion



rising) pronto ad alzarsi e a ribellarsi contro la violenza nel giorno di San Valentino. Un giorno che per moltissime donne del pianeta – Svizzera e Ticino compresi – non ha nulla a che vedere con baci, abbracci, cioccolatini o mazzi di fiori. L'appuntamento è **giovedì 14 febbraio in Piazza Dante a Lugano, a partire dalle 14.30.**

L'obiettivo non è solo quello di sorellanza e fratellanza con le vittime di violenze, ma anche di contribuire con momenti creativi a una nuova consapevolezza e a una nuova cultura della non violenza. Come il sole che nasce, alziamoci anche noi. Insieme.



meno del 20% degli atti violenti vengono denunciati.

In Svizzera una donna su cinque ha subito nel corso della sua vita violenza psichica e/o sessuale da parte del proprio partner; nell'87 per cento dei casi la violenza fisica è accompagnata da violenza psichica e nel 17 per cento dei casi la violenza psichica è accompagnata da violenza fisica. Ma anche queste cifre sono solo un'indicazione. La violenza in ambito domestico e nella coppia può assumere molteplici forme: violenza psichica, fisica, verbale, sessuale ed economica. Ma la violenza domestica si esprime anche con comportamenti

Colpi di diritto

Chi va piano, va sano e lontano

Lo stress fa male, anche sul posto di lavoro. Infrangere le prescrizioni per fare in fretta porta spesso a incidenti.

La nostra vita è sempre più frenetica. Beati coloro che possono pianificare liberamente il loro lavoro e che hanno anche la possibilità di rinviare qualcosa.

La maggior parte dei dipendenti non dispone di questa flessibilità. Anzi, si ritrova spesso a dover fare ancora di più nello stesso o in minor tempo, senza poter riflettere a cosa porta tutta questa fretta e sulla possibilità di rinunciare ogni tanto a qualcosa.

È andata così ad un capomanovra che, all'inizio del turno, si è ritrovato con un guasto alla locomotiva, che doveva quindi andare in rimessa. Dopo pochi minuti di lavoro, era quindi chiaro che il tempo non sarebbe stato sufficiente per liquidare tutti gli incarichi. Il capomanovra ha quindi deciso di ricorrere ad un vecchio espediente: smistare tre vagoni per volta, anziché i due previsti dalle prescrizioni, serrando il freno a mano per

moderarne la velocità. Come spesso succede in questi casi, un freno era guasto, ma il nostro capomanovra, dopo aver avvisato tutti via radio, ha avviato comunque la manovra di lancio. I vagoni hanno però urtato violentemente i carri fermi a fine binario, scaraventando a terra il manovrante che ha riportato gravi ferite. Il capomanovra è quindi stato accusato di lesioni colpose gravi.

Si possono infrangere le prescrizioni di circolazione?

Il rispetto delle norme di circolazione è imperativo e non sono ammesse eccezioni. Spesso, guasti o imprevisti non permettono di fornire la prestazione richiesta rispettando le prescrizioni, nemmeno con tutta la fretta di questo mondo. Nel nostro caso, il capomanovra avrebbe dovuto avvisare il suo superiore delle difficoltà insorte a seguito del guasto alla locomotiva. Succede però spesso che si rinunci al dialogo, credendo di conoscere in anticipo le risposte del

superiore, che oltretutto si trova anche lui sotto pressione. Invece, chiedere in modo chiaro e conciso non costa nulla. La capacità di documentare la domanda e la relativa risposta, per esempio con testimoni o con uno scambio di mail, potrebbe poi risultare molto utile in caso di incidente.

Ha senso opporsi?

Il contratto di lavoro obbliga i dipendenti a svolgere il proprio lavoro e a rispettare il diritto di disporre da parte del datore di lavoro. In altre parole, all'ordine di svolgere un certo incarico ci si può opporre solo in casi molto limitati. Lo si deve però fare proprio in quei casi in cui l'esecuzione dell'ordine mette in pericolo la vita o l'integrità fisica propria o altrui, rispettivamente infrangere il diritto superiore. D'altra parte, spesso ci si ritrova confrontati con richieste che, per essere soddisfatte, richiederebbero un approccio quanto meno creativo, con in più la prospettiva di ritrovarsi con-

frontati con rimproveri per prestazioni insufficienti se non si riesce a far fronte alla mole di lavoro. Una contraddizione difficile da sciogliere, che può essere affrontata, come detto poc'anzi, solo cercando il dialogo con il superiore diretto e documentando a dovere i passi intrapresi.

Dai superiori bisogna richiedere anche un certo grado di responsabilità, soprattutto in queste situazioni che non sono certo di dettaglio, in quanto riguardano la sicurezza e la qualità del lavoro.

Di chi è la colpa?

Nel nostro caso, il procedimento penale nei confronti del capomanovra non ha permesso di raccogliere prove concrete a suo carico per il ferimento del manovrante. La dirigenza era infatti al corrente dello stato dell'impianto e del materiale, ma non aveva mai preso provvedimenti. Anzi, aveva ripetutamente ammesso che si contravvenisse alle prescrizioni di circolazione,

limitando in questo modo la portata della cura che, dal punto di vista penale, il capomanovra era tenuto a prestare nel suo lavoro. Il legale incaricato dal SEV, impugnando questi argomenti, ha così potuto ottenere l'annullamento del procedimento.

Come modificare queste situazioni

Queste situazioni fanno ormai parte della nostra realtà quotidiana e, sin quando non capitano incidenti, si ha l'impressione che non vi siano neppure necessità di intervenire. Sarebbe però meglio rispettare sempre e comunque le prescrizioni, in quanto sono state varate per garantire anche la sicurezza sul lavoro. Eventuali contrasti in merito dovrebbero essere affrontati in un dialogo chiaro e aperto, per il quale si può senz'altro contare anche sul sostegno del SEV.

Assistenza giuridica SEV

■ Unione ferrovieri sportivi Ticino

Campionati ticinesi di sci 2013

I campionati 2013 di sci alpino dei ferrovieri sportivi si svolgeranno sabato 23 febbraio sulla pista di Prato Leventina.

Il programma prevede ritrovo e distribuzione pettorali entro le 9.30 alla buvette dello skilift, poi la visione del percorso. La partenza della gara è fissata per le 10.30 e la manifestazione si chiuderà con il pranzo e la premiazione.

Le iscrizioni devono essere inoltrate a:

Moreno Clericetti, via C. Pasta 8F, 6850 Mendrisio, tel. 091 646 14 34; cellulare 079 409 99 08; e-mail: clericetti@sunrise.ch, indicando nome, cognome, anno di nascita e partecipazione al pranzo, **entro il 22 febbraio.**

Sono possibili anche iscrizioni sul posto.

La tassa d'iscrizione è di fr. 15.- per adulti e di fr. 10.- per ragazzi.



La gara consiste in una manche di slalom gigante. Le categorie verranno stabilite sulla base delle iscrizioni.

La gara è aperta a tutti, grandi e piccoli e agli snowboarder.

La giornaliera costa franchi 21 per adulti e franchi 18 per ragazzi. Vi è la possibilità di avere una mezza giornaliera sino alle 12.30 a franchi 16, rispettivamente 13.

In caso di maltempo, il numero telefonico 1600 Ticino darà informazioni sullo svolgimento della gara a partire dalle ore 12 di venerdì 22 febbraio.

Comitato centrale LPV

Ringiovanire il comitato per rappresentare al meglio il personale

L'ultima riunione del comitato centrale LPV del 2012 si è svolta il 4 dicembre, alla presenza del presidente della commissione di gestione Martin Schöpfer.

L'argomento principale era la preparazione dell'assemblea dei delegati straordinaria in agenda il 18 dicembre, per eleggere il nuovo presidente centrale. Candidato era il collega Urs Mächler, macchinista a Zurigo.

Purtroppo, resta vacante la carica di responsabile di settore BLS e ciò pone difficoltà per trattare gli argomenti di questa azienda in seno al comitato. Speriamo di colmare questa lacuna entro l'AD del 22 maggio prossimo.

Il settore P FFS è attualmente confrontato con il riconoscimento della professione di macchinista, con i conteggi JAZ-2011, le aggressioni ai macchinisti e le prossime trat-

tative per l'adeguamento delle BAR.

Nel settore Cargo si è trovato un accordo per le nuove indennità per i macchinisti della produzione regionale e quindi, per le modifiche dei raggi d'azione, auspicate dall'azienda. Sul tema vi sarà un'info congiunta. Alle RhB si intravede una soluzione per l'annosa questione delle tapparelle per schermare la cabina di guida, anche se manca ancora la risposta dell'addetto alla protezione dei dati. Il risultato delle trattative salariali appare sufficiente, anche se molto resta ancora da fare. Sono occorse comunque due tornate di trattativa per giungere ad un accordo.

Il CC ha poi affrontato il problema della composizione del comitato della sezione di Basilea. In novembre vi era stato un incontro tra lo stesso e tre membri di comitato centrale. Purtroppo, il rimpiazzo dei

membri uscenti appare sempre più difficile. Secondo il comitato centrale, per rappresentare al meglio le esigenze dei macchinisti, occorrerebbero anche membri di comitato giovani. Il comitato ha quindi definito i prossimi passi, che si spera possano avere successo. Eventuali interessati possono annunciarsi al comitato centrale, oppure al presidente Andreas Jost.

Il presidente centrale uscente Rinaldo Zobebe e il segretario Daniel Buner hanno rimesso il loro mandato ai successori il 31 dicembre. Essi sono stati sostituiti rispettivamente da Urs Mächler e da Marcel Maurer.

Daniel Buner

Sottofederazione ZPV

Benvenuto al 2000° membro

La riunione del comitato centrale di dicembre, per una volta, si è svolta senza ospiti. Il presidente centrale Andreas Menet ha informato con molta soddisfazione che la sottofederazione ha raggiunto la quota di 2000 membri, che è stato premiato con un buono per un pernottamento per due persone al Brenscino. Lo stesso premio è andato anche al reclutatore. Il comitato ha espresso anche il suo ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito a raggiungere questo traguardo.

Pascal Fiscalini ha distribuito le proposte all'assemblea dei delegati, trasmesse alle competenti istanze del SEV e della CoPe. Nel 2013, dedicheremo una riunione all'analisi dello stato di queste proposte.

Le risposte delle FFS alle nostre petizioni lasciano a desiderare e il comitato sta riflettendo ai prossimi passi. Andreas Menet ha lanciato un appello alla sottoscrizione per solidarietà della petizione SMZ della sezione Lemano.

Sabrina Tessmer, rappresentante dei giovani e coordinatrice del reclutamento ha riferito dell'invio del calendario delle manifestazioni.

Sul sito della ZPV sono adesso pubblicate anche le nuove BAR per il personale treno e le date per i corsi di formazione 2013.

Janine Truttmann

CONDOGLIANZE

Al collega **Mauro Marcionetti** e alla moglie **Barbara**, colpiti negli affetti familiari per la perdita della mamma, rispettivamente suocera, esprimiamo il nostro profondo cordoglio.

Sezione BAU Ticino

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Fondamentalismi

Fustigazioni, mani mozzate, lapidazioni. Da tempo nel Nord del Mali bande di fanatici religiosi hanno riportato indietro l'orologio del tempo. Atrocità in nome di Allah (cioè Dio), come era costume secoli addietro anche alle latitudini europee dove, sempre in nome di Dio (ovvero Allah) si massacravano allegramente i cosiddetti eretici ed ebrei, perché, come insegnavano i diffusori del tempo della «vera fede», ciò significava fare opera grata al Signore.

Dunque un regime terroristico, come purtroppo altri, dei quali poco si parla. Basti pensare, ad esempio, all'Arabia Saudita, dove vige e viene applicata con rigore la sharia, la legge del Corano, che appunto prevede quelle nefandezze. Norme giuridiche che hanno piena cittadinanza, o vengono tollerate, in altre regioni del mondo, quali lo Yemen, il Pakistan, l'Iran, la Nigeria, e altre ancora. Ma nessuno pensa di intervenire militarmente per difendere qualche ladro o una poveraccia accusata di adulterio.

Nel settentrione del Mali, le bande che vi imperversano e che hanno preso il controllo della guerra civile contro il governo centrale, dietro la maschera religiosa si industriano in altre attività, tutte lucrose, come il commercio delle armi (abbondantissime dopo il conflitto libico), il traffico di droga e il sequestro di ostaggi.

Ma non sono nemmeno queste le ragioni dell'intervento militare francese (appoggiato, timidamente per il momento, dalla comunità europea e USA). Ufficialmente Parigi si è mossa per aiutare, su loro richiesta, le «legittime» autorità di Bamako e, ragione fatta propria dall'intero Occidente, per scongiurare la formazione di una nuova centrale internazionale del terrorismo islamico. Ovviamente non vengono citate altre ragioni, quali lo sfruttamento delle risorse naturali del Mali, a cominciare dall'uranio, senza il quale la Francia potrebbe chiudere le sue centrali.

Così dunque si è aperto un nuovo fronte bellico per fronteggiare il terrorismo, in particolar modo quello di Al Qaida, che s'era dato per moribondo con l'uccisione di Bin Laden.

Si dà però il fatto che da quando si è ricorsi alla guerra per combattere le varie forze del radicalismo armato islamico, questo non ha fatto altro che rinverdire impedendo qualsiasi soluzione pacifica dei conflitti avviati. In Afghanistan torneranno a comandare i talebani, in Iraq, dove il fondamentalismo islamico era sconosciuto, ora è guerra per bande religiose e nuove nubi si addensano sulla popolazione curda. In Libia il pericolo islamico è sempre più presente, per non parlare di quanto sta avvenendo in Siria, dove per abbattere Assad si sono armati i futuri combattenti del jihad.

Commissione Donne SEV – L'agenda del 2013

Data e luogo

Evento

- **7/8 marzo** *Azioni per l'EqualPayDay (sostegno gradito) e giornata internazionale della donna*
- **13 marzo** *Seduta commissione donne (interessate benvenute) Berna, presso segretariato centrale SEV*
- **26 marzo (Berna)** *Seminario Movendo (non solo per donne): un altro sguardo sull'economia: occupazione – lavori domestici e lavoro di cura – rapporti di genere*
- **6/7 giugno (Berna)** *Seminario Movendo: avviato dalla Commissione Donne del SEV: «La via delle donne: Wen-Do»*
- **14 giugno** *Giornata nazionale di azione delle donne Seguono altre informazioni*
- **20 giugno (Berna)** *Seminario Movendo (non solo per donne): aree di intervento nei sistemi salariali e meccanismi della definizione dei salari nelle aziende*
- **27/28 agosto (Olten)** *Seminario Movendo: avviato dalla Commissione Donne del SEV: «La via delle donne: Wen-Do»*
- **6 novembre (Berna)** *Seduta della Commissione donne (interessate benvenute)*
- **22 novembre** *Giornata di formazione: seguono altre informazioni*

LPV Ticino

Assemblea generale 2013

La LPV Ticino convoca la propria assemblea annuale:

**martedì 5 febbraio 2013, ore 17,
sala istruzione presso il deposito Elvetino a Chiasso**

Ordine del giorno:

- Saluti
- Nomina del presidente del giorno
- Approvazione del verbale 2012
- Rapporto del presidente
- Relazione di un/a segretario/a sindacale SEV
- Nomina di un nuovo collega di comitato
- Proposte per l'assemblea dei delegati LPV e il congresso SEV
- Nomina delegati
- Rapporto del cassiere, dei revisori e quota sezionale 2014
- Eventuali

I colleghi liberi sono calorosamente invitati a partecipare. Al termine dei lavori assembleari, come da tradizione, seguirà una cena insieme alle nostre mogli, compagne o compagni. L'aperitivo sarà offerto dal comitato LPV Ticino.

I nostri colleghi pensionati sono cordialmente invitati a cena.

Per le iscrizioni telefonare a:

Massimo Piccioli: 079 505 11 07
Fabio Tettamanti: 0512 816 835
Thomas Giedemann: 079 505 04 57

Il comitato LPV Ticino

Corso di formazione SEV

RECLUTAMENTO

mercoledì 24 aprile 2013

Casa del Popolo a Bellinzona



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

Obiettivi: i partecipanti acquisiranno le varie strategie per reclutare e arricchiranno il loro bagaglio di esperienze. Il corso permetterà uno scambio di esperienze tra i reclutatori, definendo le buone e le cattive attitudini, il colloquio di reclutamento, cosa si deve sapere e come pianificare un piano di reclutamento per la propria sezione.

Relatori: Saverio Lurati, presidente USS Ticino e Moesa e Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

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

Costi: membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

Iscrizione entro il 5 aprile a:

Segretariato SEV Bellinzona, CP 1469,

telefono 091 825 01 15, fax 091 826 19 45, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

www.sev-online.ch

VPT

Giornate nazionali 2013

Le giornate nazionali (convegni) VPT dei vari settori quest'anno avranno luogo come segue:

- **Giornata bus-Gatu:** 28 febbraio a Olten
- **Giornata ferrovia privata:** 7 marzo a Olten
- **Giornata settore turistico:** 19 marzo (regione Jungfrau)
- **Giornata pensionati:** 20 marzo a Olten

Per maggiori informazioni e iscrizioni rivolgersi a:

Peter Bernet, membro del comitato centrale VPT,
telefono: 079 859 76 21, indirizzo e-mail:
peter.bernet@vpt-online.ch

Commissione centrale TS

Manutenzione dei veicoli progetto «JURA»

Situazione: la manutenzione della flotta dei veicoli di Infrastruttura sarà ripresa dall'1.1.2014 dalla divisione Viaggiatori Operating. Questa decisione è stata presa dalle FFS nella seduta della direzione aziendale nel dicembre 2012.

Orientamento: le attività IH dovranno di principio restare in seno all'azienda FFS.

Il desiderio dei clienti della divisione Infrastruttura, è quello di ricevere delle proposte per la manutenzione leggera e pesante dei veicoli da un'unica unità. Le officine di Bienne, specializzate nella manutenzione dei veicoli Diesel, assumono il ruolo di centro di competenze. Coordineranno inoltre, gli interventi delle unità mobili e decentralizzate in tutta la Svizzera.

Personale: ci rammarichiamo che con questa nuova organizzazione, i colleghi degli impianti

di Lonay (VD) e di Olten (SO) perderanno il loro posto di lavoro e che questo provocherà dei trasferimenti con delle nuove esigenze. Le FFS hanno assicurato che daranno l'opportunità alle persone toccate di formarsi per rispondere alle nuove esigenze. Le riconversioni e le formazioni saranno prese a carico dalle FFS, conformemente alle direttive in vigore. In effetti, in questi casi, il CCL FFS protegge i dipendenti toccati e concede loro la sicurezza dell'impiego.

Calendario: le FFS vogliono iniziare le discussioni con il personale dal 21 gennaio 2013. Il SEV sostiene da subito i colleghi toccati e sarà presente a Lonay il prossimo 25 gennaio.

Servizio stampa TS

Snow'n'Rail ... secondo Pellet



IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch.

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

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, tel. 091 82501 15, fax 091 8261945.

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

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

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

Prestampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch.

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

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 14 febbraio 2013. **Chiusura redazionale:** giovedì 7 febbraio alle 10.00.

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... Pi

Se anche voi siete andati al cinema a vedere quel fantastico film, candidato a ben 11 premi Oscar, forse v'intresserà persino di più la storia che sto per raccontarvi. Il film «Vita di Pi» narra l'avventura, assolutamente immaginaria, di un ragazzo indiano sopravvissuto per 227 giorni alla deriva nell'oceano Pacifico, su una barca con dentro una tigre del bengala! Nella realtà, invece, un uomo, il medico francese Alain Bombard, volle dimostrare che un naufrago può effettivamente sopravvivere in mare per oltre due mesi, senza cibo né acqua, con l'unico ausilio di una barca scoperta e delle proprie risorse.

Per farlo, quest'uomo scelse un metodo in uso da secoli presso gli scienziati: decise di fare egli stesso da cavia! Il 19 ottobre 1953, Bombard partì dalle Isole Canarie su di un gommone a vela lungo 5 metri, deciso ad attraversare l'oceano Atlantico in direzione delle Antille. Per rendere il più probante possibile il suo esperimento, non portò con sé alcuna provvista: niente da mangiare e niente da bere. Bombard, infatti, non accettava la credenza popolare secondo cui bere acqua marina riducesse alla pazzia il naufrago assetato, affrettandone la morte.

Al contrario, era convinto che i naufraghi che avevano fatto quella brutta fine, avevano commesso l'errore di non bere acqua di mare finché i loro corpi si erano completamente disidratati. Quindi, fin dalla partenza, lui cominciò a bere quasi un litro di acqua di mare al giorno, integrandola il più possibile con il liquido dolce che estraeva dai pesci (catturati con un rudimentale arpione) per non compromettere la funzionalità renale. Per evitare di cadere vittima dello scorbuto (malattia tipica degli antichi marinai, dovuta alla carenza di vitamina C), trascinava dietro la barca una rete di tessuto molto fitto, con cui rastrellava il plancton marino. Un cucchiaino o due di quei minuscoli organismi che fluttuano sulla superficie dell'acqua o immediatamente sotto, gli fornivano l'apporto vitaminico necessario per integrare la sua magra dieta.

Dopo essere scampato a una tempesta e a mille altre peripezie, il medico francese riuscì infine ad approdare alle Barbados alla vigilia di Natale, dopo aver navigato per 4500 chilometri in 65 giorni. Aveva perso 25 kg di peso; ma era vivo e vegeto! Scrisse un libro, «Naufrago volontario», che ancora adesso è considerato il miglior manuale di sopravvivenza in mare, in caso di naufragio. In seguito divenne Segretario di Stato e parlamentare europeo. Alain Bombard è morto nel suo letto a Tolone, il 19 luglio del 2005, alla ragguardevole età di 81 anni.

Nel 2012 sono stati 404 i reclutatori e le reclutatrici del sindacato

Le star del SEV

Vincitori e vincitrici del concorso di reclutamento 2012 sono stati ricompensati.

«L'80% dei circa 1300 nuovi membri che nel 2012 hanno aderito al SEV, è stato reclutato da voi, che fate parte dei 404 membri che hanno preso parte alla campagna di reclutamento, con annesso concorso, *Member Stars Plus 12-12-12*». Con queste parole il segretario sindacale Jérôme Hayoz, responsabile di questo concorso, lo scorso 26 gennaio si è rivolto ai membri del SEV che hanno reclutato nuovi membri nel 2012. La piccola cerimonia informale, organizzata per ringraziare questi/e militanti sindacali molto attivi/e, si è svolta al segretario centrale del SEV a Berna.

Premi attrattivi

Ricordiamo i premi messi in palio da *Member Stars Plus 12-12-12* che si è concluso il 12 dicembre 2012. A partire da 4 membri reclutati: una radio DAB o delle cuffie (sono stati 40 ad aver reclutato più di 4 membri); da 8 membri: un borsotto in pelle esclusivo SEV by anyway (14 le persone che hanno reclutato più di 8 membri); da 12 membri: una macchina per il caffè Jura o un iPad (9 i militanti che hanno recluta-

to più di 12 membri). Inoltre ogni membro che ha reclutato almeno un altro nuovo affiliato, ha avuto il diritto di partecipare all'estrazione a sorte di una bici elettrica Flyer. È la mano innocente di Nael, figlio cadetto dell'ex presidente VPT servizi ferroviari Ferruccio Calogero Noto (che, tra l'altro, nel 2012 ha reclutato 16 nuovi soci) che ha estratto il fortunato vincitore: Alain Gilliéron della sezione LPV Vaud e Basso-Vallese.

I tre migliori sul podio

Nicolas Waringo (vice-presidente della sezione VPT servizi ferroviari) è stato eletto miglior reclutatore del SEV del 2012, con un bottino di 30 adesioni. È seguito da Max Hodel (presidente della sezione TS svizzera nordoccidentale) con 24 adesioni e Eleonore Wütrich (presi-



dente della sezione VPT servizi ferroviari) con 19.

Nel 2013 un nuovo concorso

Jérôme Hayoz ha annunciato che il SEV lancerà anche nel 2013 una campagna di reclutamento. La lista dei premi e delle condizioni di partecipazione saranno comunicate nel corso del mese di febbraio. Maggiori saranno i/e partecipanti, meglio potremo difendere i diritti di lavoratori e lavoratrici!

Alberto Cherubini

Nicolas Waringo: «L'unione fa la forza»!

■ Con quali argomenti inviti i tuoi colleghi di elvetino ad aderire al SEV?

Dico loro che insieme abbiamo molte più possibilità di trovare soluzioni ai nostri problemi professionali.

■ Tutto qui?

Insisto sul fatto che l'unione fa la forza e che al SEV possiamo contare su buone prestazioni, a cominciare dalla protezione giuridica professionale.



Il segretario sindacale Jérôme Hayoz, a sinistra, si congratula con Nicolas Waringo della sezione VPT servizi ferroviari. Ha reclutato 30 membri in seno a elvetino, essenzialmente a Ginevra.

Photomystère: «Dove siamo?»



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

Come partecipare al concorso:

inviando una cartolina

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

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch,

per internet: sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Ogni volta sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta. Il nome della vincitrice o del vincitore sarà

pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione di *contatto.sev* n° 1: la foto è stata scattata alla stazione delle autopostali di Coira. (Sul nostro sito www.sev-online.ch) troverete un'altra foto esplicativa.)

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Hansruedi Jampen, della sezione PV Biel-Bienne, domiciliato a Safnern (Savagnier) (BE).

Il termine per la partecipazione a questo concorso è mercoledì **6 febbraio 2013.**