

Proposte indecenti

Le FFS vorrebbero ricorrere al pagamento in contanti delle ore arretrate. Il SEV non è d'accordo.

pagina 4

**SBV un anno dopo**

L'unica presidente centrale donna e a tempo pieno del SEV tira un primo bilancio dopo 12 mesi di attività.

pagine 6 e 7

La liberalizzazione delle ferrovie in Europa

Un'occhiata oltre la frontiera francese, tedesca e inglese per mostrare come la liberalizzazione non sia certo la panacea di tutti i mali.

pagine 8, 9 e 10

Il personale FFS si prepara a trattative dure

Non siamo solo un fattore di costo

Le trattative per il rinnovo del CCL sono imminenti e saranno caratterizzate da diversi fattori. Prima vi saranno però le trattative salariali, la cui priorità è di evitare perdite di potere d'acquisto e di salario netto.



Il vicepresidente del SEV Manuel Avallone dirigerà la delegazione sindacale alle trattative salariali.

Le FFS sono confrontate con sfide immense: per la manutenzione dell'infrastruttura hanno bisogno di un miliardo supplementare all'anno, il materiale rotabile deve essere rinnovato, la cassa pensioni risanata con importi ingenti, il traffico merci e gli introiti sono in calo.

La delegazione del SEV alle trattative salariali è consapevole di queste

circostanze, che renderanno difficile l'ottenimento di aumenti salariali. I dipendenti delle FFS non sono però

solo un fattore di costo. Il loro impegno quotidiano, unitamente a quello delle loro colleghe e colleghi del trasporto pubblico hanno reso possibile il successo di tutto il settore negli ultimi anni. Un impegno per il quale adesso il personale FFS non si aspetta «Bonus» o regali, ma un concreto riconoscimento ed un salario adeguato.

Negli ultimi anni, abbiamo assistito ad un netto incremento della produttività del personale delle ferrovie, che ha costantemente aumentato le prestazioni con effettivi sempre più ridotti. Il personale deve essere retribuito correttamente, indipendentemente dalle circostanze economiche. Solo così le trattative salariali possono avere un senso.

Pan/gi

Opinioni contrastanti sulla riforma 2 delle ferrovie

Liberalizzazione ricetta magica?

Il SEV è piuttosto scettico su questo progetto di riforma, caratterizzato da una maggior volontà di liberalizzazione. Richiama i possibili fenomeni di dumping sociale e qualitativo in caso di affidamento di prestazioni del traffico regionale all'offerente a miglior mercato e ricorda le esperienze all'estero e con la messa a concorso di linee di bus.

Anche l'ATA respinge una «precipitosa liberalizzazione». È proprio questa impostazione a dividere gli animi:

l'associazione degli autotrasportatori Astag auspica «maggiore concorrenza nel traffico su rotaia e la liberalizzazione delle ferrovie, che a sua volta presuppone la netta separazione tra infrastruttura e trasporto».

Di parere opposto l'Unione dei trasporti pubblici, che sostiene il principio della concorrenza, opponendosi tuttavia all'obbligo di messa a concorso e respinge la prospettata creazione di un ente di diritto pubblico per l'attribuzione delle tracce d'orario.

La BLS, attiva nel traffico regionale, pur partecipando all'ufficio di attribuzione delle tracce d'orario «Traccia svizzera SA», non respinge la creazione di un servizio statale, auspicando però una procedura semplice per l'attribuzione delle tracce. BLS chiede inoltre che le messe a concorso nel settore bus non avvengano a spese di affiliati a casse pensioni in difficoltà, lasciando intendere che in caso di appalto a una nuova ditta, questa non debba rilevare dalla ditta precedente solo i veicoli, ma anche i suoi obblighi nei confronti degli istituti di previdenza.

Pan/gi

La posizione del SEV a pagina 3

EDITORIALE

Da più parti giungono stimoli di grande importanza per i nostri membri, in particolare quelli che lavorano alle FFS: entro fine anno si dovrebbe decidere il futuro di FFS Cargo; si prospetta una riorganizzazione dell'Infrastruttura; il Consiglio federale licenzierà il messaggio sul risanamento della cassa pensioni e, non da ultimo, l'anno prossimo si prospettano le trattative per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

“ Non accetteremo perdite di potere d'acquisto! “

Manuel Avallone,
vicepresidente SEV

Le incognite sono tali e tante da rischiare di farci perdere la testa e alcune di esse esulano, almeno in parte, dalle nostre competenze. Ciononostante, potrebbero avere importanti conseguenze per il nostro lavoro. Per questo dobbiamo tenere occhi e orecchie aperti e mantenere nervi saldi.

Il primo punto da affrontare saranno le trattative salariali, che rientrano evidentemente nelle nostre competenze. Presenteremo pertanto le nostre rivendicazioni, consci di tutte le circostanze, senza però per questo lasciarci intimorire.

In questo ambito, la situazione è infatti chiara e vi è una decisione esterna che ha una grande importanza. Da gennaio vi sarà infatti l'aumento delle quote di cassa pensioni e noi intendiamo fare di tutto per evitare ai nostri membri una perdita del potere d'acquisto.

IN BREVE

Suisstraffic a Berna

■ Dall'11 al 14 novembre si svolgerà a Berna la prima edizione di swisstraffic, fiera europea del trasporto pubblico.

Su di un'area di 20'000 metri quadri presenterà oltre 160 espositori dei settori della tecnologia di trasporto ferroviario e stradale, della realizzazione di gallerie, della ricerca e dello sviluppo nel trasporto pubblico.

Il programma prevede anche convegni e simposi con la partecipazione, tra gli altri, del Consigliere federale Moritz Leuenberger, di Georg Jarzembowski, membro del parlamento europeo dal 1991 al 2009 e del CEO FFS Andreas Meyer.

Per ulteriori informazioni www.suisstraffic.ch

Salari minimi 1

■ Il 20 ottobre, il Gran Consiglio del Canton Ticino ha giudicato irricevibile l'iniziativa popolare per un salario minimo legale, promossa dal Movimento per il socialismo, in quanto incompatibile con il diritto superiore.

Il Gran Consiglio non ha accolto nemmeno un rapporto di minoranza di Werner Carobbio che, pur condividendo la valutazione sull'irricevibilità dell'iniziativa, intendeva promuovere alcune modifiche legislative per riprenderne parzialmente i contenuti.

Salari minimi 2

■ Il tema dei salari minimi è anche da una decina d'anni tra le priorità dell'Unione sindacale svizzera e dei suoi sindacati.

Il 9 novembre prossimo, il comitato centrale dovrebbe prendere una decisione sul principio di un'iniziativa popolare a livello federale.

Il suo lancio e la raccolta delle firme potrebbero avvenire l'anno prossimo.

Riunione di due giorni dei delegati CCL

Pronti alle trattative

Hanno il compito di definire le rivendicazioni del SEV e di decidere se accettare il risultato delle trattative: i delegati alla conferenza CCL delle FFS, hanno svolto un seminario di preparazione.

Per i rappresentanti della base, si è trattato del primo seminario di questo genere da quando esiste il CCL FFS. Circa un centinaio di delegati hanno discusso il proprio ruolo e i prossimi passi in vista delle trattative dell'anno prossimo. La conferenza CCL di FFS e Cargo funziona come un Parlamento, nella quale i delegati eletti dalle sottofederazioni e sezioni si riuniscono per decidere sul CCL, mentre le trattative salariali annuali sono demandate alla commissione CCL. Il primo giorno, dedicato all'esame del funzionamento della conferenza, ha permesso di constatare la necessità di questa riflessione, derivante dal diverso grado di inquadramento dei vari delegati: «alcuni ricoprono anche altre funzioni in seno alla sezione o alla sottofederazione, mentre per altri la conferenza CCL è l'unico incarico sindacale. La giornata ha quindi dato indicazioni utili sulle possibilità di

formarsi opinioni e coinvolgere colleghe e colleghi nelle trattative, nonché per allargare le proprie conoscenze. Si è quindi trattato di un ottimo inizio» ha spiegato

Manuel Avallone, vicepresidente SEV.

Primo esame delle rivendicazioni

In seguito, la conferenza ha

esaminato le rivendicazioni raccolte dalle sezioni, sottofederazioni e commissioni, integrate dai risultati di un sondaggio condotto presso le commissioni del personale. Di comune accordo, sono state suddivise, definendone gli orientamenti e le priorità. «Fa piacere constatare il crollo delle barriere che esistevano tra le varie categorie. I delegati hanno dimostrato di saper vedere l'insieme dei problemi» ha concluso Avallone.

Peter Moor / gi



Delegati ticinesi sempre attivi.

QUATTRO DOMANDE A MANUEL AVALLONE, VICEPRESIDENTE SEV

contatto.sev: che impressione hai avuto da questi due giorni con i delegati CCL?

Manuel Avallone: sono stati molto proficui e i delegati hanno apprezzato di poter discutere in questo modo i problemi legati alla loro attività. In futuro, riproporremo pertanto simili incontri.

Il primo giorno sono stati i delegati a mettersi in discussione. Con quali conclusioni?

Molti di loro non si erano sin qui posti il problema della loro integrazione nelle sezioni e

sottofederazioni e delle relazioni con gli altri delegati. Volevamo quindi renderli maggiormente consapevoli dell'importanza del loro ruolo.

Nel tuo ruolo di vicepresidente responsabile delle FFS e di capo della delegazione alle trattative, quali conclusioni hai tratto?

Mi sono reso conto della necessità di migliorare l'informazione ai delegati CCL: nonostante siano loro a dover alla fine decidere sul CCL, il loro coinvolgimento nei preparativi e nelle discussioni sul CCL era limitato. Dobbia-

mo anche dare maggiori possibilità di discutere tra di loro.

Il secondo giorno sono state definite le rivendicazioni del SEV. Sei soddisfatto di questo risultato?

Sì, avevamo una lista di 50 pagine di proposte della nostra base e di suggestioni delle CoPe, dalle quali abbiamo potuto dedurre gli orientamenti principali. Verso fine febbraio indiremo una nuova conferenza CCL per definire le rivendicazioni concrete da presentare alle FFS.

Pmo/gi

INFO

Rivendicazioni principali della conferenza CCL**■ Salario**

La conferenza CCL chiede che il sistema salariale venga disgiunto dalla valutazione del personale. I delegati hanno inoltre espresso la richiesta di regolamentazioni maggiormente vincolanti per le assunzioni sotto i valori minimi.

■ Durata del lavoro

La conferenza ha parlato soprattutto di flessibilizzazione. Secondo i delegati, le esigenze del personale di pianificare il proprio tempo libero devono essere considerate altrettanto importanti di quelle dell'azienda che chiede di entrare in servizio in breve tempo. Gli accordi settoriali (BAR) devono continuare a essere negoziati dai sindacati e devono essere per la maggior parte integrati nel CCL.

■ Partecipazione

In futuro le elezioni devono iniziare dal livello 3, ossia in superficie. Non dovrebbe più essere possibile accedere direttamente alle CoPe di divisione. I delegati hanno inoltre espresso la loro opposizione ai mandati a tempo pieno, ma chiedendo più tempo per curare il contatto con i membri.

pmo

Riforma 2 delle ferrovie

Il SEV respinge le messe a concorso di linee



Le messe a concorso dovrebbero limitarsi a casi eccezionali nel settore bus.

Il punto principale del secondo pacchetto sulla riforma 2 delle Ferrovie sono le messe a concorso. Nella sua presa di posizione nell'ambito della procedura di consultazione il SEV ribadisce la sua posizione: in Svizzera non devono essere messe a concorso linee ferroviarie, mentre per le linee di Bus queste procedure sono giustificate solo in casi eccezionali.

Numerosi cantoni hanno constatato direttamente che le messe a concorso sono procedure costose ed inefficienti. Dopo intensi sforzi, le linee di bus sono state riaffidate alle ditte precedenti e gli eventuali guadagni di produttività impo-

sti alle stesse hanno a mala pena coperto i costi della procedura. Per il SEV, le prestazioni di traffico regionale (le uniche interessate dal progetto) devono essere regolate tramite una procedura di ordinazione. La vicepresidente del SEV Barbara Spalinger ha citato due sole eccezioni possibili: «laddove vengono aperte nuove linee di bus, oppure nel caso in cui si siano constatati gravi problemi di qualità che non possono essere regolati di comune accordo».

CCL obbligatori

Il SEV ricorda infatti che i rischi di dumping sociale e di qualità correlati alle procedure di messa a concorso superano di gran lunga i possibili vantaggi. Per difendersi da questi rischi, il SEV chiede quindi che la legge preveda nel traffico regionale l'obbligo di contratti collettivi di lavoro, analogamente a quanto previsto dalla Confederazione nell'ambito della liberalizzazione della Posta.

Il SEV chiede inoltre al Consiglio federale di indicare con maggior chiarezza la necessità di rispettare le condizioni usuali del settore dei trasporti soggetti a indennità.

Coordinamento degli orari

Il SEV sostiene la proposta del Consiglio federale di creare un ente pubblico per l'attribuzione dei tracciati d'orario, senza però estenderne eccessivamente i compiti. «L'elaborazione degli orari deve restare di competenza degli specialisti delle FFS, che hanno sempre saputo soddisfare tutte le imprese coinvolte» ha precisato Barbara Spalinger.

Da ultimo, per il SEV Confederazione e Cantoni devono continuare a poter vedere rappresentati i loro interessi nei Consigli di amministrazione delle aziende alle quali partecipano.

Comunicato SEV
del 16 ottobre 2009

“IL COLORE DEI SOLDI”

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

La crisi che deve ancora venire

La lezione sembrava capita una volta per tutte. Dopo il disastro finanziario si sarebbero raccolti i cocci e ripartiti quasi da zero: con occhi aperti e vigili sull'economia reale, con sguardo invece molto più severo e intransigente nei confronti dell'economia di carta. Sta capitando invece il contrario, tutto esattamente come prima, come se nulla fosse. John Kenneth Galbraith, in un suo tagliente libricino contro la speculazione, scriveva anni fa che la memoria degli investitori non dura più di una generazione e che nello spazio di un ventennio si finisce per commettere gli stessi madornali errori. Ora sono passati solo alcuni mesi e la memoria sembra completamente svanita. Tutto sembra tornare al rialzo, gonfiato artificialmente, convinti che il peggio sia oramai passato. Gli Stati, la gente, le banche e le aziende tornano a indebitarsi, attingendo copiosamente dall'enorme liquidità messa in circolazione per tappare i buchi della sventura finanziaria. I Fondi pensione recuperano a poco a poco i loro valori persi, le aziende quotate ritrovano i propri titoli sopravvalutati nel pieno di una generale corsa all'acquisto, che in termini borsistici è definito atteggiamento «call». L'unica cosa che resta immutata sono i salari, che avrebbero invece dovuto decisamente aumentare, almeno secondo i dottori del rilancio e del consumo, in una risuscitata strategia keynesiana. Quanto alla newregulation promessa, ovvero le regole per evitare che il disastro si ripeta, essa si è diluita in mille rigagnoli, senza lasciare traccia alcuna. Una riprova della rinascita dello spirito speculativo è il prezzo del barile di petrolio, padre di tutti gli indicatori congiunturali. Che fa lo speculatore? Egli si immagina e spera ovviamente in un aumento del prezzo del greggio, verosimile dopo la ripresa dei mercati, e quindi acquista a termine per approfittare di questo rialzo. E come lui fanno altre decine di migliaia di investitori, senza prestare il minimo interesse all'acquisto reale del barile, ciò che non fa altro che provocarne l'esplosione del prezzo. Esattamente come un anno fa. E' proprio vero che i cicli economici stanno raccorciando i tempi e aumentando le gobbe, provocando rovesci sempre più consistenti. E se il peggio dovesse ancora venire?



Le FFS hanno difficoltà a rispettare le norme sulla durata del lavoro

Il riposo vale più dei soldi

La divisione viaggiatori ha chiesto ai propri macchinisti e al personale treno di compensare in contanti il tempo supplementare arretrato nella misura del 100%. D'altra parte, presso la divisione Cargo vi sono macchinisti che hanno difficoltà a prestare le ore dovute, a causa della congiuntura.

La domanda sorge spontanea: la mano destra delle FFS sa cosa fa la sinistra? I partners sociali vengono invitati a riunioni per discutere le ore mancanti al personale loc di Cargo e nel contempo la divisione viaggiatori chiede al suo personale della stessa categoria e al personale treno di pagare le ore supplementari, sulla base di una compensazione al 100%. Per noi, si tratta di un procedimento incomprensibile. È chiaro che i macchinisti Cargo che



Invece di pagare ore arretrate, occorrerebbe favorire gli scambi tra macchinisti.

non dispongono di moduli P non possono essere impiegati nel settore viaggiatori, ma sappiamo che vi sono non pochi macchinisti tutt'ora in grado di circolare per entrambe le divisioni, per cui

le FFS avrebbero senz'altro potuto giungere ad un accordo con loro.

Fa inoltre specie che questa azione di pagamenti di ore in contanti avvenga in un momento in cui la disoccupazione nel nostro paese sta registrando una crescita importante. Per il prossimo anno si prevedono tassi ben superiori al 4%. La divisione viaggiatori delle FFS ha perso l'occasione per aumentare i suoi effettivi, adeguandoli alle nuove circostanze, mentre le BLS hanno dimostrato la possibilità di trovare soluzioni alternative.

Basi legali

Il SEV ha chiarito le basi legali per il pagamento di ore con l'ufficio federale dei trasporti (UFT), il quale ha ribadito il principio che le ore di compensazione non possono essere pagate, ma devono essere pareggiate in tempo libero. Un'eccezione potrebbe essere prevista per quelle aziende che applicano una durata annua del lavoro inferiore a quella prevista dalla legge sulla durata del lavoro (LdL), a condizione che questa eccezione sia concordata con i partners sociali. L'azienda deve però dimostrare che il pagamento riguarda solo le ore di com-

pensazione, poiché i supplementi di tempo per il lavoro notturno e per le pause non possono essere pagati.

Nel caso delle FFS, questo principio permetterebbe di pagare sino a 71 ore di compensazione all'anno, corrispondenti alla differenza tra le 2050 ore annue previste dal CCL e le 2'121 ore della LdL. Tuttavia, l'articolo 63.1 del CCL FFS precisa che «gli averi in tempo nascono dal fatto che la durata giornaliera del lavoro viene oltrepassata» e l'art. 63.2 che «questi averi in tempo possono essere compensati, previa intesa fra il superiore e la collaboratrice o il collaboratore, sotto forma di minuti o di ore, oppure di mezze giornate o di giorni interi». Il pagamento in contanti è previsto dall'art. 64, solo nel caso di fine del rapporto di lavoro. Non vi è quindi un accordo che permetta un pagamento generalizzato delle ore di compensazione.

Direttive interne alle FFS

La direttiva per la gestione del tempo per il personale sino al livello di funzione 20 (Z 131.1) nell'ambito della partecipazione aziendale precisa che possono essere pagati, esclusivamente su base volontaria, gli averi in

tempo che alla fine del periodo di congedo superano le 75 ore. Evidentemente, le FFS partono dal presupposto che questa direttiva permetta il pagamento delle ore di compensazione.

Il parere del SEV

Il SEV non è però d'accordo con questa interpretazione. Noi consideriamo infatti che l'articolo 63.2 del CCL definisca che le ore di compensazione devono essere pareggiate da tempo supplementare. Se, al termine del periodo di conteggio, il saldo positivo di 75 ore, previsto dall'articolo 66.1 del CCL, viene superato, vi è la possibilità, con l'accordo del collaboratore, di pagare questo tempo con un supplemento del 25%. All'anno possono essere pagate al massimo 150 ore. Discuteremo pertanto questo punto con le FFS. Raccomandiamo pertanto alle colleghe e ai colleghi delle FFS di non farsi pagare le ore di compensazione. Se qualcuno avesse però una simile esigenza, gli consigliamo di aspettare sino a quando avremo trovato una soluzione concordata con le FFS.

Martin Allemann,
segretario SEV, durata del lavoro

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: contatto.sev, viale stazione 31, casella postale, 6500 Bellinzona; contatto@sev-online.ch; Telefono 091 825 01 15, Fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:

SEV, divisione amministrativa, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; regina.ronca@sev-online.ch, Telefono 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abbonamento annuale per i non affiliati CHF 40.-

Pubblicità: Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, Telefono 044 925 50 60, Fax 044 925 50 77
kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Impaginazione e stampa:

Tipografia Leins e Ballinari, via Dogana 8, 6500 Bellinzona

La prossima edizione di **contatto.sev** apparirà il 12 novembre.

Il termine di chiusura redazionale per le pagine sezionali e le inserzioni è il 5 novembre alle 10.00.

Colpi di diritto

Infortunio e invalidità

Il team dell'assistenza giuridica è spesso chiamato ad assistere nelle pratiche con l'assicurazione invalidità o la SUVA i membri colpiti da lunga malattia o da infortunio. Pertanto, illustriamo qui sommariamente questo processo.

Il datore di lavoro segnala l'infortunio che ha colpito il lavoratore o la lavoratrice alla Suva, la quale deve assumersi le spese di cura e versare al datore di lavoro indennità giornaliere per la durata dell'eventuale assenza. Il lavoratore continua invece a percepire lo stipendio. La Suva può anche ridurre le sue prestazioni nel caso in cui l'infortunio sia la conseguenza di una negligenza grave del lavoratore. La riduzione ha in genere effetto retroattivo, per cui il collaboratore si trova a dover rimborsare il datore di lavoro. Normalmente, la Suva termina le proprie prestazioni al momento il cui il collaboratore riprende in pieno il suo lavoro abituale. Se le cure non permettono di migliorare le condizioni di salute e il collaboratore non può riprendere il lavoro, o lo



In caso di necessità, è utile poter contare sull'assistenza dei professionisti del SEV.

può fare solo parzialmente, la Suva interrompe le prestazioni di cura e le indennità giornaliere e verifica il diritto ad una rendita, che può essere riconosciuta anche nel caso in cui il collaboratore non ha potuto riprendere la sua occupazione originale. L'analisi della Suva si limita alle conseguenze dell'infortunio, senza considerare ulteriori limitazioni derivanti dallo stato di salute. Al più tardi a questo momento, il caso deve essere

annunciato anche all'ufficio cantonale dell'assicurazione invalidità. Questo annuncio deve essere fatto anche nel caso in cui l'incapacità lavorativa non dipenda da un infortunio, ma da una malattia di lunga durata. All'annuncio segue una prima fase in cui si tenta con mezzi semplici ed adeguati di conservare l'impiego, che dura circa sei mesi e termina in linea di massima con la definizione di provvedimenti professionali, di un aiuto al collocamento oppure con la verifica del diritto ad una rendita, che entra però in linea di conto solo una volta esauriti tutti i provvedimenti di reintegrazione professionale. L'ammontare della rendita non viene determinato in base al grado di incapacità lavorativa, ma dal paragone tra lo stipendio conseguito prima e quello conseguibile dopo la malattia, tenuto conto di tutte le limitazioni derivanti dallo stato di salute. Se un lavoratore ha diritto ad un rendita SUVA e una dell'AI, queste vengono limitate sulla base delle regole per la sovraindennizzazione. L'attribuzione di una rendita genera, presso la maggioranza delle casse pensioni, anche il riconoscimento di una rendita da parte di queste ultime.

Team AG

"DENTRO LA CRONACA"

A CURA DI GADDO MELANI

Mazzette militari

Lo scorso numero ho riferito di Abu Mazen, presidente dell'Autorità nazionale palestinese succube di Israele e USA, il quale aveva chiesto al Consiglio dell'ONU per i diritti umani di rinviare a marzo l'esame del rapporto del giudice sudafricano Goldstone che accusa Israele (e Hamas) di crimini di guerra a Gaza. Ma si vede che la valanga di accuse e di critiche che gli si sono rovesciate addosso hanno avuto effetto e Abu Mazen è corso ai ripari chiedendo una riunione straordinaria dello stesso Consiglio, che ha poi votato come ci si attendeva, approvando il rapporto con 25 voti a favore, sei contrari e undici astensioni. Ora Israele e Hamas hanno sei mesi di tempo per rispondere alle accuse mosse nel rapporto. Ma tutto pare destinato a finire qui, in quanto il secondo passo previsto (considerato che Israele non processerà mai un solo suo soldato) è il ricorso al Consiglio di sicurezza dell'ONU per il deferimento della questione alla Corte Penale Internazionale. E su questo punto il veto degli Stati Uniti (e quasi sicuramente di Francia e Gran Bretagna) è più che certo.

Restiamo in tema di guerra, ma cambiamo scenario passando all'Afghanistan. Notevole scalpore hanno suscitato le rivelazioni del Times sul presunto pagamento di mazzette da parte dei servizi segreti italiani ai talebani affinché non attaccassero il contingente italiano di stanza nella regione di Sarubi. Da Roma sono partite raffiche di smentite e di dichiarazioni di denunce, entrambe scontate, contro il foglio britannico che però, non solo non ha ritrattato un bel niente, ma ha rincarato la dose, portando nuove testimonianze raccolte nell'ambito dell'esercito afgano e fra i talebani. Fra accuse e smentite, resta un fatto: finché gli italiani controllavano il settore, a Sarubi non si sparava un colpo. Poi, partiti gli italiani nell'agosto del 2008 e arrivati i francesi, i talebani si sono scatenati, uccidendo in un'imboscata dieci soldati francesi e ferendone una trentina. Se pagamenti ci furono, resta ancora un dubbio: la pratica delle mazzette venne inaugurata dal governo Prodi o da Berlusconi? Secondo un comandante talebano avvicinato dal Times, l'accordo risalirebbe ai primi mesi del governo Berlusconi.

In Afghanistan, ungere la guerriglia talebana per garantire una certa sicurezza ai propri soldati pare essere una pratica abbastanza seguita. Dopo le denunce del Times, da varie fonti sono giunte testimonianze in questo senso di militari e di funzionari NATO (che ufficialmente però dichiara di essere totalmente all'oscuro della vicenda), i quali affermano che gli italiani non sono i soli a pagare per non essere attaccati e a promettere di non attaccare a loro volta. Secondo alcuni testimoni, solo americani e inglesi non ricorrerebbero a questa pratica. Ma fonti giornalistiche italiane hanno reso pan per focaccia affettandosi ad accusare la Gran Bretagna di aver versato milioni su milioni ai talebani.

Una cosa è certa: nessuno paga per salvare la vita alle migliaia di civili, vittime tanto dei «cattivi», quanto dei «buoni». Chi siano gli uni e gli altri andrebbe chiesto ai diretti interessati: gli afgani.



LE RIFORME PUBBLICHE SECONDO PELLET





» Mi sono decisa a sfruttare professionalmente la mia esperienza politica «

Elisabeth Jacchini, presidente centrale SBV

Elisabeth Jacchini-Mühlemann è presidente centrale della Sottofederazione del personale d'esercizio e di vendita SBV

«Mi piacerebbe vedere colleghi fieri di far parte del sindacato»

Da poco più di un anno, Elisabeth Jacchini è presidente della Sottofederazione SBV. È l'unica in tale funzione a non essere stata impiegata in ferrovia. In questa intervista traccia un bilancio della fase iniziale.

contatto.sev: tra i presidenti centrali del SEV, tu sei un caso unico: donna, la sola a svolgere questa funzione per professione e senza «radici» ferroviarie. Che cosa comporta?

Elisabeth Jacchini: è vero

che si tratta di una situazione speciale e questo l'ho avvertito subito. Ma ho superato queste particolarità ed ora mi trovo bene nella mia situazione. Il fatto di non lavorare alle FFS mi dà senz'altro maggior libertà.

Sei passata dal Sindacato della comunicazione alla SBV. Che cosa ti ha indotto a questo passo?

Al Sindacato della comunicazione non vedevo più la possibilità di evoluzione, nonostante negli ultimi quattro anni avessi assolto una formazione di management. Poi, al momento giusto, ho visto l'inserzione nel vostro giornale e mi sembrava di rispondere a tutti i requisiti. Il fallimento della fusione ha complicato un po' i rapporti fra il mio sindacato e il SEV, per cui ho preso contatto con Fritz Augsburg. Il colloquio è stato positivo e poi le cose sono andate molto in fretta.

Come sei diventata sindacalista di professione?

Da quando ho compiuto 20 anni fino al 2000 sono stata politicamente molto attiva ed ho praticamente rivestito tutte le cariche possibili al-

» Prima o poi, il SEV dovrà divenire una struttura mantello, dalla quale dipendono organizzazioni settoriali «

l'interno del partito, fino al comitato centrale nazionale. Ho presieduto le donne socialiste del canton Berna, il gruppo in Consiglio comunale e molto altro. Nel 2000, dopo essere stata presidente del consiglio comunale, ho deciso di abbandonare la politica attiva. Ho però continuato a lavorare nel privato fino a 10 anni fa, da semplice telefonista fino all'assistente di direzione. Poi mi sono decisa a mettere a frutto la mia esperienza politica in campo professionale. Nell'economia privata ci sono donne che vorrebbero poter dire la loro, ma non è facile... Ho fatto le prime esperienze nell'associazione professionale del personale di cura.

Tu certo non conoscevi la SBV e poco anche il SEV. Che cosa hai saputo scorgervi dall'esterno e che altri dall'interno non hanno visto?

Il SEV fa un lavoro altamente professionale, ma difficilmente le sue attuali strutture potranno sopravvivere ancora a lungo. La nostra

organizzazione attuale, con un vertice, nove sottofederazioni e le sezioni, è molto costosa. Nelle regioni e nelle sezioni si fa fatica a trovare persone disponibili ad assumersi le varie funzioni. Le FFS – e qui parliamo soprattutto di esse – si riorganizzano in continuazione e in quasi tutte le riunioni della commissione direttiva dobbiamo discutere per cercare di capire in che sottofederazione sono e in quale andranno i dipendenti interessati.

Prima o poi, il SEV dovrà divenire una struttura mantello, dalla quale dipendono organizzazioni settoriali. Non so se questo avverrà mentre sono ancora attiva, ma lo spero.

Nel caso della SBV la situazione è ancora diversa, perché le professioni originali (disponibile d'esercizio e capostazione) non esistono più e i colleghi si sono dovuti scegliere due campi completamente diversi (gestione dell'esercizio/vendita).

In futuro ciò sarà ancora più marcato. La generazione ancora attiva nella SBV ha presente bene la vecchia struttura, quando c'era il capostazione con la sua squadra che si occupava di tutto, mentre oggi ci si è specializzati: dalla sorveglianza sui marciapiedi fino alla pulizia, alla vendita e alla gestione dell'esercizio. C'è grande movimento nelle nostre professioni, sia nella gestione dell'esercizio, sia nella vendita. Questo scompagina le nostre categorie e fa perdere il senso di appartenenza precedente.

Quali erano le priorità al momento del tuo arrivo?

In alcune regioni c'erano grandi difficoltà ad occupare le cariche. Proprio in questi giorni abbiamo trovato soluzioni, per cui ora le cose funzionano. Siamo riusciti a trovare le persone disponibili, compresi i delegati alla conferenza del CCL e i loro sostituti, anche se ciò ha richiesto uno sforzo immenso delle sezioni e una certa pressione da parte mia. Io sono convinta che il sindacato si debba vederlo e sentirlo. Si devono trovare le sue informazioni affisse agli

BIO

Elisabeth Jacchini-Mühlemann ha 58 anni. La sua prima formazione è stata di venditrice in un negozio di sementi a Burgdorf. Dopo molteplici esperienze di lavoro, negli ultimi anni ha assolto la formazione in gestione e formazione degli adulti. È sposata e madre di due figli ormai adulti. Dopo otto anni quale segretaria regionale del Sindacato della comunicazione a Berna, è passata ad assumere la presidenza centrale della SBV, al 100%. Il suo ufficio si trova al segretario SEV a Berna. Nel suo tempo libero si dedica, con suo marito, alle gite a piedi, in bicicletta, in canoa e con gli sci di fondo. Gli piace la fotografia, cucina volentieri e cura un grande giardino.

INTERVISTA

albi, si deve andare a parlare con i colleghi, per sapere come va e quali sono i loro problemi. Al KSC di Basilea, insieme con la VPV, cerchiamo di mettere assieme una comunità di lavoro, per la quale manca solo un presidente, ma anche qui sembra che abbiamo trovato una soluzione. Se tutto procede come speriamo, entro l'anno potremo assicurare la rappresentanza di quei colleghi presso Cargo.

Cosa ci sarà ora fra SBV e VPV?

Ho un buon rapporto con il presidente centrale VPV Roland Schwager. Abbiamo distribuito insieme volantini davanti alla direzione generale delle FFS. Entrambe le sottofederazioni hanno strutture simili, sono presenti negli uffici, nella vendita e in altri servizi. È una realtà sulla quale vogliamo costruire. Entrambi i presidenti hanno il mandato dei delegati di intensificare la collaborazione, fino a verificare la possibilità della fusione. Il 2 novembre, gli organi dirigenti delle due sottofederazioni si incontreranno per la prima volta per uno scambio di pareri e per valutare opportunità e rischi dell'operazione. Dobbiamo certo fare qualcosa, ma non solo per il gusto di farlo, bensì per apportare vantaggi ai membri. Al SEV vi è una certa tendenza alle fusioni fra sottofederazioni. Non si tratta certo della soluzione finale, ma testimonia della volontà di agire. Non tutte le sottofederazioni potranno fare una fusione, ma fra SBV e VPV dovrebbe funzionare.

Quali sono i principali problemi per i membri SBV?

Cominciamo dalla vendita: la direzione esercita una grande pressione, sostenendo che la vendita deve procurare i mezzi necessari all'esercizio e all'infrastruttura. Anche la Confederazione pretende maggior produttività. Da una parte, gli impiegati di vendita devono



«Si deve andare a parlare con i colleghi sul posto, chiedergli come va e quali sono i loro problemi». Elisabeth Jacchini incontra il personale di vendita alla stazione di Berna.

servire al meglio la clientela e svolgere molti altri compiti, mentre però vengono ridotte le risorse e i tempi. Le FFS impongono spesso orari e modelli di lavoro flessibili, ai quali abbiamo più volte dovuto opporci, in quanto queste misure erano contrarie al CCL. I risparmi sulle spalle del personale, sugli orari, sulle condizioni d'impiego e sui salari – abbiamo casi di salari iniziali fino a 20'000 franchi sotto il minimo della rispettiva funzione – generano per me una situazione inaccettabile.

E per il personale dell'esercizio?

Il problema principale è la centralizzazione: la chiusura di stazioni e la concentrazione della gestione dell'esercizio non si fermano. Dobbiamo quindi chiederci fino a che punto ciò sia sopportabile per il personale. È un fare e disfare, che dà l'impressio-

La pressione si fa sempre più sentire sulle spalle del personale

ne che le FFS non sappiano bene cosa vogliono, generando nei dipendenti un'incertezza costante e nefasta. Ultimamente, si sente parlare di quattro regioni. Tecnicamente, si tratta certamente di una soluzione fattibile, ma occorre chiedersi se sia veramente quella giusta. Basti pensare all'esempio della Baviera, dove dapprima l'esercizio è stato portato da Garmisch-Partenkirchen a Monaco, per poi fare retromarcia, in quanto il comando centralizzato si è rivelato più costoso della direzione d'esercizio sul posto.

Quali sono i successi della SBV in questo tuo primo anno?

Mi fa piacere sentire i colleghi che affermano di essere ben informati su quanto

sta succedendo. Quest'anno vogliamo poi stabilizzare l'effettivo dei membri. Vogliamo fare in modo che nei vari posti di servizio si parli del sindacato e che i non organizzati vedano cosa fa il SEV e che cosa ottiene. Vorrei che i nostri membri siano orgogliosi di essere membri del sindacato. Se questo è o meno un successo, lo vedremo con il tempo. In novembre metteremo in funzione il nostro nuovo sito www.sbv-online.ch, orientato a quello del SEV. Un grande lavoro, per il quale il SEV mi ha dato un grosso sostegno. Sono poi soddisfatta di aver potuto ricoprire tutte le funzioni regionali, come pure i progressi nella collaborazione con la VPV. Poter ottenere piccoli miglioramenti puntuali rispet-

to alle norme del CCL nelle numerose ristrutturazioni promosse dall'Infrastruttura nella gestione dell'esercizio per me invece non è un successo particolare. Troppe volte dobbiamo fare il pompiere.

E quali sono le tue priorità attuali?

Per il momento, ho abbastanza da fare. Non appena si risolve un problema, eccone subito un altro! E sono ancora nel mio anno di introduzione... Ho ancora molto da imparare sulle strutture delle FFS, del SEV e della SBV! Nella mia qualità di presidente centrale vorrei dare un contributo per riunire la direzione sindacale e i membri della SBV, nella volontà di realizzare condizioni di lavoro più sicure e progressiste, sempre sostenendo i nostri membri.



” Il progetto di liberalizzazione del settore merci mira ad una privatizzazione degli assi principali e redditizi e alla soppressione del servizio pubblico regionale “

Roland Fournery, segretario generale della CGT di Digione

Difficoltà in tutta Europa

Liberalizzazione: solo fastidi

In Inghilterra, un privato ha cessato l'esercizio di una linea in quanto non redditizio; in Germania la rete di Berlino è ferma in quanto i soldi necessari vengono destinati alla casa madre e in Francia il traffico merci regionale viene sacrificato in favore dei sogni europei. Ecco alcune conseguenze del libero mercato al di là delle nostre frontiere.

C'è uno spettro che si aggira in Europa. Da anni, però, a togliere il sonno non è più il comunismo, ma la liberalizzazione ad ogni costo promossa dall'Unione europea. Il settore ferroviario è un esempio del suo modo d'agire.

La nota (e malfamata) direttiva 91/440 ha dato il via ad un processo che sta sempre più minacciando la qualità, la sicurezza e i posti di lavoro del settore. *contatto.sev* ha dato un'occhiata e posto alcune domande nelle maggiori na-

zioni europee, ottenendo indicazioni desolanti: i ferrovieri non sono i soli a dover subire pesantemente gli effetti di queste decisioni. Anche i passeggeri e i clienti del trasporto merci devono dare il loro contributo alla realizzazione dei sogni di li-

bero mercato dei dirigenti ferroviari.

Trasporto merci in Francia, traffico regionale in Germania e Infrastruttura in Inghilterra: tre esempi dell'operato dello spettro della liberalizzazione delle ferrovie europee.



Passeggeri senza treno: l'8 settembre, gli ut

Grosse incognite per il futuro

Merci delicate alla SNCF

In Francia, il trasporto merci è in costante calo. Il governo ha annunciato la volontà di iniettare 7 miliardi di euro per dinamizzare il settore, ma i sindacati hanno criticato questo piano di rilancio, che privilegia gli assi principali con la creazione di trasportatori privati e abbandona il servizio in numerose regioni.

I ferrovieri della SNCF, come i loro colleghi delle FFS, pas-

sano da una ristrutturazione all'altra e i loro sindacati denunciano il chiaro disagio della categoria. Molti dipendenti hanno ormai perso i loro punti di riferimento. Guillaume Pepy, presidente della SNCF, ha riconosciuto queste difficoltà e annunciato incontri il prossimo novembre con i sindacati per affrontare la problematica dello stress sul posto di lavoro.

Merci allo sfascio

Ciononostante, i ferrovieri francesi dovranno affrontare una profonda riorganizzazione del settore merci, che è in piena crisi, avendo subito negli ultimi 10 anni una per-

dità del 40% dei volumi trasportati, passati da 54 a 33 miliardi di tonnellate chilometro e che dovrebbe chiudere nel 2009 con una perdita di 600 milioni di euro. Una recente analisi ha attribuito la causa di questa situazione al traffico a carri singoli, che costituisce il 40% del traffico merci delle SNCF, ma genera il 70% delle perdite del settore.

Il progetto di riforma

A metà settembre, il governo francese e le SNCF hanno annunciato un progetto di riforme del settore merci, che costerà al governo 7 mi-

Continua a pagina 10

Messe a concorso di prestazioni di trasporto regionale in Ge

Concorrenza a spese

La DB Regio ha perso numerosi appalti a causa delle sue spese per il personale, più elevate rispetto alla concorrenza. Sta quindi tentando di aggirare le norme contrattuali mediante la fondazione di nuove filiali.

In Germania, la procedura di messa a concorso di prestazioni del traffico ferroviario regionale è applicata dal 1996 ed è stata spesso utilizzata dai vari Länder. A seguito di queste competizioni, la Deutsche Bahn (DB Regio)

ha perso circa un terzo delle sue prestazioni di trasporto, a vantaggio di concorrenti come Veolia, Arriva, ODEG o Metronom. Attualmente, si può constatare come le reti a concorso siano sempre più piccole, quando le gare non si limitano addirittura a singole linee.

I dipendenti delle DB interessati dalle perdite di appalti hanno, almeno in parte, avuto l'opportunità di passare alla concorrenza, ma hanno dovuto accettare peggioramenti delle condizioni di impiego.

Per ottenere l'appalto, i concorrenti avevano infatti inoltrato offerte inferiori, rese possibili da condizioni

DOSSIER



...nti aspettano sul marciapiede della stazione dell'Alexanderplatz di Berlino un treno che non arriverà, in quanto la rete suburbana è stata paralizzata una seconda volta da gravi lacune di manutenzione.

ermania

se del personale

di lavoro peggiori di quelle della DB, presso la quale il personale è tradizionalmente ben organizzato. Le nuove società che gestiscono il traffico regionale versano infatti stipendi del 30% inferiori a quelli concordati dai sindacati Transnet, GDBA e GDL con DB Regio; applicano norme peggiori anche per la durata del lavoro, con orari settimanali più lunghi, disposizioni per le pause meno vincolanti, meno congedi ecc. e riconoscono prestazioni sociali nettamente inferiori a quelle di DB Regio, per esempio per quanto riguarda le rendite, rispettivamente le facilitazioni di viaggio e altro.

Il dilemma dei sindacati

Per poter competere nelle messe a concorso, DB Regio vorrebbe ridurre le proprie spese per il personale, ma finora i sindacati hanno sempre potuto evitare peggioramenti delle norme contrattuali. Adesso, DB Regio tenta di dribblare l'ostacolo fondando nuove filiali. Ha per esempio partecipato ad un concorso nel Nord Reno Westfalia con una propria SAGL (che attualmente conta due dipendenti!), ottenendo l'appalto e ora intende negoziare per questa ditta nuove e peggiori condizioni d'impiego. L'appalto riguarda circa due milioni di chilometri treno all'anno e 100

dipendenti. Il cambiamento d'esercizio è previsto per l'inizio del 2011.

I sindacati sono quindi in una posizione difficile: da una parte sono coscienti che senza questo espediente difficilmente DB Regio avrebbe ottenuto l'appalto. Dall'altra, la conclusione di accordi contrattuali al ribasso indurrebbe le DB a mettere in discussione l'insieme delle norme contrattuali, accelerando ulteriormente la spirale al ribasso.

La necessità di standard minimi

Per evitare questa concorrenza basata sul dumping delle condizioni di lavoro,

Manutenzione insufficiente

Quest'estate, i treni della rete suburbana di Berlino sono rimasti fermi ben due volte: la prima, in luglio, per la necessità di verificare ruote ed assi di tutti i veicoli. A seguito della rottura di un asse, ci si è resi conto che per settimane erano stati omissi importanti controlli di questi componenti.

La situazione si è ripetuta in settembre, quando si è dovuto procedere alla sostituzione di tutti i cilindri dei freni in seguito al riscontro di importanti difetti.

L'evidenza dimostra che per conseguire maggiori utili possibili dalla sua filiale, a Berlino la Deutsche Bahn ha trascurato colpevolmente la manutenzione.

Si fa quindi largo l'idea che la prossima messa a concorso dell'esercizio di questa rete, nel 2017, debba portare ad un cambiamento.

Pmo/gi

i sindacati stanno tentando da tempo di convincere datori di lavoro e politici dell'esigenza di definire condizioni salariali e sociali minime per il traffico regionale viaggiatori. «Prima delle elezioni del Bundestag,

eravamo sulla buona strada, ma adesso abbiamo dubbi sull'atteggiamento che assumerà il nuovo governo» ci ha detto Ralf Halbauer, vicepresidente della commissione ferrovie della SPD.

Markus Fischer

Continuazione da pagina 8

liardi di euro e che prevede la soppressione di due terzi del traffico a carri singoli, accompagnata da progetti di sviluppo della rete merci a grande velocità e di autostrada viaggianti per il trasporto combinato.

Liberalizzazione

Il piano di riforma della SNCF prevede la creazione di filiali di diritto privato, nell'intento di migliorare la redditività del settore merci tramite la concorrenza. Andrebbe però notato che, da questo punto di vista, la Francia risulta piuttosto fornita dato che, oltre alle SNCF, vi sono ben sette compagnie ferroviarie attive: Veolia, EuroCargo-Rail, Colas Rail, B-Cargo, Europorte 2, CFL-Cargo e VFLI, le cui quote di mercato sono in continua crescita. Secondo i dati forniti dalla Rete ferroviaria francese RFF, proprietaria dell'infrastruttura, essa è passata dall'8,3% del dicembre 2008, al 12% del maggio 2009.

Reazioni sindacali

Le reazioni dei sindacati a questo progetto di ristrutturazione sono contrastanti. La CFDT ha dichiarato che «i progetti per il futuro non possono che soddisfare, ma restano le difficoltà legate alle soppressioni dei posti di lavoro e all'armonizzazione sociale del settore ferroviario merci». La CGT ritiene per contro che «i progetti di sviluppo del trasporto merci non possono portare all'abbandono del 60% del traffico di collettame e alla riqualifica di 6'000 ferrovieri, forse anche al di fuori del gruppo». CGT, CFDT e SUD Rail hanno pertanto indetto uno sciopero il 20 ottobre per chiedere alla SNCF l'apertura di autentiche trattative su questo progetto di riforma. AC

Dopo la liberalizzazione una serie di gravi incidenti

Inghilterra: il meglio del peggio

A fine giugno, il governo britannico ha dovuto statalizzare una linea privatizzata alcuni anni prima, in quanto l'esercente non era più disposto a coprirne le perdite. Si tratta solo di un ulteriore paragrafo della lunga lista di conseguenze negative della liberalizzazione.

La National Express, società attiva in numerose nazioni nel trasporto ferroviario e via bus, si è semplicemente

rifiutata di continuare ad esercitare la linea ferroviaria della East-Coast, adducendo come unica motivazione il fatto che essa generava perdite anziché utili. La tassa di concessione di 1,4 miliardi all'anno risultava troppo alta, ma era stata la stessa National Express a farla lievitare nella procedura di messa all'asta. L'esercizio della linea ha quindi dovuto essere ripreso dallo stato, che ha però annunciato di volerlo privatizzare di nuovo nel 2011. La Gran Bretagna insiste nel suo ruolo di capofila della liberalizzazione ferroviaria, assunto negli anni '90, annunciando anche l'intenzione

di vendere la linea d'accesso al tunnel della Manica da Londra per risanare parzialmente il debito dello Stato.

Infortuni in serie

Oltretutto, in Gran Bretagna le conseguenze della liberalizzazione, in particolare dell'infrastruttura, sono state particolarmente dolorose. In soli tre anni dal 1997 si sono registrati 50 morti e centinaia di feriti in seguito a diversi incidenti gravi, avvenuti indiscutibilmente a causa della liberalizzazione in quanto dovuti a lacune di manutenzione, alla mancanza o al disinserimento di dispositivi automatici

di sicurezza sui veicoli e alla mancanza di formazione del personale.

«Un delitto»

Il sindacalista delle ferrovie inglesi Alex Gordon ha scritto nell'agosto 2008 un articolo sulla rivista tedesca «taz» sulla serie di incidenti in Germania che concludeva: «una privatizzazione delle ferrovie basata sulla direttiva UE 91/440, che prevede la suddivisione tra infrastruttura e trasporto e che è stata applicata per la prima volta in Gran Bretagna, costituisce un delitto contro la ferrovia».

Peter Moor / gi

UNO SCIOPERO PER OPPORSI AD UNA NUOVA LIBERALIZZAZIONE

Roland Fournery ha lavorato come agente del movimento della SNCF e, da una decina d'anni, è segretario generale del sindacato CGT della regione de Digione, in cui la SNCF occupa 6000 ferrovieri. Ha pertanto partecipato all'organizzazione dello sciopero del 20 ottobre contro la liberalizzazione del trasporto merci.

contatto.sev: nei media francesi, quello del 20 ottobre è stato descritto come «uno sciopero in più» dei ferrovieri. Cosa ne pensi?

Roland Fournery: questo sciopero era necessario. Non vogliamo che i criteri di redditività del trasporto merci per ferrovia penalizzino il servizio pubblico. La SNCF tace il fatto che la drastica riduzione del traffico a carri singoli porterà alla chiusura di centinaia di stazioni merci e di smistamento. Non vi sarà quindi più un servizio capillare su tutto il territorio.

Ma le perdite finanziarie e di quote di mercato non

rendono inevitabili queste riforme?

Da numerosi anni, la CGT propone la creazione di una rete merci a grande velocità, mentre la SNCF ha invece l'idea di creare filiali che operano sugli assi principali. In sintesi, il progetto di liberalizzazione del settore mira ad una privatizzazione degli assi principali e redditizi e alla soppressione del servizio pubblico regionale. Il trasporto combinato verrà favorito solo sugli assi principali e, in questo modo, la strada recupererà a livello regionale i trasporti di autocarri che la ferrovia farà sui grandi assi. Non vi saranno quindi neppure benefici per l'ambiente.

In Francia, la liberalizzazione del settore merci è però già in corso, dato che vi sono sette operatori oltre alla SNCF. Conoscete le condizioni di impiego dei ferrovieri che lavorano in queste ditte private?

Stiamo tentando di inserirci in queste aziende, presso le quali vige la tendenza ad applica-



Roland Fournery, segretario generale della CGT di Digione.

re ai macchinisti gli stessi orari di lavoro dei camionisti. Abbiamo persino avuto il caso estremo di un macchinista che ha guidato per 17 ore filate. Queste aziende minacciano la sicurezza e noi siamo contrari a questi

fenomeni. Vogliamo che la SNCF mantenga i suoi livelli di sicurezza, le sue prestazioni sociali e salariali per tutto il suo personale del trasporto merci

Intervista: Alberto Cherubini

■ Sottofederazione LPV

Commissione centrale del 10 settembre 2009

Il comitato ha discusso numerosi temi che stanno occupando anche le sezioni, quali la lunghezza dei turni nel simulatore imposti ai macchinisti Cargo che devono acquisire il modulo per la Germania, l'obbligo per i macchinisti per l'Italia di assumere una seconda funzione (verifica o controllo veicoli) a pari stipendio, la chiusura della sala personale a Rotkreuz, la mancanza di possibilità di ristoro adeguate, le intese sull'obiettivo della riduzione degli averi in tempo, l'eccedenza di macchinisti presso Cargo e la mancanza presso la divisione P e la mancanza di candi-

dati per le cariche sezionali. Presso le BLS, dopo la firma del CCL, continuano le misure per assorbire l'esubero nel settore Cargo. Presso le RhB, in considerazione della mancanza di personale, è stata stralciata la giornata di formazione 2009.

Dal 2011 vigerà l'obbligo di portare l'uniforme, che sta facendo discutere anche presso le FFS, in quanto la rappresentante della commissione femminile ha fatto notare come il suo taglio non sia adatto alle donne. La tecnica ha riferito dei problemi al supporto LEA, delle nuove composizioni a due piani per il traffico a lunga di-

stanza e delle spole Domino. Sul fronte interno, sta facendo discutere l'attribuzione dei gruppi specialistici e dei conducenti veicoli ferroviari nei settori e il futuro della rivista trazione, per la cui redazione si chiede il contributo dei membri con articoli sui trasporti pubblici, sulle FFS o altro.

Il comitato critica infine l'insufficiente considerazione espressa dalla direzione nella valutazione della professione di macchinista delle due divisioni nell'ambito del progetto di «Total Compensation» (ToCo), che respinge decisamente in questa forma. *J. Bader / gi*

■ Sottofederazione RPV

Commissione centrale del 28 settembre 2009

La commissione si è riunita a Buchs, manifestando la propria indignazione per la soppressione di 54 posti di lavoro presso le stazioni di smistamento di Infra. L'impegno sindacale ha permesso di offrire agli interessati, in gran parte manovrati, una valida alternativa professionale presso Securitrans, quale guardia di sicurezza.

Non è però certo che que-

sta possa interessare anche i capiteam e i macchinisti di manovra. Il SEV e la sottofederazione RPV sono a disposizione di chiunque dovesse necessitare assistenza. La conferenza dei presidenti, in agenda a fine ottobre al Brenscino, si occuperà in modo più approfondito del futuro del personale di manovra, tartassato su tutti i fronti.

La CC ringrazia tutti i mem-

bri RPV che hanno partecipato alla manifestazione a Berna lo scorso 19 settembre, contribuendo al suo successo. Le immagini sulla Schützenmatte e davanti a piazza federale sono veramente impressionanti e possono essere visionate sui siti del SEV e della sottofederazione RPV. Ora dobbiamo mantenere lo slancio per raggiungere i nostri obiettivi. *Danilo Tonina / gi*

■ Comitato centrale TS

Cordate?

Dopo il passaggio di Philippe Gauderon all'Infrastruttura, diversi dirigenti di Operating hanno raggiunto il loro vecchio capo, alimentando l'impressione che anche il moderno management si presti alla formazione di cordate.

Abbiamo appreso gli ultimi cambiamenti durante la seduta autunnale del comitato centrale del 1 e 2 ottobre al Brenscino.

Il nuovo capo di Operating si chiama Thomas Brandt e proviene dall'aviazione (Crossair e Swiss) dove ha partecipato alla ristrutturazione di Swiss in qualità di sostituto dei servizi di aviazione. Speriamo quindi

che queste cordate non siano generalizzate, altrimenti rischiamo di vedere il materiale rotabile ordinato presso Airbus.

Uno dei punti principali della riunione è stato il risanamento della cassa pensioni, dove si è dapprima rilevato il pieno successo della manifestazione sulla Schützenmatte contro la truffa delle casse pensioni, di cui la politica deve adesso cogliere in pieno il significato.

Nelle regioni

Tutte le regioni sono confrontate con i medesimi problemi: i membri delle commissioni del personale e dei sindacati vengono messi sempre più sotto pressione.

A parole si riconosce l'importanza della loro funzione, ma nei fatti sono sempre più spesso ostacolati, limitando per esempio la loro liberazione dal lavoro. TS condanna queste limitazioni e intende tutelare i propri rappresentanti del personale intervenendo presso i capiserivizio.

Corsi di formazione TS 2010

TS riconosce l'importanza della promozione dei ricalzi per le cariche sindacali e intende pertanto elaborare un corso di formazione sul tema della gestione delle successioni, in modo da favorire la ricerca di giovani sindacalisti impegnati e la loro costante formazione, in vista di una loro entrata nei comitati regionali o nella commissione centrale.

Servizio stampa SEV-TS / gi

A SPROPOSITO DI...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

Darwin

Torniamo a parlare di Charles Darwin: quest'anno, ricordiamo, non solo ricorre il 150.mo della pubblicazione della sua rivoluzionaria teoria biologica, ma è anche il 200.mo della nascita stessa del padre dell'Evoluzionismo. Qualche mese fa, in un mio precedente articolo, avevo detto che Darwin non era comunque stato né il primo né l'unico ad arrivare a certe clamorose conclusioni; ma la differenza sostanziale fu nella serietà scientifica della sua ricerca. Pochi sanno quanto tempo e quanta cura avesse dedicato al suo lavoro. Il concetto dello sviluppo evolutivo della vita, dalle creature più semplici a quelle più complesse, era sì in circolazione dall'inizio del suo secolo; ma nessuno aveva mai avanzato l'idea di una convincente forza dinamica per l'evoluzione. Alcuni pensavano che gli organismi si fossero evoluti semplicemente per tentativi. Darwin cominciò a chinarsi sulla questione durante il suo viaggio intorno al mondo sulla nave HMS Beagle, e in particolare durante la sua sosta alle Isole Galápagos, dove vide degli autentici «fossili viventi» che lo convinsero sempre più del fatto che l'evoluzione si verificava veramente; anche se gli sfuggiva ancora il come. Poi nel 1838 gli capitò sottomano un libro scritto quarant'anni prima dal demografo inglese Thomas Malthus, in cui si sosteneva che la popolazione umana aumentasse sempre più rapidamente delle risorse alimentari, cosicché il numero di abitanti della Terra doveva sempre essere ciclicamente ridotto dalla fame, dalle malattie o dalla guerra. A Darwin venne subito in mente che questo doveva accadere anche a tutte le specie viventi: tutte, infatti, crescevano più velocemente delle proprie riserve di cibo, e soltanto quelle che si adattavano meglio al proprio ambiente sopravvivevano. Era, insomma, questa «selezione naturale» che sceglieva gli esemplari che si adattavano meglio di ogni generazione e che produceva una lenta modifica, verso un adattamento sempre migliore nel corso di milioni di anni di evoluzione della specie. A quel punto Darwin cominciò a raccogliere le prove che suffragassero questa sua intuizione. Non aveva fretta: sapeva benissimo che la sua teoria dell'evoluzione tramite selezione naturale avrebbe suscitato un enorme scandalo e che sarebbe stato denunciato come blasfemo e persino come ateo, visto che avrebbe implicitamente negato il racconto biblico della Creazione. Darwin non era certo né avventato né attaccabrighe e voleva prima raccogliere una tale quantità di prove, in modo che nessuno potesse essere in grado di dimostrare il contrario di quanto lui affermava. Difatti vent'anni dopo che Malthus lo aveva messo sulla pista giusta, Darwin stava ancora raccogliendo dati... Sennonché ad un giovane naturalista suo connazionale, Alfred Wallace, capitò in mano una copia dello stesso libro di Malthus e anche lui fu colpito dalla stessa folgorazione che era capitata a Darwin, riguardo alla selezione naturale. Ma Wallace aveva un carattere molto più impulsivo, sicché in un paio di giorni stese un manoscritto e, per avere un'opinione, lo inviò casualmente proprio a Darwin! A quel punto il Nostro dovette uscire allo scoperto e pubblicò tutte le proprie ricerche nel famoso libro «*Sull'origine delle specie per selezione naturale*». Fu subito un successo, perché tutta la prima edizione di 1'250 copie (cifra considerevole per l'epoca) andò esaurita il primo giorno! Ma si sollevò anche tutto il putiferio che Darwin aveva temuto e che, in parte, continua ancora oggi. E pensare che, proprio per limitare le polemiche, Darwin prudentemente non aveva ancora menzionato gli esseri umani in quel suo primo libro del 1859. Tuttavia, già che ormai lo scandalo era scoppiato e lui non aveva più nulla da perdere, si convinse a pubblicare - dopo comunque una dozzina d'anni - nel 1871 anche un secondo saggio, «*L'origine dell'uomo e la scelta in rapporto al sesso*», in cui rese pubbliche tutte le prove delle sue teorie evolutive riguardanti anche la nostra specie, teorie che furono poi volgarizzate nell'affermazione che «l'uomo discende dalle scimmie».

Unsere Vorortsbahn mit attraktivem Fahrplanangebot (15-Minuten Takt) befördert jährlich über 4 Millionen Reisende. Moderne Sicherungsanlagen mit Linienleiter-Zugbeeinflussungssystem sorgen für einen sicheren und pünktlichen Betriebsablauf. Für die verantwortungsvolle Fahrdiensttätigkeit suchen wir eine kontaktfreudige, leistungsbereite Persönlichkeit als

Fahrdienstleiter/in

Sie bedienen die Zugleitstelle (Domino 69) und disponieren den Zugs- und Rangierbetrieb. Weiter verkaufen Sie Fahrausweise sowie Bahnreisen und beraten unsere Kundinnen und Kunden im Bereich Reise- und Personenverkehr. Sie sind bereit, Pikettendienste zu leisten und deshalb den Wohnsitz in der Region Forch zu wählen. Das gelegentliche Führen von Zügen sorgt für eine vielseitige Tätigkeit. Dies setzt eine gewisse Fahrerfahrung sowie den Besitz des Führerausweises B voraus.

Wir erwarten eine Ausbildung als Bahnbetriebsdisponent oder Kauffrau/ Kaufmann Reisebüro. Sie schätzen den Kontakt mit Kundinnen und Kunden, haben Freude an verantwortungsvollen Aufgaben und arbeiten gerne in einem kleinen Team. Bei Unregelmässigkeiten und Betriebsstörungen behalten Sie jederzeit die Übersicht und meistern auch heikle Situationen.

Bei uns finden Sie eine abwechslungsreiche und verantwortungsvolle Aufgabe, mit der Möglichkeit sich zum/zur Lokführer/in auszubilden.

Fritz Heiniger, Betriebsleiter, erteilt Ihnen gerne detaillierte Auskünfte, Telefon 043 288 11 33. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen per Post: Forchbahn AG, Renate Siegrist, Personalmanagement, Luggwegstrasse 65, Postfach, 8048 Zürich.

Forchbahn AG



JEDE FAHRT EIN AUSFLUG.

CONVEGNO SEV PER I QUADRI FFS

Il sindacato del personale dei trasporti SEV invita i quadri dirigenti e specialistici delle FFS ad un convegno:

Mercoledì 11 novembre 2009, 16.30 - 18.30
Ristorante «Bundesbahn», Hochstrasse 59, Basilea

CCL nemico dei quadri? Le posizioni di: Eveline Mürner, responsabile della politica del personale FFS e Barbara Spalinger, vicepresidente SEV. Seguirà discussione.
SEV, VPV, SBV, BAU



Manager Rail Services (m/w, 100%)

Wir sind ein international führender Anbieter von Destination Management Services für Geschäftskunden, Gruppen und Individualreisende. Für das Bahnservierungsteam in Zürich suchen wir zum 01.02.2010 eine fachlich versierte und unternehmerisch denkende Leitung.

Sie führen ein Team von 4 Bahnspezialisten und koordinieren die Zugbuchungen für Reisegruppen aus Übersee (v.a. Japan). Sie verantworten das Profit-Center, verhandeln Preise und Konditionen und beraten unsere Verkaufsbüros in Japan, Fernost und USA.

Wir erwarten eine Ausbildung zum Bahnbetriebsdisponent bzw. KV öV und 3 Jahre Berufserfahrung mit Führungsverantwortung. Lösungsorientierung, Autorität und die Fähigkeit, sich selbst und Ihr Team auch unter hoher Arbeitsbelastung zu motivieren setzen wir ebenso voraus wie Kommunikationsstärke und sehr gute Deutsch- und Englischkenntnisse in Wort und Schrift.

Bitte bewerben Sie sich online unter www.kuoni-dmc.com/jobs

IHR KONTAKT

Kuoni Travel Ltd., Destination Management, Klaus Henkel, Ueberlandstrasse 360, CH-8051 Zürich, Tel. +41 44 325 22 43

SERV RAIL

Transcantabrico Des voyages en train
Transcanada et autres...
Transsibérien

www.servrail.ch

Téléphone 031 311 89 51

■ Sottofederazione SBV

Conferenza direttiva a Sargans del 10-11 settembre 2009

Quest'anno, la tradizionale conferenza direttiva autunnale di due giorni del SEV si è svolta a Sargans per discutere diversi temi d'attualità. Entro il mese di novembre, dovrebbe essere attivato il nuovo sito internet della sottofederazione, per il quale mancano ancora alcune traduzioni.

Le sottofederazioni VPV e SBV stanno verificando le possibilità per dare ai collaboratori della E-Tor di Basilea una piattaforma adeguata, per la quale si sono già annunciati membri di comitato provenienti dalla SBV e dalla VPV. Si è però ancora alla ricerca di un presidente. Non appena il futuro di questa struttura sarà definito, verrà convocata anche un'as-

semblea dell'ex KSC Friburgo i quali, se il progetto non avrà successo, potrebbero essere ripresi dalle regioni SBV esistenti.

Reclutamento

La conferenza ha accolto Gilberte Imboden che, unitamente alla presidente centrale, organizzerà azioni di reclutamento nelle regioni, fungendo anche da interlocutrice e coordinatrice con quest'ultime per la ricerca di nuovi membri e la cura dei contatti con i membri attuali. La Conferenza ha poi accolto i preventivi delle regioni, designato i delegati alla conferenza del 6 novembre e nominato i membri del comitato SEV: Elisabeth Jacchini (PC, membro d'ufficio); Pa-

trick Bellon (Vice-PC) e Alois Bucher quale sostituto. Vi è poi stato un intenso scambio di esperienze tra le regioni, che ha evidenziato le difficoltà di trovare nuovi funzionari, in particolare nelle regioni centro e Est e la necessità di migliorare la collaborazione tra SEV e CoPe. Nell'intervallo tra le riunioni, la conferenza ha visitato le miniere di ferro abbandonate di Gonzen, le cui origini risalgono al 200 avanti Cristo e che occupavano ancora 380 minatori nel 1942. Già nel 19° secolo, questi lavoratori si sono dimostrati particolarmente lungimiranti, fondando una specie di AVS, a sostegno di vedove e orfani.

Urs Schopfer / Gi

■ PV Ticino e Moesano

Castagnate sezionali del Sottoceneri

La meteo mite di questo bel-autunno ha favorito la presenza alle nostre castagnate. Oltre sessanta colleghe e colleghi hanno presenziato all'annuale castagnata nell'accogliente Centro sociale di Vacallo, mentre erano in circa 70 ad affluire nella sala del bocciodromo Rodoni di Biasca.

Gli addetti alle caldaie Sergio e Biagino hanno fatto un ottimo lavoro e gli ospiti non si sono fatti pregare a gusta-

re il pregiato frutto, tanto che alcuni ritardatari sarebbero rimasti a bocca asciutta se non vi fossero stati un ottimo formaggio, prodotto e stagionato nell'alto Ticino e un lardo dal piacevole aroma, accompagnati da pane casereccio e Merlot locale a dare un ulteriore contributo al successo dell'incontro.

A Vacallo abbiamo ricevuto il saluto del sindaco signor Pietro Zanotta, che si è congratulato per la viva-

rità dimostrata dai pensionati, nonostante gli acciacchi dell'età, mentre a Biasca è stato il nostro presidente Eligio Zappa a fare gli onori di casa.

Ringraziamo il signor Moreno Beretta, direttore del Centro sociale, i suoi collaboratori e la famiglia Rodoni che ci hanno ricevuto con cortesia e simpatia e diamo già sin d'ora appuntamento al 2010.

G.Z.

■ VPT Ticino

La VPT Ticino in visita nei Grigioni

Ha riscosso grande interesse la gita proposta in due giornate dal comitato centrale della sottofederazione VPT e organizzata dal rappresentante ticinese Peter Bernet, che ha condotto i membri delle sezioni ticinesi in giro per il canton Grigioni. Raggiunto Thusis con l'autopostale, il viaggio è proseguito con i treni della ferrovia retica alla volta di Tiefencastel, Davos e Landquart. All'aperitivo e al pranzo ha fatto seguito la visita dell'of-

ficine di manutenzione del-

le RhB, riconosciuto centro di competenza del materia-

le rotabile a scartamento ridotto.

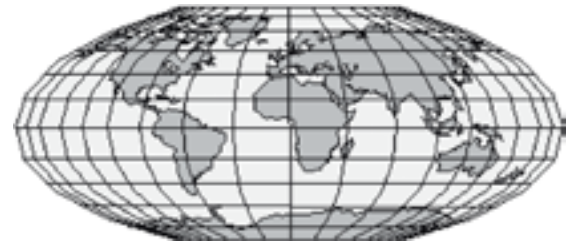


Il secondo gruppo al termine dell'interessante visita delle Officine di Landquart.



GIORNATA DEGLI IMMIGRATI

Sabato 21 novembre 2009, dalle 9.30 alle 16.00
Hotel Arte, Riggenbachstrasse 10, Olten



Temi

- Domande frequenti sulle pensioni degli immigrati
Ricevo la pensione anche al mio paese d'origine?
Ho la possibilità di prelevare il mio avere di cassa pensione?
- Sviluppo CCL FFS
- Nuove strutture SEV dal 2010
- Nomine nel Comitato SEV
Nomina di un membro e di un sostituto nel Comitato SEV (dal 2010)

Ci attendiamo una vostra attiva partecipazione e vi aspettiamo numerosi.

Relatori

Angelica Sorrentino, coordinatrice di INCA Svizzera.
Manuel Avallone, vicepresidente SEV.

Chi può prendervi parte?

- Tutte le immigrate e gli immigrati interessati (anche non membri SEV).
- Tutti i membri SEV interessati.

Costi

La partecipazione è gratuita. Il pranzo preso in comune verrà offerto dal SEV.

Iscrizione

A mezzo dell'allegato talloncino.

TAGLIANDO D'ISCRIZIONE ALLA GIORNATA DEGLI IMMIGRATI

Nome: _____

Cognome: _____

Via: _____

Luogo: _____

Sottofederazione: _____

Nazionalità: _____

Necessito della traduzione in: francese italiano

Data: _____

Firma: _____

L'iscrizione va ritornata entro il 16 novembre a:

Segretariato sindacale SEV, casella postale, 3000 Berna 6
Tel. 031 357 57 57 - E-mail: migration@sev-online.ch

in piena salute



Dalla drogheria la vostra qualità di vita

Che cos'è la mucosa?

In gergo specialistico, la mucosa viene chiamata «tunica mucosa». La parola viene dal latino «mucus» e designa il liquido trasparente e umido prodotto da alcune ghiandole. La mucosa è la membrana protettiva che riveste l'interno degli organi cavi, come la trachea e l'esofago o anche la congiuntiva sulla superficie degli occhi. Contrariamente alla pelle, la mucosa non presenta né uno strato corneo né peli.

E' composta di un epitelio (tessuto di protezione) e di un altro strato che generalmente contiene delle ghiandole le quali producono il muco che inumidisce le mucose.

Ulteriori informazioni online su «in piena salute» consultando il sito vitagate24.ch/bessergsund.aspx

Consigli per la salute dalla vostra drogheria

ARIA TROPPO SECCA

Proteggere le mucose

Clima irritante – inumidire le vie respiratorie

L'autunno sta per finire e presto si dovranno accendere i riscaldamenti. Purtroppo questo non significa solo temperature più gradevoli, ma anche aria più secca all'interno delle nostre case. Senza contare che la luce naturale del sole sarà sostituita da quella artificiale. Due elementi che i nostri occhi e le nostre vie respiratorie non gradiscono. Anche la polvere, il fumo, l'aria condizionata e il riscaldamento nelle automobili irritano le mucose.

Come inumidire le vie respiratorie e la congiuntiva degli occhi:

- Si consiglia per esempio di sciacquare le narici due o tre volte al giorno con acqua di mare – questo aiuta a preservare le difese naturali delle mucose nasali. Le docce nasali quotidiane con una soluzione salina rafforzano le mucose. Fatevi consigliare.
- In inverno evitate di portare le lenti a contatto, poiché queste seccano maggiormente gli occhi.
- Sbadigliate il più possibile. Quando si sbadiglia, la muscolatura del viso si distende attorno agli occhi facendo uscire un po' di liquido lacrimale.
- La vitamina E (contenuta negli olii vegetali) e gli acidi grassi Omega-3, presenti nel pesce, nei semi di lino, le noci, la soja e l'olio di colza proteggono le cellule situate sulla superficie degli occhi.
- Le lacrime artificiali sono consigliate per la cura di casi acuti.
- Chieda consiglio al suo droghiere.



Editoriale

ASD Associazione svizzera dei droghieri,
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Caporedattore: Heinrich Gasser (hrg)
Testi: Katharina Rederer (kr)
Impaginazione: Odette Montandon
Traduzione: Angela Pasquariello



La CPT, la cassa malati conveniente online, sostiene l'azione «in piena salute».



Vifor Pharma

Nasmer

Prodotto che contribuisce ad evitare e ad attenuare la secchezza e l'irritazione della mucosa nasale come ad esempio:

- ammorbidire le croste e regolare le secrezioni nasali
 - prevenire la secchezza nasale
 - aiutare le funzioni naturali del naso (filtraggio e umidificazione).
- Nasmer è una soluzione isotonica di sale del Mar Morto, la cui ricchezza in sali minerali (magnesio, potassio e calcio) e la composizione equilibrata sono particolarmente preziosi per la mucosa nasale.

Si prega di leggere il foglietto illustrativo o rivolgersi al proprio droghiere.

20% all'acquisto di una confezione di Nasmer Spray per il naso nella vostra drogheria. Valido fino al 30 novembre 2009.

Questo sconto le viene offerto dai droghieri svizzeri.

20%

BUONO



20%

Vifor Pharma

La linea per la cura nasale Triomer

Triomer è usato sotto forma di lavaggio o può essere instillato (monodosi) per inumidire la mucosa nasale, per pulire le fosse nasali e in caso di croste. La pomata nasale Triomer è indicata per prevenire e curare la secchezza della mucosa nasale. Il lavaggio e le monodosi Triomer contengono acqua di mare ricca di minerali e oligo-elementi naturali diluiti in acqua purificata. La pomata Triomer contiene anche dexpanthenolo, una provitamina che viene trasformata in vitamina B5 al livello della mucosa, aiutando così la formazione e la rigenerazione della mucosa nasale.

Si prega di leggere il foglietto illustrativo o rivolgersi al proprio droghiere.

20% all'acquisto di un prodotto della linea per la cura nasale Triomer nella vostra drogheria. Valido fino al 30 novembre 2009.

Questo sconto le viene offerto dai droghieri svizzeri.

BUONO

Sezioni

■ VPT Ticino

GIORNATA CANTONALE DEL PERSONALE E DEI PENSIONATI DELLE IMPRESE DI TRASPORTO CONCESSIONARIE

Sabato 21 novembre 2009

Locarno

Stazione della ferrovia Centovallina (Fart)

Programma

- 09.00 Ritrovo sala riunioni stazione ferroviaria Centovalli.
- 09.15 Apertura giornata VPT.
- 12.00 Aperitivo e pranzo presso la tenuta «al Saliciolo» a Tenero.
- 14.30 Visita guidata della Matasci - Vini di Tenero.
- 16.00 Fine della manifestazione.

Trattande

- 1. Apertura e saluto membro del comitato centrale VPT Peter Bernet.
- 2. Saluto e relazione del Presidente centrale VPT Kurt Nussbaumer.
- 3. Saluto e relazione del Presidente SEV Giorgio Tuti.
- 4. Relazione del segretario SEV Pietro Gianolli.

Partenza treno per Locarno

Da Lugano: 08.00 S10 arr. Locarno 08.57
Da Biasca: 08.05 S10 arr. Locarno 08.57
Da Giubiasco: 08.34 S20 arr. Locarno 08.57

Iscrizioni

entro l'8 novembre 2009 a:

- Peter Bernet, bucalettere n. 34, Ruggì oppure Casella postale 513, 6942 Savosa
- Alessandro Mutti, presso la stazione di Locarno, ferrovia Centovalli
- Paolo Sartori, presso garage autolinee FART Locarno
- Segretariato SEV, cp 1469, 6501 Bellinzona, Tel. 091 825 01 15

TAGLIANDO DI ISCRIZIONE

GIORNATA CANTONALE DEL PERSONALE E DEI PENSIONATI DELLE IMPRESE DI TRASPORTO CONCESSIONARIE

(p.f. compilare in stampatello)

Nome: _____

Cognome: _____

Impiegato presso: _____

Tel.: _____

Firma: _____

- utilizzo treno (Tessera FVP)
- utilizzo mezzo privato

■ Sottofederazione Lavori, sezione Ticino

ASSEMBLEA STRAORDINARIA

Venerdì 13 novembre 2009, ore 18.00

Ristorante Casa del Popolo, Bellinzona

Trattande:

1. saluti e appello;
2. nomina di due scrutatori;
3. lettura e approvazione ultimo verbale;
4. relazioni del presidente e del cassiere;
5. dimissioni;
6. nomine;
7. situazione membri Sottofederazione Ticino Lavori 2009 e Onorificenze;
8. relazione del vicepresidente SEV Manuel Avallone - tema: attualità sindacale (Cassa Pensione, trattative salariali e CCL);
9. relazione del rappresentante sindacale segretario SEV Angelo Stroppini;
10. relazione di Christian Suter, presidente centrale Bau (Ristrutturazione Infra 2014);
11. eventuali.

Seguirà un aperitivo offerto dalla sezione.

Il presidente: Aldo Sciamanna

■ Sottofederazione ZPV

ASSEMBLEA REGIONALE CENTRO

Martedì 17 novembre 2009, ore 10.00

Buffet della stazione di Olten

Discuteremo di trattative salariali, CCL 2011 e cassa pensioni FFS con: **Erwin Schwarb**, SEV assicurazioni e cassa pensioni FFS; **Nick Raduner**, segretario SEV; **Andreas Menet**, presidente centrale ZPV e **Thomas Walther**, presidente CoPe personale treno.

Sono invitati tutti i membri ZPV, il personale treni a lunga percorrenza e regionali, il personale Micronic-Personal, gli apprendisti e i pensionati. Iscrizioni per il pranzo sulle liste esposte nei locali del personale oppure presso René Schaller, Tel. 079 479 10 68

E-mail: aargau-solothurn@zpv.ch

*I vostri coordinatori regione centro
Marco Belloli e René Furrer*

■ Unione sindacale Bellinzona e dintorni

ASSEMBLEA DEI DELEGATI STRAORDINARIA

Mercoledì 4 novembre 2009, ore 20.00

Ristorante Casa del Popolo, Bellinzona

Ordine de giorno:

1. nomina scrutatori e verbalista;
2. presentazione dell'architetto Patrick Bötschi della ristrutturazione del ristorante Casa del Popolo;
3. approvazione del credito della ristrutturazione;
4. eventuali.

Diritto di partecipazione delle sezioni: un delegato ogni 40 membri o frazione maggiore di 20 membri.

La designazione dei delegati e la distribuzione dell'ordine del giorno compete alle sezioni.

Unione sindacale Bellinzona e dintorni - il comitato

■ LPV Ticino

FESTEGGIAMENTI DEI 90 ANNI DI LPV CHIASSO

Mercoledì 18 novembre 2009, ore 11.30

Casetta della Rovaggina, Morbio Superiore

Sono passati ormai 15 anni dall'indimenticabile festa dei 75 anni della LPV Chiasso. Cinque anni dopo vi è stata la fusione con la sezione di Bellinzona per creare la LPV Ticino. Abbiamo però pensato di cogliere l'occasione per festeggiare ugualmente questo anniversario della LPV Chiasso, fondata da colleghi sensibili alla causa sindacale nel lontano 1919. Abbiamo quindi previsto un pranzo nostrano alla Rovaggina di Morbio Superiore (Stand di Tiro), cucinato da alcuni nostri colleghi. Il ritrovo è fissato alle 11.30 per un aperitivo offerto dalla sezione. Sarà l'occasione per pensionati, attivi ed amici del deposito di Chiasso di rivedersi e fare due chiacchiere. Chi fosse interessato può contattare i seguenti colleghi:

- Massimo Piccioli:
091 684 16 80; 079 505 11 07; 0512 81 68 24
- Fabio Tettamanti: 0512 81 68 35
- Edy Lucchini: 091 956 18 70
- Luciano Carobbio: 091 646 37 69

Il costo del pranzo sarà di CHF 20.- tutto compreso.

■ PV Ticino e Moesano

PRANZO DI NATALE

Giovedì 10 dicembre 2009
Mercato coperto, Mendrisio

Dopo l'abbuffata di castagne di cui riferiamo a parte, vi diamo appuntamento per il pranzo natalizio che, come tradizione vuole, si terrà al Mercato coperto di Mendrisio, dove vi aspetteremo con un'accoglienza calorosa e una preparazione accurata in tutti i dettagli. Sui prossimi numeri, comunicheremo i particolari del programma e del menu.

Le iscrizioni sono comunque già aperte e devono pervenire **entro sabato 5 dicembre** a:

Biagino Gioli
Via i Fracc 3, 6513 Monte Carasso
Tel. 091 825 85 83

E-mail: biagino_gioli@hotmail.com.

Vi aspettiamo sempre numerosi e puntuali.

Il comitato sezione

CONDOGLIANZE

Vicini al collega **Ferruccio Calogero Noto**, presidente della sezione, in lutto per la perdita del padre porgiamo sincere condoglianze.

Sezione servizi ferroviari

SEGRETARIATO SEV DI CHIASSO

Mercoledì 4 novembre il segretariato sarà aperto solo il pomeriggio per impegni fuori sede.

Grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe

du 1^{er} au 14 juin 2010 (14 jours)

Prix forfaitaire: CHF 3900.-

Un magnifique circuit vous conduira à des villes intéressantes du Sud-Est de l'Europe à travers des paysages pittoresques! Vous entamerez un beau circuit en train spécial confortable qui vous conduira à Veliko Tarnovo après avoir traversé les impression-

nantes gorges du fleuve Iskar. Vous franchirez ensuite le col de Schipka pour arriver à Burgas, sur les rives de la Mer Noire, puis à Plovdiv. Le chemin de fer de montagne des Rhodopes, à voie étroite, vous fera découvrir les gorges et les hélicoïdales des monts Pirin.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, mardi 1^{er} juin: Suisse - Munich

Voyage en train Eurocity à Munich et poursuite à bord du train de nuit à destination de la Roumanie.

2^e jour: À travers les Carpates

Vous traverserez les steppes hongroises et les montagnes de Siebenbürgen pour arriver à Brasov, en Roumanie.

3^e jour: Brasov et le château de Dracula

Le matin, vous visiterez la remarquable vieille ville de Brasov. L'après-midi, vous découvrirez le célèbre château de Bran.

4^e jour: Brasov - Sofia

En empruntant la ligne montagneuse du col de Predeal, vous arriverez à Bucarest. Poursuite du voyage pour Sofia.

5^e jour: Sofia

Un tram historique vous permettra de voir la ville. Après-midi libre.

6^e jour: Gorges d'Iskar - Veliko Tarnovo

Départ du circuit de trois jours à bord d'un train spécial affrété exclusivement par SERVRAIL. Ce

train est composé d'une voiture de 1^{re} classe climatisée et d'une voiture-salon. Selon la ligne, il est tracté par une locomotive diesel ou électrique. Le voyage conduit le long du fleuve Iskar à travers des gorges romantiques à Pleven, puis à Veliko Tarnovo. Visite de cette ancienne ville moyenâgeuse des tsars.

7^e jour: Col de Schipka - Burgas

Le train emprunte l'impressionnante ligne de montagne jusqu'à Karnobat. Visite de la vieille ville de Nessebar. Poursuite du voyage pour la ville portuaire de Burgas.

8^e jour: Burgas - Plovdiv

Voyage en train spécial à Plovdiv et visite du centre historique. Ensuite, voyage en car pour Velingrad.

9^e jour: Train à vapeur des Rhodopes

Le train à voie étroite régulier vous conduira à Septemvri. Un train spécial à vapeur vous ramènera ensuite à Velingrad.

10^e jour: Chemin de fer des Rhodopes

Le train régulier à voie étroite vous conduira à Dobrinishte à travers des montagnes sauvages.

11^e jour: Couvent de Rila - Sofia

Le bus vous conduira au célèbre couvent de Rila. Poursuite du voyage pour Sofia.

12^e jour: Sofia-Thessalonique-Athènes

Vous traverserez la vallée de Sturma pour arriver à Thessalonique, en Grèce. Un train Intercity prendra le relais pour vous rendre à Athènes.

13^e jour: Athènes - Patras

Voyage en train d'Athènes à Patras et embarquement sur le ferry confortable pour rejoindre l'Italie.

14^e jour: Ancona - Suisse

Arrivée le matin à Ancona. Voyage en train EUROSTAR jusqu'à Milan, avec correspondance pour la Suisse.

Option: Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie

du 5 au 12 juin 2010 (8 jours).

Détails voir ci-dessous.

GARANTIE DE VOYAGE



Inscription

- Grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe, 1^{er} au 14 juin 2010
- Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie, 5 au 12 juin 2010
- Chambre et cabine individuelle désirée, supplément CHF 800.-
- Je suis membre du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Tél. privé

portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables.
Envoyer à: SERVRAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous
www.servrail.ch • Renseignements: SERVRAIL • Tél. 031 311 89 51

Compris: Voyages en train selon programme (Munich-Brasov en voiture-lits «Double», St. Margrethen-Munich, Sofia-Athènes et Ancona-Milan en 1^{re} classe, autres trajets en 2^e classe) • Ferry Patras-Ancona en cabine extérieure à deux lits • Tous les voyages et transferts en car • Toutes les visites et excursions • Voyage en train spécial pendant trois jours • Voyage en train à vapeur du chemin de fer des Rhodopes • 11 nuitées dans des hôtels 4 étoiles en chambres à deux lits • Pension complète durant tout le voyage • Guides locaux à Brasov et en Bulgarie • Documentation de voyage • Accompagnement SERVRAIL dès Zurich et jusqu'à Milan • **Non compris:** Supplément chambre individuelle et cabine intérieure individuelle, CHF 800.- • Titres de transport jusqu'à St. Margrethen et au départ de Milan pour la Suisse • Assurance obligatoire pour annulation et SOS, CHF 88.-

Option: Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie, du 5 au 12 juin 2010 (8 jours): Ce voyage vous permet de participer à une partie du grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe. Aller et retour en avion (SWISS). Prix forfaitaire CHF 2500.- • 5 juin 2010: Vol direct de Zurich à Sofia. Visite de la ville et ensuite même programme comme ci-dessus du 6^e au 11^e jour • 12 juin 2010: Le matin, visite de la ville de Sofia en tram historique. L'après-midi, vol direct avec SWISS à destination de Zurich.

Demandez le programme détaillé!