

**Salari 1:12**

Il SEV sostiene l'iniziativa per contenere le disparità salariali in Svizzera. Firmate il modulo allegato.

pagina 3

**Lavoro contro povertà**

Il suo presidente Hans-Jürg Fehr ci illustra l'attività del soccorso operaio svizzero, un'organizzazione non come le altre.

pagine 8 e 9

**Efficienza energetica**

La necessità di un uso razionale dell'energia dovrebbe spingerci verso altri atteggiamenti nei confronti della mobilità.

Dossier alle pagine 10, 11 e 12

Prima fase calda delle riorganizzazioni di Infra FFS

# Non siamo d'accordo

Il 23 ottobre, i sindacati sono stati informati delle conseguenze del progetto «Best Infrastruktur Overhead», che prevede la scomparsa di 330 posti.

Il 20 novembre prossimo, collaboratori e collaboratrici dovrebbero conoscere la loro nuova unità. Le FFS hanno assicurato che non vi saranno tagli, ma noi sappiamo che nei prossimi due mesi verrà annunciata la cancellazione di almeno 330 posti di lavoro, che interesserà un numero di dipendenti ancora superiore, dato che molti lavorano a tempo parziale. Inoltre, numerose domande sono rimaste senza risposta, per cui non possiamo affrontare il procedimento previsto dalla direttiva sulle riorganizzazioni. Esigiamo risposte e modifiche, in particolare l'abbandono dell'artificiosa suddivisione tra i due progetti Best IO e Infra 2014. Con il primo, le FFS tagliano posti di lavoro, ma non rispondono alle nostre domande con il pretesto che il secondo non è ancora in discussione, tentando così di farci passare per fessi.

Urs Huber / Gi

Vedi pagina 2

**COMMISSIONE DIRETTIVA SEV - IL SINDACATO AVANZA**

La CD SEV ha dapprima ratificato la firma (avvenuta dopo un accordo dell'ultimo momento) del contratto collettivo di lavoro con Lufthansa Technik Switzerland LTSW, basato sulle 41 ore settimanali con 24-29 giorni di vacanza all'anno. Il CCL è disdicibile al più presto il 30 settembre 2012.

**CP FFS in progresso**

La CD ha poi preso atto del grado di copertura miglioramento della cassa pensioni FFS, che ha raggiunto l'84%.

Il risanamento resta necessario, ma potrebbe risultare meno drastico e lungo, a dipendenza del contributo federale che verrà deciso dal Parlamento. Presso l'Ascoop si va verso un passaggio definitivo degli istituti di previdenza che hanno l'intenzione e la disponibilità di risanarsi nella nuova fondazione «Symova», mentre per gli altri si preannuncia una situazione viepiù difficoltosa.

**Contraria ai concorsi**

La discussione sulla riforma 2 delle fer-

rovie ha ribadito l'opposizione all'obbligo di mettere a concorso prestazioni di Bus e alla possibilità di ricorrere a questa pratica, che genera soprattutto costi e ben pochi benefici, anche per quelle ferroviarie.

La seconda parte della seduta è stata dedicata alle questioni interne, con l'adeguamento di regolamenti e direttive interne alla recente revisione degli statuti. Sarà poi l'ultima riunione del comitato federativo, in agenda il prossimo 25 novembre, a dover decidere definitivamente su questi punti.

Pan/gi

**EDITORIALE**

La divisione Infrastruttura è di nuovo alle prese con una riorganizzazione, composta da due progetti: «Infrastruttura 2014» (Infra 2014) dovrebbe rinnovare la divisione, mentre «Best Infrastruktur Overhead» (Best IO) porterà tagli di posti di lavoro.

**” Tagli serviti a fettine “**

Manuel Avallone,  
vicepresidente SEV

Infra 2014 comunica ai collaboratori in quale unità si troverà il loro posto di lavoro per il 1° gennaio 2010 e Best IO che taglierà almeno 330 unità a tempo pieno (FTE) – con tanti auguri di Buon Anno! E noi temiamo che saranno molti di più di 330 a essere toccati da queste misure.

La direzione, nonostante la mancanza di trasparenza che ne deriva, vuole mantenere la suddivisione in due progetti ed evita di rispondere anche a molte altre domande. Per lei, l'importante è realizzare il progetto in fretta, mentre per noi in primo piano vi devono essere i collaboratori e la cura dei dettagli. Per questo motivo, il SEV ha rinunciato alla consultazione sul Best IO, in quanto non vogliamo lasciarci coinvolgere unicamente nell'interesse della direzione. Per noi consultazione significa discutere assieme e non doversi limitare a prendere atto delle decisioni e sentirsi dire che i partners sociali hanno potuto esprimere le loro idee e le loro richieste. In questo modo, le FFS strapazzano lo spirito della direttiva sul come affrontare le riorganizzazioni, tanto che dobbiamo veramente chiederci se questo documento abbia ancora un senso.

Infrastruttura FFS: riorganizzazioni a oltranza

# Da 1200 a 2500, sottraendo 330

Il progetto «Best Infrastruktur Overhead (Best IO)» presentato dalle FFS è ormai divenuto un disegno incomprensibile, di cui l'unica cosa certa sono i tagli di posti di lavoro.

In maggio, la direzione di Infrastruttura aveva attribuito al settore Overhead circa 1200 posti di lavoro. Solo cinque mesi dopo, per chissà quale misterioso motivo, questi posti sono diventati 2'500, che la direzione vuole assolutamente diminuire di 330 unità a tempo pieno (FTE). Un progetto che coinvolgerà inevitabilmente un gran numero di dipendenti. L'opinione delle colleghe e dei colleghi del SEV (ma anche degli altri sindacati) interessati è chiara: inaccettabile!

## Scatole cinesi

Il SEV ha posto numerose domande precise, ottenendo al massimo indicazioni generiche e confuse. La prima constatazione che si impone è che la cifra di 330 posti da cancellare non sia il frutto di una valutazione delle risorse necessarie, ma di una semplice volontà di risparmio, per giustificare la quale è persino stato affermato che questi posti sono stati creati negli ultimi tre anni, senza peraltro saper indicare precisamente dove. Le FFS hanno in seguito tentato di spiegare che si tratta di posti di Overhead non produttivi, contando così sulla comprensione per il loro taglio. Il fatto però che si sia passati in pochi mesi



Oltre 330 dipendenti presto in un binario morto?

da 1'200 a 2'500 posti attribuiti a questo settore dimostra come si stia cercando di mescolare le carte. Infrastruttura ha anche affermato di voler rinunciare a compiti non necessari, senza però saper indicare quali questi possano essere. I due progetti Best IO e Infra 2014 devono essere riuniti, per evitare l'attuale artificiosa suddivisione che attribuisce di volta in volta i provvedimenti concreti all'altro progetto, evitando così di rispondere alle domande, con il pretesto di non essere pronti. Non si capisce però allora come le FFS possano essere in grado di calcolare una riduzione di 45,36 posti di lavoro per il 2010. Delle due l'una: o si prendono scuse, o il progetto non è serio. Quest'impressione è rafforzata anche dalla presentazione delle FFS, in cui si parla di 330 posti in meno ma, quattro lucidi più avanti, si giunge ad un totale nettamente superiore. Inoltre, le FFS esigono dal SEV una discrezione assoluta, mentre il nuovo capo della sicurezza ambiente e

qualità della divisione può tranquillamente andare a raccontare al suo personale che nel campo della sicurezza si può dimezzare il personale. Da fine settembre la divisione lavora con cifre di preventivo ben definite, mentre a noi vengono presentate solo cifre abbozzate. Considerato come le FFS abbiano bellamente ignorato le richieste del SEV per un'informazione e un coinvolgimento corretti nel senso della direttiva sulle ristrutturazioni, non siamo più disposti a nascondere dietro questa specie di foglia di fico la soppressione di centinaia di posti di lavoro, l'avanzare di questa «riorganizzazione» acuta, i tagli nelle regioni periferiche e le loro conseguenze sui vari profili professionali.

Per questo noi chiediamo:

- I due progetti «Best IO» e «Infra 2014» si condizionano a vicenda e devono quindi essere considerati unitariamente.
- La consultazione secondo l'apposita direttiva deve essere svolta congiuntamente

per entrambi i progetti, per poterne analizzare in modo chiaro e trasparente portata e conseguenze.

- Dobbiamo disporre di una visione d'assieme sulla nuova organizzazione, con uno scadenziario concreto.
- Dobbiamo conoscere le conseguenze sul personale di «Infra 2014», compresa l'organizzazione sul territorio, prima di applicare il progetto «Best IO». Vogliamo tutte le carte sul tavolo, per evitare di avere 330 posti tagliati adesso e altre centinaia più tardi.

Le FFS intendono andare avanti come se nulla fosse. Il personale tagliato può andare a NOA. Il progetto, nonostante la sua portata, non prevede infatti nemmeno misure di riformazione professionale o altro. Per questo il SEV ritiene giunto il momento di rompere il silenzio. Non stiamo discutendo di processi validi o meno sulla carta, ma di persone.

Urs Huber,  
capoteam Infrastruttura SEV

## RISOLUZIONE

Il comitato centrale della sottofederazione Lavori, riunito il 23 ottobre 2009 a Zäziwil, ha approvato la seguente risoluzione

### Abbiamo riorganizzato a sufficienza - siamo stufi e ci opponiamo!

Non siamo più disposti a dover sopportare gli errori dei nostri manager. Dal 1999, la divisione infrastruttura subisce una riorganizzazione dopo l'altra.

Il personale è ormai demotivato. Il gioco a nascondino imposto adesso al personale è un sopruso inaccettabile, indegno in un rapporto tra parti sociali. Chiediamo un'informazione finalmente chiara e trasparente, estesa anche al personale della base. Siamo infatti stufi di doverci accontentare di presentazioni Powerpoint e altre informazioni raccolte su Intranet.

Dobbiamo rimediare agli errori delle ristrutturazioni e, nel contempo, contenere perturbazioni e ritardi! Le FFS chiedono alla Confederazione un miliardo in più per la manutenzione e nel contempo l'Infrastruttura afferma di voler ridurre massicciamente i posti di lavoro. Com'è possibile? Chi dovrà fare questa manutenzione? Chi effettuerà i lavori di rinnovamento?

Ci sembra che il procedimento adottato dalla direzione di Infrastruttura con questi progetti sia simile ad un gatto che tenta di mordersi la coda.

Questi due progetti porteranno inevitabilmente a lacune nella sicurezza, nella qualità e all'aumento delle perturbazioni e dei ritardi, per i quali la clientela sta dimostrando di aver esaurito la pazienza

Comitato centrale  
sottofederazione lavori

## SEGRETARIATO SEV DI CHIASSO

Mercoledì 18 novembre, il segretariato SEV di Chiasso sarà aperto solo dalle 8.00 alle 11.00 per impegni fuori sede.



Firmate l'iniziativa (moduli allegati al presente numero di *contatto.sev*)

# 1:12 - Iniziativa per salari equi

Un'iniziativa popolare promossa dalla gioventù socialista chiede che nessuno possa guadagnare in un anno meno di quanto guadagna il meglio pagato della stessa azienda. Il SEV sostiene questa iniziativa.

L'iniziativa vuole iscrivere nella Costituzione federale che lo stipendio più basso di un'azienda non può essere inferiore ad un dodicesimo dello stipendio più alto. In questo modo, si intende impedire a Manager sempre più ingordi di accaparrarsi fette sempre più grandi della torta, lasciando briciole sempre più piccole agli altri. L'iniziativa 1:12 pone quindi limiti agli stipendi dei manager, per permettere agli stipendi di tutti gli altri di tornare a crescere.

## L'iniziativa 1:12 frena i profittatori

Nonostante la crisi, i top-manager si concedono salari indecenti e bonus di parecchie decine di milioni di franchi. Mediamente un manager guadagna oggi 4 milioni l'anno, il che corrisponde a 56 volte lo stipendio medio di un lavoratore svizzero! Eppure – nonostante le recenti esperienze – certi dirigenti continuano a lanciarsi in operazioni ad alto rischio, le cui conseguenze si riflettono sugli altri stipendi e sugli oneri fiscali dei lavoratori. L'iniziativa 1:12 pone un limite a tali situazioni.

## L'iniziativa 1:12 dà al popolo la possibilità di stabilire le regole del gioco

Oggi sono i manager, i quadri superiori ed altri profittatori che si fissano gli stipendi, esclusivamente nel proprio interesse. La collettività assiste impotente e ne paga le conseguenze disastrose.



**Affinché anche i profittatori possano rendersi conto di come ci si sente con uno stipendio 56 volte inferiore al loro.**

[www.1-a-12.ch](http://www.1-a-12.ch)

strose. L'iniziativa 1:12 vuole cambiare questo stato di cose, dando al popolo l'ultima parola e la possibilità di stabilire delle regole del gioco più giuste.

## Le false obiezioni all'iniziativa 1:12

### Falso 1

#### Le grandi multinazionali si trasferiscono all'estero.

La questione della sede è solo un'arma di ricatto dei profittatori, per mantenere i propri privilegi ed impedire che il popolo si possa esprimere. Infatti l'iniziativa 1:12 chiede unicamente un limite salariale massimo: questo non mette in pericolo i profitti aziendali. Non si mettono in gioco il successo aziendale, né il management. Anzi: gli attuali salari manageriali esagerati erodono le potenzialità delle ditte, in quanto pongono errate finalità e compromettono il clima aziendale.

### Falso 2

#### L'iniziativa 1:12 può venir raggirata esternalizzando gli impieghi.

Non è poi così facile! Anzi tutto – se l'iniziativa venisse accettata – il Parlamento

dovrà promulgare una legge d'applicazione nella quale si potrà prevedere la punibilità dell'esternalizzazione, qualora risulti finalizzata a aggirare l'articolo costituzionale 1:12. In secondo luogo, il discorso concerne le imprese e non predefinite personalità giuridiche. Finti indipendenti, salariati con un consolidato rapporto di lavoro o società di management fanno parte delle maestranze di una ditta come tutti gli altri dipendenti. In terzo luogo le esternalizzazioni conoscono dei limiti, quando entrano in conflitto con l'efficienza aziendale: ad esempio risulterà sicuramente difficile esternalizzare la segreteria di una ditta!

### Falso 3

#### L'iniziativa è difficilmente realizzabile.

Assolutamente no! Le imprese possono sottostare all'obbligo di pubblicare la massa salariale tramite la dichiarazione fiscale, il resoconto o il rapporto di revisione. Non è dunque necessaria la creazione di ulteriori, nuovi organi di controllo.

Comitato d'iniziativa,  
[www.1-a-12.ch](http://www.1-a-12.ch)

## “IL COLORE DEI SOLDI”

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

### Dissocialità

Come negli anni Trenta, la crisi economica e sociale provoca una guerra mondiale. Di un genere diverso, apparentemente inoffensivo, in realtà più nocivo per la società e la democrazia: ovvero una guerra economica generale. Essa non oppone soltanto gli Stati, gli uni contro gli altri, ma pure gli individui all'interno stesso dei confini nazionali. Non c'è una mobilitazione generale contro un nemico comune. Al contrario, questa nuova guerra amplifica la crisi sociale e se ne nutre, perché lo smantellamento dei legami e dei pilastri sociali costituisce al tempo stesso la conseguenza e la condizione necessaria per la competizione globale. Questa guerra ha un effetto devastante sulla volontà e la capacità di una comunità umana a vivere insieme e a scegliere collettivamente il proprio destino, a costituire insomma una comunità politica. È una differenza essenziale rispetto alle altre guerre, già per il solo fatto di non essere immediatamente percepita, per almeno due ragioni: da una parte, questa competizione diffonde un veleno insidioso, che si espande in modo graduale senza che nessuno sia informato che una guerra è stata dichiarata. Essa non attacca la società frontalmente, bensì un settore dopo l'altro. I suoi effetti devastanti restano a lungo confinati nell'intimità degli individui. Ci sono voluti almeno vent'anni per capire che la società è cambiata, per capire che la proliferazione e i sintomi della dissocialità l'hanno resa malata. D'altra parte, il progetto neoliberale avanza indisturbato, mascherato dietro un'espansione quantitativa dello Stato, cullando l'illusione che la guerra economica possa rafforzare in qualche modo anche la reazione politica. In realtà, non si tratta che di un riposizionamento pubblico, al servizio di una società gendarme, a sua volta strumento di un mercato senza regole, guardiano dell'ordine e della sicurezza, protettore della proprietà e dell'accumulo di ricchezza, garante della sola esecuzione dei contratti. A protezione dei cittadini? No, a protezione di coloro che alimentano questa guerra, che mettono gli uni contro gli altri, costretti allo scontro per sopravvivere al massacro. Sì, perché al punto in cui sono arrivate le cose, questa guerra della dissocialità sta assumendo i toni di un vera offensiva allo Stato sociale, alla democrazia economica e fors'anche a quella politica.



## "DENTRO LA CRONACA"

A CURA DI GADDO MELANI

## La tradizione della croce

I giudici italiani sono tutti comunisti, la Corte costituzionale non si pronuncia secondo giustizia perché è ideologizzata. Parole di Silvio Berlusconi e corifei. Ora, in Italia, per gli stessi ambienti politici (definirli culturali è difficile) anche la giustizia europea non è credibile in quanto caratterizzata dalla stessa onta: l'ideologia. Questa è stata, infatti, la prima reazione degli esponenti governativi e del mondo politico cattolico alla sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo che si è espressa contro la presenza dei crocifissi nelle aule scolastiche. Una posizione in piena sintonia con quella espressa dalla CEI, la conferenza episcopale italiana. Ovviamente è più che comprensibile che i vescovi reagiscano con veemenza e che il Vaticano, che si ritiene il depositario della verità (rivelata o meno) accusi la corte di intervento indebito.



Corte che è stata chiamata in causa da una cittadina italiana d'origine finlandese, come ultima istanza dopo che tutti i passi precedenti per togliere il crocifisso dall'aula dei suoi due figli erano stati respinti dalle autorità italiane. Secondo la sentenza, il crocifisso potrebbe essere fastidioso per i ragazzi di religioni diverse e per quelli atei. Inoltre, per i giudici di Strasburgo, la presenza di questo simbolo in un'aula scolastica mette in dubbio il principio del pluralismo educativo, fondamentale per una società democratica.

Va detto che anche nell'opposizione vi sono state reazioni diverse e ai quanti hanno plaudito si accompagnano le balbuzie di Bersani (il nuovo leader del PD), per il quale la presenza del crocifisso va considerata «un'antica tradizione che non può essere considerata offensiva».

Il problema è altro. È quello della difesa dello Stato laico, concetto che in Italia non è poi così netto, se si pensa che in una sentenza di appena un anno fa il Consiglio di Stato stabiliva che «la laicità, benché presupponga e richieda ovunque la distinzione fra la dimensione temporale e la dimensione spirituale... non si realizza in termini costanti e uniformi nei diversi Paesi... ed è pertanto relativa alla specifica organizzazione istituzionale di ciascun Stato, ed è quindi essenzialmente storica, legata com'è al divenire di questa organizzazione». Come dire: laici sì, ma visti i nostri legami storici e istituzionali con il Vaticano, siamo diversi, la laicità, intesa nel senso pieno del termine, non è per noi.

Ma si tratta di una posizione concettualmente in difendibile e ormai del tutto insostenibile in una società quotidianamente in evoluzione per l'apporto di altre culture grazie al fenomeno migratorio. Per chi viene da Paesi non cristiani, e anche per chi legge la storia con occhi liberi da condizionamenti fideistici, il Crocifisso non ha quel significato salvifico che gli attribuisce la religione cattolica. Il cattolicesimo ha sì avuto sacerdoti, suore e laici che hanno operato e ancora operano nel segno dell'amore e della misericordia, ma l'istituzione Chiesa si è macchiata di orrendi crimini e di carneficine; ha prevaricato ottundendo la ragione, chiudendo alla conoscenza e cercando di imporre regole di comportamento in campo sociale e sessuale: una strada che continua a percorrere con inestinguibile pervicacia.

Raccolte quasi 10'000 firme

# Riuscita l'iniziativa per le scuole

Il 2 novembre, i promotori hanno consegnato alla Cancelleria dello Stato a Bellinzona le 9'844 firme raccolte in brevissimo tempo per l'iniziativa popolare cantonale «Aiutiamo le scuole comunali. Per il futuro dei nostri ragazzi».

L'iniziativa popolare vuole migliorare la legge sulla scuola dell'infanzia e sulla scuola elementare, adattandole all'evoluzione sociale e stabilendo le basi per un maggiore investimento educativo e scolastico a favore degli allievi.

Le modifiche proposte dall'iniziativa prevedono:

1) la riduzione del numero di allievi per classe e/o l'introduzione di docenti d'appoggio per migliorare l'ap-

prendimento di tutti gli allievi; il potenziamento dei servizi pedagogici in favore degli allievi in difficoltà; il consolidamento dei docenti d'integrazione linguistica e l'impiego di personale qualificato per aiutare gli allievi con accentuati problemi comportamentali;

2) il sostegno cantonale ai Comuni nello sviluppo dei servizi extrascolastici, fondamentali per le famiglie con genitori impegnati professionalmente, favorendo la creazione di mense e doposcuola per gli allievi delle scuole elementari e di sezioni di scuola dell'infanzia a orario prolungato;

3) una migliore organizzazione delle scuole comunali: nomine dei docenti, organizzazione delle supplenze, sussidi cantonali per tutti i docenti, per il personale direttivo e per la scuola fuori sede, nonché il potenziamento degli ispettorati e delle direzioni scolastiche su tutto il territorio.



Accanto al Comitato dei promotori dell'iniziativa nelle scorse settimane è stato creato un Comitato di sostegno, al quale sinora hanno aderito numerose organizzazioni, tra cui l'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa. Il Comitato rimane aperto all'adesione di ulteriori organizzazioni.

Il Comitato d'iniziativa ringrazia infine tutte le persone che hanno sostenuto la raccolta firme, consentendo di raggiungere un ragguardevole traguardo.

Per il comitato d'iniziativa  
Raoul Ghisletta e Mara Rossi

USS Ticino e Moesa

## 25 milioni per le imprese veramente in difficoltà

Il Comitato cantonale dell'Unione sindacale Ticino e Moesa del 3 novembre ha ribadito la ferma opposizione ad un regalo fiscale alle imprese che fanno utili. Queste imprese, attive per lo più nel settore terziario e non in quello manifatturiero, non hanno bisogno di premi statali e devono solidalmente contribuire a sostenere quelle che rischiano il tracollo a causa di una crisi innescata da una scellerata gestione di ingenti patrimoni finanziari.

Nessuno chiede alle impre-

se di pagare di più! Però è assolutamente insensato, in un periodo di crisi come quello che stiamo vivendo, pensare di regalare 25 milioni di franchi l'anno a quelle imprese che non sono state colpite dalla crisi e continuano a distribuire dividendi importanti e bonus di centinaia di migliaia di franchi ai loro manager.

Questi 50 milioni in due anni devono servire per rilanciare l'occupazione, sostenendo la ricerca e la progettazione di quei settori che stanno duramente pagando la crisi. Ac-

ettando la proposta governativa e della maggioranza del Parlamento cantonale, contribuiremmo a premiare proprio coloro che hanno messo in ginocchio la nostra economia.

Cinquanta milioni di franchi a favore dell'occupazione sono certamente meglio investiti che non sgravando fiscalmente aziende che hanno la sola preoccupazione di distribuire bouns milionari. Pertanto il Comitato cantonale dell'USS ribadisce fermamente il suo NO al furto degli aiuti anticrisi. (com)



Primo convegno dei pensionati VPT

# Gli anziani non sono ferriveccchi

I pensionati della sottofederazione delle imprese di trasporto concessionarie hanno svolto per la prima volta un loro convegno. L'interesse suscitato ha chiaramente indicato che vi dovrà essere un seguito.

In genere, il personale delle imprese private di trasporto è organizzato nelle sezioni che riuniscono il personale delle singole aziende e lo rimane anche dopo il passaggio alla pensione. Negli ultimi anni, gli attivi hanno però assunto strutture settoriali (ferrovia, bus, navigazione, ecc.) nell'ambito delle quali vengono discussi i problemi di categoria e anche i pensionati hanno sentito l'esigenza di svolgere un convegno per approfondire i loro problemi.

## Grande interesse

L'iniziativa ha raccolto 60 partecipanti da tutta la Svizzera. Dopo il benvenuto del presidente centrale Kurt Nusbaumer, la parola è andata a Giorgio Tuti, presidente SEV, che ha svolto una panoramica dell'attualità sindacale, contraddistinta dalla crisi finanziaria e dalla necessità di lottare contro lo smantellamento sociale.

«Chi afferma che tra di noi vi sono pensionati privile-

giati è fuori strada», ha affermato in relazione al dibattito politico sul risanamento delle casse pensioni del trasporto pubblico.

Tuti ha in seguito analizzato la situazione del SEV, esprimendo una «moderata fiducia» per il processo di riforme varato dall'ultimo congresso, che stanno influenzando positivamente anche il reclutamento. Vi sono però senz'altro sezioni che potrebbero essere maggiormente attive. In questo senso, Tuti ha rivolto un appello anche ai pensionati: «conoscete senz'altro molti colleghi e colleghe; convinceteli ad aderire al SEV».

## Ricchi e poveri (anziani)

Peter Sigerist, segretario centrale dell'Unione sindacale svizzera, nella sua interessantissima relazione, ha approfondito diversi aspetti su di un rapporto di recente pubblicazione, intitolato «la povertà tra gli anziani in Svizzera». È senz'altro positivo che un numero crescente di persone diventino anziane, ma occorre riflettere sulla loro qualità di vita. Agli anziani benestanti si contrappongono persone in difficoltà. In Svizzera vi sono 160'000 beneficiari di prestazioni complementari, ai quali bisognerebbe aggiungere altri che non vi fanno capo per orgoglio. In seguito, Sigerist ha combattuto diversi pregiudizi, quali il contributo che le gio-



Grande interesse dei pensionati VPT per questo primo convegno.

vani generazioni sarebbero chiamate a versare a quelle più anziane. Nell'assicurazione malattia, per esempio, le maggiori spese vengono generate nelle ultime settimane di vita, indipendentemente dall'età. Inoltre, gli anziani contribuiscono, con l'IVA sui loro consumi, al finanziamento delle istituzioni sociali. Le eredità, anticipate e non, generano un importante passaggio di capitali da una generazione all'altra anche se, a volte, il progressivo invecchiamento della popolazione fa sì che gli eredi, quando diventano tali... non siano più tanto giovani. Da ultimo, occorre considerare l'importante contributo dato dagli anziani sotto forma di lavoro volontario. «In Svizzera, non possiamo parlare di un conflitto, ma piuttosto di un patto fra le generazioni, basato sulla solidarietà e che merita di essere rafforzato».

## Tutto sottosopra

Nel pomeriggio, la consigliera nazionale Silvia Schenker ha illustrato la situazione delle assicurazioni sociali, di cui si stanno esaminando tutte le componenti, «proponendo però solo peggioramenti».

Si vuole innalzare l'età AVS delle donne, senza però affiancare un pensionamento flessibile veramente accessibile e si rimettono in discussione i meccanismi di adeguamento delle rendite. La prossima revisione dell'AI è poco più di un piano per reintegrazioni forzate, con tagli sui mezzi ausiliari, il plafonamento dei contributi della Confederazione e restrizioni dei contributi di assistenza.

Nell'assicurazione disoccupazione potremmo avere una decurtazione delle prestazioni e un aumento delle quote, mentre nell'assicurazione infortuni si pensa ad un peggioramento delle prestazioni e ad un indebolimento del ruolo della SUVA. Nell'assicurazione malattia, vi sono misure urgenti a danno degli assicurati, mentre la Politica si rifiuta di aumentare i sussidi sui premi. Il prossimo mese di marzo dovremo inoltre votare sull'abbassamento del tasso di conversione delle casse pensioni e il Consiglio federale si è rifiutato di aumentare il tasso di interesse minimo. «Dobbiamo veramente batterci affinché le assicurazioni sociali continuino a meri-

tare questo nome» è stata la sua conclusione.

## Risanamenti almeno paritetici

La vicepresidente del SEV Barbara Spalinger ha infine approfondito il problema dei risanamenti degli istituti affiliati all'Ascoop, che registrano spesso situazioni molto differenti tra loro. Negli ultimi anni, alcuni hanno lasciato l'Ascoop, la quale, per arginare questa emorragia, sta creando un nuovo istituto al quale potranno aderire tutte le aziende che dispongono di un piano concreto di risanamento. Le altre dovranno restare all'Ascoop e si dovranno trovare nuove soluzioni. Per il SEV, queste non potranno andare solo a spese del personale: «i datori di lavoro, che spesso comprendono anche la Confederazione, i cantoni e i comuni, devono parteciparvi in misura almeno paritetica. Le particolarità delle aziende e delle loro situazioni rendono però impossibile formulare una rivendicazione generalizzata». Per questo motivo, i singoli processi di risanamento vengono seguiti dai segretari SEV.



«In Svizzera, abbiamo un patto fra le generazioni basato sulla solidarietà che merita di essere rafforzato» Peter Sigerist, segretario centrale USS.

■ SBV Securitrans

## Una sezione si rilancia

La possibile esternalizzazione del settore della polizia ferroviaria da Securitrans stimola l'attività della sezione SBV Securitrans, a lungo piuttosto ridotta.

Sabato 24 ottobre, la centrale del SEV di Berna ha accolto 15 membri della sezione, per lo più attivi nel settore della sicurezza dei cantieri, per discutere le conseguenze del trasferimento della polizia ferroviaria in una società separata. Attualmente, la se-

zione SBV Securitrans raccoglie gli addetti alla sicurezza sui cantieri, alla protezione di oggetti e gli agenti della polizia ferroviaria.

Martin Allemann, segretario SEV e Elisabeth Jacchini, presidente centrale SBV, hanno dato informazioni dettagliate sulle novità dal 2010. I settori della sicurezza dei cantieri e della protezione degli oggetti resteranno a Securitrans e quindi assoggettati all'attuale CCL, di cui però i presenti hanno richiesto a gran voce un'evoluzione. Fanno infatti discutere le diverse applicazioni delle norme che regolano la dura-

ta del lavoro, gli impegni lavorativi e i rimborsi spese. Tutte le richieste sono state riprese in vista delle prossime trattative salariali e di quelle eventuali per il rinnovo del CCL.

L'assemblea ha anche permesso di individuare tre colleghi determinati a rilanciare l'attività del comitato e disposti a candidarsi in vista della prossima assemblea.

Per gli agenti della polizia ferroviaria verrà negoziato un CCL con la nuova ditta. In questo ambito, il SEV fa affidamento sul sostegno dei diretti interessati. Sono quindi previste altre mani-



Gli agenti della sicurezza dei cantieri, con gli altri dipendenti della Securitrans, fanno parte della sottofederazione SBV

festazioni informative nella Svizzera romanda e, se auspicate, anche in Ticino. Gli agenti della polizia ferroviaria interessati dal passaggio alla nuova ditta verranno informati in modo adegua-

to. Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere a:

martin.allemann@sev-online.ch  
031 357 57 02  
elisabeth.jacchini@sbv-online.ch  
031 357 57 05

■ Pressioni crescenti agli sportelli

## Inchiesta presso il personale della vendita FFS

La SBV chiede a tutte le colleghe e a tutti i colleghi attivi nella vendita viaggiatori FFS di rispondere all'inchiesta pubblicata a lato, oppure su [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch), entro fine novembre.

La sottofederazione del personale d'esercizio e di vendita ha deciso di promuovere questa inchiesta in seguito al costante aumento della pressione sul personale agli sportelli.

Da anni, ormai, gli effettivi vengono ridotti e questa tendenza continuerà, dato che l'azienda intende rinunciare alla sostituzione delle partenze, che saranno compensate tramite la riduzione della durata di turni già corti. L'aumento della clientela comporta però, nonostante l'impiego di automatici di biglietti e dell'E-ticketing, un maggior afflusso agli sportelli: la vendita via internet è un esempio di come alle nuove soluzioni tecnologiche non corrisponda sempre una riduzione della mole di lavoro. Spesso, infatti, i biglietti elettronici stampati sono sbagliati e si deve



Pressioni ormai insopportabili sul personale di vendita.

per tanto far ricorso al personale di vendita. Le code agli sportelli inducono clienti spazientiti a scaricare le loro frustrazioni sul personale, in particolare quando il sovraccarico dei computer o delle linee, o altri problemi tecnici, rallentano ulteriormente il servizio.

Per mantenersi aggiornato dal punto di vista tecnico, delle offerte di vendita e sulle varie direttive, il personale deve inoltre continuamente investire molto tempo per seguire programmi informatici più o meno didattici e il cumulo di questi fattori genera una pressione che influisce negativamente sullo stato d'animo e sulla salute

del personale di vendita. Il settore d'interesse della vendita della sottofederazione SBV ha pertanto deciso di varare un'inchiesta volta a raccogliere informazioni più precise e a definire poi provvedimenti mirati. Invita tutti gli interessati a prendersi il tempo di rispondere apertamente e sinceramente al questionario pubblicato a lato, che resterà assolutamente anonimo, e a invitare colleghe e colleghi a fare altrettanto. Il questionario è anche un'occasione per chiedere a colleghe e colleghi se sono affiliati al sindacato e se ne conoscono l'attività.

Settore d'interesse vendita SBV

### SONDAGGIO PER IL PERSONALE DI VENDITA

1. Ti senti a tuo agio nella tua situazione professionale?  
 Sì  È peggiorata  Potrebbe andar meglio  No
2. Nella tua situazione professionale puoi svilupparti e realizzarti?  
 Senza problemi  Nei limiti delle possibilità date  È difficile
3. Hai prospettive professionali concrete nella vendita?  
 No  Sì
4. Il clima di lavoro è buono?  
 Sì, ottimo  Di regola sì  Piuttosto negativo
5. La formazione e la qualificazione sono sufficienti per le tue esigenze, ti senti aggiornato?  
 Pienamente  Parzialmente  Piuttosto no
6. Puoi parlare liberamente con i tuoi superiori, o temi repressioni?  
 Pienamente  Parzialmente  Piuttosto no
7. La conformazione delle pause (orari, spazi) ti permette un buon riposo?  
 Pienamente  Parzialmente  Piuttosto no
8. L'organizzazione del lavoro sul tuo posto tiene in considerazione le crescenti pretese?  
 Pienamente  Parzialmente  Piuttosto no
9. Puoi pianificare in modo appropriato i tuoi giorni liberi e poi anche usufruirne?  
 Pienamente  Parzialmente  Piuttosto no
10. Le aggressioni verbali da parte della clientela sono aumentate?  
 Pienamente  Parzialmente  Piuttosto no
11. Esiste un ambito di problemi, per il quale ritieni ci sia urgente necessità di azione da parte della SBV?
12. Cosa potrebbe alleggerire il tuo lavoro?
13. Appunti ed osservazioni personali

**Ritornare il questionario entro fine novembre a:**

SBV  
Elisabeth Jacchini  
Steinerstrasse 35, Casella postale, 3000 Berna 6  
Fax 031 357 57 58  
[elisabeth.jacchini@sbv-online.ch](mailto:elisabeth.jacchini@sbv-online.ch)



Colpi di diritto

# Intese sugli obiettivi: attenzione

Le intese sugli obiettivi possono essere un valido strumento di conduzione, se mirano a obiettivi realistici e descrivono il cammino per raggiungerli, invece di fungere solo da provvedimento disciplinare.

Anna Z. lavora allo sportello di una stazione. Lavora volentieri, ma viene convocata dal suo superiore che le indica che tre clienti diversi hanno sporto un reclamo per essere stati serviti da lei in modo brusco e scortese. Anna si ricorda i tre casi e dà quindi al capo la sua versione dei fatti. Inoltre, durante l'ultima valutazione personale, le era stato detto che lei lavorava troppo lentamente, tanto che davanti al suo sportello vi erano sempre le code più lunghe. Per essere più rapida, ha dovuto tentare di dare meno spazio ai clienti.

Anna è quindi piuttosto sorpresa quando il capo le presenta un documento intitolato «intesa sugli obiettivi» che le prescrive di «non ricevere nessun reclamo da parte di clienti» durante un certo periodo, ingiungendole di firmarlo, pena una nota «D» nella valutazione personale. Sentendosi sotto pressione, Anna firma il documento e rientra piuttosto turbata.

**Cos'è un'intesa sugli obiettivi?**

Nel mondo del lavoro, l'intesa sugli obiettivi rientra in un modello di conduzione chiamato Management by Objectives (MbO) ed ha lo scopo di indurre i dipendenti a contribuire nei rispettivi ambiti lavorativi al raggiungimento degli obiettivi aziendali. Ciò presuppone che questi siano conosciuti e che vengano espressi in modo concreto e misurabile per il proprio ambito lavorativo.

L'obiettivo di incrementare



Chiedere «clienti soddisfatti» non è sufficiente.

del 20% la cifra d'affari allo sportello può apparire chiaro e misurabile. Per raggiungerlo, Anna può lavorare più rapidamente per servire più clienti nello stesso lasso di tempo. La divisione Marketing può invece riflettere sulle possibilità di portare più gente allo sportello, per esempio tramite promozioni o offrendo ulteriori prestazioni, che Anna deve però conoscere e comunicare ai clienti, investendo di conseguenza più tempo.

In questi casi, i superiori devono quindi comunicare gli obiettivi e indicare come questi possono essere raggiunti nei rispettivi ambiti di lavoro. Le intese sugli obiettivi sono una possibilità, ma per essere tali dovrebbero essere elaborate congiuntamente, in modo che le parti siano effettivamente d'accordo. In caso contrario, si tratta di un'imposizione. La misurabilità degli obiettivi facilita poi il controllo del loro raggiungimento, mentre una formulazione generica (del tipo «clienti soddisfatti») può costituire un problema.

Il principio del metodo MbO è quindi senz'altro valido, ma la sua applicazione nella quotidianità è tutt'altro che semplice e richiede un certo sforzo da parte dei superiori.

**Provvedimenti disciplinari mascherati**

Le aziende ricorrono spesso

all'MbO, senza però risolvere i problemi che comporta: come affrontare, per esempio, la formulazione di più obiettivi? Il caso di Anna dimostra le difficoltà di rendere compatibili due obiettivi: incrementare gli incassi e migliorare la soddisfazione dei clienti significa tentare di servire più clienti in meno tempo, ma in modo che siano più soddisfatti di prima. Il primo obiettivo è facilmente misurabile, non così il secondo, per cui i superiori schivano l'oliva limitandosi ad indicare «nessun reclamo di clienti», anche se si tratta di un obiettivo per cui Anna non può assumersi da sola la responsabilità.

Va inoltre considerato che, laddove l'MbO viene applicato solo parzialmente, senza averne capito lo spirito, si ricorre alle intese sugli obiettivi solo in caso di prestazioni insufficienti o problemi di comportamento. I superiori preferiscono far firmare quella che definiscono un'intesa, invece di affrontare un problema con indicazioni chiare, specie nelle situazioni in cui gli obiettivi appaiono difficili da raggiungere. Di fatto, alla persona interessata viene negata la facoltà di contribuire alla sua elaborazione, per cui l'intesa sugli obiettivi diventa una vera e propria imposizione ed assume le caratteristiche di un provvedimento disciplinare, partico-

larmente problematico nei casi in cui gli obiettivi risultano difficilmente misurabili e non vengono date indicazioni sulle modalità per ottenerli.

**Esempi pratici**

Il nostro team di assistenza giuridica è confrontato con numerosissimi casi di intese sugli obiettivi lacunose. Uno dei problemi più frequenti è quello degli obiettivi negativi. L'obiettivo «nessun reclamo da parte di clienti» può essere in sé corretto, ma l'influsso di Anna sul suo raggiungimento è limitato, dato che difficilmente può influire su come il cliente si è alzato quel mattino, o sulle circostanze che possono averlo irritato, o sulle sue aspettative nei confronti del servizio da prestargli.

Diverso il caso di obiettivi che rientrano nella sfera d'azione personale. Se Anna giungesse regolarmente in ritardo al lavoro, l'obiettivo di «nessun ritardo» potrebbe apparire ragionevole, dato che esso dipende in larga misura dal suo impegno ad arrivare in orario.

Cosa pensare poi di obiettivi quali «nessun infortunio»? Gli infortuni avvengono e non ce li si procura deliberatamente. Affrontare questo tema implica la formulazione in termini positivi di provvedimenti concreti per evitare ragionevolmente l'insorgere di infortuni.

Arriviamo quindi ad un altro ordine di problemi: quando è ragionevole ricorrere ad un'intesa sugli obiettivi? Nel nostro esempio degli infortuni, si dovrebbe partire dal presupposto che essi non avvengono per premeditazione, ma piuttosto per sbadattaggine e che, in genere, non si ripetono mai nelle stesse circostanze. In questi casi, quindi, un'intesa sugli obiettivi appare inutile. La stessa cosa avviene per bagattelle che potrebbero essere risolte con un semplice colloquio e che fanno sorgere il dubbio che il superiore preferisca scrivere due pagine a confrontarsi il collaboratore. Abbiamo avuto persino il caso di un'«intesa» che chiedeva al collaboratore di non sedere in modo tanto scomposto sulla sua sedia!!!

Il terzo problema connesso alle intese sugli obiettivi è rappresentato dal modo con il quale raggiungerli, che dovrebbero pure farne parte

integrante. Spesso ciò non è il caso e il superiore si limita a delegare la questione al dipendente, magari perché lui stesso non è in grado di definire chiaramente come l'obiettivo possa essere raggiunto. L'elaborazione di un'intesa presupporrebbe per contro proprio che si discuta e ci si metta d'accordo su come gli obiettivi possono essere raggiunti, prevedendo punti che devono essere osservati anche dal superiore, il cui compito non deve limitarsi al solo controllo. Queste sono condizioni indispensabili affinché un'intesa possa definirsi tale.

Anche se superiore e collaboratore non riescono a raggiungere l'obiettivo entro la scadenza concordata, un'autentica intesa dovrebbe fornire una base per determinare cosa non ha funzionato, permettendo ad entrambe le parti di migliorare, grazie ad un processo di apprendimento. Se le intese sugli obiettivi venissero utilizzate in questo modo, non sarebbero corredate così spesso da minacce di licenziamento, com'è invece attualmente il caso, anche per casi molto banali. Interpretandole alla lettera, la mancata osservanza da parte del superiore di questi impegni nei confronti di un'intesa sugli obiettivi, dovrebbe anch'essa avere conseguenze.

**In conclusione**

- Le intese dovrebbero riguardare obiettivi misurabili e possibilmente formulati in termini positivi.
- Intese sugli obiettivi non sostituiscono il confronto diretto in caso di mancanze. In questi casi si rivelano anche di efficacia limitata.
- Raramente intese sugli obiettivi sono efficaci in caso di mancanze puntuali.
- Intese sugli obiettivi sono tali solo se contengono impegni per entrambe le parti. Altrimenti si tratta di obiettivi impartiti, da definire come tali.
- Intese sugli obiettivi devono indicare le modalità per il raggiungimento degli stessi.
- E, non da ultimo: non firmare mai subito un'intesa sugli obiettivi, ma dormireci sopra almeno una notte.

Team assistenza giuridica SEV



” Ci piacerebbe vedere i singoli membri dei sindacati diventare membri del SOS “

Hans-Jürg Fehr, consigliere nazionale e presidente del Soccorso operaio svizzero (SOS)

# «Lavoro contro povertà!»

Il SOS è stato fondato dai sindacati, ma oggi deve ridurre la distanza creatasi negli anni tra le due organizzazioni.

**contatto.sev: qual è attualmente il problema principale per il SOS?**

Hans-Jürg Fehr: i nostri problemi sono sempre gli stessi, dato che il nostro è un impegno a lungo termine che si svolge in località particolari: nei paesi più poveri dell’Africa, dell’America cen-

trale, dell’Europa orientale e centrale.

**Da un lato paesi in via di sviluppo, dall’altra paesi europei: quali differenze ci sono?**

Nell’Europa orientale e centrale ci sono gli stati più poveri del Continente. Confrontati con i paesi più disastriati nel Terzo mondo – Burkina Faso, Mozambico o Nicaragua – essi sono in uno stato di sviluppo avanzato, con una popolazione istruita e infrastrutture che funzionano relativamente bene. Perciò il nostro compito è totalmente diverso: nel Terzo mondo si tratta di soddisfare i bisogni fondamentali della gente: miseria, fame, acqua potabile, condizioni di lavoro decenti. Nei paesi dell’Europa orientale diamo sostegno ai sindacati, per aiutarli a sviluppare rapporti efficaci con i partner sociali, per riuscire a concludere contratti collettivi di lavoro.

**Quali sono le priorità nella «nuova Europa»?**

Sono soprattutto nel campo dei rapporti fra lavoratori e datori di lavoro, in cui in Svizzera abbiamo esperienza da diversi decenni e possiamo farne partecipi altri.

**Questo è un aiuto a lungo termine. Il SOS è però anche partner della Catena della solidarietà e interviene quindi anche in caso di catastrofe.**

Sì, sempre quando da qualche parte nel mondo succede una catastrofe. Ciò non av-

” Aiutiamo a mettere in piedi sindacati efficienti, organizzazioni femminili e organizzazioni di piccoli contadini, in modo che possano operare efficacemente per una vita migliore “

viene però invece dei nostri progetti di sviluppo a lungo termine, ma in parallelo.

**SOS vuol dire soccorso operaio. Dev’essere per forza diverso dalle altre istituzioni d’aiuto...**

In parte; condividiamo, con molte altre organizzazioni, l’obiettivo di aiutare ad uscire dalla miseria. Ma noi abbiamo anche un’altra caratteristica: ovunque nel mondo cerchiamo di rafforzare il diritto del lavoro, i diritti sindacali della gente. Questi diritti sono riconosciuti a livello internazionale, anche da questi paesi, ma non vengono applicati. Il nostro principio è: lavoro contro povertà, condizioni di lavoro decenti. Aiutiamo a mettere in piedi sindacati efficienti, organizzazioni femminili e organizzazioni di piccoli contadini, in modo che possano operare efficacemente per una vita migliore. Questo, se non lo fa SOS, non lo fa nessuno.

**Perché, nella ricca Svizzera, devono essere i lavoratori a fare donazioni?**

Ci sono naturalmente anche altri che forniscono mezzi: la Confederazione, i Cantoni, i Comuni e le Fondazio-

sti paesi nell’UE, hanno per conseguenza ordinazioni nel nostro paese. La nostra piazza economica e finanziaria riceve lavoro dallo sviluppo di questi paesi. Se si verificasse lo stesso fenomeno in Africa e in America latina si aprirebbero enormi mercati. Si deve permettere a questi popoli di vivere dignitosamente, dando loro la possibilità di acquistarsi beni. Così si svilupperebbero mercati giganteschi. Non credo proprio che per noi sia uno svantaggio, bensì un vantaggio, se loro stanno meglio.

**Che rapporti intercorrono fra SOS e le altre organizzazioni?**

In Svizzera c’è il «mio» SOS, che opera esclusivamente all’estero e poi ci sono dieci organizzazioni regionali SOS, che sono attive unicamente sul posto, nel campo della disoccupazione e dell’immigrazione. Insieme formiamo il Soccorso operaio svizzero. A livello europeo apparteniamo a «Solidar», l’organizzazione mantello delle opere assistenziali nate dalla socialdemocrazia e dai sindacati.

**Ma c’è pure un mercato, una concorrenza fra opere d’aiuto!**

È persino un mercato gigantesco. Quest’estate sono stato ad Haiti, come consigliere nazionale, nel paese più povero al mondo. Là sono all’opera attualmente 400 organizzazioni! Il mercato si evidenzia prima di tutto nella concorrenza per le offerte.

## BIO

**Hans-Jürg Fehr**, 61 anni, sposato, di formazione storico, è stato redattore ed editore della Schaffhauser AZ, di cui oggi è il presidente del consiglio di amministrazione. Dal 1999 è politico di professione: è consigliere nazionale e per numerosi anni è stato presidente del partito socialista. Dopo aver rimesso la presidenza del PS ha assunto quella del Soccorso operaio svizzero, che si concilia bene con la commissione di politica estera, di cui fa parte. Cresciuto in condizioni economiche modeste, ha preso coscienza sin da bambino dei problemi legati alla giustizia sociale. Suo padre, un piccolo artigiano, era attivo nell’assistenza sociale e faceva partecipare la famiglia alle vicissitudini dei più poveri. Nel tempo libero, Hans-Jürg Fehr va in bicicletta, viaggia volentieri e legge molto, fra l’altro in un circolo di lettura a voce alta.



# INTERVISTA

Tutti riceviamo, quasi giornalmente, due o tre richieste di versamenti.

**Ci sono organizzazioni d'aiuto tranquille, fra le quali includo il SOS, e altre più rumorose, di stile americano. Le prime soffrono per via delle seconde?**

Sì, soprattutto nella raccolta di fondi. Noi sottostiamo alle regole della certificazione ZEW per garantire che i fondi raccolti giungano a destinazione e che i costi amministrativi siano contenuti al massimo. Altre organizzazioni non applicano gli stessi principi, investendo molto nella propaganda e alimentando così il sospetto che usino più denaro per loro che per aiutare veramente chi ne ha bisogno. Posso però porvi anche la domanda inversa: non è che siamo troppo silenziosi? La nostra organizzazione d'aiuto dovrebbe occupare di più la scena e non nascondersi. Qui avremmo qualcosa da imparare dalla rumorosa America.

**I membri dei sindacati sono quelli che meglio possono dar seguito agli appelli del SOS. Ma non sembra che funzioni molto bene, dato che ti preoccupi di migliorare i contatti con i sindacati.**

Vediamo un grande potenziale. I sindacati e il PS hanno fondato il SOS e ne sono ancora oggi i padrini. Ma questo stretto rapporto si è allentato negli ultimi 15-20 anni. Un paio d'anni fa la situazione del SOS non era buona e si è dovuto riorganizzare e risanare. Conclusa questa fase con successo, abbiamo deciso di riallacciare contatti più stretti. Ecco quindi che ci rivolgiamo nuovamente ai nostri fondatori.

**Vi aspettate di più dalle organizzazioni o dai singoli membri?**

Da entrambi. Con le organizzazioni vogliamo costruire una specie di partenariato di progetto. Per esempio, in Mozambico o in Salvador potremmo avviare una col-



Hans-Jürg Fehr consegna al sindaco di Dachsen, Hans Wickli, il «Fairen Stein»: il comune di Dachsen si è impegnato ad acquistare soltanto merci prodotte in condizioni di lavoro corrette, dando una testimonianza contro il lavoro infantile, forzato e lo sfruttamento.

laborazione pluriennale con il SEV nel campo dei servizi pubblici. Il SEV potrebbe riconoscere che un tale progetto ben si sposa con la sua attività sindacale e farlo diventare il «suo» progetto SOS. Con UNIA funziona già così. Abbiamo messo in cantiere un progetto in vista del campionato del mondo di calcio e lavoriamo assieme al sindacato degli edili sudamericani, approfittando della grande eco mediatica dei

campionati del mondo, per fare pressione. Esigiamo che chi lavora nella costruzione o nel rinnovo degli stadi goda di condizioni di lavoro e salariali decenti. Finora con un notevole successo. Ci piacerebbe vedere i singoli membri dei sindacati diventare membri del SOS. Solo uno su cento lo è e se fosse uno su dieci, la nostra base finanziaria e il nostro radicamento nei sindacati sarebbe rafforzato.

**In cambio, potete offrire ai membri una coscienza più tranquilla?**

Non solo, anche la convinzione di aver dato un piccolo contributo alla solidarietà internazionale. Non è solo uno slogan del 1° maggio, da dimenticare durante gli altri 364 giorni. Il SOS dà realmente la possibilità di vivere la solidarietà, non solo di proclamarla.

*Intervista: Peter Moor*

## INFO

Essere membro del SOS costa 50 franchi all'anno. Si può aderire scaricando il formulario in internet ([www.sah.ch](http://www.sah.ch)) o scrivendo a SAH, Quellenstrasse 31, casella postale 2228, 8031 Zurigo, come pure per e-mail: [info@sah.ch](mailto:info@sah.ch)

Conto corrente: 80-188-1

” Il treno è quattro volte più efficiente dell'auto e produce 20 volte meno CO<sub>2</sub> “

L'uso efficiente dell'energia è un'esigenza dei tempi

## «Il tempo della libertà assoluta è finito»

Il trasporto pubblico garantisce un uso razionale dell'energia. Tuttavia, nel campo della mobilità, ingorda di energia, c'è ancora spazio per migliorare in campo politico, tecnico e personale, anche nei trasporti pubblici.

Non basta certo spegnere la luce; per migliorare il bilancio energetico a lungo termine, occorre agire su diversi piani e cercare le soluzioni più adeguate. Fra le misure politiche ci sono quelle pianificatorie o la definizione della legislazione fiscale; in campo tecnico i miglioramenti dell'isolazione degli stabili, sistemi di riscaldamento più efficienti e veicoli che consumano meno mentre a livello personale vi è pure un grande potenzia-

le nel comportamento verso la mobilità, dato dalla scelta del mezzo e dalla guida economica.

### È possibile ridurre la mobilità?

Il fatto che in Svizzera il consumo energetico medio per abitante sia più che triplicato nel corso degli ultimi 50 anni è in gran parte da far risalire alla crescita della mobilità: il consumo energetico per il traffico è oggi 10 volte superiore a quello del 1950,

” Non vogliamo ridurre la mobilità, ma favorire gli spostamenti a basso consumo “

Barbara Egger, consigliera di Stato del canton Berna

soprattutto a causa dell'aumento del traffico stesso. Luogo di residenza, di lavoro e attività nel tempo libero sono oggi caratterizzati da ripetuti spostamenti, anche lunghi, che sono diventati normalità. Gran parte di questi viaggi avvengono in automobile o con il cosid-

detto TMI (traffico motorizzato individuale). Nelle periferie delle città sono sorte centinaia di migliaia di nuove abitazioni e un percorso casa-lavoro di diverse ore, per centinaia di chilometri, oggi è da molti considerato un onere necessario. La corsa alla «casa nel verde»

ha fatto sì che questo verde sia sempre più raro e lontano, rendendo le città sempre meno abitabili e incrementando la necessità di superficie abitabile. I centri commerciali si ingrandiscono, la quotidiana spesa al negozio del quartiere è stata sostituita dal giro nei centri commerciali del sabato, ovviamente con l'auto.

Invece di andare al concerto della banda del paese si va all'«open-air», per molti è più «in» andare al Wellness-

### 2000 WATT

Da un po' di tempo, si sente parlare, a proposito di risparmio energetico, di «società a 2000 watt». Di che cosa si tratta?

L'attuale consumo energetico per abitante e anno ammonta in Svizzera a 55'000 kwh, ossia a 5500 litri di petrolio. Ciò corrisponde ad una prestazione durevole di quasi 6300 watt, o di 63 lampadine a incandescenza da 100 watt (in un anno ci sono 8'760 ore). Negli USA, il paese con il maggior consumo di energia, si raggiungono i 12'000 watt, mentre nei paesi più poveri circa 100 watt.

In considerazione delle risorse disponibili, potremmo consumare 2'000 watt. Con la società dei 2'000 watt non si ridurrebbe soltanto il consumo energetico, ma le emissioni di CO<sub>2</sub> scenderebbero dalle attuali 8,7t per abitante a una tonnellata all'anno. Il passaggio alla società a 2'000 watt non si realizza dall'oggi al domani, ma è l'obiettivo che ci si pone per l'anno 2050. Non si tratta certo di tornare all'età della pietra: nel 1960 quella svizzera era una società a 2'000 watt. L'aumento della mobilità è stato, da allora in poi, il principale fattore dello sproporzionato consumo energetico.



I fuoristrada hanno un basso grado di utilità e un pessimo bilancio energetico (nella foto un Hummer, il nemico numero uno degli avversari dei SUV).



# DOSSIER



Treni moderni come gli ICN sono molto efficienti dal profilo energetico, permettendo di sposare al meglio le esigenze di mobilità e quelle ambientali.

Center che all'ora di ginnastica locale. E gli esempi potrebbero essere molti altri.

Anche il trasporto merci è molto cresciuto. Un comune prodotto, come lo Joghurt, prima di essere consumato non attraversa solo la Svizzera, bensì mezz'Europa. Gli animali da macello vengono ingrassati in un luogo, macellati in un altro, la carne viene confezionata in un terzo posto e consumata in un quarto. La produzione in linea e soprattutto quella «Just-in-time» causano pure maggior traffico, in massima parte stradale. La suddivisione del lavoro, la specializzazione e la globalizzazione fanno pure la loro parte.

#### Correttivi

Alcune fra le cause dell'aumentata mobilità non possono essere eliminate dall'oggi al domani; basti pensare alla struttura degli insediamenti. In questo campo, occor-

## ” Negli ultimi anni, sono stati fatti progressi tecnologici enormi “

re gestire lo sviluppo a lungo termine con misure pianificatorie, che impongano un'edificazione più intensiva. D'altra parte, occorrono forme di mobilità più intelligenti ed economiche, applicabili a breve termine, come allestire percorsi ciclabili sicuri e istituire bus scolastici in sostituzione dei «taxi dei genitori», collegare i vari quartieri con bus su chiamata (ad esempio i «PubliCar»), o altre offerte. Anche le offerte di bus in tarda ora, già esistenti in molti agglomerati, ma le cui tratte potrebbero essere allungate, possono contribuire a ridurre il TMI (vedi il riquadro sui bus a richiesta). Trasportare i dipendenti sul posto di lavoro con bus aziendali permetterebbe di aumentare della metà i pendolari che si spostano con i mezzi pubblici.

Questo fa dire alla direttrice del Dipartimento dei trasporti bernese Barbara Egger: «Non vogliamo ridurre la mobilità, ma favorire gli spostamenti a basso consumo energetico».

#### Tocca ai politici

Gli ambienti politici sono chiamati a contribuire, con vari mezzi, alla riduzione del consumo energetico. In primis si deve diminuire l'uso di carburanti fossili, come il petrolio, che causa una grande dipendenza dall'estero. Il biodiesel non è un'alternativa valida, poiché il contributo di questo carburante prodotto con scarti vegetali è marginale, mentre la sua produzione con vegetali coltivati causa nuovi problemi, come la carenza di cereali per l'alimentazione delle popolazioni nei

paesi in via di sviluppo, oltre ad essere poco efficiente. Poiché il 96% del consumo energetico del traffico si basa sui combustibili fossili, ci sarebbe qui un enorme potenziale. A livello mondiale, il traffico consuma la metà di tutto il petrolio prodotto. Nel campo degli edifici è molto più facile riuscire a ridurre il consumo energetico e il ricorso al petrolio. Si può migliorare l'isolazione delle case e ricorrere ad altre fonti caloriche, come il legno, il calore sotterraneo, i collettori o i pannelli fotovoltaici, ecc. Oggi si possono costruire case che producono più energia di quella che consumano (standard minergie) e i cui abitanti cominciano a consumare energia soltanto quando lasciano la casa. Negli ultimi anni, sono stati fatti progressi tecnici giganteschi: i riscaldamenti sono

*Continua a pagina 12*

## BUS A RICHIESTA

È un sistema per servire regioni debolmente popolate (gli specialisti lo reputano adeguato in presenza di una densità di meno di 100 abitanti per km<sup>2</sup>). Questi bus circolano su percorsi prestabiliti, ma soltanto quando vi è sufficiente richiesta e per questo occorre chiedere telefonicamente la corsa. Così vengono evitate inutili corse a vuoto. Se nel 1993 c'erano in Svizzera 30 offerte simili, oggi le linee di bus a richiesta sono 200, ma vi sono pure funivie, battelli e traghetti che circolano a richiesta. Alcune di queste offerte hanno registrato con il tempo un tale successo, da essere trasformate in linee regolari.

Una forma particolare di bus a richiesta è il cosiddetto «Buxy», un mix fra bus (con orario fisso in partenza da fermate di trasporti pubblici) e taxi (con corse fino alla porta di casa). Chi vuole prendere il mezzo pubblico, chiama il Buxy per telefono.

Continuazione da pagina 11

diventati più puliti, le auto meno ingorde di carburante. Ma l'ampliamento delle superfici abitabili per persona si mangia questi risultati e l'aumento del peso dei veicoli annulla l'effetto dei miglioramenti nella tecnica dei motori. Un confronto: un «Twike» (elettromobile a due posti, con tecnica di recupero) pesa a vuoto 250 chili e consuma da 4 a 8 Kwh per 100 km, che corrisponde a circa mezzo litro di petrolio. Un Hummer, per contro, che è un SUV o Off-Roader, pesa a vuoto 3 tonnellate e consuma circa 20 litri per 100 km.

#### Diversa efficienza energetica

È noto che non tutti i mezzi di trasporto usano in modo ugualmente efficiente l'energia. Peter de Haan, docente di energia e mobilità al Poli di Zurigo, calcola che entro il 2030 nel settore dei trasporti si potrà risparmiare il 60% del petrolio. Nel settore del traffico viaggiatori di agglomerato, è l'auto a benzina a conseguire il peggior bilancio energetico, seguita dall'auto diesel. Meglio fanno i bus di linea, gli scooter, le ferrovie suburbane, i trolleybus e i tram. Analoga situazione nel traffico viaggiatori a lunga percorrenza: il peggior risultato è dell'aereo sulle brevi distanze, seguito dalle auto a benzina e diesel, dalle moto di grossa cilindrata, dall'aereo a lunga distanza, dall'ICE e dall'autobus, mentre il miglior bilancio lo ottiene il treno IC. Nel trasporto merci è il furgone delle consegne che consuma più carburante (ancor più del traffico aereo intercontinentale!), mentre l'autostrada mobile quella che ne consuma meno (fatta astrazione per la navigazione marittima).

Sul consumo energetico complessivo del traffico in Svizzera, Michael Kaufmann, vice-direttore dell'Ufficio federale dell'energia, cita dati impressionanti: nel 2007, il TIM ha consuma-



I trasporti pubblici devono collegare anche regioni poco popolate: un treno della regione svedese di Storfors.

to circa 170'000 TJ di energia, mentre il traffico pubblico su strada e rotaia circa 10'000. Il trasporto merci su rotaia ha consumato meno di 3'000 TJ, l'aviazione cargo circa 7'000 e le merci su strada circa 60'000. Secondo Kaufmann, circa il 60% delle emissioni di CO<sub>2</sub> potrebbero essere evitate grazie a miglioramenti tecnici dei camion, ad un miglior sfruttamento dei carichi e al trasferimento su rotaia e, da ultimo, grazie ad una miglior pianificazione del territorio, al potenziamento dei trasporti pubblici e a limiti di velocità più bassi.

#### Viaggiare in modo più efficiente

Il maggior potenziale è laddove il consumo è maggiore. Con il passaggio ad automobili più efficienti si potrebbe risparmiare dal 20 al 50% di energia e dal 10 al 15% tramite una guida ecologica (Eco-Drive: gonfiando correttamente i pneumatici, smontando i portapacchi e facendo il pieno solo quando necessario). Imprese e comuni potrebbero risparmiare il 10% di energia con una gestione corretta degli spostamenti. Un grosso potenziale è costituito da un miglior sfruttamento dei veicoli, pari a oltre il 90% con il passaggio ai trasporti pubblici e addirittura al 100%, rinunciando a viaggi inutili! «Il potenziale di risparmio energetico nel campo della mobilità è immenso» costata Kaufmann, che però

mette in guardia: «Senza fissare nuovi obiettivi e adottare misure efficaci nel campo della mobilità, gli obiettivi fissati dalla politica energetica e ambientale non saranno raggiunti. Il tempo della libertà assoluta è finito!».

«Il treno è efficiente da punto di vista energetico e ambientale. Le FFS vogliono salvaguardare questo vantaggio» afferma Rémy Chrétien, responsabile del Centro ambientale delle FFS. Secondo i suoi calcoli, il treno è 4 volte più efficiente dell'auto dal profilo energetico e provoca 20 volte meno emissioni di CO<sub>2</sub>. Entro il 2015, le FFS intendono risparmiare il 10% del loro fabbisogno energetico. Il maggior potenziale è individuato nella scorrevolezza della circolazione dei treni, nel modo di conduzione dei macchinisti e nell'ottimizzazione dei veicoli, senza trascurare le possibilità di economie negli edifici e negli impianti. Si intende quindi migliorare il flusso della circolazione dei treni, tramite l'aumento della stabilità dell'orario e dell'efficienza energetica nell'esercizio, impiegare in modo ottimale l'energia di recupero in frenata e istruire i macchinisti ad una guida equilibrata.

#### Il programma di risparmio energetico delle FFS

È evidente che un'impresa che gestisce un traffico intenso come le FFS consuma molta energia. Nel 2006, il suo consumo globa-

## Il potenziale di risparmio energetico nel campo della mobilità è enorme

Michael Kaufmann, ufficio federale dell'energia

le di energia è stato di 2297 gigawattore, di cui quasi i quattro quinti, ossia 1827 GWh per la trazione (di cui 1705 GWh di corrente elettrica, una quota di più del 90%). Le FFS sono coscienti che occorre risparmiare energia, ma la necessità di ampliare l'offerta provoca un fabbisogno superiore. Va citato un dato di per sé non evidente: sebbene le misure di risparmio energetico richiedano investimenti, presentano però un buon rapporto costi/utilità, perché così le FFS riducono i costi dell'energia. Il programma di risparmio energetico delle FFS, approvato dalla direzione a fine 2007, prevede ottimizzazioni nel settore degli edifici e degli impianti d'esercizio, standard energetici per le nuove costruzioni, risanamenti e una campagna informativa sul risparmio per il personale. Nel campo del materiale rotabile, si punta su misure tecniche e ottimizzazioni dei veicoli motore e dei vagoni. Per quanto riguarda la trazione, è stato adottato un programma di sensibilizzazione dei macchinisti per una condotta che faccia risparmiare energia, come pure progetti che riguardano la puntualità e l'aumento della capacità della rete. Da ultimo, non va dimenticata la comunicazione: internamente, il per-

sonale verrà sensibilizzato e motivato, mentre all'esterno si punta a convincere il (potenziale) cliente che «viaggiare in treno protegge l'ambiente».

#### Il ruolo del macchinista

Sulla rivista ferroviaria «via» dello scorso luglio, il macchinista Jörg Schenk espone le sue esperienze con il programma di risparmio energetico. Egli riconosce di poter economizzare energia, viaggiando in modo equilibrato e frenando il più spesso possibile con il freno a recupero. Ma per poter circolare in modo equilibrato deve poter sapere chi, oltre a lui, sta circolando sulla stessa tratta. Schenk intravede un doppio vantaggio nel circolare risparmiando energia: anzitutto contribuisce a rendere la ferrovia ancor più ecologica e poi il suo lavoro diventa meno pesante.

Peter Anliker

Fonte: i dati qui riportati provengono da relazioni tenute in occasione delle 9.e giornate bernesi sul traffico del 28 agosto 2009, incentrate su «Efficienza energetica: una sfida per la politica dei trasporti» e dal programma di risparmio energetico delle FFS, presentato da Markus Halder alla «Aargauer Runde» del 15 maggio 2008.





Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel  
des transports  
Sindacato del personale  
dei trasporti

Segretariato SEV a Chiasso

## Collaborazione con il patronato INCA CGIL

Ricordiamo che il lunedì presso il segretariato SEV di Chiasso, in via Motta 16, di fronte alla stazione FFS, è presente il patronato INCA-CGIL, in collaborazione diversi servizi della Cgil: Patronato Inca Svizzera, Patronato Inca Como, Caf Svizzera (centro di assistenza fiscale per i cittadini italiani residenti in Svizzera), Caf Como, (centro di assistenza fiscale per i frontalieri) e il coordinamento frontalieri Cgil.

Verrà quindi offerta un'assistenza gratuita in materia di:

- Verifica posizione assicurativa.
- Infortuni e malattie professionali.
- Verifica del diritto, calcolo di pensioni per lavoratori privati e pubblici.
- Pensioni di vecchiaia, invalidità e superstiti in Svizzera, in Italia e nel mondo.
- Prestazioni complementari in Svizzera.

- Previdenza complementare 2° pilastro.
- Consulenza legale sino al Tribunale federale.
- Consulenza medica-legale per prestazioni in Italia.
- Assistenza frontalieri in materia previdenziale e assistenziale Italo-Svizzera.
- Assistenza fiscale Irpef-Ici sia per i frontalieri che i cittadini residenti in Italia.

Nell'ambito di questa collaborazione, i vari servizi saranno a disposizione anche dei cittadini italiani membri del SEV. La permanenza INCA si svolgerà il lunedì pomeriggio dalle 15.00 alle 18.00.

La permanenza del SEV continua invece normalmente il mercoledì dalle 8.30 alle 11.30 e dalle 14.00 alle 17.30.



Sihltal Zürich Uetliberg  
Bahn

Als modernes Bahnunternehmen betreiben wir zwei eigene S-Bahnlinien im Vororts- und Regionalverkehr von Zürich. Mit rund 12 Mio. Fahrgästen pro Jahr und 300 Zügen pro Tag gehört die SZU zu den bestgenutzten Privatbahnen der Schweiz.

Unsere modern ausgerüstete Leitstelle ist Drehscheibe für das ganze Streckennetz der SZU. Dort wird der reibungslose und pünktliche Bahnbetrieb sowie die Einsatzplanung des Lokpersonals und der Fahrzeuge sichergestellt. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine/n

## Fahrdienstleiter/in

Für diese anspruchsvolle, abwechslungsreiche Tätigkeit bringen Sie fundierte Kenntnisse und einige Jahre Erfahrung als Fahrdienstleiter/in mit. Kundenorientiertes Denken und Handeln sind für Sie selbstverständlich, und Sie arbeiten gerne im Team. Besitzen Sie ausserdem starke Nerven und bewahren auch in schwierigen Situationen den Überblick und die nötige Ruhe?

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung. Für weitere Auskünfte stehen Ihnen Markus Kern, Abteilungsleiter Produktion (044 206 45 26, markus.kern@szu.ch) oder Therese Würth, Personalleiterin (044 206 45 04, therese.wuerth@szu.ch) gerne zur Verfügung.

**Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU, Manessestrasse 152, Postfach, 8045 Zürich, www.szu.ch**

## Nuovi articoli SEV a prezzi imbattibili



**Maglietta polo nera** per ogni occasione; elegante e sportiva al tempo stesso. 100% cotone e al prezzo di soli 12 franchi, è quasi d'obbligo per ogni membro SEV.



Ideale per l'autunno: la **giacca a vento SEV** in nylon con cappuccio a scomparsa, resistente agli scrosci di pioggia e alle folate di vento. Di ottima qualità, può essere acquistata al prezzo molto conveniente di 120 franchi.



Il nuovo **T-Shirt sciancrato con collo a V** è molto alla moda. 100% cotone, nero, costa solo 12 franchi.



Il **cappellino SEV** si presenta con un nuovo look! Nero, con logo ricamato, costa solo 5 franchi.

**Importante: tutti i prezzi comprendono l'IVA. Ordinazione minima di CHF 20.00 (più spese di porto di CHF 5.00). Da CHF 50.00 esente da spese di porto. Ordinazioni da CHF 200.00, 10% di sconto!**

Ordinazioni:

SEV, Barbara Michel, casella postale, 3000 Berna 6, Telefono 031 357 57 29, E-Mail: barbara.michel@sev-online.ch o direttamente sul nostro sito internet [www.sev-online.ch/it/prestazioni/shop](http://www.sev-online.ch/it/prestazioni/shop)

Questi articoli mi piacciono e voglio ordinare:

Pezzi Taglia

Maglietta polo nera SEV, CHF 12.00  
Taglie S / M / L / XL / XXL

T-Shirt SEV, nero, collo a V, CHF 12.00  
Le taglie sono piuttosto piccole:  
XS=32 / S=34 / M=36 / L=38 / XL=40

Giacca a vento SEV, nera, CHF 120.00  
Taglie S / M / L / XL / XXL

Cappellino SEV, CHF 5.00

**Ordinazione minima CHF 20.00 più spese di porto; esenti da porto da 50.00! Prezzi IVA compresa.**

Indirizzo di fornitura e fatturazione:

Cognome e nome: \_\_\_\_\_

Via: \_\_\_\_\_

NAP/Località: \_\_\_\_\_

Membro della sezione: \_\_\_\_\_

Talloncino da inviare a: SEV, Barbara Michel, casella postale, 3000 Berna 6



## 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



## GIORNATA DELLA GIOVENTÙ SEV E SEV YOUNG PARTY

Facciamo festa sul tema: sappiamo farci rispettare!!!



I giovani sono chiamati sempre più spesso a farsi valere: nella difficile ricerca di un posto d'apprendistato, poi in quella, ancora più difficile in tempi di crisi, di un posto di lavoro e nella quotidianità. La gioventù SEV organizza una giornata interessante e costruttiva con la partecipazione di diversi oratori.

### Contenuti:

- Strategie e sistemi per farsi rispettare nella quotidianità.
- Scambi di idee su metodi e mezzi.
- Scambi d'idee sulle future sfide professionali e sulla maniera di affrontarle.
- Incontro con altri giovani attivi nei trasporti pubblici e costruzione di reti di contatto per il futuro.

Dopo la cena si terrà l'ormai famoso «SEV Young Party».

Sono invitati a partecipare tutti i giovani membri del SEV o che intendono aderire.

**Luogo:** Hotel Holiday Inn, Westside, Berna

**Data:** sabato 21 novembre 2009

**Costi:** membri gratuito - non membri CHF 350.-

### ISCRIZIONE

Alla giornata della gioventù e al SEV Young Party del 21 novembre 2009 sul tema: «Sappiamo farci rispettare!»

Cognome e nome: \_\_\_\_\_

Indirizzo: \_\_\_\_\_

CAP/luogo: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Datore: \_\_\_\_\_

Data di nascita: \_\_\_\_\_

Sono membro SEV:  sì  no

**Da ritornare il più presto possibile a:** beatrice.benamara@sev-online.ch  
Per ulteriori informazioni chiamare al n. 031 357 57 23



## Sei già dei nostri?

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

### I nostri argomenti?

Il SEV si impegna per:

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

### Una cosa è chiara:

**la forza di un sindacato e la sua capacità di migliorare le condizioni di lavoro dipendono direttamente dal numero dei suoi membri!**

## Vuoi ricevere *contatto.sev*?

Conosci qualcuno che vuole leggere *contatto.sev*?

*contatto.sev* è recapitato direttamente ai membri, in quanto compreso nelle prestazioni del sindacato.

Vi è però la possibilità di abbonarsi anche per colleghe e colleghi di altri settori e sindacati. L'abbonamento costa 40 franchi.

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

### Dichiarazione di adesione / richiesta di abbonamento

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

Nome: \_\_\_\_\_ Cognome: \_\_\_\_\_

Via, numero: \_\_\_\_\_

NPA, Località: \_\_\_\_\_

Tel. (importante): \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_

Reclutato da: \_\_\_\_\_

(Nome, cognome, indirizzo, CAP, luogo)

Altre domande? [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch) o [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Ci permetteremo di contattarti per ulteriori informazioni. Grazie per il tuo interesse.

## PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2010

Corsi in lingua italiana

### Valutazione del personale / Colloqui personali

#### Descrizione

La valutazione del personale è uno strumento di conduzione. A volte è legata all'evoluzione del salario.

Le intese sugli obiettivi sono da considerare come degli avvertimenti. I collaboratori si devono dunque preparare ad affrontare adeguatamente queste scadenze.

#### Temi principali

Come prepararsi al colloquio?

Quali possono essere le conseguenze di un colloquio?

Quando si può rifiutare di firmare (valutazione personale, intesa sugli obiettivi, verbali, ecc.).

#### Obiettivi

Alla fine del corso i partecipanti saranno in grado di:

- formulare degli obiettivi;

- riconoscere le aspettative accettabili o irrealistiche;
- spiegare i loro diritti in questo contesto;
- non lasciarsi impressionare.

#### Partecipanti

Impiegati(e) dei trasporti pubblici.

#### Relatore

Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV.

#### Data e luogo

27 gennaio 2010, Bellinzona, luogo da definire.

#### Costi

Membri SEV gratuito. Non membri CHF 250.–.

#### Annuncio

Segretariato SEV Bellinzona  
Tel. 091 825 01 15.

## IMPRESSUM

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

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

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

**Indirizzo della redazione:** *contatto.sev*, viale stazione 31, casella postale, 6500 Bellinzona; [contatto@sev-online.ch](mailto: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](mailto: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](mailto:kontakt.annoncen@kretzag.ch), [www.kretzag.ch](http://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.**

## Sezioni

■ 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*

### I NOSTRI MORTI

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

**Ferrari Alberto**, 95 anni, Sementina  
**Fontana Giaele**, 89 anni, Balerna  
**Ponzio Pietro**, 93 anni, Bellinzona  
**Righetti Claudio**, 89 anni, Lumino  
**Rossini Celestino**, 91 anni, Monte Carasso  
**Schweizer Alberto**, 85 anni, Carasso  
**Taborelli Bruno**, 84 anni, Giubiasco

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

*Il comitato PV sezione Ticino e Moesano*

■ PV Ticino e Moesano

### PRANZO DI NATALE

Giovedì 10 dicembre 2009  
Mercato coperto, Mendrisio

Rinnoviamo il tradizionale appuntamento del pranzo natalizio al Mercato coperto di Mendrisio, dove vi aspetteremo con un'accoglienza calorosa e una preparazione accurata in tutti i dettagli. Naturalmente, l'incontro vuole permettere di rinsaldare vecchie amicizie, stringerne di nuove e divertirsi in musica, ballo con la ricca lotteria.

Il redattore di *contatto.sev* Pietro Gianolli tratterà temi che riguardano da vicino i nostri interessi, alla luce anche della riuscitissima manifestazione del 19 settembre a Berna che ha mobilitato pure molti pensionati ticinesi e riceveremo la visita della nuova segretaria SEV Françoise Gehring.

Il ritrovo è fissato per le ore 11.00 e poco più tardi verrà servito l'aperitivo, per poi passare, verso le 12.15, a «esaminare» il seguente ordine del giorno:

*Carpaccio di manzo  
Tortellini panna e prosciutto  
Brasato al Merlot; Patate country e verdure  
Meringata semifredda  
Caffè corretto.*

#### Prezzo

Fr. 40.00 a persona, compreso Merlot del Ticino da 7.5 dl della Cantina sociale di Mendrisio e acqua minerale.

#### Treni consigliati

- Da Airolo 9.01 - Faido 9.19 - Biasca 9.40 - cambiare a Bellinzona arr. 9.53, partenza 9.57.
- Da Locarno 9.33 - Cadenazzo 9.49 - cambiare a Giubiasco arr. 9.53, partenza 10.00 - Rivera 10.09 - Mezzovico 10.13 - Taverne 10.19 - Lamone 10.21 - Lugano 10.28 - Paradiso 10.31 - Melide 10.35 - Maroggia 10.38 - Capolago 10.42 - arrivo Mendrisio 10.47.

Ampio parcheggio.

Vi preghiamo di annunciarvi per tempo. Ci faciliterà non poco il lavoro organizzativo. In caso di annullamento all'ultimo momento, desideriamo esserne informati onde evitarci spese supplementari.

#### Iscrizioni

Da inviare **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*

#### TAGLIANDO DI ISCRIZIONE PRANZO DI NATALE

Numero di persone che si iscrivono: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Cognome: \_\_\_\_\_

Domicilio: \_\_\_\_\_

■ 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.

## Sportivi

■ UFS Ticino

### CAMPIONATI TICINESI TENNIS

L'edizione 2009 si è svolta domenica 18 ottobre sui campi del TC Chiasso a Seseglio con 10 partecipanti a contendersi il titolo.

Nella prima semifinale Massimo Ranzoni ha avuto la meglio su Elvis Corti per 9/4 mentre nell'altra Athos Keller si è imposto per 9/2 sul giovane Filippo Cavaliere. In finale Keller si è confermato per la quarta volta campione ticinese vincendo su Ranzoni per 6/2 6/2.

Il torneo di consolazione è stato vinto da Maurizio Cirulli che in finale ha superato Samuele Lupi per 7/6.

Dopo la premiazione è seguita una simpatica cena in compagnia.

*S. Lupi, resp. Tennis UFST*





Con la SZU nella valle della Sihl e sulla catena dell'Albis

## Parco naturale e strada alta

**Daniel Wollenmann (36), dirigente d'esercizio della SZU e vicepresidente della sezione VPT Sihltal, ci consiglia un'escursione nel parco selvatico di Zurigo, che si concilia bene con la gita sulle alture dell'Albisgrat.**



Sul Langenberg, che con il bosco della Sihl forma il parco selvatico di Zurigo, si ammirano i colori dell'autunno e uno stupendo panorama. La caduta delle foglie permette di osservare gli animali, che a causa delle temperature più fresche, si muovono più spesso di giorno. Buoni motivi per recarsi sul Langenberg, dove si vedono cervi, orsi, lupi, linci o alci, quasi come fossero liberi nella natura. La maggior parte delle strutture degli animali sono accessibili in ogni momento, mentre i recinti dei cinghiali lo sono solo fra le 8.00 e le 16.00, come pure il settore ovest e il recinto dei gatti selvatici (d'estate fino alle 19.00). Partenza con la S4 (SZU) ogni 20 minuti da Zurigo HB fino alla stazione Wildpark-Höfli: da lì in circa 30 minuti a piedi si raggiunge il ristorante (aperto ogni giorno). Si può scendere anche a Langnau-Gattikon e raggiungere il parco con il bus 240 o 140.

### Un bosco speciale

Se si prosegue con il treno fino alla stazione di Sihlwald, ci si trova nel bel mezzo del bosco misto più grande dell'Altipiano, che dal 2000 è lasciato a sé stesso. I tronchi morti, gli alberi vecchi e quelli nuovi, gli arbusti che si ergono per raggiungere la luce danno la sensazione di trovarsi in una foresta selvaggia. Il centro per i visitatori (a cinque minuti dalla stazione) è aperto dal 21 marzo a fine ottobre; un sentiero didattico e molti altri

percorsi invitano a camminare. Raccomandabile è in particolare il sentiero che porta all'Albishorn e poi all'Albisgrat via Schnabelburg e la torre di sorveglianza fino al passo dell'Albis (3 ore). Là si trova un ristorante e l'autopostale per scendere a Langnau.

I più esigenti possono proseguire dal passo dell'Albis in circa un'ora e mezzo fino al punto panoramico di Felsenegg, da dove si può scendere ad Adliswil con la funivia, recentemente rinnovata.

O ancora, percorrendo la via dei pianeti, raggiungere l'Uetliberg in un'ora e mezzo, da dove con la S 10 (SZU) si arriva direttamente alla stazione centrale.



## A SPROPOSITO DI...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

### Funghi

I funghi, si sa, dal punto di vista botanico sono un «regno» a sé, che va oltre quello vegetale. I funghi non sono vere piante: non hanno fusti o radici e non producono cibo tramite la fotosintesi clorofilliana, riproducendosi attraverso le spore, che sono piccoli ammassi di singole cellule. In effetti il vistoso cappello che la gente identifica con il fungo è solo la parte che serve a spargere le spore, che arrivano ovunque: per ogni metro cubo di aria che respiriamo ci sono almeno diecimila spore fungine che vi fluttuano, capaci di arrivare fino ad altitudini pari a quelle raggiunte dagli aerei di linea o di galleggiare sulle distese oceaniche. Queste spore sono molto resistenti, dato che possono sopravvivere persino al congelamento o all'ebollizione, e i funghi producono quantità enormi di spore: ad esempio, la Vesca Gigante può gonfiarsi fino a oltre due metri e mezzo di diametro (da lontano potrebbe facilmente prenderla per una grossa pecora morta), arrivando a produrre qualcosa come settemila miliardi di spore in meno di tre mesi! In pratica, se da ogni spora crescesse una vesca e ciascuna di esse producesse a sua volta altrettante spore generando altrettante vesce, la Terra alla fine si trasformerebbe in una vesca grande 800 volte le sue dimensioni planetarie. Fortunatamente la maggior parte delle spore non germina... Un'altra proprietà dei funghi è di saper digerire pressoché qualsiasi cosa, dal petrolio alla plastica. Ad esempio, un fungo lascia cadere le proprie spore sull'erba. Le mucche mangiano l'erba e le spore fuoriescono insieme allo sterco bovino, così i funghetti appena nati hanno già di che nutrirsi. Ma alcuni funghi catturano e divorano anche animali vivi: i filamenti sotterranei di un certo fungo formano dei piccoli anelli e una sostanza che attira certi vermi, detti anguillule, dentro l'anello. A quel punto l'anello si gonfia, intrappolando l'anguillula, dopodiché sottili filamenti del fungo, le ife, penetrano nel corpo della vittima succhiandola da dentro. Altri funghi usano persino gli odori per attirare le loro prede: il Satirione produce un disgustoso odore di carne marcia misto a quello di un gabinetto intasato. Voi forse non apprezzerete il suo «profumino di bosco»; ma mosche e lumache ne vanno matte e s'ingozzano della cappella del fungo, contribuendo a spargerne le spore attraverso i propri escrementi. Tra i funghi più maleodoranti da segnalare un cortinario che puzza di unghia bruciata, una russula che odora di pesce marcio e un tipo di boletto, di cui uno scienziato ha detto che gli è bastata una sola annusata per vomitare anche il pranzo del giorno prima. Forse avrete sentito parlare del «cerchio delle streghe». Sono funghi che crescono in cerchio e che anticamente si riteneva fossero generati da danze notturne di streghe o di gnomi. In realtà questo cerchio cresce verso l'esterno man mano che le ife si diffondono sottoterra, partendo da una singola spora. In pratica più grande è l'anello e più vecchio è il fungo. Nel 1992 dei ricercatori scoprirono il fungo del miele nello stato di Washington, USA. Età stimata: 700 anni. Questo gigantesco fungo copre 600 ettari di superficie, come 556 campi di calcio! Lo studio dei funghi viene detta «micologia», perché «fungo» in greco si dice «mykés». Secondo la mitologia greca, Perseo, l'eroe che decapitò la pietrificante Medusa, venne dissetato dall'acqua piovana raccolta dentro la cappella di un fungo. Così decise di fondare sul posto la città che venne chiamata, non a caso, Micene, dando vita alla famosa civiltà micenea. Furono gli antichi romani a chiamarlo «fungo», nel senso di «portatore di morte» (dal latino funus = morte + ago = voce del verbo portare). È pur vero che si deve proprio ad un fungo la morte di circa mezzo milione di persone: la Peronospora della patata, capace di trasformare un campo di patate in una nera melma puzzolente. Esattamente ciò che fece nell'Irlanda del 1845, togliendo il cibo alla povera gente che viveva proprio di patate, non avendo molto altro da mangiare. Non dimentichiamo, tuttavia, che in fondo anche la Penicillina viene da un fungo (dalla forma di microscopico pennello = «penicillum»); ma ha salvato milioni di persone...

### DISPARITÀ SALARIALI SECONDO PELLETTI





# En train spécial «R lieux de la célèbre

À l'enseigne du voyage «Registan» à travers le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan, vous aurez l'occasion de découvrir tous les haut-lieux de la célèbre «Route de la Soie» et les diverses cultures qui la bordent. Une croisière ferroviaire agréable

## P R O G R A

### 1<sup>er</sup> jour: Suisse – Astana

Voyage en train ICE de Bâle à Francfort et vol Lufthansa de Francfort à Astana. Arrivée à Astana tard le soir. Nuitée à l'hôtel.

### 2<sup>e</sup> jour: Astana, la nouvelle capitale

Le matin, vous ferez un petit tour de cette métropole très moderne. Vers midi, transfert à la gare et installation dans le train spécial. Après l'apéritif de bienvenue, départ du train.

### 3<sup>e</sup> jour: Turkestan, le lieu de pèlerinage des nomades

Vous arriverez à Turkestan et vous verrez dans cette ville le mausolée de Khoja Ahmed Yasawi, qui figure parmi le patrimoine culturel mondial. Le train spécial poursuivra ensuite sa route à destination de Tachkent et franchira la frontière entre le Kazakhstan et l'Ouzbékistan.

### 4<sup>e</sup> jour: Tachkent, l'oasis verdoyante

Votre train arrivera à Tachkent dans la capitale de l'Ouzbékistan. Un musée des chemins de fer à ciel ouvert et une visite de la ville vous permettra de voir les curiosités les plus marquantes. Le soir, vous visiterez l'un des meilleurs théâtres d'opéra du monde, où vous assisterez à un spectacle. Ensuite, poursuite du voyage en train.

### 5<sup>e</sup> jour: Voyage à travers le temps

Durant la nuit, vous aurez traversé une région montagneuse. Les armées d'Alexandre le Grand et de Gengis Khan ont, à l'époque, envahi ces territoires. Un spectacle folklorique vous fera connaître les traditions de cette région. En poursuivant le voyage, vous arriverez à Schar-e Sabs. Visite des édifices monumentaux exceptionnels. Le soir, départ du train spécial et dégustation de vins à bord.

### 6<sup>e</sup> jour: Samarkand, une ville fascinante

Durant toute la journée, vous aurez le plaisir de visiter les merveilleux monuments de cette célèbre ville historique, qui a été considérée comme la plus belle cité du monde. L'ensemble de Sah-I-Zinda, la zone archéologique de Asfrasyab et l'ensemble du Registan figurent parmi les curiosités que vous visiterez. Logement pour deux nuits à l'hôtel.

### 7<sup>e</sup> jour: Samarkand

Visite d'une manufacture de tapis de soie. Vous visiterez les vestiges de l'observatoire d'Ulug beg ainsi que l'ensemble de Bibi-Khanum, une imposante mosquée, et le mausolée de Gur-i-Emir.

### 8<sup>e</sup> jour: Samarkand

Matinée libre. Vers midi, départ du train en direction de Khiwa.

### 9<sup>e</sup> jour: Khiwa – Les contes des mille et une nuits

Ce jour, vous visiterez l'oasis de Khiwa. Les palais, les mosquées et leurs minarets, les mausolées et les écoles coraniques en font un ensemble architectural unique. Logement à bord du train.

### 10<sup>e</sup> jour: Boukhara, le lieu fortuné

Située dans les paysages désertiques du Kyzylkum, cette ville légendaire compte quelque 1000 monuments qui rappellent les temps héroïques de la Route de la Soie. Dîner dans la cour d'une école (medrese), au son de la musique folklorique et nuitée à l'hôtel.



Prix forfaitaire en CHF par personne: • Habibi (4 lits) 4'250.– • Ali Baba (2 lits) 5'490.– • Aladin (2 lits) 6'250.– • Kalif (2 lits) 9'990.–



# «Registan» vers les hauts- «Route de la Soie»

du 7 au 20 octobre 2010 (14 jours)

vous fera découvrir des régions à l'écart des circuits touristiques traditionnels, ou encore qui ne peuvent être atteintes qu'au prix de pénibles détours.

M M E

## 11<sup>e</sup> jour: Le mausolée des Samarides

Visite de Boukhara durant toute la journée. Vous verrez l'école Miri-Arab et le plus précieux édifice de l'Asie centrale, le mausolée des Samanides. Vous visiterez ensuite les fortifications de Ark, puis la résidence d'été du dernier émir. Logement dans le train.

## 12<sup>e</sup> jour: Merw, la perle de l'Orient

Le matin, vous arriverez à Mary. Vous visiterez Merw, anciennement l'une des plus grandes et des plus imposantes villes du monde. Sont demeurées les immenses murailles qui semblent invraisemblables au milieu du désert, ainsi que les ruines impressionnantes des anciens bâtiments. Poursuite du voyage à destination de Ashgabat. Arrivée le soir et logement à l'hôtel.

## 13<sup>e</sup> jour: Ashgabat

Le matin, excursion à Nisa, l'une des premières capitales des Parthes. Retour à Ashgabat et visite de la ville et du musée national. Le soir, dîner d'adieux et transfert à l'aéroport.

## 14<sup>e</sup> jour: Ashgabat – Suisse

Vers une heure du matin, décollage du vol Lufthansa à destination de Francfort, puis voyage en train jusqu'à Bâle.

## P R E S T A T I O N S

**Compris:** Vols de ligne Francfort - Astana et Ashgabat - Francfort avec Lufthansa en Economy • Taxes d'aéroport et impôts • Voyage en train en 2<sup>e</sup> classe de Bâle à Francfort Aéroport • Voyage en train spécial, du 2<sup>e</sup> au 12<sup>e</sup> jour • 7 nuitées en train dans la catégorie choisie • 5 nuitées dans de bons hôtels de catégorie moyenne et de 1<sup>re</sup> classe, en chambre à deux lits • Pension complète durant 12 jours • Tous les transferts • Excursions et visites, y compris les entrées • Dégustation de vins et de vodka • Guides locaux et guide à bord du train parlant français • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Bâle • Médecin à bord • Documents de voyage

**Non compris:** Supplément pour chambre individuelle dans les hôtels, CHF 530.- • Visa pour l'Ouzbékistan, le Kasakstan et le Turkménistan, CHF 360.- • Taxe d'entrée pour Turkménistan, 10 USD + 2 USD • Assurance-annulation et SOS, assurance annuelle CHF 99.- pour une personne, CHF 169.- pour un couple

### Catégories de cabines dans le train spécial

**Catégorie Habibi** (compartiments à 4 lits): Deux lits superposés. Une cabine avec lavabo et WC à l'extrémité de chaque voiture.

**Catégorie Ali Baba** (compartiments à 2 lits): Deux lits juxtaposés. Une cabine avec lavabo et WC à l'extrémité de chaque voiture.

**Catégorie Aladin** (compartiments à 2 lits): Même agencement que la catégorie Ali Baba et une douche par voiture.

**Catégorie Kalif:** Deux lits superposés. Possibilité de s'asseoir, grande table et petite armoire à habits. Chaque compartiment dispose de douche, toilette et lavabo.



## Inscription En train spécial «Registan» vers les hauts-lieux de la célèbre «Route de la Soie» du 7 au 20 octobre 2010

- Chambre individuelle dans les hôtels désirée, supplément CHF 530.-  
 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

Catégorie de cabine désirée:  Habibi  Ali Baba  
 Aladin  Kalif

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone 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](http://www.servrail.ch) • Renseignements: SERVRAIL, téléphone 031 311 89 51

Envoyez-moi le programme détaillé!



Luc Recordon, consigliere agli Stati vedese e membro SEV

# «Non sono un ayatollah dell'ecologia»

Luc Recordon, ingegnere fisico e avvocato, è un membro atipico del SEV. Nessun passato di ferroviere, né legami evidenti con il personale dei trasporti pubblici. Questo personaggio polivalente, municipale del suo comune vedese di Jouxrens-Mézery e consigliere agli Stati, ha più di un asso nella manica. Sa sorprendere e lo fa con un sottile piacere.

Ha ereditato le sue convinzioni ecologiste dalla sua famiglia, originaria del «Pays d'Enhaut»: «da bambino, mi hanno spesso portato in campagna. Mio padre era ingegnere civile e mi ha insegnato la protezione delle acque». È adolescente e studente negli anni '70, contrassegnati da Jacques Piccard e da René Dumont, primo ecologista a candidarsi alla presidenza della repubblica francese nel '74, ma anche dall'inizio della battaglia contro il nucleare, con l'occupazione di Kaiseraugst e la lotta contro Creys-Mal-

ville, a cui partecipano alcuni ingegneri in fisica del Poli di Losanna, i cui studenti cominciano a ribellarsi all'«onnipotente tecnicismo».

## Nessun integralismo ecologico

Il suo comportamento attuale è certamente in linea con le sue convinzioni ecologiche, ma Luc Recordon non si considera un «ayatollah dell'ecologia». «Capisco che vi sono dei limiti. Anch'io uso l'auto per spostamenti brevi, dato il mio handicap (soffre di una malformazione congenita e cammina grazie a protesi). L'ecologia ci chiede di usare il minimo possibile di risorse, ma non di rinunciarevi completamente». Non è un integralista ecologico che, per esempio, rifiuta di usare l'aereo. Del resto, ha molto viaggiato in America latina e in Asia. Viaggia per conoscere altre culture, altre condizioni di vita e le lingue: «Ho imparato un po' di spagnolo, di portoghese, di olandese e anche un pochino di russo». E ha approfittato delle occasioni per conoscere alcune linee ferroviarie leggendarie.

Evidentemente, gli piacciono i treni. Si ricorda di un viaggio in occasione di un compleanno, da Rougemont a Montreux con la MOB,



«Alcuni amici, membri del SEV, hanno visto in me un difensore dei trasporti pubblici e mi hanno invitato a sindacalizzarmi».

poi da Briga a Berna con la BLS. Da piccolo ha viaggiato in treno in Scandinavia. Apprezza i trasporti pubblici di qualità e forse per questo ha aderito al SEV: «Sì, alcuni amici membri del SEV hanno visto in me un difensore dei trasporti pubblici ed un nostalgico dei treni storici e mi hanno proposto di affiliarmi». Alla domanda se sostiene altri sindacati, risponde: «Non posso sindacalizzarmi nel mio campo professionale... sono un padrone».

Per quel che riguarda il suo comportamento in politica, Serge Roy, sindaco del suo comune in cui è municipale, non gliela manda a dire: «I suoi ritardi alle sedute sono proverbiali, sia a Jouxrens-Mézery, sia a Berna. Ma se dopo la seduta si mangia, allora arriva puntuale! Può lasciarsi andare a scatti di collera (...), ma nonostante le litigate, non è uno che serba rancore».

Tempo libero fra due sedu-

te? «Mi piacciono molto la lettura, la poesia e il teatro. Pratico il nuoto e lo sci. A tre anni mi hanno messo gli sci ai piedi, nonostante il mio problema fisico. Se si è del Pays d'Enhaut è un obbligo. Tempo fa ho pure fatto trekking nell'Himalaya...». Luc Recordon è stupefacente, non si ferma mai. A 54 anni vive in pieno la vita, moltiplica i suoi impegni, passando dal Consiglio degli stati a Berna al suo municipio, dalla fisica al diritto, al consiglio di amministrazione della Banca cantonale vedese. A chi è sorpreso da questa funzione replica: «Ci vuole gente come me nel consiglio di amministrazione, per contribuire ad un mondo economico diverso e orientare la banca verso i fondi verdi, per esempio. Ci siamo battuti per impedirne la privatizzazione e quindi, per coerenza, non si poteva non partecipare. Non ci vedo un'incompatibilità con il mio impegno politico. È

pur sempre una banca cantonale...».

## Si all'AI!

Luc Recordon è stato in prima fila nella campagna di voto sull'aumento dell'IVA in favore dell'AI a fine settembre: «gli abusi erano già stati eliminati dalla V revisione dell'AI e il modesto aumento permetterà di evitare ulteriori tagli ai danni di persone già fragili». Anche lui ha ricevuto prestazioni: «per le mie protesi, che sono molto care, e per le trasformazioni dell'automobile». Nei primi anni '80 ha anche ricevuto un rendita per 15 mesi. «Si è trattato di un errore, che mi ha lasciato molto perplesso. Vi erano effettivamente aberrazioni che nel frattempo sono state però corrette».

Luc Recordon è un uomo che preferisce l'azione alle grandi discussioni teoriche; ecologista ma pragmatico.

Henriette Schaffter



Gli abusi nell'AI erano già stati eliminati dalla V revisione.