

Soddisfazioni rare

Il SEV ha raggiunto un risultato positivo per l'accompagnamento dei treni a Parigi.

Pagine 6-7



Il presidente del SEV in Ticino

Giovedì 1. aprile, Giorgio Tuti è venuto in Ticino. Non si è trattato di un pesce d'aprile, né di una visita pasquale, ma ha accolto l'invito di partecipare all'assemblea della sezione Lavori

Pagina 5



Traffico regionale minacciato

Firmate la petizione promossa da SEV, ATA, ASTUTI e CITRAP

Pagina 11

Basilea RB verrà rinnovata e i posti di lavoro diminuiranno

Pressioni su più fronti

Oltre al calo del traffico dovuto alla crisi e alla tendenza a far circolare sempre più treni completi, i posti di lavoro nelle stazioni di smistamento subiscono le conseguenze della modernizzazione degli impianti, come quella iniziata a Basilea RB

Quella dei manovrati è probabilmente la categoria sotto maggior pressione di tutte le FFS. In Svizzera sono rimaste solo sei stazioni di smistamento, che oltretutto vengono viepiù automatizzate. Le prospettive per il personale dipendono da una crescita dei trasporti, ma anche da un riordinamento verso altri compiti. È una responsabilità che compete alle FFS, in quanto si tratta di persone che hanno dedicato la loro intera vita professionale alla ferrovia. *pmo*

Dossier alle pagine 8 - 10



Posare stoffe d'arresto: un compito reso sempre più spesso superfluo dai freni automatici di binario che arrestano i vagoni al termine della discesa dalla sella di lancio.

Il tribunale amministrativo federale conferma la decisione dell'UFT

Le FFS non sono in regola

■ La legge sulla durata del lavoro stabilisce che la durata del lavoro non deve eccedere 9 ore nella media di 7 giorni di lavoro consecutivi. L'Ufficio federale dei trasporti aveva richiamato le FFS al rispetto di questa norma, infranta nel caso in cui i 7 giorni sono interrotti da giorni liberi.

Secondo l'UFT, (e il SEV condivide questo parere), la presenza di giorni liberi è ininfluente e bisogna considerare una serie di sette giorni di lavoro, indipendentemente se interrotta o

meno.

Il tribunale amministrativo federale non è entrato nel merito della questione, limitandosi a ribadire di reputare l'opinione dell'UFT compatibile con il testo di legge. Quindi, nonostante pure l'opinione delle FFS possa apparire legittima, il tribunale sostiene il margine di apprezzamento dell'autorità di sorveglianza. *pmo*

vedi anche l'editoriale

EDITORIALE

Le FFS tentano di sfruttare a loro vantaggio ogni dettaglio della legge sulla durata del lavoro, anche a costo di strappazzarne i contenuti. Fa quindi piacere che l'autorità di sorveglianza (l'Ufficio federale dei trasporti UFT) faccia il suo dovere, vegliando sul rispetto della legge. Come fa piacere che il tribunale amministrativo federale sostenga questo atteggiamento dell'UFT.

La LdL non è stata concepita per facilitare la vita dei dipendenti dei trasporti pubblici. Al contrario! Essa ammette per esempio una durata settimanale del lavoro superiore a quella prevista dalla legge sul lavoro.

“Chi gioca con i limiti previsti dalla legge sulla durata del lavoro, gioca con la sicurezza.”

Martin Allemann, responsabile del centro di competenza durata del lavoro del SEV

ro, applicabile per la maggior parte delle ditte svizzere. La legge tiene così conto delle particolari condizioni delle aziende di trasporto. Questa legge ha uno scopo chiaro, che deve essere considerato in tutta la sua importanza: si tratta né più né meno della sicurezza del trasporto pubblico. Chi gioca con i limiti previsti dalla legge sulla durata del lavoro, gioca con la sicurezza. Il SEV, né l'UFT, possono permetterlo.

Né dovrebbero poterselo permettere le FFS!

AZIONE RACCOLTA FIRME

È iniziata la raccolta firme per il referendum contro la revisione della legge sull'assicurazione disoccupazione. Il SEV organizzerà una giornata di raccolta, fissata dalla commissione direttiva per

martedì 27 aprile.

Verranno organizzati stand in diverse località e i segretariati SEV saranno pertanto chiusi. Località e orari saranno indicati prossimamente sull'agenda su www.sev-online.ch

pmo

IN BREVE

MAGGIOR
PRESENZA MILITARE

■ La «Sicurezza militare» intende rendersi maggiormente visibile sui treni e nelle stazioni, tramite un aumento della presenza di militi, per migliorare l'ordine e l'immagine dell'esercito. I civili verranno comunque controllati solo in caso di acuto pericolo e di evidente perturbazione della sicurezza dell'esercizio ferroviario. La polizia militare coordinerà i suoi controlli con la polizia dei trasporti delle FFS, senza tuttavia costituire pattuglie miste.

NUOVE SQUADRE
MOBILI DI PULIZIA

■ Le FFS hanno comunicato di voler impiegare squadre mobili per la pulizia dei treni ICN nelle ore di punta tra Yverdon e Olten. Secondo le FFS, questo procedimento avrebbe il vantaggio di non disturbare i viaggiatori durante la salita e la discesa dal treno. Il comunicato non indica nulla sulle difficoltà per il personale, che sarà dotato di un carrello con gli attrezzi, di muoversi sui treni affollati. Si tratta comunque di un esperimento che si protrarrà sino al mese di giugno.

LIEVE AUMENTO DEL
RINCARO IN MARZO

■ Nel marzo 2010, l'indice nazionale dei prezzi al consumo calcolato dall'Ufficio federale di statistica (UST) ha segnato un incremento dello 0,1 per cento rispetto al mese precedente e si è portato a 103,8 punti (dicembre 2005 = 100). Su base annua, è risultato un rincaro dell'1,4 per cento a fronte di quote annue dello 0,9 per cento nel febbraio 2010 e del -0,4 per cento nel marzo 2009. L'aumento dell'indice nazionale nel marzo 2010 è stato considerevolmente influenzato dall'ascesa dei prezzi di carburanti (+3,4%) e olio da riscaldamento (+7,8%).

Resteranno in servizio, sia pure su binari tronchi

Le cucine della squadra restano

La petizione del SEV ha portato un successo: le cucine viaggianti della squadra saranno impiegate ancora sino al 2020. Le FFS intendono inoltre investire per migliorare la situazione del personale sui cantieri.

L'anno scorso, il SEV, su iniziativa della sua sottofederazione Lavori, aveva raccolto in tempi brevissimi oltre mille firme in favore del mantenimento delle cucine della squadra. Un impegno che sta dando i suoi frutti: dopo diverse trattative, le FFS hanno accettato di continuare con le cucine sino al pensionamento delle cuoché, ossia per circa ancora dieci anni.

Urs Huber e Jean-Pierre Etique, i due segretari SEV che hanno negoziato questo risultato con le FFS lanciano un appello al personale dei servizi di costruzione a voler

far capo a queste strutture, che offrono pasti sani e a buon mercato: «è il modo migliore per garantirne la sopravvivenza!»

strutture sui cantieri. «Sono previsti diversi elementi per migliorare le condizioni del personale sui cantieri di lunga durata, quali possibilità di

esigenze degli interessati, il SEV ritiene di aver ottenuto una soluzione ottimale per migliorare la situazione sui cantieri. Evidentemente, sia-



Le cucine della squadra continueranno la loro attività per diversi anni

Infrastrutture moderne

Il SEV prende inoltre atto con soddisfazione della volontà delle FFS di operare considerevoli investimenti per modernizzare le infra-

riposo, migliori condizioni igieniche, protezione dalle intemperie e altro ancora» ci spiega Urs Huber.

Soluzione ottimale

Considerata la diversità di

mo ancora alla fase degli annunci. Il nostro incarico consisterà pertanto nel sorvegliare che a questi annunci facciamo seguito anche interventi concreti.

pmo

I valori registrati dal sondaggio delle FFS sono migliori rispetto agli anni precedenti

In crescita, ma comunque basso

Il sondaggio sulla soddisfazione del personale 2009 ha dato il miglior risultato mai registrato. Le FFS se ne compiacciono.

Le FFS hanno informato in modo molto succinto sul risultato del sondaggio sulla soddisfazione del personale condotto a fine dello scorso anno. Si è trattato di un sondaggio a campione. Il prossimo sondaggio per tutto il personale è previsto solo per il mese di settembre.

Balza all'occhio che le due divisioni del trasporto hanno migliorato i loro risultati, peggiorati invece nel settore centrale e nell'infrastruttura.

Va inoltre ricordato che

l'ultimo sondaggio si era svolto nel 2007, condizionato dalle tensioni sul CCL e per il futuro degli stabilimenti industriali.

Crollo nei settori centrali

Notevole è poi il crollo del risultato nei settori centrali, precipitato da 73 a 63 punti. Le FFS si astengono dal commentare.

Il valore generale è per contro aumentato da 61 a 64 punti, il valore massimo mai raggiunto. Il valore minimo era stato toccato nel 2001 e nel 2006 con 60 punti. Considerate le critiche espresse dal Consiglio federale in passato, vi è però da ritenere che difficilmente esso sarà soddisfatto da questi risultati.

pmo

COMMENTO

Molte domande

Il personale viaggiante sarebbe più soddisfatto del suo lavoro rispetto a tre anni fa, quello dei servizi centrali molto meno. È quanto emerge dal sondaggio svolto presso 1000 collaboratrici e collaboratori delle FFS, che conferma inoltre come il personale sia abbastanza soddisfatto dell'ambiente circostante il suo posto di lavoro, mentre non lo sia per niente nei confronti dei vertici aziendali. Per rendersene conto, le FFS avrebbero anche potuto risparmiarsi questo sondaggio. È infatti quanto andiamo loro

ripetendo da anni... I nostri membri ci ribadiscono sempre di avvertire una netta mancanza di apprezzamento del loro operato da parte del datore di lavoro.

Le FFS farebbero anche meglio a non limitarsi ad attribuire queste conclusioni al «processo di cambiamento in cui si trova l'azienda».

Si tratta infatti di una crisi di fiducia molto più profonda, derivante da un'acuta incertezza, la cui portata esula quella di un normale processo di cambiamento. Le FFS farebbero meglio ad agire di conseguenza.

Manuel Avallone, Vicepresidente

Il traffico combinato ha di nuovo uno sbocco a sud di Chiasso

Via libera per Monte Olimpino

12 aprile, ore 4.04. Il treno 51493 per Castelguelfo lascia il fascio C della stazione di Chiasso verso sud, tornando a percorrere, dopo 16 mesi di interruzione, la galleria di Monte Olimpino 2.

Aperta nel 1989, poco dopo la nuova cabina centrale elettronica di Chiasso, la galleria di Monte Olimpino 2 ha permesso al traffico merci di compiere un autentico balzo di produttività.

Essa congiunge infatti direttamente Chiasso con la stazione di Bivio Rosales, evitando la deviazione attraverso Como San Giovanni e, quel che più conta, la salita tra Como e Albate, che limitava fortemente il peso dei treni merci.

Inoltre, la galleria risolve uno dei problemi principali del traffico merci per ferrovia, legato alla progressiva crescita delle dimensioni dei carichi, permettendo in particolare il trasporto di contenitori e carri di quattro metri di altezza.

Problemi geologici

Purtroppo, l'esercizio della galleria è stato ostacolato dall'insorgere di problemi di carattere geologico, derivanti dall'innalzamento del livello della falda freatica che ha generato infiltrazioni tali da pregiudicare la percorribilità.

Il traffico era stato quindi già chiuso una prima volta dal novembre 2002 al maggio 2003 e poi alternativamente su uno dei due binari per permettere lavori di impermeabilizzazione.

Questi si sono però rivelati insufficienti e l'aumento delle infiltrazioni ha reso necessari nuovi interventi, iniziatisi nel giugno 2007 e che hanno richiesto la chiusura totale della galleria, dal dicembre 2008 allo scorso 12 aprile.

Il progetto dell'intervento è stato curato dallo studio Basler e Hofmann di Zurigo ed eseguito a cura di RFI, per un investimento globale di

48 milioni di Euro (72 milioni di franchi)

Uno sbocco fondamentale

Le sue caratteristiche e quelle della linea vecchia rendono la Monte Olimpino 2 indispensabile. Se chiusa, il traffico deve essere dirottato su Luino o attraverso l'asse del Sempione.



Dal 12 aprile, i treni merci ripassano dalla Monte Olimpino 2 (a destra)

In questi lunghi mesi di chiusura, tutti i servizi della stazione di Chiasso hanno sofferto di questa realtà, i cui effetti sono poi stati amplificati dalla crisi economica che ha comportato un calo della domanda di trasporto.

In questi giorni, il sollievo degli addetti ai lavori per la riapertura della galleria, a lungo apparsa come un miraggio, è palpabile.

«La nostra pianificazione prevede un numero maggiore di treni, anche se per tirare un primo bilancio occorre comunque attendere qualche settimana», ci ha indicato il capostazione di Chiasso Smistamento, Ivano Realini, le cui indicazioni trovano conferma presso FFS Cargo. «Noi abbiamo circa una quarantina di treni a settimana nelle due direzioni che ritrovano la via di Chiasso» ci ha detto Eros Crivelli, capo piattaforma di Chiasso.

Dal canto suo, Hupac ci ha confermato il ritorno via Chiasso di due coppie di treni al giorno, effettuati da BLS Cargo.

Anche gli altri operatori presenti a Chiasso (vedi anche art. a pag. 10) dovrebbero poter presentare evoluzioni analoghe.

Effetti occupazionali mitigati

Gli investimenti fatti a Chiasso SM, in particolare con l'apertura del fascio U, servito sull'arco delle 24 ore per il transito di treni Nord-Sud, limiteranno però le ripercussioni occupazionali della riapertura, in quanto verranno a mancare gli spostamenti

dei treni al fascio di partenza a cura della manovra locale.

Nuove nubi sul trasferimento

Da diverse fonti, siamo poi venuti a conoscenza di nuovi problemi sul fronte del traffico ferroviario.

A seguito della sciagura di Viareggio, Trenitalia sta verificando tutte le norme di trasporto per le merci pericolose. Ciò ha portato alla chiusura di alcuni scali per questi tipi di merci, per esempio quello di Brescia, e alla conseguente soppressione di alcune relazioni ferroviarie.

Inoltre si pensa di inasprire altre norme per queste merci. Se da una parte, queste esigenze sono comprensibili e pienamente condivisibili, negli addetti ai lavori sorgono diverse perplessità sul futuro del trasporto. Quello su ferrovia è senz'altro uno dei più sicuri e deve mantenere queste caratteristiche. Anche gli altri vettori dovrebbero però rispondere alle stesse esigenze. Limitarsi ad inasprire le norme per la ferrovia rischia di ottenere solo l'effetto contrario, ossia di riversare i trasporti su vettori meno controllati e, di conseguenza, meno sicuri.

Pietro Gianoli

“IL COLORE DEI SOLDI”

DI FABRIZIO FAZIOLI

LA BOLLA E' VICINA

E' in atto, è innegabile, un'euforia accecante nei confronti della Cina, la quale ha proprio tutto per sedurre gli investitori. Le prospettive di crescita non conoscono flessioni, le riserve in moneta straniera hanno raggiunto cifre da capogiro, il PIL cinese si è moltiplicato per 16 negli ultimi trent'anni. Ma ci sono pure tutte le condizioni per una bolla speculativa, con relativa fragorosa caduta. La storia insegna, perché è proprio il sogno di una crescita illimitata il primo indicatore del possibile disastro. Basta ricordare l'era aurea del Giappone, allorché alla fine degli anni Ottanta si apprestava a soffiare agli Stati Uniti la palma di prima economia mondiale, prima di cadere nei due decenni di crisi profonda. E quali sarebbero gli indicatori particolarmente a rischio di questa Cina esuberante? Una caratteristica distintiva di una bolla speculativa sono indubbiamente gli investimenti che in Cina hanno raggiunto nientemeno che il 58% della produzione annua. Nessun'altra economia asiatica non ha mai fatto tanto. John Stuart Mill già nell'Ottocento scriveva che «non è il panico a distruggere i capitali, ma il panico non fa altro che constatare valori già distrutti dagli eccessi e dagli abusi». E' notorio anche che l'aumento straordinario e repentino delle infrastrutture e degli immobili provoca un'accelerazione ciclica della corruzione. Altra fonte d'allarme sono i tassi d'interesse bassi, nonostante un'inflazione relativamente forte. La circostanza si rende necessaria per non sovraesporre la moneta cinese, già particolarmente sopravvalutata rispetto al dollaro. Ma la cosa che più inquieta è l'espansione straordinaria e del tutto insana del credito nei confronti di chichessia, tanto più che i titoli di debito bancari non sono sostenuti da una solida contropartita in risparmi o in attivi di altro genere, anzi. E si sa anche come le banche hanno una loro propria strategia per mantenere intatta la capacità di prestare soldi, trasferendo ad altri i rischi. In effetti anche in Cina pacchetti di prestiti bancari sono trasferiti a terzi, esattamente come è avvenuto negli Stati Uniti con i «subprime», di triste e recente memoria. E dove starebbe allora il rischio? Dal semplice fatto che il rimborso di molti prestiti dipende dai redditi futuri, che a loro volta dipendono dalle prospettive di crescita. E' da lì che nasce ogni tipo di speculazione, di rialzo insano dei valori, dei prezzi e delle speranze vane. In attesa del crollo.



Le BLS attraversano un momento delicato, rivolte al futuro e commemorando il passato

Ridurre per crescere?

Novità dalle BLS, positive e meno, comunicate da tre conferenze stampa in tre giorni.

Com'era prevedibile, le notizie poco positive vengono da BLS Cargo, le cui prestazioni sono calate del 19% a seguito della diminuzione della domanda derivante dalla crisi economica internazionale. Il calo ha interessato soprattutto il traffico di transito, convenzionale e combinato non

accompagnato. L'autostrada viaggiante ha per contro fatto registrare un aumento dell'8%.

«Flessibilizzazione e ottimizzazione»

BLS Cargo ha reagito a questo calo con misure operative a breve termine, quali il blocco delle assunzioni e l'affitto a terzi di locomotive e di prestazioni di macchinisti, che sono comunque dipendenti delle BLS e non di BLS Cargo. A lungo termine, i migliora-

menti dovrebbero essere conseguiti grazie ad un programma di aumento dell'efficienza, che prevede di flessibilizzare e ottimizzare le risorse e l'impiego del personale.

Navigazione col vento in poppa

Nonostante dall'anno scorso il servizio di navigazione sui

laghi di Thun e di Brienz non riceva più alcun aiuto da parte del cantone, è comunque riuscito a chiudere in positivo, grazie ad una riduzione del numero di corse e ad un aumento del numero di viaggiatori, reso possibile dalla meteo favorevole. Il 2009 si è così chiuso con un utile di 230'000 franchi.

Anniversario

Il 2010 sarà poi particolare, in quanto ricorre il 175.mo anniversario della navigazione a vapore, per festeggiare il quale sono in programma manifestazioni particolari con prezzi che richiamano l'evento e che vanno da 17,50 a 175 franchi. *pan/gi.*

COMMENTO

Chi paga?

Che il trasporto pubblico costi è evidente a tutti. Quando la sua offerta viene estesa e migliorata, ci si può poi chiedere chi dovrà pagare: saranno i clienti, che viaggeranno di più e in maggior numero? Questo potrebbe essere il caso, almeno in parte, delle vetture a due piani, in grado di accogliere un maggior numero di passeggeri. Oppure sarà il cantone ad aumentare i suoi contributi? Per il SEV, è fondamentale che a pagare non siano i dipendenti. Chi contribuisce al successo dell'azienda vi deve poter

partecipare, ricavandone buone condizioni di lavoro e non vedersi ripagato solo da aumenti di... stress. La soppressione di corse di battello poco utilizzate può apparire ragionevole e la flessibilizzazione dell'impiego dei macchinisti può tentare i responsabili aziendali. Ma il personale deve aver la possibilità di esprimersi e di ottenere provvedimenti che ne limitino le conseguenze negative. E la responsabilità di controllare gli effetti delle misure di risparmio spetta poi ai cantoni, nella loro funzione di proprietario e committente.

Nick Raduner, segretario SEV



I treni viaggiatori delle BLS fanno sempre più fatica a soddisfare la clientela. Le BLS contano di investire oltre un miliardo per rinnovare il materiale rotabile

POSTI A SEDERE, COMFORT, ECONOMICITÀ

La rete suburbana di Berna riscontra un successo crescente, che le composizioni «Nina» non riescono ormai più a contenere. Le BLS intendono pertanto investire 494 milioni entro il 2014 per l'acquisto di 29 composizioni a due piani, in grado di soddisfare le esigenze della clientela grazie a più posti a sedere e alle possibilità di accogliere diversamente abili e carrozzine per bambini. Entro il 2025, le BLS contano di investire oltre un miliardo nel loro parco veicoli che, per velocizzare e semplificare l'esercizio, sarà composto da quattro tipi di treni, accoppiabili tra loro.

pan.

La Coop Protezione giuridica: prestazione apprezzata per i membri SEV

Introiti in crescita

La protezione giuridica Coop conferma la bontà della propria strategia e gli introiti derivanti dai premi aumentano del 13%, attestandosi sui 21 milioni.

Diversamente dal 2008, gli investimenti finanziari hanno dato buoni risultati, contribuendo alla solidità finanziaria della compagnia. L'assemblea generale degli azionisti del 7 aprile 2010 ha così deciso di riconoscere un dividendo del 15%.

Esercizio positivo

Il presidente del consiglio d'amministrazione Rudolf Steiger e quello della direzione Daniel Siegrist hanno illustrato il risultato dell'esercizio 2009: i premi totali incassati hanno raggiunto i 21 milioni, con un aumento del 13% rispetto all'anno precedente. Un contributo decisivo è giunto dalla rivista «Beobachter», la cui prestazione «BeoAssistance» ha superato ogni aspettativa, con oltre 70'000 clienti nel suo primo anno.

Le spese per il trattamento dei casi sono aumentate a

12,4 milioni di franchi, con un rapporto tra spese per caso d'assicurazione, spese d'esercizio e premi incassati del 99,69%.

Investimenti profiqui

La strategia di investimenti orientata al lungo termine e il portafoglio diversificato hanno permesso alla protezione giuridica Coop di approfittare anche della crescita dei mercati finanziari, permettendo di raggiungere un utile a monte delle imposte in crescita rispetto all'anno precedente e che ha superato il milione di franchi. *SEV*

Il SEV cerca per il 1. giugno o data da convenire



un coordinatore o una coordinatrice del settore politica e relazioni pubbliche (80%)

incaricata/o di seguire le questioni politiche, in particolare modo a livello federale, suscettibili di avere ripercussioni sui dipendenti dei trasporti pubblici. Rappresenterà il SEV in diverse organizzazioni del settore, redigerà prese di posizione, testi per il nostro giornale, preparerà azioni e curerà i contatti con i politici e le amministrazioni, svolgendo attività di lobby.

Dovrà disporre di esperienza politica e sindacale, eventualmente in organizzazioni non-profit; indipendenza e spirito di iniziativa. Lingua madre tedesca e buone conoscenze di francese. Il luogo di lavoro è Berna e il posto è direttamente subordinato al presidente. Maggiori informazioni sul nostro sito www.sev-online.ch, oppure dal presidente SEV Giorgio Tuti, 031 357 57 57.

Sezione Lavori, il presidente Giorgio Tuti traccia un orizzonte di sfide impietoso

Tutti i nodi vengono al pettine

Finisce la sua relazione con una sfida, Barbara Marcionetti, presidente della sezione Lavori (Bau) in Ticino. «La nostra sezione conta 206 membri. Siamo una piccola squadra che però ha grandi ambizioni. Per aiutarci a raggiungere nuovi traguardi e non essere più la più piccola sezione della Svizzera, vi invito tutti a reclutare nuovi membri.»

Sicura di sé, Barbara Marcionetti si rivolge a una platea di soli uomini con piglio deciso e in presenza di un ospite particolarmente soddisfatto. Il presidente Giorgio Tuti, in Ticino il primo di aprile per partecipare ai lavori assembleari, ha potuto solo complimentarsi, sottolineando il valore della presenza delle donne anche in cariche importanti. In una realtà, come il Ticino, in cui l'equità di genere è ancora «un essere misterioso». In Ticino, dove ha lasciato una porzione del suo cuore, Giorgio Tuti ha lavorato in un altro sindacato. Conosce dunque bene la realtà e la mentalità a sud delle Alpi.

I sabotatori dello Stato sociale

Abile oratore, il presidente si è soffermato a lungo sul dossier della cassa pensione, il cui destino non dipende dal SEV ma dalla politica. Ha ricordato il lavoro di lobbying che sta conducendo il sindacato per contrastare quei partiti politici – Unione democratica di centro e Partito liberale radicale – che si sono apertamente schierati contro il contributo di risanamento proposto dal Consiglio federale (1,148 miliardi di franchi). La crisi della cassa pensione si iscrive tuttavia in un contesto più ampio. «La crisi dei mercati finanziari e lo scandalo UBS che nel mese di ottobre del 2008 hanno creato scompiglio e chiamato in causa il Governo quale salvatore di UBS – dichiara

Giorgio Tuti – non è un capitolo chiuso, poiché questi errori si ripercuotono attualmente in una crisi economica che non è affatto alle spalle, come vogliono far credere gli economisti di Stato. La realtà è radicalmente diversa: in Svizzera la disoccupazione continua a crescere, molte aziende sono costrette a licenziare e 30 mila giovani continuano a rimanere fuori dal mercato del lavoro. Affermare che la crisi appartiene al passato corrisponde a una precisa strategia politica tesa a risparmiare nel sociale, attraverso sistematici attacchi: contro AVS, AI, SUVA, assicurazione disoccupazione. La votazione del 7 marzo scorso non ha insegnato nulla ai sabotatori dello Stato sociale: nonostante il 73% degli svizzeri si siano espressi contro la riduzione del tasso di conversione delle rendite del secondo pilastro, questi vanno avanti imperterriti, come se nulla fosse.»

Disoccupazione, referendum

Per mostrare la forza di impatto del movimento sindacale come voce dei lavoratori e delle lavoratrici, ecco un altro banco di prova: il referendum contro la revisione della Legge sulla disoccupazione. «A livello nazionale – precisa il presidente del SEV – ci siamo impegnati a raccogliere 6 mila firme. Lancio pertanto un appello a tutti i membri del SEV affinché contribuiscano attivamente alla raccolta delle firme. La revisione della legge prevede inaccettabili peggioramenti, è dunque nell'interesse di tutti coloro che lavorano porre un argine agli attacchi della destra.» Un appello anche a prendere parte al Primo maggio, con bandiere e striscioni per mostrare all'opinione pubblica la compattezza dei lavoratori e delle lavoratrici. Sì, perché i tempi che ci attendono sono difficili, gravidi di incognite. Anche per i ferrovieri e le ferroviere. Le ristrutturazioni nel campo dell'Infrastruttura è solo uno dei problemi. «In questi ultimi anni – continua Tuti – la ferrovia è cresciuta tantissimo. È aumentata la

densità del traffico, sono aumentate le prestazioni ma per la manutenzione ci sono sempre meno soldi. E senza un'infrastruttura efficiente, le conseguenze sulla circolazione dei treni saranno inevitabili e, di conseguenza, anche sull'offerta.»

Nuovi rapporti di forza

Incognite, sfide, incertezze, lotta, mobilitazione. Cinque parole che ben sintetizzano la situazione attuale. Il Contratto collettivo di lavoro (CCL), che scade nel 2011, è uno dei nodi che il sindacato deve sciogliere. Se SEV e FFS non trovano un accordo per prolungare il CCL, evitando così un vuoto contrattuale in un periodo di molte incertezze, il primo luglio 2011 non ci sarà più il CCL. Vuoto contrattuale significa instabilità delle condizioni di lavoro. E significa essere pronti a lottare, a mobilitarsi. In gioco ci sono i rapporti di forza; nel ridefinirli si rischia inevitabilmente di lasciare qualche penna. La compattezza della base sarà pertanto un elemento determinante.»

Di fronte alle domande della base, evidentemente preoccupata per le sfide che si delineano all'orizzonte, anche il segretario sindacale Pietro Gianolli ha invitato, rivolgendosi al battagliero Aldo Sciamanna, a non farsi illusioni: «Sono cresciuto con la ferrovia, la conosco bene. Vi posso assicurare che i tempi sono cambiati. I vertici delle FFS sono cambiati, non solo a livello di persone, bensì anche a livello di cultura aziendale. Trattative e negoziati tra le parti non saranno mai più come prima. I nodi stanno arrivando al pettine e noi dobbiamo essere pronti. Ciò significa valutare strategie alternative ed elaborare nuove risposte a nuovi e vecchi problemi. Non sarà facile, dobbiamo esserne tutti consapevoli.» L'invito iniziale a reclutare nuovi membri ha dunque un sapore che va oltre ogni possibile conclusione.

Françoise Gehring

«DENTRO LA CRONACA»

DI GADDO MELANI

Marco, italiano amareggiato

Tornare a scrivere a distanza di tanti giorni delle elezioni italiane ha forse poco senso, visto che tutto (o quasi) è già stato scritto e detto. Nel contempo, però, molto è ancora da dire e scrivere e l'argomento mi serve da pretesto per dire di Marco, un caro amico toscano, che dallo scorso marzo credo figuri militante nel partito di maggioranza relativa: quello degli astenuti. Dico di Marco perché la sua parabola è significativa della situazione politica in Italia e in modo particolare della sinistra. Non penso di certo che sia unica, ma è quella che conosco.

Marco, dunque, era un operaio agricolo, come lo è stato suo padre sino alla pensione. Marco, il cui padre fin da ragazzino è stato il classico militante di base del PCI, si è avvicinato alla politica attiva in età già adulta, ma lo ha fatto con un impegno e una serietà davvero ammirevoli. Esortato dai compagni di lavoro a farsi loro portavoce con la direzione nelle vertenze interne alla azienda, ha affrontato il ruolo di sindacalista avendo ben chiaro un principio: suo compito sarebbe stato quello di difendere gli interessi di quanti gli mostravano fiducia, battersi per e con loro senza cercare tor-naconti personali.

Ampliandosi questa attività, in quanto scelto a rappresentante sindacale di categoria sull'intero comprensorio comunale, Marco, che ha la sola licenza di scuola media, ha inteso prepararsi anche culturalmente: da qui assidue letture di testi specifici della storia sindacale, del movimento operaio, delle lotte contadine e poi, più in generale, di saggi politici, di cronaca e storia contemporanea.

In breve: in pochi anni, si è fatto un nome in campo sindacale e politico. Infatti è entrato a far parte dei DS e quindi del PD, dove si distingue per la sua volontà di lavorare, di contribuire nel suo piccolo a delineare nuovi orizzonti per una sinistra che stenta a trovare una nuova identità. A guidarlo nell'attività partitica sono gli stessi principi che lo avevano mosso in quella sindacale. I dirigenti del partito, che sono poi anche quelli del Comune e della Provincia, presto gli offrono un impiego nel settore amministrativo.

In ufficio, Marco si sente al servizio del pubblico; per lui i suoi datori di lavoro sono i cittadini. Ed è l'inizio della fine. Dall'interno, si rende conto che gli ideali di cui fino ad allora si era nutrito, non solo sono ignorati dai più, ma che a prevalere sono il careerismo, il tornaconto personale. Che i dirigenti politici (e sindacali) sono come il Giano bifronte: una faccia, quella pulita, è per l'esterno, l'altra, meno presentabile quella che usano al loro interno, che serve a barattare voti e posti per un unico obiettivo: conservare privilegi e potere.

Così Marco ha piantato tutto. Svolge coscienziosamente il suo lavoro e il tempo libero che ora gli resta lo passa a lavorare l'orto e ad andare per boschi.

Amareggiato non pensa più che sia possibile un ricambio generazionale, che possano emergere uomini nuovi. In Italia, dice oggi Marco, c'è ormai una sola soluzione: quella del fucile.

Marco il fucile lo usa e lo userà solo contro i cinghiali, ma la prima vittima resta proprio lui.



” Trattando le richieste del personale, continuano solo a ricordarci il fatto che sono esposte ad una dura concorrenza “

Jürg Hurni, segretario sindacale

Un anno fa, Jürg Hurni lasciava la testa della sottofederazione ZPV per passare al segretariato centrale SEV

«La soluzione «Lyria» ha valenza europea»

Jürg Hurni è il responsabile del SEV per le questioni inerenti la divisione viaggiatori delle FFS. Nonostante i risultati positivi, le richieste del personale incontrano sempre una netta resistenza. Vi sono però alcune eccezioni: per gli accompagnatori dei treni sino a Parigi è stato possibile elaborare soluzioni positive.

contatto.sev: Il trasporto viaggiatori delle FFS scoppia di salute. Questa situazione non dovrebbe ripercuotersi anche sui rapporti con il SEV?

Jürg Hurni: In teoria, senza dubbio. La realtà è però un po' diversa. Le FFS sbandierano pubblicamente un ottimo andamento, ma nei confronti dei partner sociali

hanno un atteggiamento diametralmente opposto: messe a confronto con le richieste del personale, continuano solo a ricordarci il fatto che sono esposte ad una dura concorrenza.

Quali sono attualmente i problemi principali?

In particolare, sono i singoli settori di Operating a non voler entrare nel merito delle richieste del personale e i provvedimenti per migliorare la soddisfazione del personale marciano sul posto.

Puoi farci qualche esempio?

Le pause dei macchinisti: le FFS giungono a prevedere pause sui fasci di binari, precisando che è il singolo a doversi arrangiare per rifocillarsi, anche se ciò non è possibile perché non vi sono infrastrutture, né possibilità di consumare un pasto caldo. È un tema che si trascina da anni, senza che si riesca a trovare una soluzione.

Oppure, la questione della indennità per lavori con aggravamenti particolari, la cosiddetta indennità per lavori sporchi, per la quale avevamo avanzato alcune richieste nel 2008, respinte ancora una volta dalle FFS in quanto ci hanno detto di non volerla negoziare prima dell'introduzione del nuovo sistema salariale.

I colleghi cosa ne pensano?

In primo luogo, si lamentano della mancanza di personale, per esempio presso il personale treno o di locomotiva, dove è difficile beneficiare dei propri giorni liberi.

Ciò genera anche tensioni nei rapporti con i colleghi e con i superiori. Può sembrare una banalità, ma sono proprio queste situazioni a condizionare negativamente la motivazione sul lavoro.

Chi si sente penalizzato dalla sua distribuzione, non va al lavoro contento. Sappiamo però che anche i distributori sono sotto pressione, in quanto coprire tutti i turni con un

”Sono in particolare i singoli settori di Operating a non voler entrare nel merito delle richieste del personale e i provvedimenti per migliorare la soddisfazione del personale marciano sul posto.“

effettivo insufficiente è un'acrobazia costante e difficilissima.

Vi sono anche aspetti positivi?

Grazie al fatto che su tutti i treni vi devono essere due agenti, a seguito anche delle nostre richieste, vi sarà un chiaro aumento di posti di lavoro. Le FFS hanno inoltre ottenuto l'incarico di accompagnare i treni Lyria sino a Parigi e in questo ambito le nostre richieste sono state ascoltate.

Quali richieste?

Sinora abbiamo avuto alcuni casi di accompagnamento di treni al di là della frontiera, ma senza giungere a queste dimensioni. Inoltre, il pernottamento a Parigi rappresenta per il personale un'ulteriore limitazione nella sua vita sociale e familiare, anche per una categoria che è abituata

”Chi si sente penalizzato dalla sua distribuzione, non va al lavoro contento.“

da molto tempo a ritmi di vita irregolari. Era quindi molto importante poter negoziare nuove regole con le FFS, che hanno poi una valenza particolare anche a li-

vello europeo, dato che i partner sociali stanno discutendo da anni questi aspetti in seno all'UE. Abbiamo quindi lavorato a contatto con la CGT francese.

Cosa avete richiesto in particolare?

Un supplemento di tempo per tutta la durata del soggiorno a Parigi, lontano dalla famiglia. Alla fine, ci siamo poi accordati per un supplemento del 30% per

tutto il tempo che supera la durata del riposo prescritta. Si tratta di un buon risultato.

Come avete raggiunto questo successo?

SEV e ZPV hanno proceduto unite, mantenendo una linea di rivendicazioni chiara e insistendo sul peso e l'importanza di un'assenza

prolungata da casa. In un primo tempo, le FFS si erano rifiutate di entrare in materia e, se non avessimo dimostrato una certa disponibilità al compromesso, tutta la trattativa avrebbe potuto fallire. La somma di tutti gli aspetti positivi, dalla creazione di nuovi posti di lavoro all'adeguamento dell'indennità per pasti, ci ha poi indotti ad accettare l'accordo.

Vi saranno ripercussioni anche su altri settori?

No, si tratta di una tematica abbastanza precisa e isolata dalle altre.

Questo genere di risultati è però piuttosto raro. Il SEV si è comportato diversamente dal solito?

Il nostro atteggiamento dipende però sempre dalla questione. Vi sono circostanze in cui la controparte

BIO

Jürg Hurni è sposato e ha 48 anni. Dopo un allunato d'esercizio, ha lavorato per due anni alla stazione di smistamento di Bienne, prima di assolvere una seconda formazione quale conduttore. Ha poi lavorato in prevalenza a Bienne, da ultimo nella funzione di capotreno. Nel SEV ha fatto tutta la «gavetta», da membro, a membro di comitato sino a presidente centrale della sottofederazione. Nel 2009 ha poi ripreso la funzione di segretario sindacale, competente per tutte le questioni della divisione viaggiatori. Il destino ha voluto che, tra le prime questioni, sia stato chiamato ad occuparsi proprio della chiusura della stazione di smistamento di Bienne. Trascorre il suo tempo libero con la moglie, con qualche diversione al computer, per soddisfare la sua passione per l'informatica.

INTERVISTA



Alberto Cherubini

Jürg Hurni e la ZPV hanno richiesto il doppio agente treno sin dall'apertura della galleria di base del Lötschberg.

non si schioda di un millimetro e in cui non si riesce quindi a trovare un accordo. In questo frangente, gli argomenti erano a nostro favore, in quanto le FFS necessitavano di una regola, dovendo muoversi in ambito europeo.

Nel 2008, tu eri ancora presidente centrale della ZPV e hai poi deciso di annunciarti come segretario sindacale al SEV. Cosa ti ha spinto a farlo?

Mi interessava il lavoro che avrebbe riguardato la divisione viaggiatori con la quale avevo stretti contatti già da presidente centrale. Il team del settore viaggiatori del SEV, che ho la fortuna di dirigere, mi sostiene poi in modo ottimale. Dopo 30 anni di lavoro alle FFS ho quindi voluto approfittare

della possibilità di cambiare, anche perché queste eventualità non capitano spesso.

Hai maggiore afflusso come segretario sindacale o come presidente centrale?

Sono funzioni impossibili da paragonare. Da presidente centrale, mi occupavo della mia sottofederazione e dei suoi settori professionali, senza dover approfondire tutte le altre questioni, salvo per il coinvolgimento nelle decisioni strategiche derivante dal fatto di appartenere alla commissione direttiva. Era comunque un compito interessante e ricco di attrattiva. Come segretario sindacale, non ho più da prendere decisioni di carattere strategico, ma curo le

“Le nostre rivendicazioni non sono campate per aria, ma riflettono le effettive esigenze del personale.”

questioni correnti. È un lavoro molto variegato e che offre maggiori occasioni di approfondimento.

Prima ti occupavi di una sola categoria, mentre ora segui tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori del trasporto viaggiatori. Come sono i tuoi contatti con le altre categorie?

Dal mio punto di vista, i contatti sono senz'altro buoni. La mia formazione mi ha del resto permesso di conoscere anche queste categorie e l'attuale professione di approfondire queste conoscenze. Ho inoltre ottimi rapporti di collaborazione con i presidenti centrali.

Il SEV ha un'organizzazione diversa rispetto alle sottofederazioni. Pensi sia meglio avere un'organizzazione per divisioni o per professioni?

È una domanda delicata! Come segretario sindacale, penso che una organizzazione secondo le divisioni sia più funzionale, in quanto permette un contatto più organico con le FFS, che oltretutto spesso avanzano l'esigenza dell'uniformità di trattamento tra le categorie.

Cosa ti aspetti dal nuovo capo divisione Jürg Schmid?

Che entri in materia delle rivendicazioni del personale e che giudichi in modo

obiettivo. Le nostre rivendicazioni non sono campate per aria, ma riflettono le effettive esigenze del personale.

Intervista: Peter Moor/gi



”Le FFS devono investire anche nel personale, non solo negli impianti!”

Urs Huber, segretario sindacale SEV

Aumenti di produttività e progresso tecnologico vanno a scapito dei posti di lavoro

Smistamenti sotto pressione

La ferrovia deve resistere alla concorrenza stradale. Questa realtà pone anche le stazioni di smistamento dell'infrastruttura FFS sotto costante pressione, acuita dalla crisi economica che ha ridotto i vagoni da smistare. Questi fattori, unitamente al progresso tecnologico, hanno portato negli ultimi anni alla chiusura di alcune stazioni di smistamento, all'"ottimizzazione" di altre e al conseguente, doloroso taglio di posti di lavoro. Ne è un esempio quanto sta avvenendo, dal 6 aprile, alla stazione di smistamento di Basilea.

Già nel giugno 2008, prima che la crisi economica riducesse del 20% i vagoni da smistare, il Consiglio d'amministrazione delle FFS aveva deciso di chiudere o, per dirla con i termini delle relazioni pubbliche, di destinare ad altro uso, le stazioni di smistamento di Bienne e di Olten. Anche se le squadre di manovra di FFS Cargo continuano a recapitare i vagoni ai vari destinatari e sui fasci di binari vengono ricoverati gruppi di carri, la cruda realtà è questa: le selle di lancio, cuore dell'attività princi-

pale delle stazioni di smistamento, sono fuori servizio: quella di Olten dal dicembre 2008 e quella di Bienne dal dicembre 2009. A Olten hanno perso il posto 36 colleghi e a Bienne, dove nel 2005 il progetto «Focus» aveva già tagliato circa 50 posti, altri 40. L'ammodernamento dei due impianti avrebbe richiesto investimenti ingenti, anche perché essi sono stati trascurati per molti anni.

Le speranze per lo smistamento di Rotkreuz, chiuso nel settembre 2009 con la cancellazione di 20 posti di

lavoro, a seguito del calo di traffico, sono invece ridotte al lumicino di speranza. La sella di lancio è stata ristrutturata nel 1974 e permetterebbe tuttora un esercizio razionale, solo se vi fosse una netta ripresa del traffico. Sino all'automazione della stazione, Rotkreuz resta inoltre servita sul posto da alcuni dirigenti del traffico ferroviario. La stessa cosa vale per Bienne.

La gestione dell'esercizio (I-B) gestisce ad oggi le stazioni di smistamento di Basilea, Buchs, Chiasso, Däniken, Losanna e Limmattal con la sua

filiale di Zurigo - Mülligen.

Le «ottimizzazioni» di fine 2009

La gestione dell'esercizio sta adottando tutte le misure possibili per ottimizzare i processi produttivi ed abbattere così i costi d'esercizio. La crisi economica ha portato ad un calo dei vagoni smistati, diminuiti del 17% dal 2007 al 2009. A fine 2009, I-B

ha così tagliato altri 50 posti, ricorrendo a «ottimizzazioni» quali l'affidamento di ulteriori compiti ai collaboratori (per esempio staffisti o rilevatori treno incaricati anche di agganciare e sganciare i veicoli); l'impiego a tutto campo di manovrati;

Continua a pagina 10

COMMENTO

Un futuro per le stazioni di smistamento e per i loro collaboratori

In queste tre pagine sulle stazioni di smistamento si parla molto di tagli, di chiusure e di ristrutturazioni: gli impianti di Olten, Rotkreuz e Bienne sono stati chiusi e gli altri sono confrontati con continui ridimensionamenti. Le cifre e la lista di investimenti presentate dalle FFS costituiscono per il personale interessato un continuo motivo di inquietudine. Loro hanno bisogno di prospettive per il futuro, che dipendono dall'evoluzione delle attuali stazioni di smistamento. Queste a loro volta dipendono da due fattori:

- dalla crescita del traffico merci per ferrovia, per la quale occorre un'effettiva volontà politica di trasferirlo dalla strada e la determinazione delle FFS ad agire in tal senso. Condizioni che suscitano più di una perplessità.
- Nuovi investimenti. Qui sta però il dilemma del personale delle stazioni di smistamento. Impianti moderni sono indispensabili per affrontare le sfide del futuro, ma gli impianti moderni cancellano posti di lavoro.

Per dare al personale le prospettive alle quali ha diritto, le FFS devono sviluppare strategie che non si limitino a investire negli impianti, ma che illustrino anche ai dipendenti il loro futuro in ferrovia, nelle stazioni di smistamento o attorno ad esse.

Urs Huber, resp. SEV del team infrastruttura



Roger Jeanbourquin ai freni di binario, che in futuro saranno comandati automaticamente



Peter Kern comanda scambi che in futuro saranno serviti dal computer



La cabina centrale (a sinistra) e la cabina 4, all'interno della quale sono state scattate le altre foto e che sarà probabilmente utilizzata per comandare le selle di lancio

DOSSIER



Alexander Engler

Basilea RB 1 vista dalla cabina ovest: gli attuali 59 scambi e 25 chilometri di binario saranno ridotti a 38, rispettivamente 24, con un rinnovo totale di binari e sottostrutture e l'eliminazione delle pendenze inutili. In basso il posto degli staffisti.

Il 6 aprile sono iniziati i lavori di trasformazione della stazione di smistamento di Basilea 1 a Muttenz

Il progresso cancella posti di lavoro

La sostituzione di binari, scambi e impianto e il nuovo sistema di freni porterà alla cancellazione di 20 posti di lavoro.

La ristrutturazione della stazione di smistamento di Basilea 1 costerà 195 milioni di franchi e durerà tre anni e mezzo. L'impianto risale agli anni 30 ed è attivo sul traffico nord-sud. Unitamente alla stazione di RB 2, realizzata negli anni '70 ed attiva nel traffico sud-nord, costituisce un'importante piattaforma per il traffico merci svizzero ed internazionale che nel 2008 ha trattato circa 226'000 carri.

L'intervento prevede di

integrare la tecnica degli impianti nelle due cabine Est e Ovest e di chiudere le altre tre. Ciò comporterà entro l'aprile 2012 la cancellazione di 17 posti di impiegato agli apparecchi centrali, in quanto scambi e segnali verranno comandati tramite un sistema «Ittis» dalle cabine Est o Ovest, che verranno probabilmente dotate di un apposito posto di lavoro. I binari di direzione verranno inoltre dotati di un sistema di freni elettromagnetici. Thomas Baldinger, capo della stazione di smistamento, non è stato in grado di dirci se questi freni permetteranno di rinunciare completamente o in parte all'impiego degli 8 staffisti attuali.

Il nuovo impianto di freni esige però una superficie assolutamente pianeggiante, per ottenere la quale bisognerà asportare circa 145'000 m³ di terra, pari a circa 4'500 vagoni. L'aumento di efficienza del nuovo impianto di sicurezza e di freni permetterà di ridurre i binari di direzione da 41 a 32. Per garantire la continuità d'impiego della stazione di smistamento, sia pure in misura parziale, binari e sottostruttura verranno rinnovati in due tappe. Il fascio di binari di direzione verrà poi dotato di ripari fonici e di un drenaggio separato delle acque meteoriche.

Possibili alternative

Thomas Baldinger ci ha indi-

cato che la riduzione dei posti di staffista potrebbe essere assorbita da pensionamenti anticipati, ma i peggioramenti delle prestazioni della cassa pensioni FFS rendono questi provvedimenti poco attrattivi.

In media, però, a Basilea vi sono 2 manovristi all'anno che devono essere attribuiti ad altre funzioni per motivi di ordine medico. Un tempo, questi colleghi avevano la possibilità di reintegrarsi come impiegati di apparecchi centrali (IAC), ma questi posti sono ormai in via di estinzione presso le FFS.

A Basilea, tra i 17 IAC che perderanno il loro posto di lavoro, vi è chi sarebbe in grado di riprendere un lavoro in manovra. La classificazione

inferiore di questi posti li rende però, al di là dei diritti acquisiti previsti dal CCL, poco interessanti.

Alex Bringolf, presidente della SBV svizzera nordoccidentale ha chiesto che colleghi che dispongono dei requisiti per la carriera di dirigente del traffico ferroviario possano affrontare l'esame attitudinale, mentre quasi tutti potrebbero entrare in linea di conto come guardiani di sicurezza presso Securitrans. Verranno creati anche 3 nuovi posti di disponente di manovra alla sella di lancio al livello di funzione che però, come ci spiega Alex Bringolf, interesseranno verosimilmente anche altri candidati. F

continua da pag. 8

l'estensione del raggio di impiego dei team di manovra su più fasci di binari o la riduzione degli orari di apertura delle selle di lancio.

Dei 51 colleghi interessati, 9 sono stati trasferiti al progetto di nuovo orientamento NOA; 2 al progetto a termine «NOA - Crescendo» per i collaboratori oltre i 58 anni; 6 sono passati al beneficio della pensione; 7 sono diventati guardiani di sicurezza presso la filiale delle FFS Securitrans (inizialmente si auspicava che questa possibilità potesse essere utilizzata da più colleghi); 14 hanno trovato una sistemazione presso altri servizi; 5 sono di rinforzo per la durata

dei lavori a Basilea sino al 2013; 9 colleghi sono seguiti dal «Case Management» per una reintegrazione per motivi medici, mentre per 4 a marzo non vi era ancora una soluzione.

Aumento dei carichi di lavoro

Le pretese «ottimizzazioni» non hanno portato solo ad una diminuzione dei posti di lavoro, ma anche ad un aumento della pressione su quelli rimasti. «Gli spostamenti di incarichi non hanno risparmiato nessuno» ci spiega Alex Bringolf, collaboratore di Basilea RB e presidente SBV della Svizzera nordoccidentale. Numerosi colleghi non hanno ormai più respiro sul posto di lavoro e sono giunti

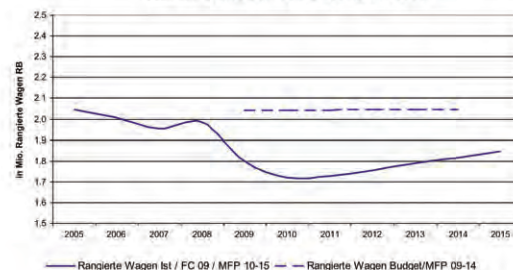
al limite della sopportazione. Nella pianificazione mancano inoltre le riserve, ciò che rende impossibile il rinforzo a breve termine delle squadre. «Non siamo più nella situazione in cui si può sottrarre un collaboratore senza che questo manchi effettivamente sul lavoro».

Il futuro degli smistamenti

Le FFS affermano che, ad eccezione di Basilea, non sono previsti ulteriori interventi e che le attuali stazioni corrispondono alle necessità. La tendenza va però sempre verso il traffico combinato, collegato al traffico a carri singoli tramite portali merci, mentre altre innovazioni come il gancio automatico dipendono dall'evoluzione a livello europeo. Sull'asse nord-sud, è in primo luogo il traffico di transito a richiedere prestazioni di servizio (scarti di carri, spostamenti di gruppi, cambi loc) mentre sull'asse est-ovest, dove il transito è ridotto, le prestazioni sono generate dal traffico interno.

Markus Fischer

Pianificazione a medio termine FFS Infrastruttura (coordinata con ITF traffico merci, stato luglio 2009)



Quantità carri manovrati nelle stazioni di smistamento (Basel, Buchs, Chiasso, Däniken, LT, RBL, Rotkreuz)



Evoluzione delle stazioni di smistamento dal 2008

- Stazioni attuali (green circle)
- Stazioni chiuse a fine 2008 (blue circle)
- Stazioni chiuse nel 2009 (red circle)

BUCHS: UN TAGLIO DOPO L'ALTRO

Il rinnovo della stazione principale e di quella di smistamento di Buchs, costato 77 milioni di franchi, ha portato alla soppressione di 18 posti tra la fine del 2006 e l'inizio del 2008, dovuti al nuovo impianto di smistamento e al telecomando di quello di sicurezza da Coira. I casi personali hanno potuto essere risolti direttamente, senza ricorrere a NOA. Il calo del traffico e la rinuncia a prestazioni di servizio da parte

di FFS Cargo hanno poi determinato a dicembre 2009 il taglio di 7 altri posti. 2 colleghi hanno trovato un altro posto, mentre 5 devono seguire un procedimento di reintegrazione medica. Buchs RB offre attualmente 41 posti a tempo pieno, occupati nella formazione di treni per la Svizzera orientale e per l'Austria e nella raccolta di vagoni per RBL, oltre che per prestazioni di servizio varie.

Fi

Posti a tempo pieno a marzo 2010 / vagoni smistati 2009:

- Basilea: 172 posti FTE (compr. rinforzi) / 422 000 vagoni ca.
 - Limmattal (compr. Mülligen): 164 FTE / 632 000 vagoni ca.
 - Chiasso: 135 FTE / 74 000 vagoni ca.
 - Losanna: 93 FTE / 240 000 vagoni ca.
 - Buchs: 41 FTE / 70 000 vagoni ca
 - Däniken: 37 FTE / 95 000 vagoni ca.
- fonte: Medienstelle FFS Infra

CHIASSO SM: LE DIFFICOLTÀ DEL TRASFERIMENTO SU FERROVIA

L'infrastruttura di Chiasso smistamento è stata rinnovata pochi mesi fa, con interventi importanti ai freni di binario e al fascio di U, adattato anche al transito di treni da nord a sud. Questi investimenti hanno però avuto ricadute negative sull'occupazione, incrementate dalla crisi e dalla chiusura della galleria di Monte Olimpino 2.

Chiasso smistamento occupa oggi circa 140 collaboratori. Un effettivo notevolmente ridimensionato da quando è stata costruita, alla fine degli anni '60. La sua funzione ha però subito grandi cambiamenti: le attività di controllo doganale, che una volta richiedevano uno smistamento doppio di ogni carro, sono quasi del tutto scomparse. «I magazzini doganali sono ormai affittati a ditte di logistica che operano su strada» constata amaramente Giuseppe Lupica, macchinista di manovra e segretario della RPV Ticino.

Trasferimento e liberalizzazione

Questo non è però l'unico problema di carattere strutturale di Chiasso smistamento. Il trasporto merci per ferrovia ha risentito oltre misura degli effetti della crisi economica. La ferrovia ha infatti perso quote di mercato nei confronti della strada. «Oggi, Chiasso ospita una decina di operatori merci, che non hanno generato però un aumento globale del trasporto. La sensazione è piuttosto che le aziende siano riuscite solo a sottrarsi clienti a vicenda, invece di contrastare il concorrente stradale. Inoltre, ogni operatore tenta di ridurre gli smistamenti al minimo e la domanda di prestazioni di manovra ne risente. Lo sviluppo della domanda è molto difficile da prevedere, anche perché i quantitativi per le varie destinazioni sono suddivisi tra gli operatori» ci ha indicato Ivano Realini, capo di Chiasso SM.

Geologia contraria

A peggiorare ulteriormente il quadro vi sono i problemi geolo-

gici della galleria di Monte Olimpino 2, indispensabile per collegare la stazione con la rete ferroviaria italiana permettendo il transito con carri di 4 metri di altezza, che ne hanno imposto la chiusura totale dal dicembre 2008. Dopo diversi annunci contraddittori, RFI ha finalmente riaperto la galleria sui due binari il 12 aprile. Il traffico combinato può quindi ritrovare la via di Chiasso, dopo oltre un anno di dirottamenti via Luino e Novara. Gli effetti occupazionali di questa riapertura potrebbero tuttavia restare modesti, in quanto l'ammortamento del fascio U permette ai treni merci diretti a sud di limitare la manovra al solo cambio di locomotiva.

Incertezze per il personale

Tutte queste incognite si ripercuotono anche sul personale, confrontato oltre tutto con un problema demografico. L'età media dei colleghi impiegati a Chiasso SM è attorno ai 55 anni. Le FFS hanno fatto ricorso a mi-



Giuseppe Lupica: «Speriamo che la crisi finisca e che la riapertura della galleria permetta di riportare a Chiasso il traffico venuto a mancare negli ultimi mesi, in modo che anche noi possiamo ritrovare prospettive positive».

sure temporanee per tamponare gli esuberanti dettati dal calo di lavoro, come trasferimenti e incarichi temporanei, in vista anche delle partenze per pensionamenti dei prossimi anni. «Anche se questi sforzi sono apprezzabili, regna una certa amarezza», conclude Lupica. «Stiamo facendo tutto il possibile per contribuire al

trasferimento delle merci su ferrovia, ma ci sembra di vuotare il mare con le mani. Speriamo davvero che la crisi finisca e che la riapertura della galleria permetta di riportare a Chiasso il traffico venuto a mancare negli ultimi mesi, in modo che anche noi possiamo ritrovare prospettive positive».

Pietro Gianoli

Misure di risparmio del Consiglio federale

Non soffocare le linee regionali

Il SEV si sta battendo in favore delle linee regionali. Ha quindi promosso una petizione, unitamente alla associazione traffico e ambiente ATA, all'associazione degli utenti dei trasporti pubblici Astuti e alla comunità d'interesse per il trasporto pubblico CiTrap.

Nell'ambito del suo più recente pacchetto di risparmio, il Consiglio federale ha presentato la possibilità di operare tagli anche nei trasporti pubblici, in particolare limitando il riconoscimento di indennità finanziarie alle linee che presentano una richiesta minima di 100 perso-

ne al giorno. Attualmente, il limite minimo è fissato a 32 persone al giorno.

L'applicazione di questo provvedimento costituirebbe una mazzata probabilmente fatale per numerose linee.

Minacciati soprattutto bus e autopostali

Ad oggi, le linee indennizzate dalla Confederazione sono circa 1300. Il pacchetto di risparmio del Consiglio federale colpirebbe circa 160 di loro, ossia un settimo del totale, per le quali sarebbero i rispettivi cantoni a doversi assumere l'integralità della spesa (attualmente vi contribuiscono solo parzialmente). Ciò non sarà però sempre possibile.

Le linee minacciate sono per lo più servite da bus o da

autopostali e collegano regioni e villaggi periferici, che corrono così il rischio di essere isolati dalla rete dei trasporti pubblici.

Ombre anche sul turismo

Sulla lista troviamo però anche ferrovie di montagna, come la Vitznau-Rigi Stafelhöhe-Rigi Kulm e la Weggis-Rigi Kaltbad, nonché linee di autopostali che servono comprensori sciistici come i Flumserberge nel canton San Gallo o Thyon 2000 in Vallese.

In discussione vi è persino la linea ferroviaria regionale tra Yverdon-les-Bains e Neuchâtel.

Opporsi ai tagli

Il SEV si è alleato con altre associazioni, come l'ATA,

l'Astuti e la CiTrap per combattere con la maggior efficacia possibile queste misure. Esse risulteranno nefaste non solo dal punto di vista della politica regionale, ma una riduzione delle linee periferi-

che indebolirà tutto il sistema del trasporto pubblico, favorendo un maggior uso dell'auto.

In gioco vi sono così anche numerosi posti di lavoro.
pmo/pd



Sulla lista delle linee minacciate troviamo anche la Vitznau-Rigi-Bahn.



Firmate subito la petizione contro i tagli nei trasporti pubblici

Petizione al Consiglio federale

Onorevole Consigliere federale Merz,
Onorevoli Consigliere e Consiglieri federali,

chiediamo che le misure di risparmio previste per i trasporti pubblici nel programma di consolidamento 2011-2013 siano soppresse. In particolare, le indennità federali per il traffico regionale non devono essere ridotte e le linee ferroviarie non devono essere sostituite con linee di autobus.

Possono firmare tutti, indipendentemente dall'età, dal domicilio e dalla nazionalità. La petizione può essere firmata anche online:
<http://www.ata.ch/it/trasporti-regionali/firmare-la-petizione.html>



Nome, Cognome

Indirizzo

Località di domicilio

Colpi di diritto

Speronato in rotonda

Un altro caso di assistenza giuridica del SEV dimostra l'opportunità di difendere e far valere i propri diritti.

Nel luglio 2009, Pino F. (nome fittizio) affronta, alla guida del suo bus articolato, una rotonda in pieno traffico di mezzogiorno. A metà della stessa, avverte uno scossone e nel retrovisore vede che una auto ha urtato la parte posteriore del bus. Non vi sono feriti, ma i danni all'auto e al bus, constatati dal rapporto di polizia, ammontano a circa 5000 franchi.

Affermazioni contrastanti

Durante l'interrogatorio, l'automobilista Y afferma che il bus le avrebbe negato

la precedenza, mentre Pino sostiene di aver visto solo automobili che gli hanno lasciato la precedenza. La Polizia imputa quindi alle due parti una mancanza di padronanza del veicolo, ai sensi dell'art. 31 della legge sulla circolazione stradale.

Pino si rivolge alla assistenza giuridica SEV, la quale affida il caso ad un legale. In settembre, Pino e Y ricevono un decreto penale, contro il quale Pino si oppone, contrariamente alla controparte e deve quindi comparire da-

vanti al giudice in gennaio del 2010.

Y, anch'essa convocata dal giudice, ribadisce di essere entrata nella rotonda prima del bus ed essersi fermata dopo, vedendolo sopraggiungere, ma di non aver potuto retrocedere per evitare la collisione, in quanto l'auto dietro di lei era troppo vicina. Prima della collisione avrebbe pure suonato due volte il clacson.

Testimonianza decisiva

Questa versione è però contraddetta da un testimone, che aveva lasciato la prece-

denza al bus e che aveva visto Y prima della collisione. Y avrebbe avuto, secondo lui, la possibilità di retrocedere per evitare l'urto. La sua auto ferma sarebbe inoltre stata urtata prima che lei azionasse il clacson.

Finalmente, il giudice assolve Pino, in quanto tutti gli indizi lasciano intendere che fosse entrato nella rotonda prima di Y. I calcoli dimostrano infatti che al momento dell'urto il bus era nella rotonda da 14 secondi. Il giudice precisa che non si può nemmeno pretendere che Pino sorvegli costantemente nel retrovisore il comportamento degli altri veicoli, in

quanto deve rivolgere la sua attenzione a quanto avviene sulla strada davanti a lui.

Dopo l'assoluzione, viene annullato anche il richiamo alla prudenza che la commissione competente aveva emesso nei confronti di Pino.

Assistenza giuridica SEV

RICORDIAMO

Che sul nostro sito www.sev-online.ch è disponibile tutta la raccolta di Colpi di diritto.

Villaggio vacanze Golfo del Sole della Reka a Follonica

Da ben 25 anni i membri SEV possono approfittare di sconti per i bungalow e gli appartamenti del villaggio Golfo del Sole in Toscana.

Questa regola è basata su di un contratto per il diritto d'uso, che però comporta anche una partecipazione del SEV agli investimenti.

Purtroppo, da tempo i bungalow e gli appartamenti SEV non corrispondono più allo standard di confort attuale. Per il periodo invernale 2010/2011 si rendono indispensabili investimenti per oltre 1 milione di franchi. Data la richiesta e l'uso sempre meno frequente di questa di prestazione offerta dal SEV, l'investimento non si rivela sensato. Il SEV è tenuto infatti ad impiegare con parsimonia le quote dei membri e per prestazioni che

vadano a vantaggio della maggior parte dei suoi affiliati.

Per questo motivo la commissione direttiva SEV ha deciso in novembre 2009 di annullare l'accordo d'uso con la Reka per il 31.12.2010. Fino ad allora, ovviamente, si potrà continuare ad approfittare dello sconto del 25% per i bungalow e del 30% per gli appartamenti. Il SEV offrirà inoltre per gli anni 2011 e 2012 uno sconto supple-



I bungalow e gli appartamenti SEV non corrispondono più allo standard di confort attuale.

mentare del 10% per alcuni bungalow e appartamenti. Prenotazioni direttamente presso la Reka al numero 031 329 66 99 o via mail a: florence.bernasconi@reka.ch.

Lettera alla redazione

Quando c'erano i RE

Vorrei fare conoscere, a chi leggerà questa mia lettera, quali erano gli obiettivi degli allora «timonieri» delle Ferrovie federali svizzere.

Quando viaggiavano i RE!

Usata per i corsi di istruzione per il personale, questa breve incisiva frase coincideva con la reale situazione e con la brillante immagine che le FFS presentavano al cliente. Treni puliti e confortevoli, in perfetto orario, stazioni presentate, personale in uniforme visibile e rintracciabile in qualsiasi momento.

Quanto lontani sono quei tempi. Quanto è cambiato. Lo scorso 18 marzo, per un calcolo errato di chi ha organizzato la trasferta, mi sono trovato, da Goldau a Chiasso, su una tristemente famosa composizione della ex Cisalpino, proprietà di Trenitalia (EC 21 con arrivo a Milano alle 18.50).

Chi ha viaggiato su questo treno sa perfettamente che i sedili possono essere confortevoli solo per persone che raggiungono 150 cm di altezza. Se la fortuna non ti assiste, ti puoi trovare le ginocchia del vicino sullo stomaco, malgrado l'ingombrante tavolino che separa. Le tendine, quelle

ancora esistenti, le puoi azionare sempre e solo se hai fortuna.

Le porte intercomunicanti sono talmente funzionanti che il personale viaggiante ben agisce bloccandole con il chiavistello. Il che significa porte sempre aperte per permetterne il transito. Il 50% dei gabinetti erano chiusi con l'indicazione «fuori servizio». Che fossero intoppiati e... pieni lo si poteva dedurre dall'olezzo...

Una breve sosta, forzatamente in piedi, al bar per un caffè. Il personale, con esagerato tempismo e non attento alle esigenze del viaggiatore che aveva già apparecchiato i grandi tavoli nella sala per la cena. Emozionante sorseggiare quel caffè con la puzza che arrivava dal WC «fuori servizio» della vettura attigua. A Bellinzona mi sono permesso una boccata d'aria fresca sul marciapiede mentre un gruppo di giovani, salendo, esprimevano il loro disappunto commentando «che puzza di m...».

Ricordo i treni trainati da locomotive a vapore, sulla Bellinzona-Luino. Linde e profumate carrozze con sedili in legno, ricordo le stazioni fiorite (vi era una specie di competizio-

ne), ricordo, transitando con questi treni, l'annuncio del nuovo giorno sul Gambarogno, ricordo la squisitezza di capistazione e sottocapi di Magadino, San Nazzaro, Ranzo. La signorilità dei funzionari di Pino, Maccagno e Luino. L'aroma del primo caffè centellinato nel buffet. E, al ritorno, l'affabilità dei numerosi frontalieri e dei nostrani clienti. Questa era anche la «mia ferrovia».

Ma già allora non vi erano solo rose! Le spine erano i numerosi rapporti di servizio, con i quali ogni agente annunciava alla Direzione Esercizio i difetti che certe carrozze fornite dalle vicine Ferrovie dello Stato e circolanti con i treni internazionali, presentavano.

Di questi scritti, non tutti, ne conservo ancora le copie, mie e di miei colleghi. Copie che sanno di muffa ma che sono una testimonianza. Sugerivamo, già allora, che certi «matrimoni» o «gemellaggi» non s'avevano da fare.

Mario Maldini,
capotreno a riposo

SEZIONE VPT LOCARNO

ASSEMBLEA SEZIONALE

MERCOLEDÌ 21 APRILE, ORE 20.15
SALA PERSONALE FERROVIA
STAZIONE FART LOCARNO/MURALTO

Ordine del giorno:

1. Apertura e saluto del presidente A. Mutti
2. Nomina presidente del giorno e scrutatori
3. Relazione del presidente
4. Conti 2009:
Relazione finanziaria del cassiere Andrea Sabetti
Rapporto dei revisori
Approvazione dei conti per l'anno 2009
5. Relazione segretario sindacale Angelo Stroppini
6. Presentazione sondaggio:
«Salute sul posto di lavoro autisti BUS»
7. Eventuali

Sicuri di incontrarvi numerosi, l'occasione ci è gradita per porgere a TUTTI i membri i nostri più cordiali saluti.

VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola

Annunciamo l'apertura di un nostro ufficio a Domodossola per garantire tutte le prestazioni sindacali (tutele relative al rapporto di lavoro) e di patronato, sia per quanto riguarda la amministrazione svizzera che per quella italiana. Permanenza aperta in via sperimentale per un periodo di tre mesi (marzo-maggio) a disposizione di tutti gli iscritti SEV, dei lavoratori della regione impiegati per imprese svizzere attive nel settore dei trasporti (ferrovie, ristorazione, impianti turistici), e ai lavoratori frontalieri in generale.

Dove: Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione). Presenza ogni secondo mercoledì del mese. **Date:** 28 aprile, 12 e 26 maggio, dalle 14.00 alle 18.00.

Al «Dopolavoro» è a disposizione una bacheca informativa e vi è la possibilità di lasciare in consegna documenti. Il futuro mantenimento dell'ufficio è legato all'effettiva domanda di prestazioni. Informate su questo servizio e fare pubblicità!

Telefono (0041) 079 461 05 37;

e-mail: c.f.noto@bluewin.ch

Il presidente Calogero F. Noto

Sottofederazione LPV

Convegno nazionale macchinisti LCA, RCP e di manovra

Sabato 17 aprile, ore 10.00 – Buffet della stazione di Olten (indicazioni sul marciapiede 4)

- Relazioni:
1. Divisione viaggiatori: Jürg Hurni
 2. Divisione infrastruttura: Jürg Hurni
 3. Divisione Cargo: Rinaldo Zobebe

Vi invito caldamente a partecipare e a volermi segnalare la vostra presenza per poter organizzare caffè, cornetto e uno spuntino, offerti dalla sottofederazione.

Rappresentante macchinisti LCA, Beat Lüscher, Maisfeldstr. 9, 4552 Derendingen, tel. 032 682 29 41, 079 505 07 39, fax 032 682 48 50, e-mail: rtb1@bluewin.ch

Sezione TS Ticino

Assemblea generale ordinaria

Martedì 27 aprile, ore 18.00, ristorante Penalty Daro

Ordine del giorno:

1. Saluto introduttivo
2. Verbale ultima assemblea
3. Rapporti
 - a) del presidente sezionale ad interim
 - b) del cassiere e dei revisori
 - c) approvazione dei conti
4. Nomina della commissione di revisione
5. Consegna onoreficenze per 25° e 40° d'appartenenza al SEV
6. Relazione sindacale su temi d'attualità
7. Eventuali

Vi invitiamo tutti a partecipare! Al termine verrà offerto un rinfresco ed uno spuntino.

Il comitato

«GOTTARDISTI» pensionati

INCONTRO DEI CAPITRENO

Giovedì 6 maggio, Hotel Spirgarten, Zürich-Altstetten – ore 11.00

Ritrovo alle ore 11.00 al Cubo rosso al centro della Stazione principale di Zurigo. Treno EC 12 dal Ticino con arrivo a Zurigo ore 10.51. Costo del menu fr. 60.–.

Iscrizione al più tardi **entro il 24 aprile** e info ai seguenti recapiti: Peter Scherrer, Lerchenberg 6, 8046 Zurigo, tel. 044 302 48 29 o 079 479 15 48 oppure a: Franz Rohrbasser, Zwischenbächen 106, 8048 Zurigo, tel. 044 431 62 58.

Il comitato organizzatore

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Raduno primaverile

Giovedì 22 aprile al Saliciolo a Tenero

Vi invitiamo al primo appuntamento della nostra sezione. Ci troveremo verso le ore 11.30 per l'aperitivo in giardino dell'azienda agricola «Il Saliciolo» a Tenero, seguirà il pranzo con prodotti da allevamenti casalinghi al prezzo di 40 franchi: lessata mista con contorni, formaggi e dessert. Caffè, vino e acqua compresi nel prezzo. Il tutto allietato dalla tombola con numerosi premi.

Iscrizioni: entro il 15 aprile a: Biagino Gioli, Via ai Frac 3, 6513 Monte Carasso – tel. 091 825 85 83 – e-mail: biagino_gioli@hotmail.com.

Orari consigliati: da Airolo 10.01 – Faido 10.19 – Biasca 10.40 – Bellinzona arr. 10.53, (cambio treno) Bellinzona pt. 11.00 – Giubiasco 11.04 – S. Antonino 11.06 – Cadenazzo 11.10 – Riazino 11.14 – Tenero arr. 11.20

Da Chiasso 10.03 con fermate in tutte le stazioni fino a Giubiasco arr. 10.56, (cambio treno) pt. Giubiasco 11.04, arrivo a Tenero 11.20.

L'azienda agricola del Saliciolo dista 5 minuti dalla stazione seguendo la strada parallela FFS direzione Gordola e, prima dello Châlet, voltare a sinistra. Un nostro rappresentante sarà presente per l'accoglienza in stazione.

Il comitato PV

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Assemblea generale ordinaria

Martedì 11 maggio, ore 16.00, Casa del Popolo a Bellinzona

Ordine del giorno:

- Apertura Assemblea e approvazione O. d. G.
- Nomina scrutatori
- Approvazione verbale ultima Assemblea
- Rapporti: a) del Presidente, b) del Cassiere, c) della CVG, d) approvazione rapporti
- Preventivo 2010
- Nomina di 1 supplente nella CVG
- Relazione di un rappresentante del Segretariato SEV
- Consegna attestati di benemerita
- Eventuali

Il verbale dell'Assemblea 2009 e i conti 2009 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 15.30.

Avviso importante: al termine avrà luogo una cenetta alla quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea; chiediamo cortesemente di annunciarsi entro il 9 maggio a Biagino Gioli, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

I NOSTRI MORTI

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

– Caverzasio Piero	82 anni	Stabio
– Cereghetti Carlo	82 anni	Muggio
– Jacomelli Marcello	86 anni	Bellinzona
– Nosedà Giampaolo	84 anni	Vacallo
– Pollini Plinio	83 anni	Tremona
– Sassi Rodolfo	82 anni	Chiasso
– Solcà Rino Siro	83 anni	Castel San Pietro
– Zenone Irma	90 anni	Bellinzona

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.

■ Sezione PV Ticino e Moesano

Vacanze al mare 2010

Hotel Punta Nord**** Torre Pedrera-Rimini, da sabato 19 giugno a venerdì 2 luglio

Il successo ottenuto l'anno scorso ci induce a proporvi il ritorno a Torre Pedrera, con un piccolissimo ritocco dei prezzi, che comprendono: il viaggio in torpedone, la pensione completa con un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia e... sana allegria.

Prezzo per camera doppia: CHF 1300.-

Prezzo per camera singola: CHF 1550.-

Attenzione: 50 partecipanti di cui 14 camere singole al massimo!!!

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia.

Vi invitiamo a volervi iscrivere al più presto ma comunque entro il **15 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare al collega Sergio Beti, via Cappella del Marco 15, 6517 Arbedo.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricevuta dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili.

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- per persona, da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

Se non ne siete provvisti vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento.

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Torre Pedrera 2010:

Dati personali	1.a persona	2.a persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	_____
CAP, Località	_____	_____
Telefono	_____	_____
Data di nascita	_____	_____
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola

*) mettere una x nella casella entrante in considerazione

Data: _____ Firma: _____

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

Pubblicità: Kretzag AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

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

La prossima edizione apparirà il 29 aprile. Termine di chiusura per le pagine sezionali è il 22 aprile alle 10.00.

A SPROPOSITO DI ...

ROBERTO DE ROBERTIS

GRAVIDANZE

Anche in Italia pochi giorni fa è stata somministrata la prima pillola Ru486, il controverso farmaco per l'aborto chimico nei primi due mesi di gravidanza, già in uso praticamente in tutti gli Stati dell'Unione Europea e brevettato ormai quasi 30 anni fa, nel 1982. In realtà, già quattro millenni or sono i nostri antenati le pensarono tutte per evitare gravidanze indesiderate. Da notare che gli antichi non conoscevano esattamente neanche la funzione del seme maschile, eppure avevano capito che il concepimento si poteva evitare introducendo i più improbabili intrugli nei genitali femminili. Già nel 1850 a.C. veniva, ad esempio, raccomandata una mistura composta di sterco di coccodrillo che, in alcune zone dell'Africa e dell'India, fino al XIII secolo d.C. venne poi sostituita con le feci degli elefanti. Evidentemente all'epoca avevano una idea assai diversa dell'igiene intima... Sembra comunque che il popolo più interessato alla contraccezione fosse quello egizio: i suoi papiri riportano svariate ricette anticoncezionali. In particolare nel papiro di Ebers viene descritto un preparato gelatinoso a base di acido lattico, sostanza oggi universalmente riconosciuta efficace in questo campo. Basti pensare che in alcuni paesi si consiglia tuttora alle neomamme di prolungare il più possibile l'allattamento, in modo da ridurre il rischio di una nuova gravidanza, che sarebbe impedita proprio dall'alto tasso di acido lattico. Ma, sempre gli antichi egizi, consigliavano anche l'uso intimo dell'olio di oliva, che adesso sappiamo effettivamente limitare la motilità degli spermatozoi. Naturalmente vi potreste chiedere come mai si volessero limitare le nascite in un periodo storico in cui l'alta mortalità infantile e la breve durata della vita impedivano già da sole l'aumento della popolazione. Senz'altro una delle ragioni era di natura economica: il solito problema delle bocche in più da sfamare. Tuttavia sembra che la motivazione principale fosse puramente estetica: le donne egiziane temevano le conseguenze fisiche di ripetute gravidanze e, da che mondo e mondo, sono quasi sempre state le donne a (dover) prendere iniziative anticoncezionali. L'unico provvedimento da parte maschile, a parte il profilattico (anticamente fatto di intestino animale) e il ben noto «coitus interruptus», era un risciacquo preventivo del membro virile con acqua salmastra o aceto, consigliato nel II secolo d.C. da un medico turco, precauzione piuttosto efficace trattandosi di sostanze altamente spermicide. Anche i Greci del periodo classico erano fortemente favorevoli al controllo demografico e, a quanto pare, avevano pochi scrupoli nell'attuare. Celebrati filosofi come Platone e Aristotele ritenevano perfettamente lecito e giustificato limitare il numero dei figli, fino a consigliare non solo dei sistemi anticoncezionali e l'aborto, ma persino l'abbandono del figlio indesiderato! Gli allievi di Ippocrate, l'altrettanto mitizzato padre della medicina antica (vissuto nel V secolo a.C.), inventarono uno strumento contraccettivo intrauterino, a base di grasso di montone. Ora sappiamo che un corpo estraneo introdotto nell'utero può prevenire il concepimento; pertanto possiamo affermare che la «spirale» è nata ben due millenni e mezzo fa!

Dalla Cattedrale al museo Olimpico fino al centro città

Losanna, la città olimpica



Albert Blondel, co-presidente della PV Vaud, è un grande amante dello sport e ha partecipato a numerose prove di triathlon. Con una certa fierezza ci presenta la «sua» città di Losanna, capitale olimpica e sede di numerosi musei.

Losanna ospita una ventina di organizzazioni sportive internazionali, per la maggior parte di discipline che si illustrano ai giochi olimpici, come ginnastica, ciclismo, tiro con l'arco, tennis tavolo, scherma, pugilato, equitazione, canottaggio, pallavolo, o

pattinaggio artistico. Qui hanno sede anche il tribunale arbitrale dello sport e l'agenzia mondiale antidoping, né mancano i musei.

Per questa passeggiata partiamo dalla stazione, prendendo proprio di fronte ad essa il primo metrò completamente automatico della Svizzera, in direzione Croisettes. Si scende alla terza fermata (Bessières), annunciata dallo scampanio della Cattedrale e, dopo esser saliti con l'ascensore all'altezza del ponte di Bessières ed averlo attraversato, con una piccola salita si raggiunge la Cattedrale, costruita in stile gotico nel XIII sec. sulla collina della vecchia cittadella, dalla quale si apre la vista della città. Dopo l'avvento della Riforma, la cattedrale divenne un tempio, che oggi, oltre ad ospitare le celebrazioni ecumeniche, si apre regolarmente anche a manifestazioni musicali. Se ne avete voglia, potete affrontare i 224 scalini che vi condurranno fin sul campanile, da dove potrete godere di una vista incomparabile sulla città e sul Lema-

no. All'uscita dalla cattedrale, sulla piazza, potrete visitare il MUDAC (museo del design e delle arti applicate contemporanei), che a partire da giugno ospiterà una esposizione del disegnatore di fumetti Zep. Si continua scendendo la scalinata del mercato per arrivare a Place de la Palud, piazza pedonale molto amata; sulla facciata dell'edificio sede delle autorità comunali un orologio animato presenta ad ogni ora delle scene storiche. Nella vicina Place de la Riponne si trova il museo cantonale di zoologia nel Palais de Rumine; vi si possono scoprire numerosi animali estinti o rari, di cui due (il grande pinguino e una tartaruga) sono stati utilizzati per le riprese del film «Oceani». Con il metro potrete quindi proseguire in direzione di Ouchy; qui potrete prendervi una pausa regalandovi filetti di pesce persico in uno dei numerosi ristoranti sulle rive del lago. Dopo il bianchino ed il caffè, proseguendo in direzione di Vevey lungo la riva arriverete davanti al Parco olimpico. Ammirata la super-



ba fontana, un piccolo sentiero contornato di statue offerte dai diversi comitati olimpici nazionali vi condurrà all'entrata del museo olimpico, che ripercorre tutta la storia olimpica, dall'antichità ai giorni nostri; gli equipaggiamenti offerti da numerosi atleti ornano le differenti vetrine. Una volta effettuata questa visita, il pensiero correrà certamente ai benefici

che lo sport comporta e, muniti di questo spirito sportivo, potete prendere la via del ritorno per lo stesso percorso fino alla fermata del metro, che vi condurrà fino alla stazione. Qui, prima di prendere il treno, potrete dare un colpo d'occhio al deposito delle locomotive FFS, destinato a diventare il futuro Museo delle Belle Arti.

Albert Blondel/AC

L'EVOLUZIONE DELLE STAZIONI DI SMISTAMENTO ... SECONDO PELLETTI



Leggete il nostro dossier sulle stazioni di smistamento alle pagine 8-10.

INFO

CHIUSURA SEGRETIARIATI

Ricordiamo che il segretariato di Bellinzona è chiuso il lunedì mattina e martedì mattina per varie attività, tra cui la produzione del quindicinale *contatto.sev*. Il segretariato di Chiasso sarà chiuso mercoledì 5 maggio per impegni fuori sede.

Vi ringraziamo per la comprensione.

Michel Pousaz lavora alla Goldenpass ed è appassionato di modellismo

«Ogni treno era diverso»

Michel Pousaz ha ricostituito a casa sua l'universo ferroviario del passato, in particolare degli anni Cinquanta e Sessanta, con treni che circolano attraverso paesaggi della Svizzera rurale dell'epoca.

La ferrovia è la grande passione di Michel Pousaz, a livello professionale e personale. Lavora alla Goldenpass, dove fra qualche giorno inizierà il 43.mo anno di servizio. A casa sua ha installato un plastico che replica l'universo ferroviario svizzero dagli anni Cinquanta agli anni Settanta, l'epoca della sua gioventù.

Negli anni cinquanta, dopo la guerra, l'economia è in netta ripresa e con essa anche i trasporti. Per tenere il passo, le ferrovie fanno capo a tutto il materiale rotabile disponibile. «Erano tornate a correre sui binari le locomotive a vapore e si vedevano treni dal 1900 al 1960. Non c'era una composizione uguale all'altra», afferma entusiasta Michel Pousaz.

Cocodrilli e Freccie Rosse

La varietà dei treni di quell'epoca lo affascina. C'erano treni merci che trasportavano carbone, vino e legname, oppure composizioni eterogenee formate da carrozze viaggiatori, vagoni merci, come pure le lussuose carrozze delle linee internazionali o, ancora, gli omnibus... E' anche l'epoca di tre mitiche locomotive svizzere: il Cocodrillo, costruito negli anni Venti, la Freccia Rossa, che risale agli anni Trenta e la Ae 6/6, subentrata al Cocodrillo.

Michel Pousaz avrebbe voluto diventare macchinista. Ma, a causa di un problema congenito all'orecchio destro, questo è rimasto un sogno. Dopo un breve passaggio presso un fabbricante di alcolici, realizza i suoi sogni ferroviari entrando alla MOB (poi diventata Goldenpass) come impiegato amministrativo. Il lavoro di segretario lo soddisfa molto; si

occupa, tra le altre mansioni, di distribuire e rispedire la posta. Si reca spesso nelle stazioni per portare materiale d'economato (penne, carta, ecc.). «E' un'attività variata e ho contatti con tutti i servizi», spiega Michel Pousaz.

Conoscenza e passione per il settore, lo portano ad affermare che l'età d'oro delle ferrovie europee si situa tra gli anni cinquanta/sessanta. Secondo lui le macchine di quell'epoca hanno qualcosa di vivo. In particolare, alcune locomotive si riconoscevano dal suono quando correvano sui binari, ben diverso dall'uniforme sibilo dei treni attuali, ch'egli ritiene «troppo silenziosi», come gli attuali modelli ridotti. Sono infatti di plastica, come di plastica sono i modellini delle vecchie locomotive. Un aspetto che proprio non va giù a Michel Pousaz, a cui sta a cuore ricostituire il più fedelmente possibile l'ambiente sonoro

delle linee del passato. Così non gli resta che frequentare le borse dei collezionisti per trovare modellini in metallo, rotaie comprese.

Paesaggi e blog internet

Due membri della famiglia hanno contribuito alla ricostituzione in miniatura della ferrovia. A cominciare da sua moglie Suzanne. «Le decorazioni sono opera sua. Senza di lei, questi paesaggi non potrebbero sfoggiare tanta bellezza». Decorazioni e scenografia sono quelli della Svizzera rurale del passato e si ispirano, in particolare, alla linea del Gottardo, dove spicca la chiesetta di Wassen. Michel Pousaz si è invece occupato di tutta la parte tecnica: segnali meccanici, pannelli di controllo...

E di recente a tutto questo universo riprodotto in miniatura, si è affiancato un blog (http://vieille-europe.skyrock.com): «Mio nipote di 12



Michel Pousaz ha ricostituito la Svizzera ferroviaria della sua gioventù

anni è un appassionato di informatica, esattamente come lo sono io per i treni. E' lui che ha realizzato questo blog», spiega Michel Pousaz. Grazie al blog è possibile dare una sbirciatina alla sua rete

ferroviaria, dal momento che il suo piccolo mondo non è aperto al pubblico, per mancanza di posto per accogliere eventuali visitatori.

Hélène Koch/frg



I treni percorrono scenari che si rifanno alla linea del Gottardo, con la nota chiesetta di Wassen



Un treno internazionale composto da vetture di diverse compagnie

BIO

Nato nel 1947, Michel Pousaz è cresciuto nel piccolo villaggio di Villy s/Ollon, dove risiede attualmente. La fattoria dei suoi genitori si situava vicino alla ferrovia e a 2 km dalla stazione ferroviaria di St. Triphon. Durante tutta la sua gioventù, Michel Pousaz ha osservato i treni che passavano nella regione: omnibus locali con posti di terza classe, lussuose carrozze dei convogli internazionali, treni merci. Affascinato dall'universo delle

ferrovie, nel 1968 Michel Pousaz entra nel MOB come impiegato amministrativo. Nel frattempo è cambiato il nome – Goldenpass – ma lui è rimasto lì. Sposato da 37 anni con Suzanne, ha due figlie e tre nipoti. Il più grande, Niels, ha creato il blog sulla rete ferroviaria del nonno. Michel Pousaz è pure un appassionato della cultura classica europea, di opera e di architettura di arte figurativa. hk