

Referendum in Ticino

No a favoritismi e clientelismi. La legge sugli stipendi del Cantone combattuta. Firmate tutti la cartolina allegata al giornale.

Pagina 11

Sicurezza: il SEV chiede più attenzione

Atti di vandalismo, aggressioni fisiche e verbali: il personale delle aziende dei trasporti pubblici non ne può più.

Pagine 6 e 7



Ritratto

Alessandro Mutti (VPT Locarno): un uomo, tante passioni.

Pagina 16

La fondazione di FFS Cargo International prevede un Contratto collettivo per tutti

Cargo: CCL conquistato

La nuova società FFS Cargo International dovrebbe entrare in funzione il primo gennaio 2011. Ma nel frattempo c'è ancora molto da fare. Si tratta di elaborare un Contratto collettivo di lavoro.

Con una vivace protesta e una petizione firmata da oltre 1300 persone, il SEV ha costretto FFS Cargo a fare marcia indietro e ad estendere anche al personale amministrativo il CCL. Le firme raccolte sono state consegnate alla direzione di FFS Cargo. Ora che le acque si sono calmate, resta da negoziare il nuovo CCL che sarà valido per tutta l'azienda. È quanto risulta da un accordo che SEV e FFS hanno firmato la settimana scorsa. Restano tuttavia diverse preoccupazioni, come l'annunciata soppressione di 150 impieghi e il mancato automatismo nella conferma del personale: tutti dovranno presentare la loro candidatura.



Un pacchetto che pesa: Giorgio Tuti consegna la petizione a Nicolas Perrin.

Pagina 2

Secondo convegno dei pensionati delle aziende di trasporto svizzere

I pensionati alzano la loro voce

Al secondo convegno dei pensionati delle imprese svizzere di trasporto (VPT), i pensionati hanno fatto sentire la loro voce per i peggioramenti degli ultimi anni, sul fronte della cassa pensione e delle indennità di viaggio. Tali peggioramenti incidono in modo particolare sulle persone con un basso reddito, costrette a rinunciare agli adeguamenti delle rendite. Il direttore dell'Unione dei trasporti pubblici Peter Vollmer ha mostrato comprensione per la situazione. Il convegno è stato aperto da una panoramica sui problemi sindacali fatta dal presidente SEV Giorgio Tuti, che ha assicurato l'impegno del sindacato per combat-

tere i peggioramenti delle rendite AVS e per ottenere dalle aziende una compensazione per i pensionati del mancato adeguamento delle rendite al rincaro. Il 14 giugno, il presidente Giorgio Tuti e il presidente centrale PV Ricardo Loretan hanno incontrato la direzione FFS per discutere delle facilitazioni di viaggio. Dopo quattro ore di trattativa, SEV e PV hanno ottenuto un primo risultato concreto: una rivalutazione da 66 a 100 franchi del valore del buono FVP.

A pagina 4

EDITORIALE

Sull'ultimo numero del corriere FFS ho letto della scarsa considerazione dell'azienda per il SEV, la cui unica strategia visibile sarebbe quella della conservazione. Loro preferirebbero che il SEV non esistesse o, semmai, che fosse un'associazione disposta a trotolare ad ogni comando dell'azienda, accettando di buon grado tutto quanto viene da essa deciso.

Il partenariato sociale deve funzionare così!

Giorgio Tuti,
presidente SEV

Loro possono auspicare un SEV così, ma così il SEV non lè, né lo sarà mai.

Il SEV è il partner sociale principale delle FFS e vanta un grado di organizzazione di quasi il 70%. Le sue rivendicazioni e le sue strategie vengono decise, come in ogni altro sindacato degno di tale nome, dai suoi membri. Sono loro a definire la nostra linea sindacale, che ha sempre messo gli interessi del personale al centro. È sempre stato così e così sarà anche in futuro. Si tratta quindi di intavolare trattative con il datore di lavoro sulla base delle proprie opinioni e delle proprie rivendicazioni, per trovare soluzioni accettabili per tutti, congiuntamente e senza imposizioni! Questa è la nostra concezione dei rapporti di partenariato sociale. Le trattative possono poi essere facili o meno e il tono può essere a volte più aspro. Correttezza e rispetto non possono né devono però venire meno.

NEWS

ELEZIONI A SYMOVA

■ Gli assicurati alla cassa pensioni Symova saranno rappresentati in consiglio di fondazione da Eric Christen, elettricista del Chemins de fer du Jura, Edith Graf, segretaria sindacale SEV, Kurt Hunziker, pilota alla Navigazione del lago dei 4 cantoni, Heinz Niederer, della divisione finanze delle Appenzeller Bahnen, e Beat Reichen, sostituto caporeparto alla BLS, tutti proposti dal SEV.

FONDO DEL PERSONALE FFS

■ Bruno Worni, direttore del fondo del personale FFS, passerà al più tardi entro fine 2011 a beneficio della pensione. Da agosto sarà affiancato e poi sostituito da Burkhard Frey che vanta molta esperienza in progetti sociali e lavora dal 2002 presso FFS Cargo a Basilea.

RINNOVO DI 440 VAGONI

■ Le FFS hanno affidato alla ŽOS in Trnava (Slovacchia) l'incarico di rinnovare 440 carri Eaos, per un investimento di 19 milioni di franchi. Le FFS hanno comunicato di non aver ricevuto alcuna offerta dalla Svizzera. Le Officine di Bellinzona hanno confermato di aver rinunciato per motivi tecnici e di disponibilità.

PREZZI IN CALO

■ In giugno, l'indice nazionale dei prezzi al consumo calcolato ha segnato una flessione dello 0,4 per cento rispetto al mese precedente e si è portato a 104,2 punti (dicembre 2005 = 100). Su base annua, il rincaro è stato dello 0,5 per cento. (UST)

SALARI FFS AL VERTICE

■ Il Consiglio federale ha licenziato il rapporto sugli stipendi 2009 dell'amministrazione e delle sue aziende. I più pagati risultano i direttori FFS, con il CEO Andreas Meyer che ha ricevuto 1 007 445 franchi. Il rapporto di attività delle FFS riporta una cifra inferiore al milione, ma non tiene conto di alcuni contributi assicurativi.

Il SEV ottiene il Contratto collettivo di lavoro per la nuova società di FFS Cargo

Buoni propositi, domande aperte

L'intervento tempestivo del SEV e dei suoi membri ha dato frutti: la futura società Cargo avrà un CCL. Il SEV è anche soddisfatto dei chiari rapporti di proprietà che rafforzano l'influsso delle FFS, ma segnala che vi sono diversi punti non ancora chiariti.

La nuova società delle FFS per il traffico merci internazionale, annunciata da tempo, diventa realtà. Il SEV, sindacato del personale dei trasporti, è aperto nei confronti di questa soluzione, anche grazie al fatto che la settimana scorsa è stata sottoscritta una convenzione per l'elaborazione di un contratto collettivo di lavoro per l'intera società. Le trattative si svolgeranno nella seconda metà dell'anno. Questa richiesta era stata sostenuta da una petizione che ha raccolto



Un bottino di firme che conta: Nicolas Perrin, Direttore FFS Cargo, Giorgio Tuti, presidente del SEV, Daniel Eigenmann, responsabile del personale FFS Cargo, e Philipp Hadorn, segretario sindacale del SEV titolare del dossier, al momento della consegna della petizione presso la sede principale di FFS Cargo a Basilea.

le firme di oltre 1300 collaboratrici e collaboratori delle FFS e la pressione ha portato ad un buon risultato! Grazie

a tutti! Il SEV è preoccupato per la perdita di posti di lavoro e chiede alle FFS di applicare tutti i provvedimenti per il mantenimento dei posti di lavoro annunciati nell'interesse del personale. Il SEV critica inoltre decisamente l'intenzione di voler rimettere a concorso tutti i posti: «Questo è un segnale di generale sfiducia che collaboratrici e collaboratori di FFS Cargo non meritano di certo», indica il presidente del SEV Giorgio Tuti. Il SEV ha comunque ottenuto una garanzia di rientro di 12 mesi.

Giorgio Tuti ha inoltre criticato l'affermazione di FFS Cargo secondo la quale occorrerebbe un cambiamento culturale: «Questo argomento era già stato utilizzato quando FFS Cargo si era trasferita a Basilea e lo si riprende adesso che vuole lasciare Basilea. Con questi trasferimenti le FFS hanno solo generato inutili spese!»

Il SEV è invece soddisfatto dal chiaro rapporto tra i proprietari della nuova società, che la vedono sotto l'influsso delle FFS, le quali potranno dare quindi una mentalità ferroviaria. Il SEV seguirà quindi da vicino e in modo costruttivo gli altri passi della fondazione di questa società allo scopo di ottenere buone condizioni di lavoro che per-

FFS CARGO INTERNATIONAL

Per l'inizio del 2011, FFS Cargo e Hupac fonderanno una nuova impresa di trasporto ferroviaria che si concentrerà nella circolazione di treni compatti e del traffico combinato lungo l'asse nord-sud tra la Germania e l'Italia. Con questa soluzione, il Consiglio d'amministrazione delle FFS conferma quindi la sua decisione di principio, presa nel mese di febbraio, relativa al riorientamento strategico di FFS Cargo. Azionisti della società saranno FFS Cargo (75%) e Hupac (25%), l'operatore leader nel traffico combinato lungo l'asse nord-sud. Rimane comunque possibile la partecipazione di altri partner. La nuova società dovrà permettere di approfondire il partenariato che esiste da decenni tra le due aziende. L'obiettivo è di creare e sviluppare congiuntamente un'impresa forte, neutra e vicina alle esigenze del mercato, specializzata nella trazione. L'ottimizzazione delle risorse su relazioni selezionate e il dimezzamento dei costi strutturali permetteranno di

raggiungere la leadership in materia di costi nel segmento del traffico combinato. La nuova società, come azienda svizzera, darà molta importanza alla qualità.

La nuova società offrirà circa 480 posti di lavoro, di cui 237 per macchinisti e 76 per il personale operativo. Pianificazione, disposizione e amministrazione conterranno circa 170 posti. FFS Cargo International farà capo dall'inizio al proprio personale di locomotiva attivo in Germania e in Italia. In Svizzera, in un primo tempo, il personale di locomotiva sarà preso a prestito da FFS Cargo. Con lo scorporo del traffico internazionale nella nuova società, nei prossimi due anni FFS Cargo prevede di sopprimere 157 posti di lavoro. La nuova società avrà sede probabilmente nella regione di Basilea-Olten-Lucerna. La ricerca di un edificio amministrativo adeguato è in corso. Le sedi odierne dei depositi svizzeri situati lungo l'asse nord-sud saranno mantenute.

Comunicato stampa FFS/Hupac

RITORNO ALLE TRATTATIVE

Dopo aver ottenuto l'elaborazione di un Contratto collettivo di lavoro anche per la nuova società di FFS Cargo International, è rientrato anche il conflitto fra i partner sociali e l'azienda. I sindacati torneranno dunque al tavolo delle trattative per discutere lo sviluppo del CCL delle FFS e di FFS Cargo.

mettano a FFS Cargo International di presentarsi con personale motivato.

L'accordo ottenuto la scorsa settimana è una prima tappa, alla quale dovranno seguirne altre, quali per esempio la ripresa dei lavori per l'elaborazione di un contratto collettivo di lavoro quadro per tutto il settore del trasporto merci, interrotto due anni fa dalle ferrovie che vi vedevano una penalizzazione nei confronti della concorrenza estera. La firma della convenzione ha anche permesso di risolvere il conflitto di principio sui rapporti tra le parti sociali. I sindacati riprenderanno pertanto le trattative per il rinnovo del CCL FFS e FFS Cargo.

pmo

Il comitato SEV fa un bilancio dei suoi primi sei mesi

Una posizione da perfezionare

Il primo bilancio intermedio dopo sei mesi ha dimostrato come il Comitato SEV sia ancora alla ricerca della sua esatta collocazione in seno alle strutture sindacali.

Secondo i nuovi statuti, al Comitato spetta la direzione strategica del SEV.

Nel corso della ultima seduta, svoltasi sei mesi dopo quella costitutiva, i suoi 21 membri hanno però constatato di essere tutt'ora alla ricerca di questa dimensione strategica. Alcuni di loro hanno espresso l'auspicio di ricevere con maggior anticipo i temi all'ordine del giorno dalla commissione direttiva, in modo da poter esercitare una maggior influenza, mentre il presidente Giorgio Tuti li ha esortati a portare

anche loro trattande da affrontare in seduta.

Tutti hanno però concordato sulla necessità di definire meglio, nel corso del secondo semestre, le effettive competenze di questo organo e nel giudicare positivamente il funzionamento collegiale del Comitato e l'ambiente di la-

vorio, contraddistinto da una ottima miscela tra categorie di età e professionali.

Va per contro migliorata la cultura del dibattito, nel corso del quale dovrebbe essere possibile anche accogliere ed accettare opinioni contrastanti.

Peter Moor/gi

IL COMITATO IN BREVE

- Il SEV confermerà gli attuali titolari dei suoi quattro mandati in seno al consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS.
- Il Comitato ha accettato gli accordi settoriali sulla durata del lavoro per la difesa dell'impresa FFS. Si tratta di accordi molto particolari, che prevedono una disponibilità sull'arco delle 24 ore, la cui base è regolata nel CCL.
- Ha accolto pure tre contratti collettivi di lavoro per aziende del canton Vaud: VMCV, LEB e TL, basati sul contratto cantonale quadro.
- Ha infine trasmesso due proposte al Congresso dell'USS: una della commissione donne contro la discriminazione salariale e l'altra della VPV Berna riguardante le spese sui conti salari.

LADI: CONSEGNATE LE FIRME DEL REFERENDUM



L'ampia coalizione costituitasi per opporsi allo smantellamento dell'assicurazione disoccupazione ha consegnato il 6 luglio ben 140 000 firme del referendum contro il progetto di revisione della legge. Per far riuscire un referendum sono sufficienti 50 000 firme. Il SEV vi ha contribuito raccogliendo 5200 firme. Grazie a tutti! La coalizione, coordinata dall'Unione sindacale svizzera, raccoglie sindacati, partiti, organizzazioni di disoccupati e altre organizzazioni schierate politicamente. Il successo della raccolta firme dimostra come il progetto di revisione sia contestato in tutte le regioni del paese. La coalizione è fiduciosa che il prossimo 26 settembre l'elettorato respingerà al mittente questa revisione ingiusta e poco equilibrata.

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

IL RITORNO DI UNA CURVA

È di nuovo tempo di crisi. I rovesci di borsa, le cadute monetarie e il totale fermo dei salari ne sono lo specchio. In risposta alla disoccupazione e alla apatia dei mercati riaffiora con nuovo vigore una curva che era in voga negli anni Ottanta e che avrebbe dovuto farla finita con i classici rimedi del rilancio economico. Il ragionamento è presto fatto: non si dovrebbe più operare dalla parte della domanda (come insegnava il britannico Maynard Keynes, incentivando i consumi e i salari), bensì promuovendo l'offerta con sgravi fiscali e facilitazioni d'ogni sorta. Si parte cioè dal principio che l'alleggerimento fiscale del capitale (ma non del lavoro) finirà presto o tardi per favorire il lavoro stesso. La creazione di nuovi posti creerebbe allora nuovi redditi e così di seguito. È una musica che suona oramai un po' stonata alle nostre orecchie. Sono ragionamenti dai toni vagamente nazionalpopolari che furono teorizzati ai tempi di Ronald Reagan da alcuni giovani economisti, detti anche ragazzi di Chicago, al seguito del loro capostipite, il vecchio Milton Friedman, fondatore della scuola appunto di Chicago. Per conferire credibilità al tutto si rappresentò la trovata persino con una curva, la curva di Laffer, dal nome di uno di questi giovani economisti. La curva non era altro che un truismo che crede di poter congiungere in modo significativo due estremi inconfutabili, purtroppo però senza utilità economica alcuna. Ossia, da una parte se lo Stato non impone tasse non può avere nessuna entrata, dall'altra se applica aliquote del 100% non incasserebbe pure nulla, perché nessuno sarebbe più disposto a lavorare. Facile, no? Ma nessuno ci sa dire, nemmeno gli autori della curva, dove starebbe allora l'inversione di tendenza, il punto in cui diminuendo le aliquote si aumentano le entrate. L'idea contagiosa in effetti i Parlamenti del mondo intero e continua a farlo, anche perché la detassazione è sempre lodevole e pagante in politica. Si sa però come poi andarono le cose. Ronald Reagan, così come la sua collega britannica Margaret Thatcher, non seppe evitare l'inceppamento dell'ingranaggio statale. George Bush padre, che in campagna elettorale faceva ripetere in coro «leggete sulle mie labbra, nessuna nuova tassa», continuò a chiedere al Congresso aumenti di imposta. George Bush figlio, suo malgrado, passò due legislature a cercare di vendicare il padre, provocando un insostenibile aumento del deficit pubblico. Oggi si ritorna ossessivamente sulla questione, con gli stessi identici e svuotati argomenti. Purtroppo c'è ancora chi li segue.



Olten, 22 giugno: secondo convegno dei pensionati delle imprese svizzere di trasporto

Non peggiorare le FVP

Questa edizione del convegno dei pensionati VPT, ha approfondito il problema delle facilitazioni di viaggio.

Il convegno ha visto la partecipazione del direttore della Unione dei trasporti pubblici Peter Vollmer, al quale i numerosi partecipanti hanno espresso la loro insoddisfazione per i peggioramenti degli ultimi anni. «Abbiamo fatto di tutto per ottenere la miglior soluzione possibile, tenendo conto dei dettami della conferenza fiscale svizzera» ha spiegato Vollmer (vedi riquadro), precisando di sostenere le FVP in quanto costituiscono un importante fattore commerciale, che assicura una clientela fedele alle aziende e un ringraziamento

a chi ha agito per lunghi anni in favore del trasporto pubblico, nonché un legame tra questi dipendenti e le loro ex aziende.

Dal canto loro, i pensionati hanno sottolineato le loro difficoltà: all'importante aumento del prezzo delle FVP, ingiusto e meschino, si



La delegazione dei pensionati ticinesi.

aggiunge la stagnazione delle rendite di cassa pensioni. Vi sono poi aziende che non si attonano all'accordo nego-

ziato dall'UTP. Vollmer ha ammesso che le numerose esternalizzazioni hanno reso difficile la sorveglianza di queste situazioni, precisando comunque che l'accordo sulle FVP è valido per tutto il settore dei trasporti pubblici.

Il SEV continuerà a seguire molto attentamente que-

Impegno in favore dei pensionati

Il convegno è stato aperto da una panoramica sui problemi sindacali fatta dal presidente SEV Giorgio Tuti, che ha assicurato l'impegno del sindacato per combattere i peggioramenti delle rendite AVS e per ottenere dalle aziende una compensazione per i pensionati del mancato adeguamento delle rendite al rincaro, ottenendo il sostegno di Bernard Milloud, della VPT LEB, il quale ha invitato tutti ad attivarsi maggiormente nell'ambito delle proprie sezioni presso le proprie aziende.

Il prossimo convegno dei pensionati, al quale sono invitati tutti i pensionati VPT, si svolgerà il 22 marzo 2011 a Olten.

Markus Fischer

Pensionati FFS

SEV e PV migliorano le FVP

Una rivendicazione del SEV ha ottenuto parziale soddisfazione, il valore del buono FVP passa da 66 a 100 franchi

Il 14 giugno, il presidente Giorgio Tuti e il presidente centrale PV Ricardo Loretan hanno incontrato la direzione FFS per discutere delle facilitazioni di viaggio, le cui condizioni sono sensibilmente peggiorate a seguito delle condizioni fiscali applicabili a tutte le aziende (vedi riquadro). Dopo quattro ore di trattativa, SEV e PV hanno ottenuto un primo risultato concreto: una rivalutazione a 100 franchi del valore del buono FVP, che permetterà di acquistare almeno tre carte giornaliera all'anno e che sarà consegnato in novembre.

Divergenze con Atupri

Non è invece stato possibile ottenere gli sconti prospettati in un primo tempo dalla casa malati Atupri. La PV ha coinvolto le FFS, ma Atupri è rimasta inflessibile anche nei

confronti dell'azienda. «Non essendovi vie legali possibili, dobbiamo fermarci qui, ma siamo molto delusi» ha commentato Ricardo Loretan.

Miglior assistenza ai pensionati

Le FFS hanno infine esposto il loro progetto per migliorare l'assistenza ai circa 20000 pensionati, quale riconoscimento dei servizi resi alle dipendenze dell'azienda e, in seguito, quali ambasciatori e rappresentanti delle FFS e del trasporto pubblico. I pensionati beneficeranno di offerte mirate, di una piattaforma internet apposita e saranno invitati ad una manifestazione all'anno alla quale interverrà anche il CEO Andreas Meyer. La Svizzera verrà suddivisa in sette regioni, che verranno affidate ad un coordinatore. Una prima manifestazione regionale avrà luogo già entro fine 2010. I termini di iscrizione scadevano il 20 giugno, ma le FFS hanno accettato la richiesta di prorogarlo. Chi fosse interessato è pregato di annunciarsi al più presto.

Infine, l'incontro ha trattato il problema del risanamento della cassa pensioni FFS, che sarà al vaglio del Consiglio degli Stati durante la prossima sessione. SEV-PV e FFS intendono collaborare nell'attività di lobby, in particolare

nei confronti dei rappresentanti dei partiti di centro. Loretan e Tuti contano in questo ambito sull'impegno di tutti i membri che hanno relazioni con i parlamentari per sollecitare il loro appoggio a questa giusta causa. Markus Fischer/Gi

TRE DOMANDE A RICARDO LORETAN, PRESIDENTE PV

contatto.sev: Come avete potuto convincere le FFS a rivedere il valore del buono FVP?

Ricardo Loretan: Ai tempi, i pensionati potevano comprare sei carte giornaliera con questo buono. L'aumento del prezzo ha poi fatto sì che le carte acquistabili fossero solo due. Abbiamo inoltre constatato che il 40% dei pensionati non riscuote questo buono. L'importo distribuito dalle FFS è quindi minore e permetterebbe di portare il buo-



no a 130 franchi, ossia quattro giornaliera.

Sei soddisfatto di questo risultato?

L'aumento a 100 franchi è un primo passo e speriamo ne seguano altri per giungere alle quattro giornaliera. In ogni modo, il valore non dovrà più essere ridotto.

La PV non teme la concorrenza della rete FFS di assistenza ai pensionati?

Al contrario, sosteniamo questa iniziativa, che i pensionati potranno anche utilizzare per comunicare le loro richieste.

Filgi

INFO

La posizione del direttore dell'UFT Peter Vollmer sui peggioramenti FVP

Dal 2009, pensionati e congiunti, pur continuando a ricevere un abbonamento metà prezzo FVP gratuito, devono pagare molto di più per le offerte complementari. L'AG FVP costa ormai il 50% del prezzo normale senior, ossia 2350 franchi in seconda e 3700 franchi in prima classe, invece del 33,3% applicato in precedenza. Lo stesso vale per le carte giornaliera.

Le facilitazioni di viaggio sono competenza dell'Unione dei trasporti pubblici, il cui direttore Peter Vollmer, in occasione del convegno dei pensionati VPT, ha precisato quanto segue.

Nuove condizioni fiscali

La conferenza fiscale svizzera ha introdotto dal 2007 il nuovo certificato di salario, che prevede l'obbligo di contemplare tutte le prestazioni materiali riconosciute al personale a partire da un determinato importo (art. 16 cpv 2 della legge sull'imposta federale diretta). UTP e sindacati hanno solo potuto ottenere che le FVP fossero esentate dalle tasse sino ad uno sconto del 50%, che il valore fiscale dell'AG venisse fissato a 2000 franchi e di esentare i titolari che compiono oltre 40 viaggi di servizio l'anno. Dal 2009, l'offerta FVP ai pensionati è di conseguenza stata ridotta al 50%.

Nel complesso, l'offerta è però anche stata migliorata, per esempio per i figli dei dipendenti dei trasporti pubblici, il cui sconto è passato dal 10 al 50%, oppure grazie all'inclusione nell'offerta di tutte le società di trasporto urbano, autopostali comprese, che ha reso superfluo l'acquisto del supplemento tram-bus. Chi non dispone di un AG può acquistare per 100 franchi un abbonamento per le ferrovie di montagna. «Nel complesso, abbiamo tentato di ottenere la soluzione più equa e migliore, che è poi stata accolta anche dai sindacati in considerazione delle nuove cerchie di personale che vi hanno diritto» ha concluso Peter Vollmer.

Filgi

La più vecchia sottofederazione del SEV festeggia un compleanno in grande stile

125 anni e non li dimostra

Il 18 giugno, una cinquantina di sindacaliste e sindacalisti hanno festeggiato, sul lago di Zurigo, i 125 anni della Sottofederazione del personale del treno.

Con l'ombrello in mano, il presidente centrale Andreas Menet ha portato il benvenuto agli ospiti sulla Bürkliplatz, invitandoli a bordo del battello «Wädenswil». A bordo trovano Jakob Tribelhorn, ex presidente centrale, che li accompagna all'aperitivo. Mentre il battello lascia gli ormeggi, Andreas Menet saluta gli ospiti: sono i presidenti delle sezioni ZPV, i membri dell'ufficio della sottofederazione, l'ex presidente centrale Edi Müller e sua moglie Inge. Quasi tutti i presidenti centrali delle altre sottofederazioni o altri membri di comitato centrale, mentre SEV assicurazioni è rappresentata da Erwin Schwab e da Patrick Rouvinez. Il SEV è presente con il presidente Giorgio Tuti, il suo vice Manuel Avallone e con i segretari Nick Raduner e Jürg Hümi. Per la VPOD è arrivato Kurt Altenburger, segretario centrale, che per molti anni ha lavorato come segretario SEV per il personale del treno. Da ultimo sono da citare, in rappresentanza delle FFS, Toni Häne, capo gestione traffico alla divisione viaggiatori, ed Erich Rutschmann, capo personale del treno.

«La ZPV ha raggiunto i 125 anni perché ha saputo adeguarsi ai tempi, invece di

opporvisi» esordisce Andreas Menet. Così «l'uomo vecchio è rimasto giovane». Ai rappresentanti dell'impresa esprime il riconoscimento per la buona collaborazione: «hanno sempre saputo coltivare le relazioni fra partner sociali, anche quando a volte i rapporti erano un po' tesi e lo sapranno fare anche in futuro.» Menet non può tuttavia evitare di paragonare la pioggia battente che ha sostituito l'auspicato bel tempo, ai desideri delle FFS che non possono sempre essere soddisfatti.

Sani rapporti sociali

Erich Rutschmann non nasconde che fra ZPV e FFS a volte vi siano grandi divergenze d'opinione. Ma questo fa parte di sani rapporti sociali e quando si riesce a trovare un accordo, questo viene rispettato da entrambe le parti. Rutschmann consegna in omaggio a Menet due piani di servizio degli anni '20 «che oggi non sarebbero di sicuro più applicabili». Effettivamente, turni in tre parti con entrata in servizio prima delle 6 e termine dopo le 20 appartengono al passato.

Toni Häne si compiace per la costruttiva collaborazione e sottolinea il ruolo del personale del treno quale «ultimo ferroviere visibile» e immagine delle FFS, a contatto con la clientela. «Aiutateci a far buon uso di questa opportunità unica!»

È quindi il turno del quartetto di «Schwyzerörgeli» Schenkenberg, diretto dal capotreno Peter Oberson e po-

co dopo viene aperto il buffet degli antipasti. Prima di affondare forchette e coltelli nei piatti, Giorgio Tuti esprime i suoi complimenti alla ZPV, per il suo altissimo grado di organizzazione, che supera il 90%. Il SEV ha sempre potuto contare sulla ZPV e si augura di poter contare anche in futuro su una così forte categoria.

Prima che arrivi il dessert, mentre il battello ha invertito la rotta all'altezza di Rapperswil, Jakob Tribelhorn fa la retrospettiva degli ultimi 25 anni della sottofederazione (v. riquadro) e traccia questo bilancio: «Non ci sono mai stati anni tranquilli nel nostro movimento sindacale. Le innumerevoli ristrutturazioni ci hanno sempre impegnati duramente. Spesso il personale ha faticato non poco a comprendere gli obiettivi delle FFS. Noi abbiamo sempre cercato di ottenere il meglio per il personale del treno. Qualche volta ci siamo riusciti, ma spesso le FFS hanno deciso in contrasto con i nostri desideri. Purtroppo, ci tengo a dire che abbiamo sempre negoziato in un clima di partenariato sociale.»

Al caffè, la motonave Wädenswil sta rientrando a Zurigo e Andrea s Menet pronuncia il suo intervento conclusivo, augurando alla ZPV altri 125 anni dinamici, possibilmente ricchi di successi e un nuovo CCL degno delle FFS.

Markus Fischer



L'ex presidente centrale Jakob Tribelhorn ha diretto il comitato di organizzazione.



Il presidente centrale ZPV Andreas Menet con l'omaggio delle FFS: piani di servizio del 1927/29, con turni di 14 ore in tre sezioni. Senza la ZPV, ben difficilmente le FFS li avrebbero migliorati di loro iniziativa...

GLI ULTIMI 25 ANNI NELLA STORIA DELLA ZPV

1986: nel traffico di agglomerato viene introdotto il servizio senza conduttore, con controlli sporadici; l'idea di far portare la targhetta con il nome suscita accese discussioni. La ZPV conta ancora più di 3000 membri. 1989/1990: il futuro incerto della categoria induce più di 600 agenti del treno a far uso del pensionamento amministrativo o flessibile (a partire da 58 anni); la fluttuazione fra il personale si accentua. Inizio degli anni '90: a causa della carenza di effettivi, vengono assunti sempre più assistenti di treno. Nel 1992, le FFS decidono di ridurre il numero dei depositi da 50 a 33 e eliminano completamente l'accompagnamento dei treni merci. 1993: nuova uniforme senza berretto e distintivi di grado.

1994: le FFS riducono a tappe il numero degli assistenti di treno, con l'allestimento di un piano sociale, il primo nella storia delle FFS. Sulla rete urbana zurigese vengono impiegati agenti di sicurezza: nasce la polizia ferroviaria.

1999: la riforma delle strutture è già costata la soppressione di 1100 posti nell'accompagnamento dei treni. A fine 1999 ne rimangono ancora solo circa 1700. Ma poiché il traffico aumenta, per mancanza di personale vengono soppressi molti turni.

2001: primo CCL per le FFS e creazione delle commissioni del personale. Introduzione della scorta internazionale per Innsbruck e Stoccarda. Il conduttore si chiama ora accompagnatore di treni viaggiatori. 2002: le FFS introducono i controlli saltuari; sulla S-Bahn di Zurigo, a partire dalle 21 i treni vengono scortati da capitreno S-Bahn; con la suddivisione fra traffico a lunga distanza (FFS) e traffico regionale (BLS), diversi colleghi passano dalla BLS alle FFS. Aumentano le aggressioni al personale.

2004: la riforma delle strutture è conclusa, rimangono solo 23 depositi. 2005-2008: l'allestimento dei piani di servizio viene concentrato a Zurigo e Losanna, mentre a Berna viene messo in funzione il centro operativo del traffico viaggiatori. Separazione totale fra traffico regionale e a lunga distanza. 2009: a causa dell'aumento delle aggressioni, i treni del primo mattino in fine settimana vengono scortati da pattuglie di Securitrans; entro il 2014 si creeranno nuovi posti per poter introdurre l'accompagnamento doppio integrale; viene avviato il progetto «Buon appetito» (servizio al posto) sul Gottardo. 2010: nuove strutture di team e riposizionamento del capotreno; entro il 2011 i TGV Lyria dovrebbero essere scortati fino a Parigi (+80 posti).

Jakob Tribelhorn/FFI



Il capotreno Peter Oberson (a d.) in azione.



Banchetto ufficiale sul ponte superiore della motonave Wädenswil.



» Il canton Vaud deve prendere sul serio la situazione. Gli impiegati dei trasporti pubblici non vogliono lavorare con la paura in corpo. «

Jean-Pierre Etique, segretario sindacale del SEV

Lotta contro i problemi di sicurezza nei trasporti pubblici

«I cantoni devono partecipare»

Durante l'estate 2007, nel canton Neuchâtel si è scatenata un'ondata di aggressioni fisiche gravi contro i conducenti di bus. Jean-Pierre Etique, segretario sindacale, fa il punto sulle misure adottate in seguito a quegli atti di violenza. Ora il SEV chiede la creazione di un'unità di sicurezza per il canton Vaud, che fa parte delle regioni più colpite dalla delinquenza nei trasporti pubblici.

contatto.sev: Quali misure concrete sono state adottate per fare fronte ai problemi di insicurezza a Neuchâtel?

Jean-Pierre Etique: Alcuni dipendenti delle aziende di trasporto si recano in tutte le scuole dell'obbligo per spiegare agli allievi e alle allieve come devono comportarsi. È stata inoltre potenziata la presenza della polizia. A La Chaux-de-Fonds, per esempio, la polizia si fa vedere più spesso sui mezzi pubblici e li utilizza per alcuni spostamenti. È stato pure necessario fare passare certe informazioni, come il fatto che un'aggressione contro un dipendente dei trasporti pubblici, dal profilo legale, viene perseguita d'ufficio. Ad alcuni conducenti veniva detto di inoltrare una denuncia. Ora le disposizioni dell'articolo 59 della Legge federale sui trasporti pubblici sono meglio conosciute.

Chi dovrebbe fare parte del gruppo di lavoro incaricato della sicurezza a Neuchâtel?

Per ora sarebbe importante la presenza di cantone, polizia, rappresentanti delle aziende di trasporti pubblici e il SEV. La nostra intenzione è di integrare nel gruppo altre sensibilità come, per esempio, le persone del centro LAV (Legge federale sull'aiuto alle vittime di reati, ndr) o i lavoratori sociali. Ciò che ci auguriamo per svolgere un lavoro preventivo efficace,

è di poter contare sulle persone che conoscono la realtà della strada. Non basta, come sostengono alcuni, insistere sull'educazione da parte dei genitori e degli insegnanti.

Perché?

Mi pare importante che i membri di questo cerchio di sicurezza comprendano bene i danni causati dalle aggressioni fisiche e verbali. È pure importante coinvolgere le persone che sono in grado di prendere misure concrete, come quella di vietare l'accesso agli aggressori noti. Si tratta di una rivendicazione formulata dagli impiegati neocastellani.

Che tipo di informazioni vengono scambiate durante queste riunioni?

Nel canton Neuchâtel sono stati apportati alcuni cambiamenti nell'organizzazione della polizia cantonale. Un responsabile, per esempio, ha incontrato le persone dei TRN (Trasporti regionali neocastellani) per illustrare il funzionamento della centrale d'allarme della polizia. Questo permette loro di dare l'allarme in modo più efficace quando sono costretti a farlo.

Recentemente a Neuchâtel ci sono stati dei problemi?

Sì. La direzione dei TN, dei TRN e dei rappresentanti del SEV hanno recentemente discusso con i responsabili del Centro richiedenti l'asilo di Val-de-Ruz. Alcuni richiedenti

non rispetterebbero sempre le regole del gioco.

Ora il SEV chiede la creazione di un'unità di sicurezza anche nel canton Vaud. Chi dovrebbe farne parte?

Esattamente come a Neuchâtel, ci vorrebbero rappresentanti del cantone, del personale, delle diverse aziende di trasporti pubblici. Ci piacerebbe anche che fossero rappresentanti alcuni municipi, come pure altri attori che possano portare uno sguardo esterno. In questa unità di sicurezza è primordiale la presenza di specialisti nella presa a carico della vittime.

Secondo alcuni, una commissione tripartita per la sicurezza sarebbe superflua. Come commenta?

Si tratta davvero di una mancanza di rispetto per le cittadine e i cittadini che pagano le imposte. I dati su cui ci basiamo per le linee FFS, provengono tanto dalle FFS quanto dal SEV. E sono sottostimati, dal momento che i controllori non segnalano per forza tutti gli incidenti, soprattutto le aggressioni verbali. Dunque, non bisogna minimizzare queste forme di aggressioni, dal momento che finiscono anche per provocare disturbi fisici che possono in seguito sfociare in una sospensione dal lavoro. Potere contare su una commissione tripartita è pertanto nell'interesse di tutti: datori di lavori, autorità pubbliche e dipendenti.

Concretamente, qual è l'obiettivo dichiarato di questa commissione?

La disumanizzazione dei trasporti pubblici è all'origine dell'aumento dell'insicurezza. In numerose stazioni, la sera non c'è più nessuno che lavora. Si tratta di evitare che gli uni e gli altri giochino a scarica barile, come è stato il caso per la stazione di Gland, dove ci sono persone che fanno paura ai macchinisti giocando a spingersi vicinissimo ai binari. Il SEV aveva scritto al sindaco di Gland, che aveva però schivato la questione, sostenendo che spetta alle FFS prendere delle misure poiché la stazione è territorio delle FFS. Dall'anno scorso, quel carteggio non ha prodotto alcun esito. Nulla è cambiato. A Gland i macchinisti si chiedono quando finiranno per investire qualcuno e transitano così dalla stazione chiudendo gli occhi.

E cosa ti aspetti dal canton Vaud che?

Che prenda la situazione più sul serio. Sulla base di quanto è stato detto finora dai rappresentanti cantonali sugli organi di informazione, temo che per loro la sicurezza non sia una priorità. Saremo dunque costretti ad intraprendere delle azioni sindacali. I dipendenti dei trasporti pubblici non vogliono più lavorare con la paura in corpo.

Intervista:
Hélène Koch/irg

Vandalismi, minacce, aggressioni fisiche e verbali nei confronti del personale o di altri passeggeri, persone che attraversano i binari... Sono gli atti di delinquenza più frequenti censiti dalle FFS. Questa lunga lista conta oltre 2000 episodi in un anno, soltanto per il canton Vaud (vedi riquadro).

L'insicurezza nei trasporti pubblici resta elevata e i trasporti urbani, come i TL a Losanna, non ne sono risparmiati. Dal 2008, anno in cui si è prodotta un'impennata, la delinquenza si è stabilizzata, ma non è diminuita. Per questa ragione il SEV rivendica pubblicamente la creazione di una commissione tripartita di sicurezza per il canton Vaud. «Abbiamo fatto il massimo con le aziende di trasporti pubblici. Le aggressioni sono un problema di società e i cantoni devono pertanto avere un ruolo», ha spiegato Giorgio Tuti, presidente del SEV, nel corso di una conferenza stampa tenutasi a Losanna lo scorso 23 giugno.

Le regioni problematiche

«Il problema delle aggressioni concerne tutta la Svizzera, ma si annida in modo particolare in due regioni, dove i problemi sono più acuti: la rete regionale zurighese e la Svizzera romanda», ha fatto notare Jürg Hurni, segretario sindacale SEV. Capotreno per 30 anni presso le FFS, anche Hurni è stato confrontato con problemi di sicurezza; alcuni suoi colleghi

INTERVISTA



Alcuni controllori abbandonano la professione perché non sopportano più lo stress delle aggressioni.

hanno persino deciso di abbandonare la professione perché non sopportavano più lo stress legato alle aggressioni.

In Svizzera romanda, i problemi maggiori si registrano nel canton Vaud. «Losanna è diventata la piattaforma della piccola delinquenza», ha precisato Arnaud Lehro, vice-presidente della ZPV Lemano. I gruppi problematici pro-

spetto ad altre, occorre soprattutto parlare di fasce orarie a rischio. Sabato e domenica mattina, per esempio, sono momenti ad alto rischio per gli agenti dei treni, a causa di tutti coloro che fanno ritorno a casa completamente ubriachi dopo una notte passata in discoteca. Il fine settimana è dunque generalmente un momento delicato. «Alcuni giovani sal-

giorni, arrotondando per difetto». Una volta è stato anche aggredito fisicamente da un ragazzo a cui aveva chiesto il biglietto. È stato spinto fuori dal treno mentre altri giovani osservavano la scena sogghignando. Al controllore l'episodio è costato ferite alla schiena e al braccio. Una settimana di assenza dal lavoro. «Ci facciamo insultare dai passeggeri anche quando non procediamo a controlli. Non sappiamo più che pesci pigliare», ha concluso Arnaud Lehro.

Il SEV rivendica dunque la creazione di una commissione tripartita, affinché tutti gli attori interessati si ritrovino allo stesso tavolo: dalle aziende di trasporti pubblici alle autorità cantonali e municipali, passando dai diversi corpi di polizia. «Le FFS sono federali. Ci sono però anche le polizie cantonali e comunali e la polizia ferroviaria. Il coordinamento tra di loro non è sempre evidente», ha constatato

Olivier Barraud, segretario sindacale del SEV, che getta uno sguardo critico su misure come Railfair: «Sono stati soppressi impieghi retribuiti per essere sostituiti da volontari di Railfair, che sono presenti nelle stazioni durante le ore di punta, al di fuori delle fa-

scie critiche».

Si tratta infine, e soprattutto, che gli uni e gli altri non giochino a scarica barile, come è stato il caso a Gland, dove le autorità comunali e cantonali ritengono che spetti alle FFS gestire i problemi della stazione. *Hk/frg*

«Losanna è diventata la piattaforma della piccola delinquenza.»

Arnaud Lehro, vice-presidente ZPV Lemano

vengono da Morges, Gland, Yverdon, Bex, Aigle, Montreux. E tutti si danno appuntamento alla stazione di Losanna. «Ci sono persone che arrivano persino da Zurigo. Losanna è diventata anche la capitale romanda della festa», ha aggiunto Arnaud Lehro.

I momenti rischiosi

Anche se ci sono più problemi su alcune linee ri-

gono sui treni già sbronzi e continuano a bere prima di andare in discoteca, perché spendono meno», ha constatato Arnaud Lehro.

Anche le dinamiche di gruppo giocano un ruolo di primo piano: «A Gland e a Renens, ci sono bande che vanno alla ricerca dei controllori. A Montreux alcuni colleghi sono stati vittime di racket», ha sottolineato Lehro. Gli insulti? «Una volta ogni due

OLTRE 2000 REATI

Ecco la lista completa degli episodi censiti dalle FFS nel canton Vaud, nel periodo dal 1° febbraio 2009 al 1° febbraio 2010.

- Graffiti: 708 casi
- Danni: 384
- Attraversamento dei binari: 289
- Minacce a macchinisti: 10
- Molestie a passeggeri: 85
- Minacce a passeggeri: 19
- Aggressioni contro i passeggeri: 36
- Molestie al personale: 237
- Minacce contro il personale: 114
- Aggressioni contro gli impiegati: 37
- Furti: 139
- Reati ai sensi della LStup (Legge federali sugli stupefacenti): 65
- Infrazioni: 16
- Soggiorno non autorizzato: 61
- Non osservanza del divieto di fumo: 29
- Lancio di oggetti: 6



“Volevo assolutamente lavorare in ferrovia. L'attività nel Junior Business Team è molto motivante.”

Stephanie Fernandez, apprendista in automazione

«login» punta ad una formazione pratica e stimolante nel mondo dei trasporti pubblici

Un approccio diverso all'apprendistato

Il mondo professionale sta cambiando e, con esso, il mondo della formazione.

«login», la comunità di formazione dei trasporti pubblici, ha voluto reagire sviluppando e applicando un concetto di «spirito imprenditoriale».

L'obiettivo ultimo di un impiego professionale è la soddisfazione. Ciò vale evidentemente anche per la formazione: permettere a chi segue una formazione di trarne soddisfazione favorisce la sua motivazione e la sua voglia di fare, creando le premesse per raggiungere ulteriori soddisfazioni.

Si instaura così un vero e proprio circolo virtuoso. Questa condizione è molto semplice da esprimere, ma molto meno da realizzare: tutti noi siamo già stati confrontati con attività che giudichiamo inutili e che hanno di conseguenza raffreddato i nostri entusiasmi. La comunità di formazione «login», a

cui oltre 50 aziende, tra le quali il SEV, affidano la formazione dei loro apprendisti, cerca di contribuire alla soddisfazione dei futuri professionisti del settore permettendo loro di constatare direttamente le conseguenze delle loro azioni, applicando l'antica massima «Non scholae, sed vitae discimus»

(«non insegniamo per la scuola, ma la vita»).

Imprenditori invece di apprendisti

«login» trasforma pertanto gli apprendisti in imprenditori, non nel senso stretto di dirigenti di trasporti pubblici, ma nel senso di «imprenditori per la vita», caratterizzati da uno spirito che permette loro di agire in modo indipendente, responsabile e imprenditoriale, grazie a competenze sociali e di intervento che accompagneranno per tutta la vita quelle specificamente professionali.

Chi segue una formazione tecnica (operatore in automazione, polimeccanico e meccanico di produzione) viene pertanto impiegato nei primi due anni in una delle officine di formazione login presso un «Junior Business Team» (JBT) e i due anni seguenti presso una delle ditte della comunità. Gli JBT sono gruppi misti, composti da apprendisti di anni e di professioni diverse che collaborano strettamente, sotto la guida dei formatori di un tempo che operano ormai nella funzione di coach. Gli JBT funzionano quindi come una piccola ditta che esegue in modo completo ed indipendente i suoi incarichi, dal calcolo alla produzione sino alla fornitura. Gli incarichi possono essere singoli o riguardare piccole serie, ma possono giungere anche allo sviluppo

di idee proprie, sino a poterle lanciare sul mercato.

Apprendisti al fronte

Le stazioni Junior funzionano in modo analogo: un gruppo di apprendisti impiegati di commercio dei trasporti pubblici e di specialisti d'agenzia di viaggio sono chiamati a gestire una stazione del settore commerciale e delle agenzie di viaggio. Diversamente dalle professioni tecniche, questo anno di formazione non è necessariamente all'inizio, ma viene inserito nel corso della formazione. Gli incarichi vanno dalla vendita allo sportello, alla contabilizzazione, alla consulenza e all'assistenza dei passeggeri per finire con il sostegno di tutta l'attività della stazione. Gli apprendisti sono naturalmente seguiti da un coach, che deve intervenire molto raramente per correggere. La formazione avviene quindi nel gruppo, che si sforza di fornire prestazioni esemplari alla clientela, la quale sembra apprezzare il lavoro svolto. Le stazioni Junior hanno infatti ricevuto valutazioni molto positive. La varietà delle attività favorisce la motivazione, la soddisfazione e la qualità del lavoro. Oltre a tecnica e alle stazioni, vi sono Junior Teams per logistica, manutenzione, pianificazione e amministrazione e per la direzione del traffico ferroviario.

IL VIVAIO DEI TRASPORTI PUBBLICI

La comunità di formazione «login» è sorta nel 2002, quando FFS e BLS hanno deciso di riunire la formazione dei loro apprendisti, creando una ditta esterna. Nel frattempo, le ditte del settore dei trasporti che fanno capo a login per formare i loro apprendisti sono più di 50.

Formazione di base e permanente

login offre formazioni nell'automazione, la costruzione di binari, nella pulizia di stabili, nella logistica, nel settore commerciale dei trasporti pubblici e delle agenzie di viaggio, nella polimeccanica e in una decina di altre professioni. Le formazioni durano da tre a quattro anni e login sostiene anche il conseguimento della maturità professionale. login offre pure la formazione di macchinista, che richiede però la conclusione di un apprendistato preliminare. Vi è anche la possibilità di specializzarsi come macchinista durante la formazione di

commercio per i trasporti pubblici. login sta inoltre progressivamente ampliando la propria offerta di formazione permanente.

Posti di formazione interessanti

La direzione di login è a Olten, con sedi a Losanna, Bellinzona, Berna, Landquart e Zurigo. Le formazioni avvengono presso ditte del trasporto pubblico di tutta la Svizzera. In alcuni settori, come l'informatica e il commercio, la domanda di posti di formazione supera l'offerta, mentre in altri, come la pulizia di stabili o il montaggio di binari, che pure offrono prospettive molto interessanti, non è stato possibile occupare tutti i posti. login punta ad una formazione concorrenziale, dai costi trasparenti e dalla validità certificata. Gli alunni vengono formati in modo coerente secondo una filosofia di «imprenditore per la vita» che prevede uno sviluppo su tre

livelli: la raccolta di competenze specifiche, l'acquisizione di competenze metodologiche e lo sviluppo di competenze autonome e sociali.

L'interesse durante la formazione viene favorito da numerosi cambi di posto di lavoro, promuovendo qualità come l'autoresponsabilità, l'indipendenza, l'orientamento alla clientela, la flessibilità, l'orientamento agli obiettivi, la capacità di pensare in rete e di operare in gruppi.

La qualità della formazione impartita da login è dimostrata anche dalla partecipazione di alcuni alunni ai campionati del mondo professionali. login sostiene anche i soggiorni linguistici all'estero e gestisce una borsa dei posti di lavoro per facilitare l'impiego al termine della formazione.

Ulteriori informazioni al sito www.login.org.

par/gi

DOSSIER



Indipendenza non è solo uno slogan: Fabian Maag, apprendista in uno Junior Business Team, segue alcuni scolari venuti a conoscere la professione.

Un esempio pratico del funzionamento di un Junior Business Team

«Fa piacere svolgere lavori concreti»

Per renderci conto di come sia possibile avvicinare e acquisire una professione tecnica, abbiamo visitato il «Junior Business Team» di Trimbach.

I tempi in cui si trascorrevano il mattino a limare un pezzo di metallo sono ormai finiti. Il Junior Business Team tecnica dispone di un parco macchine moderno, gestito dai relativi software (CAD e E-CAD) e gli apprendisti sono chiamati da subito a collaborare ai teams di produzione. La sede mi viene presentata da Stephanie Fernandez. Questa giovane collega del SEV ha quasi concluso il suo primo anno di formazione quale operatrice in automa-

zione e ne è entusiasta, anche se ad indurla ad annunciarsi a login non è stato il concetto degli «Junior Business Teams», ma la volontà di lavorare più tardi in ferrovia.

Imparare tramite incarichi complessi e lavoro produttivo

Secondo lei, lavorare qui ha però un enorme vantaggio: «è motivante lavorare per dei clienti e creare qualcosa di concreto, che ha un suo scopo e che verrà utilizzato». In effetti, gli obiettivi di formazione vengono per lo più raggiunti tramite incarichi per prodotti meccanici ed elettrici, di produzione e di montaggio di prototipi o di piccole serie. Ogni incarico contempla aspetti molto complessi, che vanno dalla definizione

dei materiali e degli strumenti necessari, delle tappe di produzione, sino

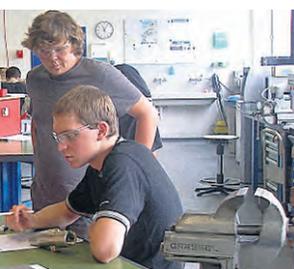


Lavoro di squadra: un gruppo interdisciplinare del Junior Business Team di Trimbach discute i prossimi passi.

alla fornitura e alla fatturazione, né si può evitare di essere sottoposti ad una certa pressione temporale, in quanto il cliente ha necessità di disporre del prodotto richiesto. Eventuali scarti generano costi e perdite di tempo e devono di

conseguenza essere il più possibile evitati.

Del team fanno parte



anche due apprendisti di commercio dei trasporti pubblici, che si occupano del «Management» e dell'amministrazione. Oggi vi sono poi due scolari che visitano la struttura e che vengono evidentemente assistiti dagli apprendisti.

In officina regna un'atmosfera molto attiva. Le macchine girano a pieno regime e attorno ad esse vi sono piccoli gruppi che discutono: gli apprendisti si scambiano consigli e conoscenze sul come esse devono essere impostate e un compito deve essere svolto. È un vero e proprio lavoro di squadra.

Coach solo in caso di necessità

I responsabili della formazione professionale agiscono per lo più dietro le quinte. Essi sono responsabili per tutta l'organizzazione e intervengono con le loro conoscenze professionali quando si giunge ad un punto morto – esattamente come devono fare i coach.



Lavoro di squadra allo sportello: Timo Vogt aiuta una collega nella vendita

Come è cambiata la formazione presso le stazioni

«Possiamo e dobbiamo essere autonomi»

La stazione di Langenthal sembra come tutte le altre. Una differenza però c'è: allo sportello si è quasi sempre serviti da un apprendista.

Quando si compra il pane, non si chiede se è stato cotto dal fornaio o dall'apprendista. Basta che sia buono. Lo stesso avviene viaggiando con il treno: chi riceve l'informazione giusta, la documentazione di viaggio adeguata o un'offerta conveniente è soddisfatto.

Clienti soddisfatti

I clienti che fanno capo alla stazione Junior, gestita da un gruppo di apprendisti, sono soddisfatti. Grazie alle loro conoscenze sempre aggiornate, essi ricevono infatti un'assistenza ottimale.

Ad accogliere *contatto.sev* alla stazione Junior di Langenthal è Timo Vogt, al terzo anno di formazione di commercio nel settore dei trasporti pubblici.

«Ho già lavorato qui in passato e mi è piaciuto, per cui mi sono annunciato per trascorrere a Langenthal il terzo anno di apprendistato». L'ambiente nel team è ottimo, come pure il rapporto con i coaches. «Possiamo e dobbiamo svolgere molti compiti in modo autonomo e ciò ci permette di imparare molte cose. Dobbiamo anche assumerci la responsabilità del nostro lavoro e nei confronti degli apprendisti più giovani». A Langenthal lavorano 15 apprendisti di anni e di specializzazioni diverse, mentre nelle stazioni «normali» ve ne sono al massimo tre.

Timo Vogt ha scelto di seguire una formazione commerciale «e sono stato molto lieto di poterla svolgere presso login!»

In particolare, apprezza la varietà dei compiti che deve svolgere durante l'apprendistato e il contatto con la clientela, per esempio allo sportello. Gli chiediamo quali sono secondo lui le qualità necessarie per lavorare in una stazione Junior. «Motivazione, coraggio, intraprendenza, cordialità, interesse al contatto con la clientela e capacità di lavorare in gruppo». Requisiti non da poco. Dopo una breve pausa, Timo Vogt aggiunge anche: «occorre anche una certa fiducia in se stessi. Bisogna essere in grado di riflettere e di dirsi: adesso faccio così; saper farsi un'opinione e sostenerla, nei confronti del gruppo e dei clienti».

Un campo di attività molto vasto
I compiti degli apprendisti nelle stazioni junior prevedono la pianificazione di turni, la consulenza e la vendita ai clienti, l'invio di bagagli in tutto il mondo e la contabilità.

A seconda degli interessi, gli apprendisti possono dedicarsi a progetti di promozione della vendita o di elaborazione del mercato oppure informarsi sulle attività scolastiche promosse da login. Gli apprendisti del settore commerciale non trascorrono mai più di sei mesi o un anno nella stessa stazione. Essi hanno quindi la possibilità di conoscere più realtà.

Verso il termine della formazione, vengono aiutati da login nella ricerca di un posto di lavoro.

pan/gi.

COMMENTO

Spesso si rimprovera ai sindacati che reclamano troppo. D'altra parte, non possiamo certo complimentarci con le aziende, quando si lanciano in ristrutturazioni insensate. Anche con login abbiamo le nostre divergenze, ma su di un punto possiamo essere d'accordo: la qualità della formazione offerta da login merita una valutazione molto positiva a livello nazionale. Un punto molto importante per questo elevato livello qualitativo sono proprio i concetti innovativi come gli Junior Business Teams (JBT) e le stazioni Junior. L'offerta rivolta ai giovani da queste strutture è veramente lodevole e merita pienamente il suo crescente successo. Anche dal punto di vista sindacale non vi è nulla da obiettare, a condizione che gli JBT e le stazioni Junior non vengano utilizzati per far concorrenza a posti di lavoro regolari o per ridurre i costi del personale e che la qualità della formazione sia corretta. Mi sia però concessa una frecciatina: login vuole formare giovani responsabili, indipendenti e dalla mentalità aziendale, nell'ambito di un concetto definito di «imprenditore per la vita». Potremmo discutere a lungo sull'opportunità di queste virtù e login sta avendo un certo successo con la sua idea, ma ciò non toglie che, dal punto di vista sindacale, questo concetto sia un po' troppo vicino alle aziende. I giovani dovrebbero essere chiamati ad assumersi responsabilità anche nei confronti di altre persone, della collettività e del benessere generale e questa considerazione dovrebbe in futuro trovare maggior spazio. Ancora un appello: lasciate ai giovani la possibilità di godere la loro gioventù: essi saranno comunque confrontati con l'esigenza di una mentalità imprenditoriale e per chi vorrà farvi fronte vi sono comunque altre opportunità per acquisirla.

Jérôme Hayoz,
segretario sindacale gioventù SEV

Referendum contro la nuova legge sugli stipendi del Cantone

No a favoritismi e clientelismi

Il 2 luglio, i sindacati del settore pubblico ticinese, sostenuti dall'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa, hanno lanciato il referendum contro la nuova legge stipendi cantonale.

Con la scusa di migliorare l'amministrazione, la nuova legge aumenta a 225 000 franchi il massimo salariale a disposizione degli alti funzionari e spalanca le porte ai favoritismi. Già in altri Cantoni, come a Berna, vi sono questi sistemi salariali, con aumenti in base alla valutazione soggettiva delle prestazioni che favoriscono le classi alte dieci volte di più di quelle basse. Lo ha denunciato il Sindacato VPOD Berna, parlando di «disparità di trattamento eclatanti».

La meritocrazia seminerà zizzania in uffici, reparti di cura, polizia, squadre di operai, équipe di operatori, ecc. dove bisogna lavorare collegialmente per raggiungere gli obiettivi. Il cosiddetto salario al merito non funziona nel settore privato basato sui pro-



Le proposte del Governo e del Parlamento contestate dai sindacati.

fitti (vedi bonus), figuriamoci nel settore pubblico!

Il referendum non è una battaglia per avere più salario, ma per impedire un clima negativo di lavoro a seguito di sistemi salariali soggettivi e sbagliati. A subire le conseguenze di questo nuovo sistema salariale saranno in definitiva gli utenti dei servizi pubblici e tutti i cittadini del Canton Ticino.

Per migliorare l'Amministrazione cantonale occorre percorrere altre strade: abbandonare il clientelismo e i favoritismi, migliorare la formazione e il riconoscimento dei dipendenti, dare loro strumenti di lavoro adeguati e parametri/obiettivi oggettivi da verificare con il dialogo

tra dipendente e capi. Inoltre non è vero che la nuova legge stipendi serve a punire i «lazzaroni», come affermano taluni: infatti esiste già l'art. 32 della Legge dipendenti della Stato (LORD), che permette il blocco e anche la diminuzione per un anno dello stipendio dei «lavativi».

Aiutateci a raccogliere firme

Aiutateci a raccogliere le 7000 firme necessarie: sulla cartolina risposta allegata potete far firmare 5 cittadini ticinesi residenti nel vostro Comune. Per favore rispeditela entro metà luglio. Grazie!

Raoul Ghisletta
Segretario VPOD Ticino

Attenti al caldo in Ticino

Allarme canicola

Sabato 3 luglio, Meteo-Svizzera ha diramato l'allarme canicola per la maggior parte del Ticino.

L'avviso ufficiale di maltempo di grado 3 riguarda le regioni del Bellinzonese, Ceneri, Locarnese, Luganese, Mendrisiotto, Riviera e Verzasca, per le quali si prevedeva, al momento della emissione, «un ulteriore aumento della temperatura e dell'afa almeno sino a giovedì 8 luglio». I bollettini

meteo trasmessi nei giorni seguenti, sino alla chiusura della redazione, non prevedono cambiamenti importanti.

Adeguare i ritmi di lavoro

Le autorità cantonali, in collaborazione con SUVA, SECO e l'USS hanno emesso un volantino che riporta le principali raccomandazioni. A li-

vello personale si consiglia di portare un copricapo e abiti adeguati, di utilizzare occhiali e crema da sole e bere regolarmente, preferibilmente acqua o bevande poco zuccherate. Tra le misure organizzative, si raccomanda di adeguare ritmi e orari di lavoro, spostando le attività più gravose al mattino e evitando i lavori pesanti durante i picchi di ozono a fine pomeriggio (maggiori informazioni su www.ti.ch/ds/temi/gos-a/temi/canicola-ozono/link.asp).

Richiamare i datori di lavoro

I sindacati dell'USS hanno preso molto sul serio la situazione. Il SEV ha scritto alla direzione del personale FFS e alle aziende di trasporto chiedendo di adottare questi provvedimenti.

Raccomandiamo a tutti di voler prendere sul serio la situazione. Gi



DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Meglio far finta di niente

Luis Posada Carriles verrà infine processato dall'11 gennaio del 2011. Il giudice distrettuale del tribunale di El Paso, in Texas, Kathleen Cardone, ha assicurato che il processo si farà perché non è più disposta ad accettare ulteriori rinvii, visto che sono già trascorsi cinque anni dalla prima convocazione. Ma non è affatto detto che la data dell'11 gennaio venga infine rispettata. L'uomo, che ha 82 anni, «vanta» una lunga serie di malattie (cancro, diabete, angina pectoris, ipertensione, perdite di equilibrio, atrofia encefalica, arteriosclerosi multipla, insufficienza circolatoria; roba da chiedersi come faccia a sopravvivere), che secondo i suoi legali gli impedisce di sostenere il peso di un processo; ma non di condurre una vita di società a Miami ove partecipa alle manifestazioni anti-castriste.

Il più grande terrorista della seconda metà del Novecento dell'America Latina risponderà infine dei suoi crimini? Non c'è da farsi nessuna illusione. Ben difficilmente, ciò avverrà. I reati che gli sono imputati sono di scarsa rilevanza, quali: falsa testimonianza, frode nella pratica di immigrazione, ostruzione alla giustizia, sempre nell'ambito delle pratiche di immigrazione e naturalizzazione.

Luis Posada Carriles è un terrorista con un pedigree di tutto rispetto. Due le sue carte vincenti: avere sempre quale obiettivo principale Cuba e agire con la copertura della CIA, dalla quale viene assolto subito dopo il suo arrivo negli USA, nel 1961, come esule cubano.

L'atto più sanguinoso della sua carriera risale al 1976, quando organizza l'attentato contro un aereo di linea cubano che costa la vita a 76 persone. Per quella strage, pianificata a Caracas, viene arrestato dalla polizia locale, ma la CIA riesce a farlo evadere. Il Venezuela emetterà, invano, un ordine di cattura internazionale. Nel 1977 pianifica tutta una serie di attentati all'Avana. In uno di questi muore un turista italiano, (ma l'Italia non ne chiederà mai l'estradizione!). Nel 2000 Luis Posada Carriles torna al suo obiettivo più ambizioso: la vita di Fidel Castro. Ci prova in occasione di un viaggio a Panama del leader cubano. Viene però scoperto e condannato a otto anni di prigione. Anche questa volta se la cava: la presidente del Panama lo grazia per «ragioni umanitarie». Con lui vengono liberati anche tre complici. Tutti rientrano negli Stati Uniti. Carriles lo fa con un passaporto statunitense falso, ma dopo una trattativa condotta dal suo avvocato Eduardo Soto, il quale fa valere il fatto che il suo cliente «ha sempre agito direttamente o indirettamente per conto della CIA» e quindi merita protezione.

E qui l'avvocato Soto ha ragione: in effetti, per ben quarant'anni, Carriles, sempre per conto della CIA, ha commesso numerosi atti di terrorismo in America Latina, uccidendo, torturando, trafficando in armi e narcotici. La protezione se l'è ben meritata! Fosse solo per il fatto che incriminare Luis Posada Carriles per terrorismo significherebbe chiamare sul banco degli accusati, come correi, anche i servizi segreti statunitensi, e coinvolgere i più alti esponenti del Dipartimento di Stato e della Casa Bianca degli ultimi decenni.

Colpi di diritto

Intesa sugli obiettivi, una questione sempre attuale

In questo numero diamo conto di un caso pratico annunciato al team della protezione giuridica del SEV dal collega T., specialista di manovra plus.

Il collega T. ci ha comunicato di aver avuto il colloquio di servizio con il suo superiore il mese scorso. Questo colloquio si sarebbe svolto positivamente e il superiore non avrebbe fatto menzione di punti deboli da correggere. Appena un mese dopo il colloquio, il superiore gli avrebbe però consegnato del tutto a sorpresa un'intesa sugli obiettivi da sottoscrivere. T. ci ha spiegato, molto irritato, che non ha voluto sottoscrivere questa intesa sugli obiettivi e di non avere neanche nessuna intenzione di firmarla a posteriori. Non capisce infatti perché dopo il buon esito del colloquio con

il superiore, debba sottoscrivere un'intesa sugli obiettivi, in seguito a tre episodi imputatigli nel frattempo. Oltretutto, non si ritiene responsabile di due di questi tre episodi. La fiducia nel proprio superiore, in ogni caso, è andata persa.

La presa visione degli atti – un importante diritto procedurale

In modo da poter farsi un quadro completo della situazione effettiva e poter comprendere entrambe le posizioni, il SEV richiede di norma al datore di lavoro una presa di visione degli atti e del dossier personale, cosa che è successa anche in questo caso. In una prima reazione, il servizio del personale delle FFS ha messo in dubbio questa richiesta. Il SEV ha tuttavia insistito, in particolare perché l'intesa sugli obiettivi era stata formulata in modo problematico e due degli episodi menzionati non erano verosimilmente ascri-

vibili, alla responsabilità di T. Allo stesso tempo, il SEV ha proposto di risolvere la questione, dopo aver visionato gli atti, nel quadro di un colloquio. L'aver potuto verificare il dossier si è effettivamente dimostrato utile ed ha portato ad alcune importanti costatazioni:

■ il collega T. è da anni uno specialista di manovra ben qualificato;

■ i tre episodi in oggetto costituivano casi isolati, che giustamente non avevano avuto conseguenze negative sul colloquio di qualifica;

■ il più datato di questi episodi risaliva ad oltre un anno prima e rientrava in un periodo di valutazione precedente; oltretutto, una responsabilità di T. non ha potuto venire dimostrata;

■ il secondo episodio rientrava invece nel periodo di valutazione in questione, ma anche in questo caso non ha potuto essere verificata una chiara responsabilità di T.;

■ il terzo episodio è avvenuto circa un mese dopo il colloquio personale ed è stato effettivamente provocato da T., cosa che egli ha am-

messo senza scusanti;

■ uno degli obiettivi dell'intesa appariva del tutto irrealistico, senza alcun margine di tolleranza;

■ l'intesa sugli obiettivi conteneva una minaccia per nulla chiara per il caso del mancato raggiungimento.

In base a queste verifiche, il SEV ha preteso una discussione con il superiore di T. ed il responsabile del personale competente.

In occasione del colloquio preteso dal SEV sono stati discussi nuovamente e in dettaglio gli avvenimenti che avevano condotto all'intesa sugli obiettivi. Alla fine il superiore ed il responsabile del personale hanno dovuto ammettere che T. non era da ritenersi responsabile in due dei tre casi imputatigli. T. era coinvolto solo marginalmente e non poteva influire su quanto successo.

Il sostegno del SEV ha fatto valere allora l'argomento, che l'unica manchevolezza da imputare a T. rendeva l'intesa sugli obiettivi sproporzionata. Il superiore e il responsabile del personale non hanno avuto nulla da controbattere a

questa argomentazione, confermando per iscritto che non si sarebbe insistito sull'intesa sugli obiettivi. In più, il superiore e T. si sono accordati di incontrarsi in futuro regolarmente per discutere degli eventuali punti deboli nello svolgimento dell'esercizio. Con ciò sono state poste anche le basi per ricostruire il rapporto di fiducia smarrito nei confronti del superiore.

Tutto è bene quel che finisce bene...

Presso il team della protezione giuridica del SEV il dossier di T. è rimasto ancora aperto. Il segretario sindacale incaricato di seguire il caso si è informato con T. sullo stato delle cose dopo la successiva valutazione del personale. T. ci ha fatto sapere rallegrato che i regolari colloqui con il superiore sono stati molto buoni e costruttivi. Il risultato del recente colloquio di valutazione è pure stato molto positivo e la reciproca fiducia appare così ricostruita.

Il team della protezione giuridica del SEV

La posta dei lettori

No al raddoppio del San Gottardo

Sono un ex macchinista FFS e sostenitore dell'Iniziativa delle Alpi. Ho seguito le numerose discussioni sulla costruzione di un secondo tunnel autostradale per le esigenze di manutenzione di quello attuale rimanendo deluso dalle posizioni di alcuni Parlamentari ticinesi.

Una variante è il ripristino dei treni navetta per le auto. Mi ricordo che durante il periodo di chiusura della galleria

autostradale a seguito dell'incidente del 2001, le FFS avevano costruito in pochi giorni un raccordo per il carico degli autocarri a Flüelen su di un'autostrada viaggiante che circolava fino a Lugano-Vedeggio.

Secondo me, questo servizio andrebbe ripristinato durante il periodo di chiusura della galleria, favorendo anche a lungo termine il trasferimento dalla strada alla fer-

rovia, come più volte richiesto dal popolo. Per questo sono lieto di contribuire alla raccolta di firme per la petizione «per un Ticino vivibile – No ad un pretestuoso raddoppio del Gottardo».

Raimondo Cereghetti, Novazzano

La petizione è stata pubblicata sul n° 11 di *contatto.sev*. Altri moduli scaricabili da: www.sud-nord.ch (nr)

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola

Il Comitato sezionale deciderà a breve in merito alla prosecuzione della permanenza aperta in via sperimentale dalla Sezione a Domodossola.

In ogni caso la prossima presenza sarà mercoledì 14 luglio.

I colleghi verranno informati se e a quali condizioni si potrà continuare la presenza.

Nel frattempo è a disposizione il presidente C.F. Noto per qualsiasi problema o richiesta e in merito ai casi pendenti di assistenza.

C. F. Noto

NUOVI ORARI D'APERTURA DEL SEGRETARIATO TICINESE SEV E APPARIZIONI DI *CONTATTO.SEV*

Il segretariato SEV di Chiasso sarà chiuso per ferie dal pomeriggio del 28 luglio all'11 agosto. Le permanenze riprenderanno il mercoledì 18 e 25 agosto per concludersi definitivamente a fine mese.

Resta evidentemente come punto di riferimento il segretariato di Bellinzona, le cui colleghe e colleghi sono a disposizione per colloqui che, in caso di necessità e previo

appuntamento, possono avvenire anche fuori sede. Il segretariato SEV di Bellinzona è raggiungibile telefonicamente il **pomeriggio**, dalle 13.45 alle 17.30, al solito numero 091 825 01 15.

Le vacanze di *contatto.sev*

Il numero 14 del nostro giornale uscirà come previsto il 22 luglio. Sarà seguito da un numero doppio 15/16 che uscirà il 19 agosto.

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, 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: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.zs-werbeag.ch, contatto.sev@zs-werbeag.ch

Pre stampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch

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

Prossima edizione il 22 luglio. Termine di chiusura redazionale: il 15 luglio alle 10.00.

■ VPT Servizi ferroviari

Assemblea generale



La Sezione, nata nel 2006, organizza i membri del SEV delle imprese del settore del «servizio a bordo» per tutta la Svizzera e in modo interprofessionale (elvetino, RGSA, DB Autozug Zürich, DB Reise&Touristik). Si tratta di un caso unico nel SEV e nella sua sottofederazione VPT, tanto dal punto di vista organizzativo che da quello delle condizioni di lavoro e salariali, particolarmente difficili. Un settore che si caratterizza anche per l'alta quota di lavoratori stranieri, la cui organizzazione e tutela hanno perciò per noi una priorità strategica.

Per il quarto anno consecutivo l'Assemblea generale si è tenuta a Berna il 1° giugno presso il segretariato centrale del SEV. Con questa scelta si vuole anche favorire simbolicamente l'identificazione nel SEV dei nostri iscritti, che in precedenza aveva molto sofferto. La nuova considerazione del SEV e del VPT per questo settore si traduce nel sostegno sempre più convinto che viene riservato alla sezione, sottolineato anche dalla partecipazione all'assemblea del nostro presidente Giorgio Tuti.

Dopo che le linee strategiche della nostra azione erano già state decise dall'assemblea generale dello scorso anno (programma di lavoro 2009-2011), questa AG, ben frequentata e presieduta dal

collega Daniel Schaltegger, si è soprattutto confrontata con alcune proposte del Comitato aventi l'obiettivo di assicurare un migliore sostegno finanziario e strutturale all'organizzazione della sezione in vista delle sfide che ci attendono, che sono state tutte approvate.

Tutti gli iscritti verranno informati nel dettaglio sulle decisioni prese e riceveranno la nuova versione del Regolamento di gestione.

Non essendo presenti colleghi di Domodossola, il Comitato ha deciso invece di non sottoporre all'Assemblea il postulato per il mantenimento del nostro «ufficio» (votato all'assemblea di gruppo del 26 maggio). Se e a quali condizioni proseguire con questo servizio verrà deciso dal Comitato ad inizio luglio in base ad una valutazione complessiva dei risultati ottenuti in questi mesi, comunque considerevoli.

Grazie all'impegnativo lavoro preparatorio compiuto negli ultimi mesi dal Comitato, la crescente fiducia degli iscritti e il sostegno del SEV e della VPT, siamo ora attrezzati per dedicarci pienamente al «lavoro sul terreno» e per portare il progetto di costruzione della sezione in una nuova fase di realizzazione.



Unterverband des Personals privater Transportunternehmen
Sous-fédération du personnel des entreprises de transport privées
Sottofederazione del personale delle aziende private di trasporto

■ RPV

Commissione centrale

La commissione centrale RPV si è riunita il 14 giugno a Buchs, per la sua sesta seduta. Si è preso conoscenza di diverse comunicazioni dalle varie divisioni. Nella Cope P è stato eletto il collega Daniel Purtschert, a lui le nostre congratulazioni.

Per l'elezione nella Cope P livello 2 in Ticino, in sostituzione dell'uscente Andy Ruch, ci sono due candidati, Bruno Baruffato e Juri De Biasi. La preferenza della commissione centrale va a Juri De Biasi, membro del comitato centrale RPV.

Tra i punti principali

La pianificazione e messa in atto in tutte le imprese del nostro settore organizzativo di azioni mirate in profondità con l'obiettivo di conquistare condizioni di lavoro e stipendi migliori

Come sezione vogliamo essere ancora più vicini ai nostri iscritti e migliorare e garantire loro la tutela ed i servizi di cui hanno bisogno. La nostra «presenza» a Domodossola dimostra quanto sia importante essere il più vicini possibile alla base ...

Diamo un valore particolare anche al coinvolgimento dei nostri pensionati nella vita della sezione, non solo per assicurare loro le prestazioni cui hanno diritto, ma anche organizzando delle occasioni di ritrovo. Organizzativamente vogliamo fare un ulteriore passo in avanti. Oltre a migliorare continuamente la nostra amministrazione «interna», stiamo allargando la nostra rete di contatti nei singoli gruppi e depositi. Il contributo di colleghi di fiducia è determinante, perché per agire efficacemente abbiamo bisogno di più informazioni possibilmente veloci e dirette dalla base. Il nostro progetto è molto ambizioso. Con la necessaria fiducia e consapevolezza riusciremo però a realizzarlo, a profitto di tutti i colleghi. Chiamiamo tutti gli iscritti alla Sezione ad appoggiarci in questa sfida con la stessa consapevolezza e la stessa fiducia. La Sezione VPT Servizi ferroviari farà parlare di sé!

C. F. Noto

1° congresso comune dei gruppi «Giovani», «Donne» e «Immigrati»

Sostituisce la giornata di formazione delle donne, la giornata dei giovani e la giornata degli immigrati 2010.

Conformemente al CCL, è possibile richiedere alla propria azienda un congedo di formazione.



Convegno nazionale sul tema «Soldi» delle commissioni SEV Giovani - Donne - Immigrati

Quattrini,
grana e co.

Sabato,

18 settembre 2010

«Altes Spital» di Soletta

Per i membri SEV la partecipazione è gratuita, escl. la cena.

Programma

- 10.00 Check-in, caffè di benvenuto
- 10.30 Introduzione
- 11.45 Workshop, discussioni, input
a programma a scelta in loco
- 17.30 Aperitivo
- 18.00 Programma serale
Ristoranti con specialità etniche
a Moderazione: Flurin Caviezel
- 23.30 Concerti / discoteca Greis, X-elle, Chica Torpedos, i Punto & Virgola

Iscrizione

fino al 31 agosto 2010:
www.sev-online.ch ▶ Convegno

Daniilo Tonina

UNIONE FERROVIARI SPORTIVI TICINO

75.mi Campionati Svizzeri di calcio dei Ferrovieri sportivi

Ottima l'organizzazione della sezione ESV Aarau dei campionati svoltisi sabato 12 giugno presso l'accogliente centro sportivo Schachen.

Le buone condizioni atmosferiche hanno permesso lo svolgimento di due tornei (Attivi e Fun), con 8 squadre della categoria Attivi a contendersi il titolo nazionale, tre le quali l'UFS Ticino (campione in carica), nel gruppo A. Entrata in materia difficile per i ticinesi, opposti alla solida formazione del Soldanella che, lottando su ogni pallone, li ha costretti al pareggio 1:1, ottenuto grazie ad un'ottima deviazione al volo di

Emanuele Polli. I ticinesi hanno dovuto registrare già nel turno preliminare gli infortuni di Domenico Diodati (strappo muscolare dopo 2 minuti) e di Daniele Cippà, che nel corso del terzo incontro contro lo Sciaffusa, subiva un duro tackle e doveva essere trasportato al pronto soccorso. Gli veniva purtroppo diagnosticata la rottura di un legamento alla caviglia (auguri di pronta guarigione!). Causa un'ulteriore defezione per problemi muscolari, l'UFS Ticino si è quindi presentato in semifinale con soli 10 giocatori, dettando comunque i ritmi del gioco. Si è poi giunti ai calci di rigore, che hanno visto trionfare i campioni in carica, grazie alla «freddezza» di Daniele Bullo,

Matteo Tondi e Simone Pedrini e all'ottimo intervento del portiere Thomas Hendrichs, che arrestava sulla linea con grande reazione una palla che aveva dapprima cozzato sul palo.

Dopo una giornata di dure battaglie e molto dispendiosa a causa della mancanza di ricambi, entrambe le finaliste si presentavano con soli 10 giocatori.

L'UFS andava subito allo arrembaggio, sfruttando in particolare i veloci centrocampisti di fascia, mentre gli Zurighesi del Soldanella optavano per una partita molto tattica di contenimento, cercando di sfruttare le poche occasioni di rilancio. I ticinesi hanno comunque finito per imporsi per 1:0 e hanno po-

tuto esultare per questa conferma quali Campioni Svizzeri!

Capocannoniere della giornata Matteo Tondi con

plauso a tutti per aver deliziato i presenti con un calcio di bella fattura e per il grande impegno e l'attaccamento ai colori. Bravi!



Formazione UFS Ticino:

Thomas Hendrichs, Daniele Bullo (Capitano), Domenico Diodati, Aurelio Peduzzi (giocatore e Coach), Luca Paredi, Simone Pedrini, Daniele Cippà, Moreno Bariffi, Antonino Canalicchio, Matteo Tondi, Emanuele Polli, Marco Lepore (Ass. Coach).

UFS Ticino: Aurelio Peduzzi

Partecipanti visibilmente soddisfatti

Corso di successo

Il 2° corso regionale UFST di tennis si è svolto sabato 19 giugno sui campi del tennis club Locarno.

La meteorologia estremamente variabile di questa strana primavera ha reso incerto sino all'ultimo lo svolgimento del corso, inizialmente previsto all'esterno, ma non si potevano certo dedurre le attese del consistente e rallegrante numero di partecipanti (14!) che hanno voluto prendere parte allo evento. La motivazione, la voglia di giocare e l'allegria di questo gruppo hanno quindi dato vita ad un piacevole po-

meriggio tennistico sui campi coperti della Morettina. Al termine degli allenamenti con il maestro Athos Keller coadiuvato dai monitori Gianna Brianza (TC Locarno),

Maurizio e Samuele si è potuto recuperare le forze con il consueto aperitivo e la cena al club house.

*Gruppo Tennis UFST
S. Lupi / A. Keller*



I NOSTRI MORTI

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

| | | |
|---------------------------|-----------------|----------------------|
| Bertino Cornelia | 100 anni | Bellinzona |
| Celio Alberto | 83 anni | Ambri |
| Chiappino Benito | 80 anni | Piotta |
| Forni Martino | 68 anni | Airolo |
| Guglielmetti Livio | 92 anni | Bellinzona |
| Nani Pietro | 82 anni | Monte Carasso |

Peter Remo **84 anni** **Bellinzona**

Solcà Emilio **70 anni** **Coldrerio**

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 Vallese

Gita a Zornasco

L'escursione annuale del 23 giugno in Val Vigezzo ha avuto successo.

I 181 partecipanti all'escursione sono stati accolti in Italia in un magnifico giardino dove hanno potuto apprezzare l'aperitivo accompagnato da uno splendido sole. Il presidente sezionale Alfred Imhof ha portato il benvenuto e si è congratulato per l'ottima partecipazione. In seguito tutti hanno potuto deliziare palato e stomaco. Il ritorno a Domodossola e poi a Iselle è avvenuto in autopostale, per poi proseguire in treno. Ognuno è tornato a casa contento di aver potuto

prendere parte ad una bella giornata.

Ringraziamo tutti i pensionati che hanno accettato di buon grado gli improvvisi cambiamenti di orario e mezzo di trasporto, a causa dei lavori sulla linea del Sempione.

Auguriamo a tutti una buona estate in attesa di incontrarci numerosi in autunno.

Attenzione! L'assemblea autunnale si terrà a Briga mercoledì 17 novembre e non il 18 novembre, come annunciato. Grazie per la comprensione.

M. Oberli, segretario

CONDOGLIANZE

Presentiamo sentite condoglianze al nostro collega

Roberto Leventini, colpito negli affetti famigliari per il decesso della madre.

Sezione SBV Ticino

Lenzerheide è un paradiso, tanto d'inverno che d'estate

Passeggiata tra cabinovia e pista degli slittini

L'avvocato di Coira Dr. Andrea Cantieni è membro esterno del SEV, per il quale ha lavorato spesso come avvocato di fiducia. Ci propone una passeggiata dalle porte della sua città a Lenzerheide.

Lenzerheide è una conosciuta località di vacanza. Il primo albergo è stato aperto nel 1882. In precedenza si viveva solo di agricoltura. Per questa ragione non esiste neanche un comune di Lenzerheide; il paese fa parte di Vaz.

Scegliamo un itinerario che ci porta con la cabinovia da Coira a Brambrüesch, percorso che può essere fatto anche a piedi, ma che è molto ripido.



Da Brambrüesch (1595 m.) invece il sentiero sale dolcemente verso sud. Si può deviare a destra sino sul Dreibündenstein (2176 m.), da dove si gode di un panorama unico, per arrivare a Feldis passando alla vallata del Reno anteriore.

Relax con lo slittino

Continuando diritto si procede comodamente verso Pradaschier, che raggiungiamo dopo circa due ore. Qui possiamo fare una discesa mozzafiato verso Churwalden sulla pista da slittino, che con i suoi 3100 metri è la più lunga del mondo ed è agibile sia d'estate che d'inverno.

Chi ne ha voglia, dopo essersi rifocillato, può anche proseguire l'escursione verso Lenzerheide. In questa zona ci sono sentieri per una lunghezza complessiva di 170 chilometri, che soddisfano anche gli escursionisti più sportivi. Da Brambrüesch fino a Lenzerheide ci vogliono per il percorso più diretto tre ore buone, ma con un paio di deviazioni si può arrivare facilmente ad una passeggiata di tutta la giornata.

E alla fine un bel bagno!

Può darsi che invece attiri piuttosto la prospettiva, in una calda giornata estiva, di un bagno. In tal caso si raccomanda il lago Heidsee. Per quanto esso si trovi ad un'altitudine di 1500 metri, e d'inverno sulle sue acque ghiacciate si snodi un tracciato di sci di fondo, questo lago raggiunge d'estate temperature tra i 17 e i 22 gradi. La balneazione è gratuita e si possono noleggiare attrezzature sportive e di gioco di ogni tipo. Sulle rive sono a disposizione molti posti per grigliate. Da Lenzerheide o Churwalden si rientra a Coira con l'autopostale.

pan



ALCUNI LAVORANO, ALTRI SE LA GODONO! ASPETTANDO LE FERIE... BUON VACANZE A TUTTE E A TUTTI! ... SECONDO PELLET



A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

Cani

Come mai il cane è diventato il migliore amico dell'uomo? Nella Bibbia i cani simboleggiano perlopiù chiunque sia totalmente indegno della benedizione divina. Basti citare Matteo 7:6: «Non date ciò che è santo ai cani (e non gettate le vostre perle davanti ai porci ...)». D'altronde in tempi biblici il cane era un animale pulcioso, che si nutrivava di rifiuti e di carogne, spesso indicato come esempio deteriore per la sua stomachevole abitudine di tornare a cibarsi persino del proprio vomito. Tuttavia il punto di vista biblico non rappresenta per nulla il moderno atteggiamento che il mondo occidentale riserva a questo quadrupede. Omero nell'Odisea racconta di Ulisse che, rientrato in incognito ad Itaca per fare piazza pulita dei pretendenti al suo trono, venne riconosciuto solo dalla sua vecchia nutrice (che notò una cicatrice caratteristica, che si era fatto da ragazzo mentre cacciava un cinghiale) e dal suo vecchio cane, Argo. L'aveva dovuto lasciare a casa quando era partito per la guerra di Troia e ora, più vecchio di vent'anni, l'animale si manteneva a stento in vita. Ma, come Argo lo vide arrivare, cominciò a dimenare la coda, morendo nel tentativo di alzarsi, nell'atto di riconoscere il suo padrone. Ulisse non poté trattenere le lacrime a quella scena e questa storia ha fatto commuovere tutta l'antichità. La lealtà e l'assoluta fedeltà di un cane sono diventati quasi un atto di fede per la maggior parte della gente. Mark Twain, con la sua consueta arguzia, ebbe a commentare: «Se raccogliete un cane che sta morendo di fame e lo nutrite, non vi morirà. Questa è la principale differenza fra un uomo e un cane». Anche se il sospetto è che Twain abbia detto questo non perché amava così tanto i cani, ma perché amava molto poco gli esseri umani. Battute e leggende a parte, sicuramente il cane è il nostro più antico amico animale, essendo stato addomesticato dall'uomo oltre 10 millenni fa, ed è l'animale che ha seguito fedelmente gli esseri umani in tutto il mondo. I nativi americani avevano pochissimi animali addomesticati, ma tra questi c'era il cane. Anche gli aborigeni australiani avevano il dingo, un cane semiselvaggio. Come mai? Innanzitutto i cani sono utili, perché sono dei cacciatori carnivori e perciò potevano e possono cacciare insieme agli uomini. Inoltre i cani sono sempre stati sufficientemente intelligenti da capire che, aiutando gli esseri umani nella caccia, sarebbero stati premiati con parte della carcassa. Insomma, si è trattato di un rapporto simbiotico che ha favorito entrambi. Ma come può essere avvenuto il primo contatto amichevole fra uomo e cane? Può darsi che i primi esseri umani non abbiano provato grande simpatia nei confronti dei cani, che si avvicinavano agli accampamenti per rubargli il cibo. Probabilmente l'incontro è avvenuto a un altro livello: di tanto in tanto un piccolo umano si sarà imbattuto in un cucciolo di cane e forse si saranno divertiti a giocare insieme. Quando veniva il momento in cui i genitori dovevano mandar via il cane (o, forse, prenderlo in considerazione come possibile pranzo), il bambino si sarà opposto rumorosamente alla cosa – e i bambini hanno spesso la meglio in faccende del genere! A mano a mano che il cane diventava più grande e più pericoloso, tuttavia, le pressioni per liberarsene diventavano più forti. I cani che si dimostravano particolarmente amichevoli, o particolarmente utili, sfuggivano a quel destino. In altre parole, senza sapere esattamente cosa stessero facendo, i nostri progenitori operarono di fatto una selezione, tenendo solo i cani più adatti alla convivenza con loro. L'uomo ha selezionato molti animali domestici durante i secoli, ma con nessun animale come il cane (o il gatto) ha instaurato un rapporto affettivo così profondo. Il cane e il gatto sono gli unici animali che vengono tenuti solo ed esclusivamente per l'affetto che si nutre nei loro confronti, persino quando non lavorano e non sono di alcuna apparente utilità. Anche se recentemente gli psicologi hanno scoperto che il fatto di possedere un animale prediletto contribuisce enormemente alla salute mentale e alla stabilità emotiva degli esseri umani. Probabilmente gli studiosi sono gli ultimi ad aver fatto questa scoperta. Tutti gli altri lo sapevano già da tempo immemorabile.

Alessandro Mutti, presidente della sezione VPT Locarno: «Unendo le forze si possono vincere le battaglie»

Un uomo, tante passioni

Alessandro Mutti, classe 1961, è capostazione della ferrovia della Centovallina dal 1990. Ha aderito al SEV nel 1982. Ama la franchezza e la sincerità. Crede in un sindacato che sia pronto a dialogare e capace di lottare.

Un uomo, tante passioni. Basterebbe questa immagine per schizzare, con un unico colpo di pennello, il ritratto di Alessandro Mutti, presidente della sezione VPT Locarno. Una sezione che in questi ultimi anni si è data da fare e che ha ottenuto, anche quest'anno, diversi successi: aumento salariale generalizzato, applicazione della sentenza Orange, equo contributo tra lavoratori e datore di lavoro per il risanamento della Cassa pensione. Quando si tratta di lottare per migliorare le condizioni di lavoro e di fare valere i diritti dei dipendenti, la sezione mostra una compattezza e una determinazione esemplari.

Il filo del dialogo e della collaborazione con il SEV è inoltre saldamente intrecciato. «Con il segretario sindacale Angelo Stroppini lavoriamo benissimo. Grazie al suo dinamismo e alla ventata di nuove idee – spiega Alessandro Mutti – abbiamo ritrovato entusiasmo, motivazione,



Alessandro Mutti ai posti di comando nella stazione della Centovallina.

energie. Non è sempre facile e nulla è dato per scontato. Ma unendo le forze e le risorse si affrontano meglio le battaglie. E insieme si possono vincere». Alle FART il tasso di sindacalizzazione è molto elevato e negli ultimi 5 anni il numero degli affiliati è cresciuto di oltre 50 membri. Su 160 dipendenti (di cui 30 nel settore amministrativo), 101 sono iscritti al SEV. A livello di reclutamento la sezione VPT Locarno è una delle più forti della Svizzera.

Una vita piena di interessi

Dipendente delle FART (Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) dall'inizio degli anni Ottanta, prima di diventare capostazione della Centovallina Alessandro Mutti ha svolto diverse mansioni all'interno dell'azienda: bigliettaio, conducente di autobus, capotreno, manovratore, capostazione. Lo incontriamo ai posti di comando, mentre tra una telefonata e l'altra e qualche annuncio ai viaggiatori, racconta un po' di sé. Alessandro Mutti è un libro aperto. Dall'album della sua vita riprende le immagini più significative come tante tessere di un mosaico, che ricomponne con grande precisione. Alessandro, lo si vede subito, è un uomo generoso. E, dicevamo, un uomo di passioni: il ciclismo (che da ragazzo ha praticato ad alti

livelli agonistici), la musica (suona il basso) e il vino (è sommelier professionista).

«Da ragazzo ho vinto il campionato ticinese degli esordienti. Sono stato inoltre selezionato per rappresentare la Svizzera ai mondiali di ciclismo in Argentina. A quei tempi – racconta Alessandro Mutti con un pizzico di nostalgia – le distanze pesavano ancora e la mia famiglia non aveva grandi possibilità. Ho dovuto rinunciare a diversi appuntamenti». Da una passione all'altra, ecco la musica. Fonda con alcuni amici il gruppo Centrocittà, in cui lui suona il basso. Nel 1983 il gruppo partecipa con Nando Morandi alla selezione svizzera dell'Eurofestival: si aggiudicano il terzo posto con la canzone «Vivo in un mondo». L'impegno professionale alle FART, dove nel 1990 assume il ruolo di capostazione della Centovallina, lo allontana dalla musica. Ma non dalla passione per il territorio, che lo porta ad ottenere presso l'Istituto agrario cantonale di Mezzana il diploma in viticoltura e vinificazione. Per onorare fino in fondo il nettare degli dei, nel 2002 diventa sommelier professionista.

Una bella squadra

Il ritratto di Alessandro Mutti si accende di colori vivaci, decisi. Curioso di natura, di

quella curiosità che spinge a scoprire nuovi orizzonti, Mutti si definisce un uomo molto sincero: «Con colleghe e colleghi mi piace avere un rapporto schietto». Nel suo ruolo di capostazione (dirigente unico), Mutti anima il cuore della stazione. «Dal momento che si tratta di una piccola stazione, mi devo occupare di tutto: dalla circolazione dei treni alla sicurezza. Sono informato su tutto quanto succede e nella mia veste di presidente sezionale è un vantaggio».

Di sé aggiunge: «Amo conversare e sono pronto al confronto, inevitabile perché le idee non sono sempre le stesse. Ciò che conta è risolvere i problemi in modo aperto e costruttivo. È in fondo questo lo spirito che caratterizza la sezione del SEV. Come presidente ho inoltre la fortuna di poter contare sul grande dinamismo di Andrea Sabetti, il nostro segretario e cassiere, sul quale posso appoggiarmi concretamente. Insieme agli altri membri del comitato siamo una bella squadra».

Il riflesso di questa intesa si rispecchia nei successi ottenuti a livello sindacale. «Successi possibili – puntualizza il presidente – grazie al rapporto con il segretario Angelo Stroppini. Noi sappiamo di



Alessandro Mutti e Angelo Stroppini, intesa perfetta.

poter contare sempre sul sindacato. E questo ci aiuta nel portare avanti le nostre rivendicazioni». Uomo del dialogo, Alessandro Mutti si identifica bene nel SEV: «Non sono un barricadero, credo che i problemi vadano discussi e risolti con le armi del dialogo. Ma se ciò non è possibile, allora il sindacato deve sapere mostrare i muscoli, le unghie e i denti. Non solo nella difesa degli interessi settoriali, ma nella tutela del mondo del lavoro. La solidarietà tra lavoratori e categorie professionali è importante. Solo così si ha la forza di respingere gli attacchi allo stato sociale». *Françoise Gehring*

BIO

Alessandro Mutti è nato il 28 luglio 1961 a Gordevio, in Valle Maggia. Ha un figlio di 17 anni, Daniel, e attualmente vive a Minusio. È entrato nelle FART nel mese di giugno del 1982 e dal 1990 è capostazione della Centovallina. È membro del SEV dal 1983 e presiede la sezione VPT Locarno da cinque anni. Prima di entrare alle FART, ha svolto la professione del padre, fruttivendolo in Valle Maggia. Oggi ha poco tempo per vivere tutte le sue passioni, ma continua a presiedere la sezione di Locarno degli Amici del vino.