

Intervista

Aggressioni sui trasporti pubblici, l'analisi di Johan Pain.

Pagine 6 e 7



Campagna di prevenzione

Azione di sensibilizzazione nazionale contro la violenza sui mezzi di trasporto: un reato perseguibile d'ufficio.

Pagine 8 e 9



Ritratto

Christophe Bise e la sua grande passione per i treni.

Pagina 16

Un grande successo l'iniziativa sui trasporti pubblici

Soldi per treni e bus

Lanciata lo scorso 17 marzo, l'iniziativa popolare ha raccolto un bel bottino: 140 759 firme.

Il testo dell'iniziativa prevede una maggior promozione dei trasporti pubblici su strada e ferrovia, grazie a una diversa ripartizione dei fondi a disposizione. Attualmente gli introiti dei dazi e dei sovradazi sui carburanti e della vignetta autostradale sono ripartiti in misura del 24% per il trasporto pubblico e del 74% per quello stradale. L'iniziativa popolare prevede invece che il trasporto pubblico riceva il 45% di questi introiti, mentre il 53% verrà destinato alle realizzazioni stradali. Alla consegna delle firme, il presidente del SEV Giorgio Tuti ha ricordato le ingenti necessità finanziarie del trasporto pubblico: «Un servizio pubblico che deve comprendere un'offerta completa, sicura, attraente e di alta qualità su tutto il territorio nazionale. Tutto ciò presuppone anche personale sufficiente, motivato e ben retribuito».

Pagina 5



Tra i dipendenti serpeggia una certa preoccupazione

Officine, i nodi al pettine



Le Officine di Bellinzona hanno molto, troppo lavoro e ciononostante non arrivano al pareggio dei conti. Come mai? Verosimilmente sono le condizioni che vengono applicate agli attuali clienti, in particolare a quelli interni, a costituire una (buona) parte del problema.

Gli altri riguardano invece le modalità di produzione e la mancanza di pianificazione del lavoro. Le conclusioni della task force confermano quanto i rappresentanti del personale vanno ripetendo da mesi. Rappresentanti che vogliono essere coinvolti nei processi decisionali, come stabilito dalla Tavola rotonda.

A pagina 4

EDITORIALE

Il principio della partecipazione è stato introdotto dalle FFS 10 anni fa. Con il primo Contratto collettivo di lavoro (CCL), basato sulla nuova legge federale sul personale, colleghi e colleghe erano stati eletti a diversi livelli nelle organizzazioni di partecipazione. Era così stata inaugurata una nuova era del partenariato sociale. Le aspettative delle associazioni del personale, dei datori di lavoro e

“Happy Birthday”
Manuel Avallone,
Vicepresidente SEV

dei dipendenti per questo processo di coinvolgimento, erano enormi. Si era persino parlato di un nuovo «spirito». In breve ci si era preparati all'avvio il primo gennaio 2001. Da allora sono passati dieci anni e durante questo periodo non solo gli organi di partecipazione si sono ulteriormente sviluppati, ma sono cambiate anche le persone. Questo sviluppo deve essere portato avanti.

Nei prossimi mesi si dovrà contrattare nuovo sistema salariale e trovare un accordo sul prolungamento dello attuale CCL. Avere successo in questa difficile fase consentirà ai sindacati e alle FFS di pensare anche ad un ulteriore rafforzamento della partecipazione.

Per il SEV la partecipazione – ora e in futuro – rappresenta una grande priorità e faremo di tutto affinché (a livello di personale e di strutture) possa essere raggiunta una reale ed effettiva rappresentanza del personale, in stretta collaborazione che i sindacati. Questo deve continuare ad essere l'obiettivo. Ma per ora auguro: Happy Birthday!

NO SECCO ALLA LADI

Fra poche settimane saremo chiamati ad esprimerci sulla quarta revisione della Legge sull'assicurazione contro la disoccupazione (LADI). L'appuntamento con le urne è il prossimo 26 settembre e già nelle nostre case è arrivato il materiale di voto. È importante votare NO. Un no compatto non solo perché nessuno di noi è al riparo dagli effetti della crisi, ma perché dicendo NO si manda un segnale chiaro al parlamento e ai suoi progetti di smantellamento dello Stato sociale.

IN BREVE

SAYONARA

Una delegazione di sindacalisti giapponesi ha fatto visita, venerdì 10 settembre, alla centrale del SEV a Berna. Il presidente Giorgio Tuti e la vicepresidente Barbara Spalinger hanno incontrato Takashi Ishii, vicepresidente del sindacato giapponese dei ferrovieri (JREU, Japan Railway Workers Union), e i suoi collaboratori. L'incontro ha permesso di misurare la diversità dei due sindacati, uniti però dallo stesso obiettivo: difendere gli interessi dei lavoratori.

NUOVO CCL
NEL CHABLAIS

I trasporti pubblici del Chablais (TPC) hanno un nuovo Contratto collettivo di lavoro, che rispecchia gli sforzi profusi dal personale. Ecco le conquiste principali: miglioramento delle indennità, più vacanze, facilitazioni per la pensione anticipata e una serie di gratifiche per l'anzianità di servizio. Questi progressi permettono di consolidare il partenariato sociale in seno all'azienda. La convenzione firmata il primo settembre 2010 a Aigle, riprende beninteso gli articoli del Contratto



collettivo quadro cantonale, che prevede anche un congedo paternità e un articolo che protegge le attività sindacali.

FFS ZURIGO

Tra circa un anno e mezzo il nuovo edificio delle FFS all'entrata della stazione di Zurigo, sarà operativo. Accoglierà 230 impiegati delle installazioni di sicurezza e delle linee di contatto. La prima pietra del nuovo edificio, che costerà circa venti milioni di franchi, è stata posata lo scorso 20 agosto.

I trasporti pubblici di Zurigo rinunciano all'accompagnamento dei treni

Occorrono alternative valide per il personale

Lo scorso 31 agosto a circa 220 agenti dei treni della rete suburbana di Zurigo è stata comunicata la decisione di rinuncia alle loro prestazioni, che ha suscitato indignazione e sgomento.

«16 anni fa, le FFS hanno soppresso la figura degli assistenti treno. Poi, l'aumento degli atti di vandalismo, dei viaggiatori senza biglietto e della presenza di manducanti sui treni, ha portato all'impiego di agenti dei treni della rete suburbana (ZuS). E adesso vogliono ritornare ad accontentarsi dei controlli a scandaglio. Cosa ci aspetta ancora?» ha chiesto una collega, manifestando la sua incomprensione per la decisione della comunità di trasporto di Zurigo di sopprimere l'accompagnamento sistematico di tutti i treni dopo le 21.

«I nostri controlli hanno fatto sì che anche i richiedenti d'asilo viaggino con titoli di trasporto validi, che vengono loro rimessi dai centri. Dai treni, sono spartiti anche i mendicanti. Sono convinta che il ritorno ai controlli sporadici, com'è già il caso sulla S26, la cui gestione è passata alla Thurbo, porterà ben presto ad un nuovo aumento dei disordini e della

quota dei viaggiatori senza biglietto.

Il SEV, con le stesse motivazioni, ha chiesto alla comunità di trasporto di Zurigo di mantenere gli agenti treno, rafforzandone l'azione con l'ausilio di agenti di sicu-

rezza. Per la nostra collega, passare nelle fila degli agenti di sicurezza non è un'opzione valida, in quanto le verrebbe a mancare tutta la componente professionale legata al servizio alla clientela. «Il lavoro che si prevede di

affidare ai servizi di sicurezza sarà evidentemente più monotono e probabilmente anche meno ben classificato» conferma Jürg Hurni, segretario sindacale del SEV. Inoltre, gli agenti della polizia del trasporto dovrebbero seguire una formazione di polizia. Per i ZuS sarebbe quindi maggiormente auspicabile essere integrati tra gli agenti del treno a livello nazionale, per esempio permettendo loro di seguire corsi linguistici. La rivendicazione presentata da Hurni è pertanto chiara: «Le FFS devono offrire ai ZuS un'attività equivalente, compresi gli aspetti formativi».

Fi/gjl

Il SEV organizzerà il 20 settembre, dalle 16 alle 18, un'assemblea dei ZuS presso il ristorante Volkshaus di Zurigo.

PETIZIONE SEV-ZPV PER UN NUOVO CONCETTO DI SICUREZZA
PRESSO LA COMUNITÀ DEI TRASPORTI DI ZURIGO

La comunità dei trasporti di Zurigo (CTZ) ha deciso sostituire, a partire dal cambiamento d'orario 2012, l'attuale concetto per la sicurezza che prevede l'accompagnamento di tutti i treni della rete suburbana a cura di capitreno appositamente formati (ZuS), con un altro che prevede solo controlli puntuali. Questa decisione comporta la perdita di circa 250 posti di lavoro presso le FFS.

Il SEV e la sua sottofederazione ZPV sono convinti che si tratti di una decisione sbagliata in quanto:

- L'introduzione dei ZuS ha permesso di migliorare nettamente il sentimento di sicurezza presso gli utenti
- L'idea di accompagnare i treni nelle ore marginali è stata molto apprezzata

Per questo chiediamo alla CTZ:

- di ripensare tutta la questione della sicurezza;
- riprendendo il concetto attuale, se del caso completandolo.

La petizione può essere scaricata dal sito www.sev-online.ch e firmata entro il 30 settembre 2010.

Cargo International avrà la sua sede a Olten

Ora tocca alle trattative per il CCL

Il SEV ha preso atto con soddisfazione del fatto che la sua rivendicazione principale è stata accolta: FFS Cargo International avrà sede in Svizzera.

Il trasferimento a Olten obbligherà però numerosi colleghi a doversi sobbarcare trasferte giornaliere, oppure un nuovo trasloco, che andrà ad aggiungersi a quelli già effettuati a seguito delle continue ristrutturazioni. Per questo

motivo, il SEV ha chiesto che vengano migliorate le prestazioni previste in caso di trasferimento del posto di lavoro.

Priorità ai posti di lavoro

«La prima priorità va comunque attribuita alla messa a disposizione di un posto di lavoro adeguato ed equivalente per tutti gli attuali dipendenti» spiega Philipp Hadorn, il segretario che cura le questioni di Cargo. Il SEV condanna il fatto che Cargo International, nonostante

abbia bisogno di assicurarsi il know-how di queste collaboratrici e questi collaboratori non riprenda direttamente neppure i più navigati, obbligando tutti ad annunciarsi, anche a posti che corrispondono a quelli attualmente coperti.

Dare il via alle trattative

«Inoltre, è giunto il momento di dar seguito alla promessa di intraprendere trattative per il CCL» aggiunge Hadorn. FFS Cargo sta tirando per le lunghe, anche perché

non ha ancora occupato posizioni chiave a livello dirigenziale. Per il SEV, resta però chiaro che le condizioni di lavoro devono essere definiti in accordo con i sindacati prima del passaggio dei dipendenti, rispettivamente di nuove assunzioni.

SEV

Preoccupazioni a Bellinzona per l'attuale situazione e per le prospettive

I paradossi delle Officine

Dopo mesi di notizie positive, le Officine FFS sembrano presentare qualche crepa, legata a ritardi e a disavanzi.

Riepiloghiamo velocemente i fatti: in luglio, a Bellinzona compare una «task force» inviata dalla direzione FFS. Commissione del personale e sindacati chiedono spiegazioni, ricevendo l'indicazione che essa vuole sostenere la direzione locale nella ricerca di soluzioni per incrementare la produzione e recuperare i ritardi nella manutenzione di carri merci. Vengono date rassicurazioni sul futuro delle Officine e dei posti di lavoro.

Ad inizio agosto, la «Berliner Zeitung» pubblica un articolo in cui si parla di un disavanzo milionario, confermato da fonti delle FFS.

Il 24 agosto, viene pubblicato lo studio della SUPSI che attesta la solidità e la validità delle Officine, riconosciuta anche dai dirigenti delle FFS. Senonché, pochi giorni dopo, la direzione comunica al personale che la task force ha individuato lacune nei processi lavorativi e, in seguito, viene confermata una situazione finanziaria ben lontana dal pareggio dei conti prefigurato alla tavola rotonda di fine maggio.

Situazione paradossale

Le Officine di Bellinzona hanno molto, troppo lavoro e ciononostante non arrivano al pareggio dei conti. A prima vista, la conclusione che se ne potrebbe trarre, è che i costi sono troppo elevati. Come spesso accade, però, l'apparenza inganna. Come indicato in precedenza, la SUPSI riconosce alle Officine di Bellinzona una sicura capacità concorrenziale, rilevata tramite contatti con clienti terzi. Quindi, verosimilmente, sono le condizioni che vengono applicate agli attuali clienti, in particolare a quelli interni, a costituire una (buona) parte del problema.

Questo è uno degli aspetti centrali segnalati da Cope e sindacati nella conferenza stampa indetta giovedì 9 settembre. Gli altri riguardano invece le modalità di produ-

zione e sono, se possibile, ancora più complessi e delicati. Le conclusioni della task force, infatti, non sono che una conferma, se mai ce ne fosse il bisogno, di quanto i rappresentanti del personale vanno ripetendo da mesi. L'attuale aumento della domanda ne ha poi amplificato gli effetti, generando ulteriori ritardi.

Mantenere le prospettive

Riflettendo sulla situazione, sorgono dubbi anche sulla validità della pianificazione a monte degli interventi richie-

Se non vengono presi correttivi, lo scenario di «declino programmato», paventato dalla SUPSI con il mantenimento della struttura attuale, potrebbe subire una drammatica accelerazione. Per questo motivo, i rappresentanti del personale hanno chiesto un incontro con il mediatore della tavola rotonda Franz Steinegger. Nell'immediato, i rappresentanti del personale hanno anche proposto altre misure, come far capo alle capacità disponibili presso l'officina di Chiasso. Un provvedimento la cui uti-



Gli investimenti per la revisione delle sale montate sono in ritardo.

Per esempio, tra le cause, le FFS hanno indicato anche la necessità di carri per la raccolta delle barbabietole. Come se questa non potesse essere prevista con sufficiente anticipo! Cope e sindacati hanno sollevato anche un'altra importante perplessità: il gruppo di lavoro delle FFS incaricato dalla tavola rotonda di elaborare le strategie a lungo termine della manutenzione del materiale rotabile aveva indicato per le Officine di Bellinzona la necessità di sviluppare le attività verso i clienti terzi per coprire i costi. L'attuale volume delle ordinazioni da parte dei clienti interni è però tale da soffocare sul nascere i tentativi di andare in questa direzione, dato che saturano le capacità produttive. Non si intravede neppure un'inversione di tendenza, anche perché gli investimenti previsti, come il potenziamento della struttura per la lavorazione delle sale, sono in ritardo.

lità dovrebbe risultare evidente ma che inspiegabilmente non viene, almeno per il momento, preso in considerazione.

Soluzioni da cercare in loco

I rappresentanti del personale hanno espresso anche un'altra esigenza: i provvedimenti devono essere discussi e (co)decisi tra loro e la dirigenza locale. Difficile non individuare negli ultimi avvenimenti un tentativo di ridimensionare le competenze di queste istanze a favore della direzione centrale. Poco più di due anni fa, ci sentivamo ripetere che vi era un'eccezione di offerta di manutenzione del materiale rotabile. Oggi, gli scenari appaiono completamente ribaltati. Ci si può quindi chiedere come farebbero le FFS a far fronte agli attuali problemi di manutenzione se non disponessero più delle Officine di Bellinzona. Una considerazione da tenere ben presente!

Pietro Gianolli

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

CRISI, NON CRISI...

Come i petali di una margherita, ci si affida alla sorte per capire cosa sta capitando. A sentire i banchieri centrali al di là e al di qua dell'Oceano, Bernanke negli USA e Trichet in Europa, la recessione profonda sarebbe scongiurata. Parola loro, cioè dei due banchieri centrali più potenti al mondo. Senonché, appena un paio di settimane fa i due, in pubbliche dichiarazioni, avevano affermato esattamente il contrario. Prevedevano un rallentamento produttivo, rivedevano al ribasso i tassi del PIL su entrambe le sponde dell'Atlantico, temevano stasi degli investimenti e diminuzione dei consumi, segnalando con preoccupazione la posizione debitoria di molti paesi, nonché gli effetti che tutto ciò avrebbe potuto avere sui mercati finanziari e monetari. Il minimo che si possa dire è che la visione della realtà, già ai vertici, è alquanto confusa. Nulla è detto poi sui modi o i tentativi per uscire da questo pasticcio, sull'utilizzo scriteriato che si fa degli enormi debiti accumulati, sullo strumento fiscale oramai completamente asservito al capitale, sulle politiche antisociali, in netto contrasto con qualsiasi ipotesi di rilancio. A parte le montagne russe sulle quali continuano a viaggiare Bernanke e Trichet, il dato certo consiste nell'enorme debito pubblico del governo americano, nel deficit fiscale che continua a gonfiarlo, nel lago di liquidità che si rende necessario per coprire molti buchi. Per ora si tira avanti per questa strada. Basterebbe richiamare semplici regole classiche di politica economica: il debito pubblico dovrebbe in prima istanza servire per rilanciare l'economia attraverso gli investimenti, non per arginare le falle di un sistema finanziario naufragato; la politica fiscale, come già diceva il buon vecchio Keynes, dovrebbe essere il secondo grande strumento di rilancio, ma non alleggerendo il carico delle fortune e aggravando i redditi di chi lavora. La verità è che la politica fiscale in atto continua ad avere connotati tipicamente classisti, colpisce in basso anziché in alto e ha di fatto trasformato la progressività fiscale in una vera e propria regressività. Eppure, una modifica fiscale, nel senso di un ritorno al principio redistributivo, sarebbe quanto mai utile, ma non sta purtroppo scritta nelle tabelle dei rispettivi governi. Il guaio è che il potere politico è oramai sempre più in balia del potere economico, il quale, si sa, è tutto salvo un potere democratico.



Voyages des lecteurs SEV 2011

Comme les années dernières, nous organisons des voyages pour nos lecteurs en collaboration avec l'Association touristique des cheminots suisses (SERVRAIL). Vous trouverez ci-dessous les dates et une succincte description de ces quatre destinations in-

téressantes. Les programmes détaillés seront publiés au cours des prochaines semaines. Ils seront aussi disponibles auprès de SERVRAIL, CP 335, 3027 Berne, info@servrail.ch, www.servrail.ch.

Egypte et croisière sur le Nil

3 au 13 mars 2011 (11 jours)

Ce voyage intéressant et agréable vous permettra de découvrir les plus importants vestiges de la culture égyptienne. Vous verrez Le Caire, immense métropole et son bazar «Khan El Khalili», ainsi que les colossales pyramides de Guizeh. Vous longerez le Nil en voiture-lits et pourrez goûter au plaisir de contempler les paysages du fleuve depuis le pont supérieur de votre bateau-croisière 5 étoiles.

Prix forfaitaire: CHF 2610.–



Spécialités ferroviaires du Sud des Alpes - Nice - Tende

6 au 10 avril et 5 au 9 octobre 2011 (5 jours)

8 au 12 avril et 7 au 11 octobre 2011 (5 jours)

Vous allez vivre un circuit en train à travers le plus beau paysage montagneux de France. En car, vous allez traverser des vallées sauvages et romantiques et passer sur des cols de montagnes impressionnants. Prix forfaitaire: dès CHF 990.–



Les splendides paysages fluviaux du Sud de l'Allemagne

9 au 16 octobre 2011 (8 jours)

Découvrez avec nous les paysages féériques du Danube, du canal Main / Danube, du Main et du Rhin! Les villes historiques fascinantes du Sud de l'Allemagne vous attendent! Vous apprécierez très certainement le confort de votre bateau et la cuisine française raffinée servie à son bord! Prix forfaitaire: dès CHF 1390.–



USA - Mexique

26 mai au 9 juin 2011 (15 jours)

De Chicago, la métropole au lac Michigan, à Mexico City avec sa culture ancestrale. Des circuits ferroviaires fantastiques vous attendent: En voiture-lits de la compagnie AMTRAK du nord au sud, de Chicago à Albuquerque. Au nord-ouest du Mexique avec le train «El Chepe» à travers le canyon de cuivre à couper le souffle ainsi que le «Tequila Express» avec de la musique Mariachi vers la fabrique de Tequila à Guadalajara.

Prix forfaitaire: CHF 5690.–



SERVRAIL

 GARANTIE DE VOYAGE

Renseignements et programmes détaillés: SERVRAIL,
Case postale 335, 3027 Berne
Téléphone 031 311 89 51
info@servrail.ch - www.servrail.ch.

Consegnata l'iniziativa «per i trasporti pubblici» firmata da 140 759 persone

Per il servizio e il personale

L'iniziativa «per i trasporti pubblici», promossa il 17 marzo, è stata consegnata già il 6 settembre. Un successo importante, da festeggiare.

In meno di sei mesi, l'iniziativa popolare per i trasporti pubblici aveva doppiato il capo delle 100 000 firme necessarie per la sua riuscita. Il momento della sua consegna è stato ritardato per ottenere un massimo di pressione sulle autorità politiche federali. L'approvazione dell'iniziativa permetterebbe infatti di correggere il tiro di eventuali risparmi imposti dal nuovo o dalla nuova consigliera federale che riprenderà il dipartimento dei trasporti.



Spinta da Giorgio Tuti, una locomotiva porta le firme dell'iniziativa a palazzo federale.

Il testo dell'iniziativa prevede una maggior promozione dei trasporti pubblici su strada e ferrovia, grazie ad

una diversa ripartizione dei fondi a disposizione. Attualmente gli introiti dei dazi e dei sovradazi sui carburanti e della vignetta autostradale sono ripartiti in misura del 24% per il trasporto pubblico e del 74% per quello stradale. L'iniziativa prevede invece che il trasporto pubblico riceva il 45% di questi introiti, mentre il 53% verrà destinato alle realizzazioni stradali.

L'aumento dei mezzi finanziari permetterebbe di estendere il trasporto pubblico senza dover far ricorso a risparmi sul personale. Alla consegna delle firme, il presidente del SEV Giorgio Tuti ha ricordato le ingenti necessità finanziarie del trasporto pubblico: «Un servizio pubblico che deve comprendere

un'offerta completa, sicura, attraente e di alta qualità su tutto il territorio nazionale. Tutto ciò presuppone anche personale sufficiente, motivato e ben retribuito» ha affermato. Per questo ha aderito al comitato d'iniziativa «perché implica posti di lavoro sicuri e correttamente pagati, oltre alla consapevolezza che l'ampliamento dell'offerta di trasporto pubblico si giustifica dal punto di vista ecologico ed economico».

Un cammino ancora lungo

Prima di giungere al voto, molta acqua dovrà scorrere ancora sotto ai ponti. Dopo la conferma ufficiale della riuscita dell'iniziativa, essa verrà sottoposta alle commissioni parlamentari e in segui-

to alle Camere, dove è possibile che le venga contrapposto un controprogetto. *pan.*

LE REAZIONI

I rappresentanti dell'auto mettono le mani avanti

Come previsto, la lobby stradale ha manifestato scarso entusiasmo per l'iniziativa, manifestando anche una certa insofferenza alla sua consegna. Il TCS pronostica niente meno che un collasso dell'infrastruttura stradale, concludendo «il TCS si oppone a quest'iniziativa dell'ATA menzognera, nociva e ingannevole», pur ammettendo che «l'attuale sovrac-

carico della strada e della ferrovia esige investimenti sostanziali e urgenti in favore di questi due sistemi di trasporto complementari». Non molto diversa la razione di «auto-schweiz», l'associazione degli importatori di automobili, che parla di iniziativa irrealistica e di un furto ai danni degli automobilisti. *pan.*

Sezione Securitrans – per le attività si cercano interessati anche in Ticino

Un comitato per il rilancio

Securitrans rafforza la propria organizzazione in seno alla SBV, per rispondere meglio alle sfide.

L'integrazione della polizia ferroviaria nelle FFS e nel loro comitato ha indotto i membri della Securitrans, che lavorano sui cantieri e per la sicurezza delle stazioni, a darsi una nuova organizzazione. Lo scorso 28 agosto la sezione ha quindi eletto il nuovo

comitato, che ha manifestato una serie di ambizioni. Come soddisfarle? Migliorando dapprima la propria organizzazione interna. La riunione ha inoltre permesso di ribadire l'importanza di una massima unità, con il SEV e la SBV, nei confronti del datore di lavoro per concretizzare, per esempio, le rivendicazioni salariali discusse nel corso della riunione. Ora il nuovo comitato si sforzerà di individuare rappresentanti regionali di BS

e OS, in modo da permettere alle sezioni di Securitrans, che vorrebbero organizzare numerosi membri in tutte le regioni, di difendere al meglio gli interessi di tutti. Si cercano quindi interessati, anche in Ticino, rinnovando l'invito a partecipare alla vita di sezione. Per informazioni, ci si può rivolgere a: elisabeth.jacchini@sbv-online.ch martin_roth@bluewin.ch

ECCO I MEMBRI

Rappresentanti della sicurezza sui cantieri:

Presidente
Cassiere
Segretario
Membri

Martin Roth
Jürg Lietha
Willi Beutler
Andreas Steinmann
e Ahmet Kastrati
Patrick Meier e Ursula Bürki, supplente: vacante

Commissione di gestione

Rappresentante della sicurezza nelle stazioni:
Romandia

Pascal Party



» Per noi si tratta di un elemento di protezione fondamentale, che ci mette sullo stesso livello degli agenti di polizia. «

Johan Pain, presidente della sezione VPT tl

Johan Pain, presidente della sezione VPT tl (Trasporti pubblici della regione di Losanna)

«Troppe aziende preferiscono tacere sui casi di aggressione»

Johan Pain, 60 anni, è stato uno dei fondatori e dei principali esponenti del Gatu (Gruppo autonomo dei trasporti urbani), oggi confluito e integrato nel settore bus-Gatu della sottofederazione VPT. Dieci anni fa, il Gatu ha promosso la «Charta» per un impegno in favore del miglioramento della sicurezza nei trasporti urbani, che si proponeva, tra le altre cose, di introdurre nella legislazione elvetica un articolo che sancisse la condanna degli autori di aggressioni ai danni del personale dei trasporti pubblici. Settimana scorsa, è stata lanciata anche una campagna per propagandare i contenuti di questo articolo (vedi pagine 8 e 9).

contatto.sev: Cosa hai provato nel vedere i direttori dell'UFT, dell'UTP e il presidente del SEV Giorgio Tuti lanciare una campagna d'informazione congiunta sul perseguimento d'ufficio degli atti di aggressione ai dan-

ni del personale dei trasporti pubblici?

Johan Pain: Una bella soddisfazione, perché si tratta della concretizzazione della proposta della nostra sezione VPT tl all'ultimo con-

gresso, in cui chiedevamo proprio che il SEV coinvolgesse UFT e UTP negli sforzi per rendere noto il senso dell'articolo 59 della legge sul trasporto viaggiatori presso tutti gli utenti dei trasporti pubblici. Sono quindi grato alla direzione del SEV per l'impegno nella realizzazione della decisione del congresso. La lotta non è però ancora terminata. Ora tocca alle sezioni, che devono fare pressione sui datori di lavoro recalcitranti, per far posare gli adesivi su tutti i veicoli.

Pensi che vi saranno resistenze?

Constatiamo come, in genere, le aziende siano maggiormente disposte a richiamare l'utenza sulle conseguenze del viaggiare senza biglietto rispetto a quelle riguardanti le aggressioni ai danni del perso-

Autopostale o i trasporti pubblici di Lugano, alle quali va riconosciuto il merito di avere esposto degli autocollanti in questione molto prima delle raccomandazioni dell'UFT.

Com'è sorta l'idea di riprendere nella legislazione federale il concetto del perseguimento d'ufficio degli utenti che aggrediscono il personale dei trasporti pubblici?

Si è trattato di un lungo percorso, di una battaglia protrattasi per oltre 10 anni. Nel 1999, il Gatu ha promosso un forum sul tema delle aggressioni, svoltosi a Losanna, al quale avevamo invitato rappresentanti della polizia, della giustizia, nonché alcuni sindacalisti del settore dei trasporti pubblici della città di Montpellier, nella Francia del Sud, i quali erano

latitudini. L'idea di elaborare un documento che vincolasse un impegno a migliorare la sicurezza nei trasporti pubblici, è nata quindi in quell'occasione.

E' stata la Charta a riprendere il concetto del perseguimento d'ufficio?

Esatto. La «Charta» è poi stata redatta dal Gatu, incorporandovi proprio il principio del perseguimento d'ufficio. Questo documento esiste quindi da oltre dieci anni, controfirmato in questo periodo dal SEV e da una sessantina di aziende.

Ma come avete potuto procedere, nel concreto, per convincere il Parlamento a riprendere questo principio nel testo di legge?

Ci siamo rivolti alla direzione del SEV, la quale ci ha messi in contatto con l'attuale consigliere di Stato friburghese Erwin Jutzet. All'epoca, lui era membro del Consiglio nazionale ed era uno dei legali di fiducia del SEV, nell'ambito della sua assistenza giuridica. Egli ha poi presentato una mozione al parlamento, che chiedeva che gli autori di aggressioni verbali o di vie di fatto nei confronti del per-

BIO

Johan Pain è nato il 17 dicembre 1949 a Bordeaux «Il 1949 è stato un anno eccezionale per i bordeaux» ricorda volentieri. È arrivato in Svizzera nel 1973, con sua moglie Nicole. La coppia ha avuto una figlia, Pamela, e un figlio, John, anch'egli, come il padre, autista di bus alle tl e membro del comitato sezionale. Prima di stabilirsi a Losanna, Johan Pain ha lavorato nell'orologeria, nel canton Neuchâtel. In seguito è stato assunto nelle aziende industriali di Losanna.

Militante impegnato, è presidente della sezione SEV VPT ed è membro del consiglio comunale, in cui rappresenta il partito «A Gauche Toute».

AC/gj



Johan Pain in versione Che Guevara, il suo modello.

nale. In questo settore, le aziende applicano la legge del silenzio. Vi sono però anche altre aziende, come

confrontati con problemi di inciviltà e di violenza di portata molto superiore rispetto a quelle alle nostre

INTERVISTA



Jörg Meiler

Johan Pain auspica che le aziende informino meglio l'utenza sui rischi penali derivanti da aggressioni ai danni del personale dei trasporti pubblici.

sonale dei trasporti pubblici fossero perseguiti d'ufficio. Per poi trasformare questa mozione in legge, sono stati necessari diversi anni di intenso lavoro di lobby da parte di tutto il SEV.

La modifica legislativa è entrata in vigore quattro anni fa. Cos'è cambiato in seno alle aziende?

La nuova legge dice che il o la dipendente vittima di aggressioni non hanno più bisogno di sporgere personalmente denuncia. Basta che l'aggressione sia segnalata al magistrato competente e la macchina giudiziaria deve mettersi in moto. La segnalazione può avvenire anche da parte del sindacato, dell'azienda o di un altro utente.

Non abbiamo quindi più bisogno, e questo è il cambiamento più importante, di esporci personal-

mente per sporgere denuncia dopo essere stati aggrediti. Per noi si tratta di un elemento di protezione fondamentale, che ci mette, da questo punto di vista, sullo stesso livello degli agenti di polizia.

Siete già a conoscenza di casi di aggressione perseguiti d'ufficio dopo il cambiamento, entrato in vigore nel 1997?

Certo, anche perché, pur-

«I nostri veicoli sono un riflesso della società. Sono convinto di non sorprendere nessuno affermando che i casi di inciviltà sono nettamente aumentati in questo quarto di secolo.»

troppo, le aggressioni si fanno sempre più frequenti. Alla tl (trasporti pubblici della regione di Losanna), per esempio, abbiamo avuto una collega vittima di

un'aggressione verbale da parte di un automobilista. È stata la nostra sezione a segnalare al giudice della istruzione del distretto della Côte (canton Vaud). L'automobilista è poi stato condannato ad una multa di 5 giorni e al pagamento di tutte le spese di procedura.

E le aziende come si comportano? Fanno uso di questa facoltà?

Alcune sì, anche se molte di esse preferiscono «passare all'acqua bassa» e ignorare i casi di aggressione. Si tratta però di un comportamento in contrasto con

i dettami dell'articolo 59 della legge sul trasporto passeggeri.

Tu sei autista di bus da ormai 24 anni. Quali sono i cambiamenti principali che hai constatato nella tua professione?

I nostri veicoli, per molti versi, sono un riflesso della società. Sono convinto di non sorprendere nessuno affermando che i casi di inciviltà sono nettamente aumentati in questo quarto di secolo. I disagi della strada hanno ormai preso l'autobus e l'aumento dei casi di aggressione, verbale o fisica, nei confronti degli autisti ne sono solo una triste conferma. Possiamo però comunque fare alcune distinzioni, in quanto abbiamo autisti più «cool» che sanno disinnescare potenziali conflitti molto meglio di altri.

Come viene curato questo aspetto di prevenzione dei conflitti in seno alle aziende?

La nostra «Charta» per il miglioramento della sicurezza nei trasporti pubblici sottolineava energicamente l'importanza di un'attività di prevenzione. Numerose aziende l'hanno presa molto sul serio, operando per esempio nelle scuole. Visano anche corsi di formazione che le aziende offrono ai loro autisti sulla prevenzione e la gestione di conflitti. Secondo me, in quest'ambito rimane però molto da fare e quest'attività completerebbe molto bene il testo dell'articolo 59.

Alberto Cherubini/g



» Nonostante l'articolo 59 della legge sul trasporto viaggiatori sia entrato in vigore nel 2007, le sue disposizioni sono poco conosciute. «

Peter Vollmer, direttore dell'UTP

Prevenzione delle aggressioni verbali e fisiche: azione autocollanti

Stop alla violenza!

Il SEV, in collaborazione con UFT e UTP, ha lanciato martedì 7 settembre a Berna un'azione su scala nazionale per la posa di autocollanti nei trasporti pubblici che indicano all'utenza che « i reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente sono perseguiti d'ufficio dalla polizia». Nelle prossime settimane, tutte le imprese di trasporto concessionarie dovrebbero esporre questi autocollanti in tutti i loro veicoli.

Il varo dell'azione è avvenuto in un bus della società di trasporti regionali Berna - Soletta (RBS) parcheggiato di fronte alla stazione FFS di Berna, alla presenza di Giorgio Tuti, presidente del sindacato SEV, di Peter Füglistaler di-

rettore dell'ufficio federale dei trasporti (UFT) e di Peter Vollmer, direttore dell'associazione padronale UTP (Unione dei trasporti pubblici).

Decisione del congresso SEV

Giorgio Tuti ha ricordato le

origini di quest'azione. Al congresso 2009 del SEV, la sezione VPT tl (trasporti pubblici della regione di Losanna) ha chiesto al SEV di collaborare con UFT e UTP per informare l'utenza dei contenuti della recente modifica legislativa: il nuovo ar-

ticolo della legge sul trasporto di viaggiatori prevede il perseguimento d'ufficio degli autori di reati commessi ai danni dei dipendenti dei trasporti pubblici. La proposta di collaborazione era sta-

rantire la sicurezza del loro personale». Peter Vollmer, direttore dell'UTP, constata che «nonostante l'articolo 59 della legge sul trasporto viaggiatori sia entrato in vigore nel 2007, le sue disposi-

» Investiamo importi ingenti per garantire la sicurezza dei trasporti pubblici, ma non è ancora sufficiente. Dobbiamo fare di più anche per la sicurezza del loro personale. «

Peter Füglistaler, direttore dell'UFT

«È DURO E DIFFICILE SOPPORTARE GLI INSULTI»

• Gilbert D'Alessandro, autista di bus ai tpf (Trasporti pubblici di Friburgo), è presidente della sezione dei trasporti urbani CPT TPF e membro del comitato SEV. Come molti suoi colleghi, anche lui ha già dovuto subire aggressioni: «una sera stavo percorrendo la corsia riservata ai bus e vi ho trovato un'auto ferma che ostruiva il passaggio. Ho chiesto via libera con i fari, senza ottenere riscontro. Sono quindi sceso dal bus per chiedergli di spostarsi e mi sono trovato davanti due persone che mi hanno aggredito. Qualche anno dopo, ho subito un'aggressione verbale, quando l'articolo di legge per la protezione dei dipendenti era già in vigore. Il mio aggressore è quindi stato sanzionato con una quindicina di giorni di ammenda. La prima aggressione, invece, mi aveva fatto sentire molto solo, convincendomi della necessità di lottare contro il dilagare della violenza nei nostri veicoli. Con il sindacato, abbiamo lottato affinché l'azienda mettesse in piedi un gruppo

di lavoro per affrontare il problema. È duro e difficile sopportare gli insulti. Penso che la presenza, anche se sporadica, di società di agenti sicurezza o della polizia ferroviaria, l'installazione di videocamere e di segnali d'emergenza sui veicoli, l'istituzione di gruppi di lavoro in alcune aziende per tentare di rimediare ai problemi di violenza e di inciviltà e la

messa in vigore di questo articolo di legge ci abbiano dato strumenti validi per migliorare la situazione e per farci rispettare. Dovremmo però ottenere anche corsi annuali per gli autisti sulla gestione di conflitti, dove constatiamo ancora alcune carenze nella nostra formazione».

AC



Gilbert D'Alessandro ha subito due aggressioni

ta accolta all'unanimità.

Assieme a UFT e UTP

Peter Füglistaler, nuovo direttore dell'ufficio federale dei trasporti, ha esposto le ragioni del sostegno a questa azione di autocollanti: «Investiamo importi ingenti per garantire la sicurezza dei trasporti pubblici, ma non è ancora sufficiente. Dobbiamo fare di più anche per ga-

zioni sono poco conosciute. Il SEV ha quindi ragione di volerne propagandare il testo. Quest'azione, alla quale abbiamo deciso di partecipare, dovrebbe contribuire anche a migliorare l'immagine dei trasporti pubblici».

Testimonianze

Dopo gli interventi dei tre oratori e la presentazione dell'autocollante apposto sul

LA LEGGE

Ecco il testo integrale dell'articolo 59 della legge sul trasporto di viaggiatori, al quale fa riferimento l'adesivo, veicolo della campagna di prevenzione:

« I reati previsti dal Codice penale sono perseguiti d'ufficio se sono commessi contro le seguenti persone durante il loro servizio:

a. gli impiegati delle imprese titolari di una concessione o autorizzazione;

b. le persone incaricate di un compito in luogo degli impiegati di cui alla lettera a».

In pratica, basta che la persona aggredita, il suo sindacato o un testimone segnalino l'aggressione alla polizia o al giudice di istruzione del distretto in cui l'aggressione ha avuto luogo. L'atto dovrà essere perseguito d'ufficio, senza che la persona aggredita debba sporgere personalmente denuncia.

DOSSIER



Jörg Meiler

Da sinistra:
Peter Füglistaller,
direttore dell'UFT,
Peter Vollmer,
direttore dell'UTP e
Giorgio Tuti,
presidente del SEV,
con l'adesivo presen-
tato a Berna.

bus, i numerosi rappresen-
tanti dei media hanno potu-
to rivolgere le loro domande
ad alcuni militanti del SEV:
ad Albert Krüsi della For-
chbahn, Thomas Sägger,
agente del treno FFS, Gilbert

D'Alessandro dei trasporti
pubblici di Friburgo e Johan
Pain dei trasporti pubblici
della regione di Losanna, i
quali hanno illustrato casi
concreti di violenza verbale
e fisica nei confronti degli
addetti ai trasporti pubblici.

Il tutto per dimo-
strare quan-
to questa azio-
ne fosse
opportuna.

Alberto Cherubini/gi

Giorgio Tuti : «Non possiamo accettare che i nostri colleghi siano aggrediti sul posto di lavoro»

Dopo il lancio dell'azione di adesivi sui mezzi di trasporto, Giorgio Tuti ha rilasciato diverse interviste ai media. Ecco alcuni stralci di quanto ha dichiarato alla radio:

« Sono ormai dieci anni che il SEV è preoccupato per la crescente inciviltà e il dilagare della violenza nei trasporti pubblici. In Svizzera si registra un'aggressione verbale al giorno, mentre una volta alla settimana siamo confrontati con casi di vie di fatto ai danni dei dipendenti dei trasporti pubblici. Non possiamo accettare che i no-

stri colleghi debbano subire percosse e ingiurie sul loro posto di lavoro. Evidentemente non è un problema che può essere risolto con un autoadesivo sul finestrino. Ma l'adesivo rappresenta comunque un passo nella lotta contro le aggressioni e uno strumento di prevenzione, con il quale vogliamo rendere attenta l'opinione pubblica: le aggressioni non possono restare impunte. È anche importante che l'argomento dell'inciviltà e della violenza sia preso sul serio dall'UFT e dall'UTP. Non è infatti solo

una lotta sindacale, ma una rivendicazione che riguarda tutti gli attori dei trasporti pubblici ».

AC



Jörg Meiler



Il lavoro di autista può essere molto duro

Accordo di principio tra l'azienda e i sindacati

Una Cope per la TILO

Una Commissione del personale (Cope) per meglio rispondere ad una serie di esigenze del personale. I partner sociali stanno lavorando per dare luce a questo nuovo organismo.

La direzione di TILO e i sindacati (SEV, Transfair e VSLF) si sono espressi favorevolmente sulla creazione di una Commissione del Personale

(Cope) all'interno dell'azienda. Nel corso dell'incontro di martedì 24 agosto è stato deciso, di comune accordo, di affidare la preparazione della bozza di regolamento ai tre sindacati. La proposta verrà in seguito valutata e discussa con la direzione di TILO. Successivamente i tre sindacati ne discuteranno con il personale. L'obiettivo è di giungere ad una formulazione condivisa tra le parti. La commissione del personale è

un tassello molto importante all'interno dell'attività sindacale, poiché è chiamata a difendere lavoratori e lavoratrici e a promuovere i loro diritti.

Un impegno molto serio

Fare parte di una Cope richiede tempo, impegno ed energia. Costituisce pertanto una responsabilità nei confronti di colleghe e colleghi e nei confronti del sindacato. La scelta del/della delegato/a

in seno alla Cope riveste una importanza strategica nella collaborazione tra dipendenti e sindacato, poiché per essere vincenti le due parti devono essere legate da un rapporto di lealtà, fiducia e solidarietà. La commissione del personale NON sostituisce il sindacato

nelle trattative salariali, nell'elaborazione/rinnovo del Contratto collettivo di lavoro, nelle azioni pubbliche e politiche. Ma resta un'interlocutrice privilegiata e solida.

red



SEV e FFS stanno negoziando le condizioni dei dipendenti assunti secondo il Codice delle obbligazioni

Un sondaggio per saperne di più

Da fine settembre sono in corso trattative tra SEV e FFS sulle condizioni d'impiego dei contratti secondo il Codice delle obbligazioni (CO). Il SEV sta svolgendo un sondaggio per accertare aspettative ed esigenze.

Da inizio mese, il sito www.sev-online.ch presenta un sondaggio rivolto ai quadri FFS assunti secondo CO. Le risposte dovrebbero pervenire al SEV entro il 25 settembre. Le domande riguardano le priorità dei singoli membri, le aspettative e le esigenze per sette settori: condizioni di impiego e di lavoro, durata del lavoro, sala-

rio e «fringe benefits» (abbonamento generale, auto di servizio ecc.), prestazioni sociali, formazione e protezione dal licenziamento.

Le FFS devono negoziare

«Contiamo sulla rispondenza dei quadri e degli specialisti, in modo da rappresentare al meglio gli interessi anche di queste categorie» spiega Roland Schwager, presidente centrale VPV. Schwager fa parte del gruppo di lavoro costituito dal SEV per la politica dei quadri FFS che ha promosso il sondaggio. Il prossimo 28 settembre, parteciperà anche alla prima tornata di trattativa, alla quale sono stati invitati anche l'associazione dei quadri del trasporto pubblico e Transfair. Le FFS sono state obbligate a

negoziare anche questo argomento con i partners sociali, anche se, come prevede l'ordinanza quadro alla legge sul personale federale, modificata dal Consiglio federale il primo luglio 2010, hanno l'ultima parola in caso di divergenze. Il governo ha anche accolto la richiesta delle FFS di portare dal 2 al 5% il limite di personale che può essere assunto in base al CO. In contropartita, ha accolto la richiesta dei sindacati di prevedere un obbligo di trattativa.

Le categorie interessate

Oggetto di trattativa sono anche le categorie che devono ricadere sotto l'impiego secondo CO. Da ordinanza, queste sono: i quadri superiori; i quadri di livello alto; i

quadri di livello medio, per quanto giustificato dall'incidenza sul risultato; le persone che devono soddisfare requisiti speciali, segnatamente nel campo dell'informatica e in settori chiave.

Il SEV punta sul CCL

Il SEV resta però anche del parere che anche i quadri e gli specialisti potrebbero continuare ad essere assunti in base al CCL, che offre margini di manovra sufficienti per regolamentazioni particolari, come premi alla prestazione o condizioni di scioglimento semplificate. Per questo il sindacato insiste affinché le FFS diano facoltà di scelta ai diretti interessati sulle regolamentazioni in base alle quali vogliono essere assunti. D'altra parte, il SEV accetta di

buon grado se queste persone optano poi per un contratto in base al CCL.

Diverse esigenze

«Vi sono quadri e specialisti che apprezzano termini di disdetta abbreviati o premi alla restazione» ci dice Elisabeth Jacchini che, nella sua qualità di presidente centrale SBV, ha avuto spesso discussioni con queste persone. «Vogliamo tener conto anche delle loro esigenze, per cui vogliamo sapere quali sono le loro priorità, in modo da impostare di conseguenza queste trattative».

Markus Fischer/gj

È più economico soltanto non essere in regola.

smje
direct

Una impresa di
Nationale Suisse

Diretto. Equo. Conveniente.
www.smile-direct.ch

Le due sottofederazioni riflettono su una possibile fusione

SBV/VPV: verso un futuro comune

SBV e VPV hanno molto in comune. È quindi naturale che si pensi di unire le forze. Le premesse sono favorevoli.

Le due sottofederazioni SBV e VPV raccolgono i e le dipendenti delle FFS che lavorano negli uffici; in quelli di vendita, nelle cabine dei comandi, negli uffici amministrativi e in quelli tecnici, nonché i quadri specialistici e direttivi. Le ragioni di un avvicinamento tra le due strutture sono quindi evidenti.

Per questo le assemblee dei delegati SBV e VPV hanno impartito l'incarico di approfondire la collaborazione e di verificare la possibilità di una fusione. La collaborazione si è subito rivelata molto proficua. L'intesa tra i due presidenti centrali ha permesso, grazie anche alla collaborazione con il segretario SEV e la sottofederazione Lavori, di definire e concretizzare una politica del SEV per i quadri. Nella primavera del 2010 si è svolta un'assemblea dei delegati congiunta e attualmente stanno prendendo piede anche le collaborazioni a livello regionale e tra le singole sezioni.

Fusione in prospettiva

Il 18 agosto si è riunito per la prima volta un gruppo di lavoro misto delle due



Trovare risposte collettive a domande individuali.

sottofederazioni, incaricato dalle assemblee dei delegati di esaminare in dettaglio la prospettiva di una fusione. Entro fine anno, il gruppo di lavoro dovrebbe elaborare alcuni scenari da presentare ai delegati, per poterli poi perfezionare.

Definiti presidente e scadenze

Il gruppo ha dapprima proceduto alla nomina del suo presidente, nella persona di Rolf Feier della VPV Berna (rfeier@sunrise.ch) e alla definizione della tabella di marcia per dare seguito alla volontà dei membri di disporre di una nuova forma organizzativa, di cui hanno cominciato a tratteggiare le caratteristiche.

Sono state raccolte numerose idee, rinunciando per il momento a dare loro un ordine di priorità preci-

so, per evitare di scartare idee valide solo perché non appaiono a prima vista facilmente realizzabili. Solo in una seconda fase vi sarà un'analisi critica dei pro e dei contro, nonché delle condizioni organizzative e finanziarie di cui l'organizzazione dovrà tener conto, oltre alla fattibilità delle singole proposte.

Coinvolgimento su vasta scala

Nel 2011 vi sarà una campagna informativa su vasta scala, per discutere con la base le diverse proposte. Le discussioni all'interno delle sezioni permetteranno un miglior coinvolgimento di tutti i membri nel processo di preparazione alla fusione, che verrà così vissuto da tutti in diretta. Si vuole infatti evitare di ripetere gli errori commessi in passato nel caso del progetto di fusione tra SEV e Sindacato della comunicazione.

Il gruppo di lavoro non ha mancato di ripetere l'importanza di questo coinvolgimento, dovuta alla consapevolezza che sono i membri a costituire la SBV e la VPV e non certo i loro funzionari. Da queste colonne cercheremo di fornire regolari informazioni, in modo da contribuire allo sviluppo di un dialogo franco ed aperto.



Lavoro costruttivo in ambiente disteso.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Pregiudizi di Stato

1835: un nobilito danese scrive nel suo diario di caccia: «uccisi due cinghiali, tre fagiani, una zingara con piccolo». Come bestie, né più né meno; lo stesso bambino viene definito «piccolo», così come quello di qualsiasi altra preda venatoria.

Quella della «libera caccia» agli zingari è una storia antica, praticata per secoli, ma il sentimento civile dell'umanità avanza con il progresso: circa centodieci anni dopo la battuta di caccia tenutasi nelle campagne danesi, a morire non è una «femmina con piccolo», ma centinaia di migliaia (almeno mezzo milione) di femmine, maschi adulti, e piccoli nei campi di concentramento nazisti, in particolare in quello di Birkenau. Per l'ideologia nazista, sono, esattamente come gli ebrei, dei «sottouomini», una razza inferiore.

Lo sterminio nell'orrore nazista resta l'atto più atroce compiuto contro le comunità rom, sinti, kalé, jenish, gitani ed altre ancora, genericamente indicate con il termine zingari. Ma le persecuzioni da loro subite sono state molteplici e non vi è paese che ne sia stato esente, neppure la Svizzera. Ormai è arcinota l'operazione «Bambini di strada», lanciata negli anni venti dalla «Pro Juventute» e durata sino al 1973. Con l'obiettivo di sradicare il nomadismo, centinaia e centinaia di «piccoli» jenish furono strappati alle loro famiglie e collocati in orfanotrofi, collegi, ospedali psichiatrici o a famiglie affidatarie. Nessuno scrupolo: gli jenish erano considerati geneticamente «inferiori, deficienti e mentalmente ritardati». La vergognosa operazione, condotta con il finanziamento della Confederazione, venne appoggiata da Cantoni e Comuni.

Tale lunga premessa serve a ricordare che la caccia allo zingaro viene da lontano e si ripete, anche se con modalità diverse.

Gli zingari sono tanto deboli e i preconcetti nei loro confronti così forti che nemmeno l'orrore dell'Olocausto nei campi di concentramento ha portato loro una pur minima simpatia, un pur minimo senso di solidarietà. E allora un paragone, che si impone, deve far riflettere.

In nome dell'Olocausto, a Israele viene perdonata qualsiasi nefandezza; in nome del (giustissimo) impegno contro l'antisemitismo, si accettano vessazioni e violenze.

Ma nessuno ricorda le passate, terribili persecuzioni subite da rom, sinti, jenish, quando contro di loro si scatenò il perbenismo violento della legge; quando si invocano severe misure a difesa dell'«ordine», per la «sicurezza» e si distruggono i loro accampamenti senza che vengano offerte alternative.

Per loro non ci sono scusanti: rimangono «sottouomini», senza diritti. Sono utili ai politici alla ricerca del facile consenso popolare; si veda la campagna ordita da Sarkozy (ma pare non venga poi così gradita dall'opinione pubblica) e quella in Italia condotta, con beneplacito governativo, dalle autorità comunali a Milano e a Roma.

Fu Gandhi a dire che uno Stato si giudica da come tratta le minoranze. Non mi pare che l'Unione Europea, fra zingari e migranti, ne esca a testa alta.



***L'ASSURANCE ONLINE COLLECTIVE DU SEV.
EN FINIR MAINTENANT EN UN CLIC AVEC TOUTE CETTE
PAPERASSE ET ECONOMISER DES PRIMES.***

En qualité de membre du SEV, vous obtenez auprès de la caisse-maladie CPT, leader dans le domaine de l'assurance online, plus de 25% de rabais sur les assurances complémentaires. Pour des conseils personnels et sans engagement: 058 310 98 71. Ou calculez votre prime simplement et rapidement sous www.sev-online.kpt.ch

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

**KPT
CPT**
Simply bien assuré.

Colpi di diritto

Cosa significa assistenza legale?

Il diritto di farsi assistere esiste anche nelle imprese private di trasporto. Ci sono comunque alcune condizioni da tener presente.

Nell'ultima edizione, abbiamo parlato del diritto a farsi assistere per i dipendenti delle FFS, azienda retta dal diritto pubblico. In questo numero presentiamo le basi legali per il diritto ad essere assistiti per i dipendenti assunti secondo il diritto privato.

Nella maggior parte dei CCL aziendali conclusi dal SEV è chiaramente precisato, di solito nelle disposizioni relative

alle violazioni dei doveri dei dipendenti, che possono farsi assistere e rappresentare nel caso in cui vengono accusati di aver mancato a qualche loro dovere. In che cosa consiste questo diritto ed esiste anche laddove non è menzionato nel CCL o nel regolamento degli impiegati?

Una procura per chiarire

Diciamo subito di sì: chiunque, indipendentemente da quello che è previsto nelle sue condizioni di impiego, ha per principio diritto a farsi rappresentare nella maggior parte delle situazioni che

possono verificarsi nella vita. Nel diritto privato, questa situazione viene definita «rappresentanza» ed è regolata dagli art. 32 e seguenti del Codice delle obbligazioni. Lì si parla essenzialmente della conclusione di contratti, ma queste norme si applicano pure alla difesa dei propri interessi e delle proprie opinioni. Occorre però precisare che il rappresentante legale deve essere in possesso di un incarico in questo senso, ciò che si concretizza di regola con la firma di una procura. La persona titolare di una simile procura può intervenire in nome del suo assistito e agire nei limiti della procura ricevuta.

Quando si deve comparire di persona

Ci sono però delle limitazioni al diritto di farsi rappresentare. Ci sono casi nella vita in cui non si può delegare ad altri, ma si deve comparire di persona. Un esempio per tutti: il matrimonio. Ma anche la prestazione lavorativa di un dipendente deve essere svolta personalmente, come precisato all'art. 321 del CO. Non è ammissibile che il lu-

nedì mattino Piero non abbia voglia di andare a lavorare e chieda ad un amico, che non ha niente da fare, di andarci al suo posto, con tanto di procura. Perché il suo capo ha assunto Piero e non il suo amico ed è in diritto di far svolgere il lavoro a Piero, anche se il suo amico fosse in grado di svolgerlo al meglio.

Il mandato di rappresentanza

Come detto, nella vita lavorativa può capitare di dover dare mandato a qualcuno di farsi rappresentare, in caso di una vertenza, sia che si tratti di un rapporto scritto, oppure del rischio di essere licenziati. Ecco allora che si può incaricare una persona di propria fiducia di assumersi la difesa dei propri interessi, che ci accompagni ad un colloquio o persino che vada al nostro posto e prenda le nostre difese. Questa persona di fiducia, nel nostro caso è spesso un segretario sindacale, deve dimostrare al datore di lavoro di essere autorizzato a rappresentare il dipendente, ossia di essere in possesso di una sua procura.

Dal diritto di farsi rappresentare a quello di farsi accompagnare
Anche se non citato esplicitamente nelle condizioni di assunzione, ci sono pochissimi casi in cui può essere rifiutato di farsi rappresentare: ad esempio quando può causare ritardi (ma è un caso raro) o quando ciò è giustificato dall'urgenza (pure una situazione rara, diversamente da quanto credono certi superiori). In tali casi, si può pretendere che il colloquio con il dipendente avvenga immediatamente, prima che il «colpevole» possa chiedere l'assistenza di qualcuno. D'altra parte, quando il datore di lavoro chiede al dipendente di presentarsi per un colloquio, questi non può pretendere di restarsene a casa e di inviare un suo rappresentante. Questo può essere ammesso solo nel caso in cui (abbastanza raro) il dipendente non si può ragionevolmente chiedere di partecipare di persona. Egli può comunque farsi accompagnare, sulla base di una procura, come stabilito dal diritto alla rappresentanza.

Assistenza giuridica SEV

Votazione sull'assicurazione disoccupazione

NO forte e chiaro



Molte ottime regioni per votare NO

In tutta la Svizzera, i sindacati invitano a votare NO alla revisione dell'assicurazione disoccupazione

In questi giorni è stata rimessa la documentazione di voto sulla riforma dell'assicurazione disoccupazione (AD), le cui urne chiuderanno il 26 settembre. I sindacati e le forze progressiste, che hanno

impugnato con successo il referendum, raccomandano di respingerla per non penalizzare i disoccupati, in particolare giovani e anziani, che non hanno alcuna responsabilità per la crisi attuale, né per i disavanzi dell'AD, che potrebbero essere ripianati evitando di sgravare i redditi elevati dai contributi.

SEV

ORARI D'APERTURA DEL SEGRETARIATO TICINESE SEV

Informiamo che il segretariato SEV di Bellinzona è aperto il pomeriggio, dalle 13.45 alle 17.30 e raggiungibile telefonicamente al numero 091 825 01 15.

Le colleghe e colleghi sono comunque a disposizione per colloqui che, in caso di necessità e previo appuntamento, possono avvenire anche fuori sede o il mattino.

I NOSTRI MORTI

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

Braga Bruno, 83 anni, Claro

Franzi Artemio, 93 anni, Lumino

Jäggi Oliv, 81 anni, Bellinzona

Karlen Willy, 72 anni, Cugnasco

Kyburz Lisa, 84 anni, Arbedo

Lanini Virgilio, 73 anni, Balerna

Meloni Attilio, 83 anni, Biasca

Ratti Teresina, 99 anni, Balerna

Rossi Loredano, 79 anni, Chiasso

Spinedi Aldo, 82 anni, Salorino

Tonini Giuseppe, 96 anni, Bellinzona

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

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

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, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.-

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG Seestr. 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.zs-werbeag.ch, contatto.sev@zs-werbeag.ch

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

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

Prossima edizione il 30 settembre.

Termine di chiusura redazionale: 23 settembre alle 10.00.

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola e riunione

Prossime presenze: mercoledì 22 settembre e 13 ottobre, data in cui si svolgerà anche una riunione del personale elvetico della regione.

DOVE: presso Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione).

ORARIO: dalle 14.00 alle 18.00.

Al «Dopolavoro» è a disposizione una bacheca informativa da consultare regolarmente e vi è la possibilità di lasciare in consegna documenti. *C. F. Noto*

■ VPT Servizi Ferroviari

Gita in battello per i colleghi pensionati

29 settembre oppure 7 ottobre 2010, data di riserva

Destinazione: Lucerna e Flüelen, partenza alle ore 10.12, compreso pranzo (contributo della sezione).

Per maggiori informazioni e iscrizione: rivolgersi a Isidor Schwitter, responsabile della sezione dei pensionati, telefono 079 408 01 35 oppure

a Calogero F. Noto, presidente sezionale, telefono 079 461 05 37.

Vi attendiamo numerosi! Ci ralleghiamo di poter accogliere gli ex-colleghi di elvetico, SSG, Mitropa, Passaggio, WagonLits e EBS.

Calogero F. Noto

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

VACANZE E CURE A ABANO TERME DAL 27 DICEMBRE 2010 AL 6 GENNAIO 2011

Torniamo all'antico con il ritorno previsto per il 6 gennaio e vi comunichiamo che sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, alle seguenti condizioni:

- camera doppia Fr. 1250.– p. p.
- camera singola Fr. 1400.– p. p.

comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (¼ vino, ½ acqua minerale), il cenone di S. Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto. Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia. Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di **iscrivervi entro il 25 settembre** tramite la cedola sottostante da inviare a: Sergio Beti, via Cappella del Marco 15, 6517 Arbedo. (Non si accettano prenotazioni telefoniche.) Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.– p. p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

----- ✂ -----

Vacanze e cura a Abano Terme 2010/2011: cedola di iscrizione e dati personali

Prima persona:

Nome..... Cognome.....

CAP/Località:..... Indirizzo:

N. tel.:..... Data di nascita:

Tipo di camera: ____ doppia ____ singola p. f. crociare (x)

Seconda persona:

Nome..... Cognome.....

CAP/Località:..... Indirizzo:

N. tel.:..... Data di nascita:

Tipo di camera: ____ doppia ____ singola p. f. crociare (x)

Data:..... Firma:

■ SOTTOFEDERAZIONE VPT

SCAMBIO DI ESPERIENZE E CONVEGNO SUL RECLUTAMENTO DEI MEMBRI

Organizziamo, in collaborazione con il SEV, un convegno sul reclutamento sotto forma di scambio di esperienze. Vogliamo così motivare e sostenere le sezioni VPT sul tema del reclutamento di membri, discutendo di buone e cattive esperienze e traendone le conclusioni che possono rivelarsi utili per il futuro. Avremo poi degli esperti che ci aiuteranno a inquadrare diversi punti fondamentali del reclutamento di membri. Lo scopo è di permettere a tutti di rientrare con nuove idee e maggior motivazione per poter applicare attivamente il proprio «piano di reclutamento». Sono invitati a partecipare anche coloro che hanno l'impressione di già fare tutto il loro possibile per reclutare nuovi colleghi. Le loro esperienze saranno infatti molto utili per il convegno, in quanto saranno gli altri a poterne approfittare.

Contenuto:

- Rapporto sulle esperienze di reclutatrici e reclutatori
- Esperienze positive/negative
- Un buon lavoro sezionale facilitato «il raccolto»
- Il colloquio di reclutamento personale
- Cosa deve sapere un reclutatore/una reclutatrice
- Come posso elaborare un piano di reclutamento per la nostra sezione

Moderazione: Jérôme Hayoz, segretario sindacale SEV e formatore per adulti HF

Relatori: colleghe e colleghi come pure altri esperti

Vantaggi: i partecipanti:

- Analizzano le loro strategie per il campo del reclutamento
- Ampliano il loro repertorio di strumenti e strategie per il lavoro del reclutamento
- Possono stabilire una strategia di reclutamento per la propria sezione

Partecipanti: presidenti sezionali, responsabili del reclutamento e altri membri di comitato interessati

Data e luogo: giovedì 21 ottobre 2010, al Kongresshotel Olten a Olten

Iscrizione: tramite

www.vpt-online.ch oppure martin.ritschard@vpt-online.ch o telefono 079 782 09 77 o ancora per iscritto a: Martin Ritschard, Kreuzimaadweg 16, 3812 Wilderswil, indicando nome e cognome, sezione e telefono. Il programma verrà inviato due settimane prima della riunione!

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

CASTAGNATE 2010

**CASTAGNATA SOTTOCENERI
7 OTTOBRE A VACALLO,
ORE 14.30**

Dopo la vendemmia, passiamo a dare lustro ad un altro frutto autunnale: la castagna. L'appuntamento è ancora una volta presso il **Centro Sociale di Vacallo** diretto dal sig. Moreno Beretta, dove ci si arriva con mezzi pubblici di trasporto o auto private con possibilità di posteggio. La squadra addetta alle caldaie è ormai collaudata per garantirvi un'ottima resa delle caldaroste, che saranno accompagnate da una sostanziosa merenda con prodotti degli alpeggi ticinesi. Per dissetarsi da tanta abbondanza serviremo il Merlot del Ticino della Cantina sociale di Mendrisio, con bibite varie. Non occorre l'iscrizione.

**CASTAGNATA SOPRACENERI
14 OTTOBRE A BIASCA,
ORE 14.30**

Presso il **Bocciodromo Rodoni** situato all'uscita del Borgo direzione Valle di Blenio. La brigata addetta ai fornelli, ormai ampiamente collaudata, porterà in tavola un prodotto eccellente che, unito alla sostanziosa merenda, non mancherà di premiare i cortesi ospiti. Treni consigliati da Airolo 13.01 – Faido 13.19 – Biasca arrivo 14.39. Da Locarno 13.45 – Cadenazzo 13.57 – Bellinzona – 14.06 – Biasca arrivo 14.12. Un nostro rappresentante sarà presente in stazione per provvedere al trasporto Bocciodromo Rodoni e ritorno. A tutti i colleghi delle Tre Valli e dintorni, già sin d'ora, il più cordiale benvenuto.

Escursione lungo la linea del Bernina

Una storia di successo che dura da cent'anni

Non si può andare in vacanza nei Grigioni senza avere in programma passeggiate. Per i festeggiamenti del centenario della linea del Bernina le Ferrovie retiche (RhB) ci invitano al «treno delle escursioni».

Non si può andare in vacanza nei Grigioni senza avere in programma passeggiate. Per i festeggiamenti del centenario della linea del Bernina le Ferrovie retiche (RhB) ci invitano al «treno delle escursioni».

La Ferrovia del Bernina parte da St. Moritz, da dove iniziamo anche la nostra passeggiata. Dopo aver passato i laghi di St. Moritz e di Staz – nel bosco omonimo, un piccolo gioiello con i suoi prati paludosi e i suoi canneti – seguiamo la linea della ferrovia raggiungendo la stazione di Punt Muragl. Fino a Pontresina (Puntraschna) il sentiero prosegue tra la linea del Bernina e la linea di collegamento Samedan-Pontresina. La distanza da percorrere è di

appena 7 chilometri; St. Moritz e Pontresina si trovano grosso modo alla stessa altitudine e la passeggiata, praticamente senza dislivelli, dura ca. 1 ora 35 minuti.

Da qui si affronta la settima e più lunga tappa della «Via Albula/Bernina», che da Thusis conduce a Tirano.

A Pontresina attraversiamo prima il villaggio, mentre la linea ferroviaria piega verso Sud. Arrivati nuovamente nei pressi della linea, affrontiamo la salita fino alla stazione di Surovas. Il sentiero prosegue lungo la linea fino alla stazione di Morteratsch, ai piedi del massiccio del Bernina. Agli ingegneri costruttori della ferrovia si presentò qui il problema del salto di dislivello, che risolsero con la serpentina del «Montebello». La linea fu qui costruita appositamente nelle vicinanze delle propaggini del ghiacciaio del Morteratsch, in modo da permettere ai viaggiatori di avvicinarsi comodamente. Solo che nel frattempo il ghiacciaio si è talmente ritirato che occorrono tre quarti d'ora di cammino per raggiungerlo... Il proseguimento del cammino



lungo la Ova da Bernina (ruscello del Bernina), con le sue cascate, è interessante e romantico. Dopo ca. 10 km da Pontresina arriviamo a Bernina Suot, una fermata della ferrovia sul piccolo altopiano omonimo. Da qui il sentiero prosegue in leggera ascesa per Diavolezza e Galalb, prima di dover affrontare un nuovo salto di dislivello verso i laghi Pitschen («piccolo»), Nair («nero»), ed infine il Lago Bianco, dove raggiungiamo il passo del Bernina e quindi lo spartiacque e la frontiera linguistica.

Lunghezza totale del percorso: 23,7 km, dislivello +750/-270 m, durata ca. 6½ ore. È possibile abbreviarlo prendendo il treno ad ogni stazione.

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

AGATHA CHRISTIE

A SPROPOSITO DI...

Era nata in questa settimana di Settembre, esattamente 120 anni fa. Il suo nome era Agatha Mary Clarissa Miller, Lady Mallowan o anche Mary Westmacott, pseudonimo che usò per firmare alcuni suoi romanzi rosa; ma per tutti è «la signora in giallo», AGATHA CHRISTIE. Questa grande scrittrice britannica, morta ultraottantenne nel 1976, è stata tra le maggiori autrici di romanzi e drammi gialli, arricchiti da acute osservazioni di costume e popolati da personaggi ben caratterizzati, quali l'ispettore Hercule Poirot e la sagace Miss Marple. Poirot è in particolare l'eroe della maggior parte delle sue opere, quello che dice: «È bene sospettare di tutti, finché non si riesce a dimostrare che sono innocenti», protagonista dal primo romanzo Poirot a Styles Court (1920) fino all'ultimo, Sipario (1975), nel quale muore. La notizia della morte di Poirot fu talmente clamorosa che venne data in prima pagina dal quotidiano londinese The Times! Dopo un primo matrimonio fallito, Agatha Christie sposò in seconde nozze un noto archeologo inglese e lo seguì costantemente nelle sue spedizioni nell'antica Persia (l'attuale Iraq) e in Siria, esperienze alle quali attinse per creare sfondi e atmosfere di alcuni suoi romanzi, come: Non c'è più scampo (1930) e Assassinio sul Nilo (1937). A proposito del marito fece una celebre battuta, che poi cercò di non farsi attribuire: «Un archeologo è un marito ideale. Più invecchi e più si interessa a te». Quando divorziò dal suo primo marito invece argomentò: «Nulla mi sembra più noioso dell'ammirazione per il coniuge che perduri indiscussa tutta la vita: è come avere il torcicollo!». Fra i titoli più interessanti della sua produzione giallistica meritano una segnalazione particolare: Assassinio sull'Orient Express (1935) e Dieci piccoli indiani (1939). Ma se si dovesse scegliere un libro fra tutti la maggior parte dei suoi lettori indicherebbe senz'altro L'assassinio di Roger Ackroyd (1926), uno dei più ingegnosi «mysteries» mai scritti, un affascinante intrigo il cui finale non si può rivelare nemmeno a 84 anni di distanza, perché ci sono sempre nuovi potenziali lettori ai quali non sarebbe giusto rovinare la sorpresa. Ma Agatha Christie lavorò con successo anche per il teatro. La sua commedia teatrale Trappola per topi (The Mousetrap), tratta dalla raccolta Tre topolini ciechi e altre storie (Three Blind Mice and Other Stories) è uno dei più grandi successi teatrali di tutti i tempi. La stessa autrice non seppe mai spiegarsene il successo. Sta di fatto che era il 25 novembre 1952 quando lo spettacolo vide la luce del debutto, con Richard Attenborough e Sheila Sim: Sir Winston Churchill era Primo Ministro in Inghilterra, Truman era Presidente degli Stati Uniti e Stalin capo della Russia. Il 16 dicembre del 2000 è stata data la 20millesima replica a Londra, ma nel frattempo è stato rappresentato anche in altri 45 Paesi e tradotto in ben 24 lingue, un successo da Guinness dei primati! Come se non bastasse, dalle trame dei romanzi di Agatha Christie sono stati tratti anche numerosissimi film per il grande schermo e per la tv. Di lei Winston Churchill ebbe a dire: «Agatha Christie è la donna che, dopo Lucrezia Borgia, è vissuta più a lungo a contatto con il crimine»; mentre un maestro del brivido come Alfred Hitchcock la descrisse come «una padrona di casa che serve cicuta a un cocktail party». Eppure i suoi milioni e milioni di lettori sanno che, quando Agatha Christie avvelena, lo fa senza sadismo e che il sangue delle sue vittime non lascia macchie nell'immaginazione. In realtà lei amava moltissimo il mondo per bene. Preferiva Miss Marple a Poirot; non permetteva mai alla vera violenza di entrare nei suoi libri, ma lasciava trapelare tutta la sua attrazione per il crimine maturato fra gente di buone maniere. Scrivere per lei era semplicemente un modo per evadere dalla monotonia della vita quotidiana, esattamente come per i suoi lettori leggere. Diceva: «La vita ha spesso una trama pessima. Preferisco di gran lunga i miei romanzi».

LA SUCCESSIONE DI MORITZ LEUENBERGER ... SECONDO PELLET



Christophe Bise, impiegato al servizio informatico FFS e, nel tempo libero, responsabile commerciale dell'associazione Swisstrain

I primi treni elettrici svizzeri rivivranno il prossimo autunno

Quest'autunno, Swisstrain propone diverse magnifiche escursioni sui suoi treni storici. Christophe Bise, membro SEV da 20 anni, è uno dei principali animatori di questa associazione molto dinamica, che si sviluppa sempre più.

«Abbiamo attrezzato la nostra Ae 4/7 10950 del 1931 con i moderni sistemi di sicurezza ETM* e ZUB**. Di conseguenza, abbiamo redatto un nuovo manuale di guida per i macchinisti di questa locomotiva; un lavoro che ci ha permesso di ricevere i complimenti dell'Ufficio federale dei trasporti».

Con tre frasi, Christophe Bise è riuscito a trasmettere un messaggio chiaro: Swisstrain, di cui è il responsabile commerciale, è un'associazione molto seria.

Con tutta la passione che dimostra per questo argomento, prosegue dicendo che «lo scopo di Swisstrain è di valorizzare le prime generazioni di materiale rotabile elettrico. In Svizzera ci sono sufficienti associazioni che si occupano della manutenzione e fanno circolare treni a vapore. Ma siamo in pochi a rimettere in circolazione le prime locomotive elettriche costruite in Svizzera. Questi treni sono testimonianze di un'epoca di pionieri, quando l'industria ferroviaria svizzera brillava per le sue innovazioni».

Viaggi per tutti

Il prossimo autunno, Swisstrain sarà particolarmente attiva. Sabato 25 settembre, nel quadro dei festeggiamenti per il 150esimo delle linee dell'Arc jurassien, un treno storico farà la spola fra Bienne e Neuchâtel. Lo stesso giorno, fra Bienne e Le Locle, cirolerà la mitica Freccia Rossa.

La domenica seguente, 26 settembre, Swisstrain propone un «treno-raclette» che cirolerà fino a



Christoph Bise, un sostenitore della ferrovia che sa trasmettere la sua passione per la prima generazione di treni elettrici costruiti in Svizzera.

tre gli interventi più complessi vengono effettuati nelle officine specializzate. «Abbiamo inoltre la fortuna di disporre di 18 macchinisti e di 8 capitreno», ci spiega.

Swisstrain, associazione fondata nel 2004 ma operativa dal 2008, conta circa

» I primi treni elettrici costruiti in Svizzera sono testimonianze di un'epoca di pionieri, quando l'industria ferroviaria svizzera brillava per le sue innovazioni. »

Le Châble, nella Val de Bagnes. Infine, domenica 10 ottobre, il treno di Swisstrain andrà fino a Flüelen, da dove si raggiungerà Lucerna in battello a vapore, per tornare in Romandia con il treno storico.

Swisstrain impressiona per il suo dinamismo. Il fatto che tutto il lavoro sia svolto in forma volontaria non può che meravigliare. Christophe conferma che tutte le riparazioni e la manutenzione semplice dei veicoli è fatta da loro, men-

150 membri, dei quali una trentina di attivi. I suoi veicoli sono stazionati nei depositi di Le Locle e di Payerne, che Swisstrain ha riscattato dalle FFS. Per chi vuole conoscere maggiori particolari sull'associazione, c'è il suo sito internet.

«La passione per i treni mi è venuta così...»

Dal 2008, Christophe Bise dedica buona parte del suo tempo libero a Swisstrain. «Prima facevo molte foto di soggetti ferroviari, ma ora non ho più il tempo».

Ecco da dove proviene la sua passione per i treni. «Da ragazzo non è chi i treni mi attirassero, ma quando ho iniziato l'apprendistato di segretario d'esercizio alle FFS ho conosciuto alcuni appassionati sostenitori della ferrovia: la passione mi è venuta così, spontaneamente».

«Nel campo dell'informatica ci sono molti avvicendamenti»

Christophe lavora a Berna, presso il servizio di informatica delle FFS. Si occupa principalmente di provare le novità del programma di vendita Prisma 2, come pure gli altri canali di vendita, come lo shop o il programma di vendita dei biglietti internazionali IPS. Nel suo gruppo, denominato «Testfactory», lavorano una quindicina di impiegati FFS e una decina di persone provenienti da altre imprese. «Nel campo dell'informatica c'è molto va e vieni e subappalti. Forse è per questo che il sindacato è poco presente. Io apprezzo il lavoro del SEV, specialmente di questi tempi, per via del nuovo siste-

ma salariale. È peccato che questo lavoro non venga riconosciuto da tutti i miei colleghi».

Alberto Cherubini

Indirizzo utile:
www-swisstrain.ch

Sciogliamo le sigle

*ETM: interfaccia per permettere la lettura della segnaletica Euroloop, che sostituirà gli ZUB e i magneti dell'arresto automatico. L'ETM è l'elemento di trasmissione dei dati fra la segnaletica terrestre e gli strumenti di sicurezza sulla locomotiva.

**ZUB: sistema di controllo puntuale della velocità dei treni. Assicura la sorveglianza sulla velocità massima dei treni, come pure la protezione dei punti pericolosi in caso di segnali chiusi (protezione contro il superamento o la partenza a segnale chiuso).

BIO

Christophe Bise è nato il 10 marzo 1974 a Losanna. Nel 1989 ha iniziato l'apprendistato di segretario d'esercizio alle FFS e già durante il primo anno ha aderito al SEV. Dopo aver prestato servizio in diverse stazioni della Svizzera tedesca e francese, nel 2008 è passato al servizio informatico FFS a Berna. Domiciliato a Losanna, a fine settembre si trasferirà a Payerne, nell'edificio di servizio della stazione. Questo gli permetterà di ridurre di un'ora al giorno il viaggio per andare al lavoro. E a Payerne Christophe sarà a due passi dal deposito del «suo» Swisstrain.

AC