

## Intervista

Pierre-Albert Voumard  
illustra ruolo e compito del  
MedicalService.

Pagine 8 e 9



## Giornata VPT a Mendrisio

Grande successo della giornata VPT, una realtà  
professionale e sindacale di primo piano per il  
SEV. Numerose le sfide all'orizzonte.

Pagina 6



## Ritratto

La testimonianza di  
Annemarie Sulser,  
stewardess della Railbar.

Pagina 20

## Rilancio delle reti di treni regionali e di tram in Svizzera

# La rotaia va di moda

In Svizzera si assiste ad un rilancio dei trasporti pubblici e al rifiorire di linee ferroviarie regionali e di tram. Diverse le ragioni per questo boom: capacità di trasporto, confort, sicurezza, puntualità e compatibilità con le esigenze ambientali compensano largamente i pur notevoli inconvenienti, legati in particolare agli investimenti elevati e ai vincoli imposti dai tracciati. Abbiamo fatto una carrellata dei progetti in diverse regioni e città della Svizzera, che documenta gli sforzi intrapresi per rendere il sistema di trasporti pubblici svizzeri, ammirato nel mondo intero, ancora migliore.

Dossier alle pagine 12-14



## EDITORIALE

*Siamo ormai alla fine di un altro anno molto intenso e difficile, che ci ha messo tutti sotto pressione. Con l'USS, abbiamo dovuto lottare contro gli attacchi alle nostre assicurazioni sociali, con esiti contrastanti: abbiamo vinto il referendum sulla LPP, ma perso quello sulla LADI. Abbiamo contribuito al No delle camere all'11a revisione AVS e ne siamo lieti e stiamo continuando la lotta per il risanamento della cassa pensioni FFS.*

**»Un altro anno molto intenso e difficile! «**

Giorgio Tuti, Presidente SEV

*Abbiamo rinnovato numerosi CCL di imprese concessionarie e continueremo a farlo l'anno prossimo. Presso le FFS abbiamo negoziato il nuovo sistema salariale, ottenendo al termine di lunghe discussioni un compromesso accettabile per entrambe le parti e che permetterà di prolungare l'ottimo CCL delle FFS sino almeno a fine 2014.*

*Il 2011 non si prospetta meno intenso. Saremo chiamati ad impegnarci per la sicurezza dei posti di lavoro e delle condizioni di impiego. Vogliamo ottenere un miglioramento della soddisfazione delle nostre colleghe e dei nostri colleghi sul posto di lavoro, per la quale esiste un provvedimento molto efficace e immediatamente applicabile: dimostrare la considerazione, di cui tutti noi abbiamo bisogno.*

*Auguro a voi e ai vostri famigliari buone feste e felice anno nuovo, ringraziandovi per il vostro impegno in favore dei dipendenti del trasporto pubblico.*

## BUONE FESTE!

Questa è l'ultima edizione di *contatto.sev* del 2010. La prossima apparirà il 20 gennaio 2011.

Editore e redazione ringraziano lettrici e lettori, collaboratrici e collaboratori interni ed esterni per la preziosa collaborazione.

Saremo lieti di continuare a ricevere lodi e critiche sul nostro operato in questo giornale.

Auguriamo a tutti e a tutte buone feste e un felice anno nuovo!

L'editore e la redazione

## Il primo luglio 2011 entrerà in vigore il quarto CCL FFS

# Un CCL senza salti di gioia

■ «Sì, ma...»: era l'opinione generalmente condivisa dai delegati alla conferenza CCL sul risultato delle trattative. Le valutazioni erano piuttosto contrastanti; per alcuni erano i lati positivi a prevalere, come le nuove garanzie salariali e la durata di tutto il CCL. Altri hanno considerato il nuovo CCL come un insieme di misure di risparmio, la cui portata emergerà solo in maggio, quando ognuno rice-

verà la comunicazione della sua situazione. Alla fine, una chiara maggioranza dei delegati ha comunque giudicato accettabile il compromesso, approvandolo con una votazione dall'esito chiaro. pmo

Alle pagine 2 e 3

## IN BREVE

## VICEDIRETTRICE UTP

■ Mirjam Bütler è la nuova vicedirettrice dell'Unione dei trasporti pubblici. 37 anni, studi in scienze politiche, ha lavorato per Bernmobil e al dipartimento bernese costruzioni, trasporti ed energia, prima di essere collaboratrice personale di Moritz Leuenberger. Ha fatto parte per sette anni del gran consiglio bernese.

CATERING SUGLI  
ETR A ELVETINO

■ Sui treni ETR 470 e 610 circolanti (?) tra Svizzera ed Italia, le carrozze ristorante erano gestite dall'azienda italiana Cremonini ed i minibar da elvetino, con differenze nell'offerta, nel servizio e negli orari. Dal 12 dicembre, tutto il servizio di ristoro è affidato a elvetino, che amplierà l'attuale offerta con prodotti locali tipici.

STOP AI CAMION DA  
60 TONNELLATE

■ Il Consiglio nazionale ha adottato una mozione degli Stati per limitare la lunghezza massima degli autocarri agli attuali 18,75 metri. Questo limite preclude la possibilità di far circolare mezzi da 60 tonnellate e dà al popolo la facoltà di combattere eventuali concessioni via referendum. Ricerche hanno dimostrato che la circolazione di simili mezzi richiederebbe sino ad un miliardo e mezzo di spese per la rete stradale, oltre a ostacolare la politica di trasferimento delle merci su ferrovia.

DELUSIONE PER SEV  
E AGENTI TRENO

■ Il Consiglio di Stato di Zurigo sostiene il concetto di sicurezza della comunità dei trasporti, accettando quindi la soppressione della figura del capotreno della S-Bahn (ZuS) e l'accompagnamento continuo nelle ore marginali. Il SEV e il comitato d'azione ZuS continueranno a battersi per modificare questo concetto e per garantire la sicurezza e l'assistenza ai viaggiatori, confidando in una maggior sensibilità da parte del gran consiglio, chiamato a dibattere sul tema in primavera.

Approvato con 80 voti contro 16 il nuovo CCL delle FFS

# Dai delegati CCL, un chiaro

Il CCL 4 delle FFS entrerà in vigore il prossimo 1° luglio, avendo riscosso una chiara maggioranza dai delegati CCL del SEV. Il progetto non ha però sollevato grandi entusiasmi.

«Non posso certo fare salti di gioia, ma posso raccomandarvi con la coscienza tranquilla di accettarlo» è stata la chiara indicazione del vicepresidente SEV Manuel Avalone al termine della presentazione dei punti principali del nuovo CCL ai 110 delegati presenti. Avallone ha sottolineato i miglioramenti

nei salari minimi e la sostituzione della nozione di diritto acquisito con nuove garanzie. Un cambiamento di peso, in quanto permette a chi si ritrova al di sopra del salario massimo della sua funzione di approfittare della metà degli aumenti generali di salario.

### Tempo per occuparci delle nostre richieste

«Il nostro lavoro ricomincerà il prossimo 3 gennaio: abbiamo diversi punti in sospenso con le FFS, che non potranno più trincerarsi dietro la scusa degli oneri derivanti dal vecchio sistema salariale». Infatti, le FFS hanno spesso adottato questo atteggiamento, giustificandolo con la scarsa compatibilità dei salari con le esigenze del mercato. La durata del CCL, sino almeno a fine 2014, darà la tranquillità necessaria per affrontare le rivendicazioni sindacali.

I delegati hanno analizzato in modo approfondito miglioramenti e peggioramenti del nuovo CCL, in una discussione che ha visto prevalere gli interventi critici nei

confronti delle modifiche prospettate.

### Il cuore al di là dell'ostacolo

Due punti in particolare hanno raccolto le critiche di numerosi delegati: il gran numero di retrocessioni nella

classificazione, nonché la riduzione delle prospettive salariali nei livelli di esigenze inferiori.

Nel suo intervento finale, il presidente del SEV Giorgio Tuti ha ricordato come le ultime tornate di trattativa



Al termine di una discussione lunga ed approfondita, le schede alzate in favore del...

«Vi sono punti che non mi piacciono. D'altra parte, non perdiamo nulla sul salario. Nel complesso, mi pare accettabile, dato che possiamo mantenere tutto il resto del CCL.»

**Nicola Porreca,**  
Lavori Svizzera nordoccidentale

«Sono deluso e scioccato. Le profonde ingiustizie che contiene rendono questo sistema salariale inaccettabile. Solo a maggio sapremo esattamente cosa ci aspetta.»

**Jean-Luc Grémaud,**  
LPV Ginevra



La gioventù SEV ha consegnato un dolce ringraziamento per il miglioramento dei salari minimi.

### Trattative salariali FFS

## 550 franchi per tutti e 0,9 % per il sistema

L'inflazione estremamente contenuta e l'introduzione del nuovo sistema salariale hanno considerevolmente ridotto il margine per la trattativa salariale.

«Le trattative salariali di quest'anno erano chiaramente collegate con quelle per il nuovo CCL e il sistema salariale» ha rilevato il vicepresidente SEV Manuel Avalone che ha diretto la delegazione sindacale in entrambe le trattative. Per questo era evidente che sarebbe stato

difficile ottenere un aumento generalizzato, in quanto avrebbe modificato le basi in vista del nuovo sistema salariale.

### Gratifica e aumenti individuali da sistema

I sindacati hanno infine accettato che tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori ricevano un importo unico di 550 franchi. Per gli aumenti individuali secondo l'attuale sistema salariale verrà messo a disposizione lo 0,9% della massa salariale. Ciò dovrebbe permettere di riconoscere gli aumenti in ragione dei due terzi. Non vi sarà per contro

un aumento generalizzato degli stipendi, in quanto avrebbe modificato le basi del sistema salariale previsto dal nuovo contratto collettivo di lavoro.

La gratifica di 550 franchi verrà versata già con il mese di gennaio e non sarà assicurata. Gli aumenti individuali verranno invece riconosciuti come da prassi, ripresa anche dal nuovo CCL, in maggio.

Peter Moor

### INFO

#### 140 mio in più per Infra

Il 15 dicembre, il Consiglio nazionale ha stanziato 140 milioni supplementari per l'Infrastruttura FFS. Essi dovranno permettere progetti per eliminare le strozzature della rete, stabilizzando ed ampliandone la capacità. Ogni giorno, sulla rete delle FFS circolano 9000 treni che trasportano 900 000 persone e 220 000 tonnellate di merci. Per assorbire la prevista crescita della mobilità del 50% nei prossimi 20 anni, e di un suo raddoppio negli agglomerati, occorrono misure urgenti, quali l'ulteriore aumento dei treni in circolazione, l'allungamento dei marciapiedi, nuovi terminali merci, nonché nuovo materiale rotabile. pan.

# «Sì, ma ...»

abbiano permesso di correggere proprio i punti maggiormente criticati dall'ultima conferenza CCL, ossia l'evoluzione della curva e i minimi salariali.

«Considerando il CCL nel suo complesso, che è uno dei

migliori della Svizzera, posso sostenere questo risultato».

I delegati hanno infine deciso di seguirlo con 89 voti a favore, 16 contrari e 5 astenuti, dopo aver respinto a chiara maggioranza una proposta di indire una votazione

generale. Nel frattempo, è giunta anche l'approvazione del consiglio d'amministrazione FFS. Il CCL potrà quindi entrare in vigore il prossimo 1° luglio.

Peter Moor



risultato e del nuovo CCL hanno finito per prevalere in misura netta.

«Molti avranno l'impressione di non essere classificati correttamente. Chiedo pertanto al SEV di seguire con attenzione e in modo critico tutto il processo di passaggio e tenersi a disposizione per le domande dei colleghi.»

**Tibor Ledergerber,**  
Lavori Svizzera nordoccidentale

«La gioventù SEV è d'accordo, anche senza lanciare squilli di tromba. Abbiamo ricevuto miglioramenti dei salari minimi e regole vincolanti che sin qui mancavano.»

**Jasmin Bär,**  
commissione giovani

«Io penso che la nostra delegazione abbia lavorato bene, anche se il risultato non mi entusiasma. Considerate però le condizioni in cui versano le FFS e la situazione politica, difficilmente avremmo ottenuto un risultato migliore.»

**Thomas Giedemann,**  
LPV Ticino

Iniziativa delle Alpi: «Un'occasione per il trasferimento dalla strada alla ferrovia»

## I 900 giorni del Gottardo

Il risanamento della galleria stradale, che ne comporterà la chiusura, è previsto fra il 2020 e il 2025.

In esercizio da circa un trentennio, a fine 2009, la galleria autostradale del San Gottardo era stata attraversata da circa 159 milioni di veicoli. Fra il 2020 e il 2025 dovrà essere risanata integralmente: si impone sia un rinnovo strutturale che l'adeguamento alle norme e alle direttive per garantire una maggiore sicurezza. Questo è quanto emerge dal rapporto del Consiglio federale, in base al quale i lavori dureranno 900 giorni (almeno 2,5 anni).

Per l'Iniziativa delle Alpi la chiusura della galleria stradale del Gottardo rappresenta una buona occasione per il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Nel suo comunicato stampa l'Iniziativa delle Alpi parla di «buona base di discussione». Ed aggiunge: «Il concetto previsto, con le possibilità di caricare auto e camion sui treni navetta tra Airola e Göschenen, comporta un grande potenziale di ottimizzazione nel senso degli interessi dei cantoni alpini direttamente interessati». La chiusura del Gottardo rappresenta pertanto un'occasione unica per concretizzare il trasferimento del traffico merci attraverso le Alpi dalla strada alla ferrovia.

Verrebbe così finalmente realizzata la volontà popolare espressa nel 1994. Gli inconvenienti economici che il trasporto di camion e auto sui treni navetta potrebbe fare subire alle regioni interessate, potrebbero essere evitate se la capacità del trasporto venisse portata a 800 veicoli all'ora e per direzione o se i lavori venissero interrotti d'estate per un tempo più lungo. Per bocca del suo presidente Fabio Pedrina, l'Iniziativa delle Alpi ribadisce comunque la propria posizione contro l'opzione del raddoppio del Gottardo, un ostacolo in vista di raggiungere in tempi brevi una drastica riduzione del traffico pesante.

red

## IL COLORE DEI SOLDI

FABRIZIO FAZIOLI

### UN ANNO DOPO

La sesta revisione dell'AI doveva essere la via del risanamento dei deficit abissali accumulati negli anni della leggerezza. Quale leggerezza? Quella d'aver infilato nell'invalidità con troppa facilità gente che non ci doveva stare, impiegati e lavoratori che l'economia ha voluto espellere da un mercato del lavoro sempre più aggressivo. E così nell'invalidità sono finiti i più recalcitranti ai nuovi ritmi, i falsi disoccupati, dipendenti ai primi acciacchi di salute o vicini alla pensione e più gravanti per questo sul costo del lavoro. Al popolo svizzero che ha accettato lo scorso anno di ritoccare l'IVA per risanare l'AI si era promesso una riforma strutturale ricorrendo a metodi piuttosto radicali e insoliti. Anche un po' burocratici e inattuabili per la verità. Come credere infatti che le aziende riescano in pochi anni come stabilito ad integrare nel loro organico 12.500 persone che oggi ricevono una rendita di invalidità? A parte il fatto che nessun paese al mondo è riuscito finora in questo intento, è un po' come pretendere di richiamare i buoi quando si sono lasciati scappare dalla stalla. Attenzione allora a non sbagliare adesso i colpevoli, di prendersela insomma con i falsi invalidi, dopo aver dato loro un calcio nel sedere, dopo averli messi nella umiliante posizione di non poter più trovare un altro posto di lavoro. Settimana scorsa, nell'ultima seduta dell'anno, il Consiglio Nazionale avrebbe dovuto persino accogliere l'idea balorda di imporre alle grandi aziende svizzere addirittura una quota minima di questi invalidi da riassumere. Per fortuna non l'ha fatto. Sarebbe stato curioso d'altra parte dover giustificare la Confederazione d'aver prescritto alle aziende comportamenti integratori, quando le amministrazioni pubbliche, Confederazione compresa, non applicano assolutamente gli stessi criteri al loro interno. Siamo sempre stati contrari a queste misure riparatorie un po' bislacche. Sarebbe invece molto meglio che l'industria privata passasse finalmente alla cassa in fase di ristrutturazione, che pagasse insomma la sua parte al momento che decide di licenziare per aumentare la performance e di disfarsi così del personale meno redditizio. Non si riflette mai abbastanza sul fatto che quando si lascia a casa un individuo, non solo si priva il sistema dei suoi contributi sociali, ma anche di quelli del suo datore di lavoro e soprattutto si scarica tutto il peso del sostegno sull'insieme dei pilastri. Perché l'AI non è altro che l'ultimo anello di una catena, quando oramai è troppo tardi per tornare indietro.



Manifestazione dell'Unione sindacale svizzera davanti all'ambasciata dell'Unione europea a Berna

# USS all'UE: «No al dumping»

I sindacati svizzeri non ci stanno e fanno sapere alla missione diplomatica dell'UE che non tollereranno una messa in discussione della protezione dei salari.

La voce dei sindacati è stata espressa in occasione di una manifestazione davanti alla sede dell'ambasciata. Un tangibile e chiaro segno di protesta contro le autorità europee che stanno progettando di sopprimere alcuni elementi essenziali delle misure di accompagnamento alla libera circolazione delle persone, ossia la protezione dei salari. Infatti i ministri degli Affari esteri dell'UE hanno deciso di attaccare il principio dello obbligo di annunciare con 8 giorni di anticipo il distacco dei lavoratori in Svizzera, i contributi per le spese di esecuzione dei Contratti collettivi di lavoro e il nuovo sistema delle cauzioni. La Svizzera nel 2009 aveva negoziato e concluso con gli

Stati membri dell'UE interessati, un accordo che prevede delle agevolazioni. Le nuove pressioni dell'UE tese a sviluppare le critiche concernenti le misure di accompagnamento, rappresentano in buona sostanza una violazione della buona fede. E ciò è semplicemente inaccettabile. Non sono poche le voci in seno all'UE che chiedono alla Svizzera di adeguarsi alla giurisprudenza della Corte europea in materia di libera circolazione della persona. La Svizzera non deve in alcun modo accettare questa prospettiva, che equivale ad ipotecare pericolosamente la protezione dei salari in Svizzera. La manifestazione dell'USS è coincisa con una serie di azioni di sciopero in numerosi paesi europei, all'insegna del motto: «No all'austerità per tutti e ai bonus per pochi!». La politica antisindacale dell'UE è stata così chiaramente criticata.

red



Preventivo del SEV: previsto un leggero deficit

## La stabilità finanziaria dipende dagli affiliati

Per il 2011, il Sindacato del personale dei trasporti prevede un leggero deficit. Per contenerlo occorre soprattutto mantenere il numero degli affiliati.

Il progetto «reclutare e organizzare» è giunto al suo terzo anno e deve quindi superare un esame di maturità: per raggiungere i suoi obiettivi deve evitare un calo dei membri a fine 2011.

L'asticella è posta piuttosto in alto, se si pensa che negli ultimi 20 anni il SEV ha perso regolarmente membri, principalmente a seguito delle riduzioni di personale nel settore dei trasporti pubblici, ma anche per il crescente numero di decessi tra una base che diventa sempre più anziana.

**Illustrate le basi per il preventivo**

L'amministratore del SEV Ruedi Hediger spiega le basi di calcolo: «Il preventivo 2011 presuppone che nel 2011 non vi siano ulteriori cali di membri!». Nell'anno in corso, le adesioni permetteranno di compensare le partenze per cambiamento di lavoro e dimissioni, ma non il calo dovuto ai decessi.

La quota sindacale resta immutata

La quota base del SEV rimarrà immutata a franchi 26.80 mensili, a cui si aggiungono le quote per le singole sezioni e sottofederazioni.

Su queste premesse, il preventivo, a fronte di una cifra d'affari di quasi 13 milioni, chiude con un disavanzo di 258 000 franchi. Secondo Hediger, si tratta di un risultato sopportabile, ma che può essere modificato dallo andamento dei mercati finanziari. I conti considerano infatti anche i contributi derivanti dagli introiti sul capitale di fondi e riserve.

**Disavanzo nelle attività principali**

«L'attività fondamentale, ossia quella sindacale, ci porterà il prossimo anno a registrare un disavanzo di oltre un milione e mezzo di franchi» sottolinea il nostro amministratore. Le quote sindacali dovrebbero essere mag-

giorate di circa 60 franchi all'anno per poter coprire tutte le spese del lavoro sindacale del SEV, mentre le ingenti spese derivanti dall'elaborazione e dal seguito dei numerosi contratti collettivi di lavoro dovrebbero essere coperte dai contributi per le spese di applicazione.

Per questo, Ruedi Hediger si ritrova a moderare le richieste e le aspirazioni che gli giungono da diverse parti: «Non è possibile disporre di sempre meno membri e nel contempo di più personale per poterlo assistere!»

**Il Comitato esprime preoccupazione**

Il comitato, competente per l'approvazione del preventivo, non ha mancato di manifestare le sue preoccupazioni e ha chiesto di essere informato almeno ogni tre mesi sull'andamento finanziario del SEV.

Presentando il preventivo, Hediger ha tratteggiato anche alcuni possibili scenari: se il rincaro dovesse accentuarsi e il numero dei membri

continuare a calare, il SEV dovrebbe trovare soluzioni alternative per finanziare le prestazioni ai membri.

La stabilità finanziaria del SEV non sarebbe per contro messa in discussione in caso di inflazione bassa ed effettivo dei membri stabile.

L'amministratore valuta positivamente il rinnovo del CCL FFS: «Una situazione di vuoto contrattuale rappresenterebbe per noi un importante onere amministrativo – ha spiegato – mentre la stabilità dei rapporti con le FFS favorirà rapporti costruttivi nello interesse dei nostri membri attuali e di quelli potenziali. Confido proprio che questo accordo possa dare un impulso positivo anche al reclutamento e, di riflesso, alle nostre finanze».

Peter Moor

Il comitato SEV ha chiuso il suo primo anno di attività

## Nuovo Manifesto del SEV in consultazione

Uno dei punti all'ordine del giorno dell'ultima seduta del primo anno di attività aveva un carattere quasi simbolico: l'elaborazione di un nuovo manifesto.

Il manifesto del SEV riassume identità, valori, contenuti e modalità di lavoro del sindacato in poche righe, per fungere da filo conduttore per l'attività di membri e funzionari. Sarà redatto in una versione abbreviata ed una più esaustiva, inviato a sezioni e sottofederazioni in modo da poterne elaborare il testo definitivamente da sottoporre all'approvazione del prossimo congresso SEV (*contatto.sev* tornerà sull'argomento l'anno prossimo).

Il comitato ha poi preso atto della valutazione dei rischi, soprattutto dal profilo finanziario, ai quali deve far fronte il SEV, con la relativa probabilità di concretizzazione. Questo tipo di valutazione deve essere svolta regola-

mente per evitare possibili brutte sorprese. I rischi maggiori sono legati ad una possibile diminuzione dei membri e al conseguente calo degli introiti. Nell'anno in corso, il numero dei membri attivi ha potuto, per il secondo anno consecutivo, essere lievemente aumentato, senza tuttavia permettere di compensare il calo derivante dall'elevato numero di decessi presso i pensionati.

### Nuovi contratti collettivi di lavoro

Il comitato ha in seguito, come da prassi, approvato la conclusione di alcuni contratti collettivi di lavoro, oltre a quello delle FFS, ratificato dopo l'accordo espresso dalla conferenza CCL. Il comitato ha quindi approvato il rinnovo del CCL delle Autolinee Bleniesi, che prevede aumenti salariali, un miglioramento delle condizioni di pensionamento anticipato e una settimana in più di vacanza. Una settimana supplementare è stata riconosciuta anche pres-

### TRATTATIVE SALARIALI ALL'INSEGNA DELL'1,5%

Dopo le FFS, anche le BLS hanno concluso un accordo che aumenta la massa salariale in misura dell'1,5%. Barbara Spalinger ha illustrato al comitato come questa percentuale corrisponde alla media del settore, con eccezioni al di sopra, ma anche al di sotto di essa. «Non tutti ne beneficiano però» ha precisato, constatando una tendenza verso aumenti individuali a scapito di quelli generalizzati che, se concessi, si sono per lo più situati sotto l'1%.

so la Nyon-St-Cergue-Morez, oltre all'aumento di alcune indennità.

### Migliorare i processi interni

Un membro di comitato aveva chiesto una discussione sulle modalità che hanno portato a modificare l'ordinanza alla legge sulla durata del lavoro nel senso di permettere turni di lavoro di 14 ore, invece delle attuali 13, ricordando come circa 900 partecipanti alle giornate VPT hanno approvato una risoluzione contro ogni peggioramento della legislazione sulla durata del lavoro e criticando il mancato coinvolgi-

mento della commissione LdL voluta dal Congresso SEV.

La vicepresidente Barbara Spalinger ha riconosciuto un errore fatto nell'annullare la seduta autunnale di questa commissione, che avrebbe potuto analizzare l'argomento, senza tuttavia poter influire più di tanto la decisione in merito. Ha inoltre precisato che il turno di lavoro di 14 ore può essere attribuito solo una volta tra due giorni liberi. Questa limitazione dovrebbe preservare da un'attribuzione troppo frequente di simili turni. Spalinger ha comunque promesso

di migliorare i processi interni e di discutere il tema al prossimo convegno del settore bus della VPT.

### Impegni per 2012 e 2013

Da ultimo, il comitato ha definito alcune scadenze per il 2012 e 2013: le assemblee dei delegati delle sottofederazioni si svolgeranno mercoledì 23 maggio 2012, mentre nel 2013 le date inizialmente previste hanno dovuto essere posticipate, a causa di una concomitanza presso il Kur-saal: le assemblee dei delegati si svolgeranno pertanto il 22 maggio e il congresso il 23 e 24 maggio 2013.

*Peter Moor/gj*

L'UFAS ha comunicato la liquidazione della cassa

## La fine ingloriosa dell'Ascoop

La cassa pensioni Ascoop sarà liquidata. Lo ha stabilito l'ufficio federale delle assicurazioni sociali, che ha designato anche il liquidatore.

L'Ascoop è una fondazione collettiva, della quale facevano parte in particolare aziende dei trasporti pubblici. Dal 2000 si è trovata in una situazione di sottocopertura che nel 2008 ha raggiunto i 700 milioni di franchi. Assicurati e datori di lavoro hanno pertanto dovuto adottare misure di risanamento molto radicali per salvare la cassa.

Nel frattempo, quasi tutti gli istituti di previdenza che nel 2009 facevano ancora capo all'Ascoop sono passati con i loro 9500 assicurati attivi e 5300 pensionati ad altre istituzioni. La maggior parte

è passata alla Symova, fondata a metà anno. Gli assicurati devono comunque continuare a versare contributi elevati e vi sono aziende che si sono massicciamente indebitate per risolvere questa situazione. All'Ascoop sono rimasti 11 istituti di previdenza, con 41 assicurati attivi e 49 pensionati, oltre a 333 beneficiari di rendite che non possono più essere attribuiti ad un datore di lavoro.

Questa situazione ha convinto l'ufficio federale delle assicurazioni sociali che per l'Ascoop non vi sono più prospettive di sopravvivenza, per cui ne ha disposto la liquidazione al 1° gennaio 2011.

L'Ufas ha anche designato un liquidatore che sarà incaricato di cercare una soluzione per gli 11 istituti di previdenza ancora affiliati all'Ascoop, garantendo anche la continua-

zione delle misure di risanamento.

Per i beneficiari di rendite senza datore di lavoro non possono invece essere trovate soluzioni di risanamento, né un subentrante per gli impegni, ragion per cui verranno trasferiti al fondo di garanzia, che assicura l'ammontare di 330 rendite. Solo tre di esse, attribuite a persone dallo stipendio superiore ai 150000 franchi l'anno, subiranno riduzioni.

Questo procedimento pone la parola fine ad un risanamento pesante e doloroso: «tutti noi, il SEV, le aziende, ma soprattutto gli assicurati attivi e pensionati hanno dovuto metterci del loro» ha concluso amara la vicepresidente Barbara Spalinger.

*pmo/ufas*

## RIFLESSIONI SCIVOLOSE

### Bianco Natale – Natale sereno?

Al momento di andare in macchina, sembrano esserci tutte le premesse per un bianco Natale, che rispecchia esattamente le aspettative di tutti... o quasi. Vi sono infatti persone, per esempio chi ha difficoltà di deambulazione, che preferiscono strade sgombre da neve. Ma vi è anche chi preferirebbe poter restare attorno all'albero in famiglia, invece di essere sempre sul chi vive, per la possibilità di essere chiamati al lavoro in ogni tempo. Anche loro preferirebbero un Natale più... caloroso, in tutti i sensi: meteorologico, ma anche dal punto di vista della considerazione da parte del datore di lavoro per la loro disponibilità. Quest'ultima, però, da parte delle FFS lascia parecchio a desiderare, almeno presso il settore manutenzione (IH) dell'infrastruttura, che interpreta in modo disinvolto le regolamentazioni sul servizio di picchetto. Sinora indennizzava infatti la disponibilità durante le

Feste con 50 franchi e adesso, con le nuove regolamentazioni sul picchetto, conta persino di ridurre questo importo. Vi sono diversi aspetti che gli interessati avrebbero voluto chiarire prima di Natale, ma durante l'avvento, i loro superiori erano in altre faccende affaccendati...

*pmo*

### Servizio di picchetto: il SEV chiede chiarimenti

Tempo fa, a seguito di segnalazioni di suoi membri, il SEV ha chiesto chiarimenti al settore IH della infrastruttura FFS sulle modalità per il servizio di picchetto. Non avendo ottenuto risposta, ha ribadito le sue richieste per iscritto: la risposta è sconcertante: prima di entrare nel merito, le FFS asseriscono di doversi fare un'idea precisa in merito. Potranno quindi prendere posizione solo l'anno prossimo. Evidentemente, il SEV non è d'accordo e ha chiesto trattative per elaborare modalità conformi al CCL e alle direttive.

10° anniversario della Charta, documento d'impegno in favore della sicurezza nei trasporti pubblici

# Iniziativa sindacale di successo

Il 7 dicembre, una trentina di rappresentanti sindacali e altrettanti delle imprese di trasporto concessionarie hanno commemorato i 10 anni dell'impegno assunto per migliorare la sicurezza nei trasporti pubblici.

In passato, il personale dei trasporti pubblici non era tutelato dalle aggressioni come, per esempio, gli agenti di polizia. Oltre 10 anni fa, alcuni autisti di bus facenti parte del

borghese Erwin Jutzet era anche avvocato di fiducia della assistenza giuridica SEV. Proprio in questa funzione è stato contattato da Johan Pain e dai suoi amici per verificare la possibilità di ancorare la protezione degli agenti dei trasporti pubblici in una legge. Jutzet ha presentato una mozione alle camere, finalmente sfociata in una modi-

Peter Vollmer, direttore dell'associazione padronale UTP, ha riconosciuto la ne-

**» Ho accettato questa causa proprio per l'elevato numero di casi di aggressione con le quali ero confrontato nell'ambito dell'assistenza giuridica SEV. »**

Erwin Jutzet

cessità di «un importante lavoro di informazione presso i magistrati e gli agenti di polizia, per ottenere un'applicazione sistematica dell'articolo 59 della LTV».

Merito delle sezioni sindacali

Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV, ha confermato le indicazioni di Vollmer. «Vi sono ancora molti agenti di polizia che chiedono ai nostri colleghi vittime di aggressioni di sporgere denuncia, nonostante la legge preveda che questi atti debbano essere perseguiti d'ufficio». La vicepresidente ha sottolineato il lavoro d'informazione svolto dai

sindacati e dall'UTP, reso possibile dalla messa a disposizione di una base legale adeguata. Onore al merito quindi, a sindacalisti militanti della stoffa di Johan Pain, che, ha precisato Spalinger, «all'epoca non era troppo ascoltato. Anche le nostre sezioni hanno avuto un ruolo importante per portare questo argomento sull'agenda politica. Senza la loro determinazione, non saremmo giunti a questa soluzione» ha concluso.

AC/gi



Johan Pain, «padre spirituale» della Charta.

Gatu (gruppo autonomo trasporti urbani, in seguito integrato nel settore bus della sottofederazione VPT del SEV) e guidati dal losannese Johan Pain, si è prefisso di colmare questa lacuna. Martedì 7 dicembre, Johan Pain, nel frattempo eletto alla presidenza della sezione trasporti pubblici di Losanna, ha ricordato le tappe del lungo cammino necessario per ottenere il perseguimento d'ufficio delle aggressioni al personale, ora previsto dalla legge sui trasporti viaggiatori (LTV).

Jutzet e Vollmer

Quando era al nazionale, l'attuale Consigliere di Stato fri-

fica della LTV, che prevede il perseguimento d'ufficio. «Ho accettato questa causa proprio per l'elevato numero di casi di aggressione con i quali ero confrontato nell'ambito dell'assistenza giuridica SEV.

**» Senza la determinazione delle sezioni, non saremmo giunti a questa soluzione! »**

Barbara Spalinger

Occorreva quindi migliorare il quadro legale e sono sempre stato convinto dell'opportunità di sancire il perseguimento d'ufficio. Sono quindi particolarmente lieto che la nostra iniziativa, dopo diversi anni, abbia finito per essere accolta. Adesso si pone però la questione della sua applicazione.

## COSA È LA CHARTA?

La «Charta per una miglior sicurezza nei trasporti pubblici» è un documento in cui le direzioni e le sezioni sindacali delle aziende di trasporto che l'hanno firmata si impegnano a fare tutto il possibile per diminuire i rischi di episodi di violenza e di aggressione, ridurre il sentimento di insicurezza nella clientela e nel personale e garantire alle vittime di eventuali aggressioni tutto il sostegno possibile. A tutt'oggi, sono 60 le aziende che hanno sottoscritto la Charta con le sezioni SEV e VPOD. Le prime l'hanno sottoscritta a Friburgo il 16 novembre 2000.

Il testo della Charta è disponibile anche su [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch); «attualità»

## Santa pazienza!

Barbara Spalinger ha definito Johan Pain il «padre spirituale» della Charta. Con lui, abbiamo pertanto tentato di trarre un bilancio del primo decennio di questo documento.

**Cosa ha permesso di ottenere la Charta?**

Ha permesso di sensibilizzare e responsabilizzare datori di lavoro e lavoratori sui problemi legati alla violenza, le aggressioni e l'inciviltà nei trasporti pubblici!

**E che futuro vedi?**

Tutti i lavoratori dovrebbero rispettarne lo spirito e gli impegni che essa esprime, riprendendoli nei contratti collettivi delle aziende, come per esempio abbiamo fatto ai trasporti pubblici della regione di Losanna (TL).

**Sei fiero di constatare che alcuni sindacalisti hanno potuto ottenere di iscrivere in una legge un articolo che protegge il personale dei trasporti pubblici in caso di aggressione?**

Penso che per portare avanti i loro problemi, i diretti interessati necessitino di grande pazienza e costanza. È quello che chiamo «lo spirito Gatu» (gruppo autonomo dei trasporti urbani). Quanta pazienza e quanto determinazione abbiamo dovuto impiegare per riuscire a portare le nostre richieste sino a livello federa-

le! Dobbiamo però riconoscere che per raggiungere questo traguardo e ottenere l'articolo 59 della legge sul trasporto viaggiatori sono stati fondamentali anche il sostegno del SEV e della UTP.

**La violenza nei trasporti pubblici è però tutt'ora in crescita. Perché, secondo te?**

Penso sia un problema generale della nostra società che, purtroppo, tende anche a banalizzare sempre più gli episodi di violenza e di inciviltà.

**Ma quale pensi possa essere il mezzo più efficace per prevenire le aggressioni nei trasporti pubblici?**

Un mezzo è senz'altro quello di informare l'utenza sui rischi penali derivanti da un'aggressione nei confronti di un agente dei trasporti pubblici, prima che essa prenda un bus o un treno. Valuto quindi positivamente la posa degli autocollanti realizzati dall'ufficio federale dei trasporti, dall'unione dei trasporti pubblici e dal SEV. Spero poi che le aziende rispettino le raccomandazioni dell'UTP, seguendo l'esempio dei trasporti pubblici della regione di Losanna.

Intervista di Alberto Cherubini

Giornata VPT Ticino a Mendrisio, alla presenza del presidente Giorgio Tuti e della vicepresidente Barbara Spalinger

# Tutti pronti alle nuove sfide

Tanti, attenti, vivaci. I partecipanti alla giornata VPT Ticino hanno mostrato di essere una realtà che conta molto per il sindacato. In qualità di sottofederazione più grande del SEV – come ha fatto notare Peter Bernet, membro del comitato centrale – ha dunque un ruolo e un'importanza di primo piano. Non solo a livello di presenza sindacale, ma anche come protagonista nel settore dei trasporti pubblici, confrontato sempre con nuove sfide.

«Sono orgoglioso della vostra presenza che mi dà la carica per continuare a lavorare con voi e per voi anche in futuro». Ha esordito con queste parole Peter Bernet, che sabato 11 dicembre a Mendrisio ha evidenziato il tasso di crescita della VPT. «Se riusciamo ad ottenere questi risultati – ha sottolineato Bernet – è anche grazie a voi, al vostro impegno, alla capacità di reagire a pressioni che derivano da decisioni prese da altri». E facendo riferimento alla crescita della sezione, un vivo rin-

graziamento è andato a Ferruccio Noto, presidente della sezione VPT Servizi ferroviari premiato per essere stato il migliore reclutatore a livello nazionale. VPT vitale più che mai, quindi, alla immagine dei partecipanti che non hanno mancato di sottolineare l'importanza di opporsi alla pressione verso il basso di salari come mezzo unilaterale di risparmio da parte delle aziende. Ma per contrastare queste tendenze, ha osservato Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV, occorre un solido rapporto di forza che dipende anche dal grado di organizzazione sindacale. Insomma più siamo numericamente, meglio possiamo fare valere le nostre rivendicazioni.

## L'organizzazione sindacale e il suo peso contrattuale

Nelle vesti di titolare del dossier imprese concessionarie di trasporto, Barbara Spalinger ha ripercorso alcune tappe importanti: «Quest'anno abbiamo promosso diverse iniziative. Vi ricordo la campagna sull'amianto, che ha suscitato l'interesse dei datori di lavoro. Abbiamo pure allargato alla Svizzera tedesca e al Ticino l'inchiesta sulla salute sul posto di lavoro presso



Giorgio Tuti: i grattacapi non mancano...



... ma il SEV è pronto ad affrontarli (P. Bernet premia F. Noto).

gli autisti di bus, riscontrando un grande interesse. I risultati saranno resi noti tra breve». È stata inoltre promossa una campagna per arginare le aggressioni contro il personale, aggressioni che sono reati perseguibili d'ufficio.

Spalinger ha inoltre fatto il punto sul fronte contrattuale, elencando dove sono stati firmati nuovi contratti e dove sono stati adeguati. In Ticino sono stati rinnovati diversi CCL tra cui quello della TPL (in via di conclusione), quello della FLP e, dopo numerosi anni, si avvia verso una conclusione quello delle Autolinee Bleniesi.

Per quanto riguarda l'azione sindacale e i rapporti con le altre forze, la vicepresidente non le ha mandate a dire, specialmente sull'operato di transfair: «Colleghe e colleghi – ha ammonito Spalinger – questo sindacato non ha mai

fatto molto per i suoi membri. È molto passivo nelle trattative dei CCL e adesso dobbiamo costatare che si è indebolito a tal punto di aver bisogno del sostegno di Syna ... e in Ticino collaborerà con l'OCST. Non dobbiamo mai smettere di ricordarlo ai nostri membri. Colgo dunque l'occasione – ha concluso la vicepresidente – per ricordarvi che il SEV continuerà ad essere forte fintanto che potrà contare su sezioni forti. Vi esorto a perseguire gli sforzi di reclutamento e a mostrare alle nuove e ai nuovi colleghi su chi essi possono contare. È così che possiamo mantenere un buon grado di organizzazione, che resteremo forti e che possiamo far cambiare le cose».

## Gli attacchi allo stato sociale non termineranno

Prima di lasciare la parola a Martino Colombo – direttore dell'Ufficio dei trasporti del canton Ticino, che ha illustrato con precisione il grande cantiere aperto dei trasporti pubblici in Ticino (cfr. pagina 13) – il presidente del SEV Giorgio Tuti ha fornito un'analisi in chiave politica sulla situazione attuale e sulle sfide che si delineano nel 2011, anno di elezioni anche sul piano federale. Inevitabile la valutazione sul piano della socialità, bersagliata dai continui attacchi della destra. «Lo scorso mese di marzo, respingendo in votazione il tasso di conversione sulla LPP – ricorda Tuti – ci eravamo forse illusi di essere riusciti a porre un freno agli attacchi della destra. Ma poi il brusco risveglio con l'approvazione della

nuova legge sull'assicurazione disoccupazione, che allenta notevolmente le maglie della protezione sociale. In Parlamento, grazie ad un'alleanza contro natura tra destra e sinistra, si è respinto al mittente l'11esima revisione dell'AVS. Ma guardate che gli attacchi allo Stato sociale non sono terminati. Possiamo invece dire la nostra – sottolinea Tuti – con due iniziative. Una è quella «1:12 – Per salari equi» dei giovani socialisti. L'iniziativa chiede di ancorare nella Costituzione il principio secondo cui il salario minimo di un dipendente non possa essere inferiore al dodicesimo della paga più alta. Pensate che al Credit Suisse la donna delle pulizie guadagna circa 1800 volte di meno rispetto ai dirigenti».

Come non citare, infine, l'iniziativa sul salario minimo legale che verrà lanciata dalla Unione sindacale svizzera nel corso del mese di gennaio 2011. L'idea è quella di combattere la precarietà salariale e di fissare un salario minimo di 4 mila franchi al mese per tutti coloro che non beneficiano della protezione del CCL. E in Svizzera sono ancora in molti. «L'anno prossimo – ha concluso Tuti – saremo chiamati ad eleggere i nostri rappresentanti a Berna. Fatemi un piacere. Prima di decidere, pensate a chi davvero rappresenta i nostri interessi. A chi davvero si preoccupa dei diritti dei lavoratori e delle lavoratrici e dello stato sociale».

Françoise Gehring



L'ing. Martino Colombo ha presentato un'esauriva ed apprezzata relazione sullo stato dei trasporti pubblici in Ticino.



” Siamo consapevoli di avere una grande responsabilità, non solo medica, ma anche sociale. “

Dr. Pierre-Albert Voumard

Pierre-Albert Voumard, responsabile e medico capo del MedicalService

## «Nel settore dei trasporti pubblici non possiamo permetterci di giocare con la sicurezza»

*In occasione della soppressione della carrozza medica delle FFS, contatto.sev ha incontrato il dottor Pierre-Albert Voumard affinché presenti ai nostri lettori e alle nostre lettrici il servizio medico delle FFS, che dirige da 1996. Questo servizio ha la grossa responsabilità di diagnosticare l'attitudine al lavoro in certe categorie professionali ferroviarie, come pure di effettuare controlli medici periodici imposti dalla legge.*

**contatto.sev:** Perché si è deciso di sopprimere la carrozza medica delle FFS?

**Dottor Pierre-Albert Voumard:** Si tratta di una decisione presa dalla

azienda. Intanto perché si sarebbero dovuti avviare lavori molto costosi sull'attuale carrozza, che non soddisfa più le esigenze tecniche. Inoltre a causa dello intensificarsi del numero degli esami, sarebbe diventato molto difficile coordinare gli spostamenti della carrozza con gli appuntamenti fissati con i nostri collaboratori delle FFS. La carrozza medica sarà tuttavia sostituita da quattro studi di medici fissi che vanno ad aggiungersi a quelli già esistenti di Losanna, Zurigo e Berna. Le nostre prestazioni saranno migliori e, soprattutto, avremo maggiore flessibilità per fissare gli appuntamenti. L'inconveniente è che certi collaboratori dovranno effettuare dei tragitti più lunghi per presentarsi alla consultazione.

**Alle FFS dirige il servizio «MedicalService Competenze mediche per aziende». Perché il plurale a aziende? Lavora anche per altre società oltre che per le FFS?**

Si, offriamo i nostri servizi anche ad altre imprese di trasporto concessionarie, come la BLS, ma anche la Posta, l'Amministrazione

federale, la SSR e altre aziende ancora.

**Ci può presentare il servizio che dirige?**

I locali amministrativi del MedicalService, dove lavoro, si trovano nella stazione di Berna, Bollwerk 4 e 6. In un edificio annesso ci sono i locali per le consultazioni mediche e un locale per la gestione operativa degli appuntamenti. Abbiamo inoltre studi medici a Losanna e Zurigo e, per sostituire la carrozza medica, ne abbiamo appena aperti altri due a Bellinzona e Lucerna e al-

” Sostituiamo la carrozza medica aprendo cinque studi medici fissi, che vanno ad aggiungersi a quelli già esistenti di Berna e Losanna. “

tri seguiranno a Muttenz e San Gallo. L'anno scorso abbiamo proceduto a 4926 visite mediche. Il nostro servizio occupa attualmente 42 persone, di cui 15 medici, 9 assistenti mediche e 8 segretarie. Sono fiero di lavorare con un gruppo di persone competenti e molto motivate. Collaboriamo inoltre in tutta la Svizzera attraverso una rete di medici accreditati.

**Quale è la missione del suo servizio?**

Procediamo a visite attitudinali prima dell'assunzione, che ripetiamo a scadenze periodiche per determinare se la persona esaminata è adatta, dal profilo medico, a guidare o ad accompagnare i treni in base all'ordinanza del Dipartimento federale dei trasporti sull'ammissione alla guida dei veicoli ferroviari (OVF). Assicuriamo i controlli richiesti dalla direttiva delle FFS concernente la protezione della salute nel quadro del lavoro notturno.

concorrenzialità sul mercato del lavoro, salute e questioni sociali) con altri servizi come, per esempio, il BGM (Betriebliches Gesundheitsmanagement – management della salute nell'esercizio).

**Nel quadro di esami periodici, la decisione che questo o quel collaboratore delle FFS non può più svolgere il proprio lavoro, può risultare gravida di conseguenze, soprattutto considerati i criteri imposti dalla Confederazione e dalle FFS che appaiono a volte molto rigidi.**

Nei trasporti pubblici non possiamo permetterci di giocare con la sicurezza. Nel quadro del MedicalService, ci atteniamo ad un'unità di dottrina, ma ogni persona è un caso a parte. Siamo coscienti di avere una grande responsabilità non solo medica, ma anche sociale. Mi creda, non prendiamo nessuna decisione alla leggera.

**Sempre più ferrovieri sono stressati e a volte sono pure vittime di burn-out. Può confermare questa constatazione?**

Siamo effettivamente chiamati ad esprimerci sull'attitudine dei collaboratori

### BIO

**Il Dottor Pierre-Albert Voumard** – figlio di ferroviere – è nato il 16 agosto 1956. Termina gli studi di medicina nel 1981 a Losanna e, nel 1987, ottiene il titolo di dottore in medicina dall'Università di Basilea. Dopo diverse esperienze professionali in qualità di medico assistente, lavora dal 1989 in seno al servizio medico del personale della Confederazione, delle PTT e delle FFS. Nel 1990 ottiene il titolo di specialista FMH in medicina generale e nel 1994 in medicina del lavoro. Dal mese di maggio del 1996, è responsabile e medico-capo del MedicalService. Nel 2005 è stato eletto presidente dell'Unione internazionale dei servizi medici delle ferrovie. Pierre-Albert Voumard è sposato, padre di 3 figli e vive con la famiglia a Villeneuve (VD).



# INTERVISTA

Dr. Voumard, responsabile del servizio medico delle FFS dal 1996: «Se guardiamo il tasso di produttività delle FFS, constatiamo che in questi ultimi anni è fortemente aumentato. Questo aumento può avere conseguenze sulla salute di un certo numero di collaboratori e di collaboratrici dell'azienda.»



delle FFS che presentano disturbi d'ordine psicologico. La resistenza allo stress è, tuttavia, soggettiva; è cioè vissuta in modo molto individuale e troviamo questo genere di problemi anche presso altri datori di lavoro.

**Si, ma ci sono parecchi impiegati delle FFS che si lamentano delle numerose ristrutturazioni, delle pressioni che subiscono da parte della gerarchia in vista del raggiungimento degli obiettivi. Ci sono poi anche le pressioni che vengono dalla clientela.**

Se guardiamo il tasso di produttività delle FFS, constatiamo che in questi ultimi anni è decisamente aumentato. Questo aumento può avere delle conseguenze sulla salute di un certo numero di collaboratori dell'azienda; un fatto che giustifica la messa in opera di una strategia a favore della salute, in base a quanto accettato dalla direzione aziendale l'anno scorso.

**Il servizio che lei dirige si occupa anche di prevenzione?**

Sono appunto le unità BGM e SI (Sicherheit – sicurezza) ad occuparsi, tra le altre cose, della prevenzione alle FFS. È ovvio che anche i nostri esami vi contribuiscono, per esempio scoprendo, un inizio di diabete o dell'ipertensione.

**Lei presiede l'Unione internazionale dei servizi medici delle ferrovie. Quale interesse riveste questa carica?**

È un luogo privilegiato per scambiare esperienze e opinioni nel campo della pratica medica. Diamo la nostra opinione, per esempio, alla Agenzia ferroviaria europea su certi aspetti medici della direttiva europea 2007/59, relativa alla certificazione dei conducenti di treni nel quadro dell'interoperabilità.

**È un medico, ma la sua funzione sembra essere piuttosto amministrativa. Non le manca la pratica di medico nella sua professione?**

Sono a disposizione dei medici del mio servizio per verificare certe valutazioni diagnostiche. Altrimenti continuo ad occuparmi sempre personalmente degli impiegati delle Officine di Yverdon-les-Bains, di altre categorie professionali e

del personale delle altre ditte esterne che fanno capo ai nostri servizi. Questo lavoro di base mi fornisce delle utili indicazioni sulla salute del personale e dell'azienda in cui lavora. Quando, per esempio, si discuteva dello avvenire delle Officine di

Yverdon, ci siamo resi conto che queste discussioni avevano ripercussioni negative molto dirette sulla salute del personale interessato.

*Alberto Cherubini/frg*

## CAPOLINEA PER LA CARROZZA MEDICA DELLE FFS

Sopprimendo la carrozza medica, si chiude un'epoca della medicina del lavoro presso le FFS. Le FFS hanno messo in circolazione le due prime carrozze mediche nel 1957. L'una serviva come sala d'attesa per gli esami radiologici; l'altra, senza servizi sanitari e senza

aria condizionata, era riservata alle visite mediche propriamente dette. Nel 1999 dalle Officine principali di Olten era uscita l'attuale carrozza medica, con tanto di aria condizionata e servizi sanitari. Dopo dieci anni di servizio, alla fine dell'anno andrà «in pensione». Sulle 4926 visite effettuate dal MedicalService nel 2009, 1255 hanno avuto luogo nella carrozza medica che si fermava in numerosi depositi e stazioni del Paese. D'ora in avanti le visite si terranno in 7 studi medici fissi (Bellinzona, Berna, Losanna, Lucerna, Muttenz, San Gallo e Zurigo).



## La Sicile de long en large, en train

du 11 au 20 mai 2011 (10 jours)

Vous explorerez la Sicile en train. Voyage d'aller et de retour en bateau!

Prix forfaitaire CHF 2400.-



## En train dans le Tyrol du Sud

du 22 au 26 juin 2011 (5 jours)

Découvrez des lignes de chemins de fer et des vallées méconnues chez nos voisins dans le Tyrol du Sud!

Prix forfaitaire CHF 990.-



## En plus au programme pour 2011

- ▶ **Inde avec Darjeeling et Rajasthan**  
24.02. - 10.03. 2011 (15 jours)
- ▶ **L'Express du Luxembourg**  
22.04. - 25.04. 2011 (4 jours - Pâques)
- ▶ **USA - Mexique**  
26.05. - 09.06. 2011 (15 jours)
- ▶ **Spécialités ferroviaires du Sud des Alpes - Nice - Tende**  
06.04. - 10.04. et 05.10. - 09.10. 2011 (5 jours)
- ▶ **Semaine de découvertes méditerranéennes**  
30.04. - 07.05. 2011 (8 jours)
- ▶ **L'Auvergne et les chemins de fer des Cevennes**  
11.06. - 13.06. 2011 (3 jours)
- ▶ **Aventure dans la nature des Alpes du Sud - Tende - Nice - Provence**  
08.04 - 12.04. et 07.10. - 11.10. 2011 (5 jours)
- ▶ **Chine - Tibet et le chemin de fer de Lhassa**  
13.05. - 28.05. 2011 (16 jours)
- ▶ **Attractions ferroviaires en Suède**  
17.07. - 28.07. 2011 (12 jours)

# in, et autres.

## Les plus beaux lignes de chemin de fer en Auvergne

du 10 au 15 juin 2011 (6 jours)

A bord d'un autorail historique, vous voyagerez sur les lignes les plus spectaculaires de la France.

Prix forfaitaire CHF 1490.-

Tous les voyages disponibles sous [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)

## La Namibie et l'Express du Désert

du 15 au 30 octobre 2011 (16 jours)

Grand circuit à travers ce pays plein de contrastes et de beautés naturelles. Impressionnant voyage en voiture-lits du «Desert Express».

Prix forfaitaire CHF 6280.-



 GARANTIE DE VOYAGE

### Ca m'intéresse! Envoyez-moi le(s) programme(s) détaillé(s):

- La Sicile de long en large, en train
- Les plus beaux lignes de chemin de fer en Auvergne
- En train dans le Tyrol du Sud
- La Namibie et l'Express du Désert
- Inde avec Darjeeling et Rajasthan
- Spécialités ferroviaires du Sud des Alpes - Nice - Tende
- L'Express du Luxembourg
- Aventure dans la nature des Alpes du Sud - Tende - Nice - Provence
- Semaine de découvertes méditerranéennes
- Chine - Tibet
- USA - Mexique
- L'Auvergne et les chemins de fer des Cevennes
- Attractions ferroviaires en Suède
- Spécialités ferroviaires à Hambourg
- Les chemins de fer de montagne de l'Adriatique
- Syrie - Jordanie et le chemin de fer de Hedjaz
- Programme entier 2011

Prénom

Nom

Rue

NPA/Lieu

E-mail

Tél. 031 311 89 51 ou envoyer à SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne • [info@servrail.ch](mailto:info@servrail.ch) • [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)

► **Spécialités ferroviaires à Hambourg**  
18.08. - 22.08. 2011 (5 jours)

► **Les chemins de fer de montagne de l'Adriatique**  
15.09. - 25.09. 2011 (11 jours)

► **Syrie - Jordanie et le chemin de fer de Hedjaz**  
26.10. - 07.11. 2011 (12 jours)



Kontak25-10



“Il tram non si limita a trasportare, ma offre anche un aspetto molto emozionante.”

Barbara Egger, consigliera di stato del canton Berna

Il tram, dato per spacciato solo quarant'anni fa, rivive una seconda giovinezza

## Per strada sui binari

*I vantaggi della rotaia non si limitano alle linee a lunga percorrenza e ad alta velocità, ma risultano sempre più evidenti anche nei collegamenti regionali. Per questo si investe sempre più in tram e reti suburbane.*

Negli anni settanta, erano in molti a prevedere lo smantellamento completo delle poche linee di tram superstiti. Questo mezzo di trasporto veniva considerato un residuo dell'evoluzione tecnologica. Nel decennio successivo, si è invece assistito ad un'inversione di tendenza: la città canadese di Edmonton ha deciso di ripristinare la sua rete di tram e il suo esempio è stato ben presto seguito anche da alcune città europee. Oggi sono numerose le città in tutti gli stati, in particolare in Germania, Francia e Sviz-

zera, a pianificare ampliamenti e ripristini di linee di tram.

Nel nostro paese, solo sei città, contro le dodici di un tempo, dispongono di una rete di tram: Ginevra, Losanna, Neuchâtel, Berna, Basilea e Zurigo, ma Lucerna, San Gallo e Lugano stanno progettando nuove realizzazioni (vedi a fianco).

### Ecologia, comfort ed efficienza

I vantaggi della rotaia derivano in primo luogo dalla sua capacità di trasporto e dal comfort di marcia. Un treno

o un tram sono poi più ecologici di qualsiasi bus e offrono accessi più facili, grazie a vetture a pianale ribassato o a marciapiedi rialzati. I quartieri collegati dalla rotaia offrono maggior qualità di vita, con ripercussioni positive per i commerci e per il valore degli immobili. Usare treno o tram dà poi un'impressione di urbanità, molto ricercata, se si considerano gli aumenti di utenza riscontrati laddove questi collegamenti hanno rimpiazzato quelli stradali (sino all'80%).

Gli svantaggi derivano

dalla minor flessibilità in caso di perturbazione o di cantieri, dall'elevato costo delle infrastrutture e del materiale rotabile, che risulta però in genere di durata nettamente maggiore dei mezzi stradali e dalla minor propensione a superare forti pendenze. Un tempo, vi erano tram «storici» che superavano pendenze sino al 113%, ma oggi si rinuncia ad andare oltre al 70%.

Nonostante possano raggiungere velocità ragguardevoli sui tracciati a loro dedicati, in genere i tram non

sono più veloci dei bus, a causa delle frequenti fermate che limitano la velocità commerciale a circa 20 km/h.

Se queste linee erano in un primo tempo solo un tentativo di risposta alla saturazione delle strade, ora si stanno rivelando l'unica risposta al crescente bisogno di mobilità in grado di non compromettere anche la sostenibilità di questo sviluppo.

pan/gi.

### ALTI E BASSI

Il primo tram elettrico è stato messo in circolazione tra Vevey, Montreux e Chillon nel 1888, subentrando alla trazione a vapore. Sono poi seguite numerose altre linee, come quella sulla sponda destra del lago di Thun (1913/14), la WSB nel canton Argovia (dal 1901) e altre ancora in Romandia e nel canton Ticino.

Il massimo splendore a livello mondiale venne raggiunto attorno al 1920, quando si contavano quasi 3000 società di tram, seguito da un marcato declino, dovuto all'abbandono di linee obsolete e afflitte da disavanzi che rendevano impossibile il loro rinnovo e al passaggio a linee di bus o di trolleybus.

In Svizzera, per esempio, la Thunerseebahn è progressivamente passata dal 1939 al 1958 ai trolleybus e ai bus diesel, in quanto veniva considerata un ostacolo alla

circolazione, poiché il suo tracciato passava da un lato all'altro della strada, nel frattempo allargata. Medesima considerazione affliggeva la WSB, per la quale si è però optato per la definizione di un nuovo tracciato, iniziatosi nel 1945 e terminato nei giorni nostri.

San Gallo disponeva di una rete di oltre 12 chilometri, sulla quale l'ultimo tram è circolato nel 1957; Losanna di 66 km, con pendenze sino al 113%, la cui ultima linea è stata chiusa nel 1964. Nel 1991 è invece stata riaperta la prima linea della nuova epoca.

Anche località turistiche, come Spiez, Meiringen o San Moritz disponevano di tram. Sopra Zermatt, al Riffelalp, lungo la linea per il Gomergrat, vi è una linea di tram tra le più brevi ed elevate, in esercizio dal 1899 al 1960 e poi ripristinata nel 2001. In Svizzera sono state abbandonate o trasformate oltre 50 linee di tram.

pan.

La Glattalbahn – una storia di successo nonostante premesse negative

## Crescita triplicata per la regione

Nel Glattal, a nord di Zurigo, è stata inaugurata una nuova linea, al termine di sei anni di lavoro.

12,7 km a doppio binario, una galleria, viadotti, incroci stradali; il tutto realizzato in tre tappe di due anni e rispettando i preventivi! La Glattalbahn che, nonostante il nome, è più una linea di tram che una ferrovia, collega la regione con la maggior crescita al resto del canton Zurigo, permettendo ai suoi abitanti di giungere direttamente, comodamente e in tutta sicurezza all'aeroporto di Kloten e alla stazione centrale di Zurigo.

Dalla fermata di Wallisellen, la linea si inerpica su di un ripido viadotto, per poi

destreggiarsi con eleganza tra binari delle FFS, autostrada, varie rampe d'accesso e linee ad alta tensione.

La pubblicazione dei primi progetti aveva suscitato diverse perplessità ed alimentato numerosi scetticismi, ma alla fine è stato possibile superare tutti gli ostacoli tecnici, finanziari e politici.

### Integrazione in un unico progetto

Secondo Otto Halter, presidente del consiglio d'amministrazione della VBG, responsabile di tutto il progetto, è stata fondamentale la decisione del canton Zurigo di integrare tutti gli aspetti, in modo da farne un progetto di trasporto completo.

Andreas Flury, capoprogetto e direttore della VBG, conferma l'importanza di una definizione chiara delle competenze e delle responsabilità. «La realizzazione nei termini temporali e finanziari è stata resa possibile da una gestione coerente e disciplinata delle direttive».

### Esempio, responsabilità e fiducia

Peter Zbinden ha seguito i lavori dal suo domicilio di Wallisellen. L'ex CEO di Alptransit Gottardo ha sempre perseguito una chiara filosofia di conduzione: «essere d'esempio, assumere le proprie responsabilità e dare fiducia» ed è convinto che essa abbia contribuito in modo determinante a questa realizzazione.

Johannes von Arx/pan.

# DOSSIER

sez. mobilità

## Servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia TILO

Offerta odierna

Offerta a medio termine  
(prima di AlpTransit)

Offerta a lungo termine  
(dopo l'apertura di AlpTransit)



Sezione della mobilità



Anche il futuro della mobilità in Ticino corre sui binari

## Ticino: più rotaia e meno auto

In Ticino la circolazione stradale si fa sempre più difficile. Una situazione non più circoscritta a giorni di punta, nel fine settimana pasquale, o in quelli di inizio e fine delle vacanze, ma che si ripete giornalmente, su tratti sempre più estesi

Le autorità cantonali hanno pertanto varato un programma, illustrato dal caposegretario della mobilità Martino Colombo alla recente giornata VPT a Mendrisio (vedi anche art. a pag. 6), che, oltre ad un'offerta di base, permette un ulteriore sviluppo dei tra-

sporti pubblici. In questo programma, la rotaia svolge un ruolo fondamentale. Negli ultimi anni si è provveduto ad un deciso potenziamento dell'offerta della ferrovia Lugano-Ponte Tresa, passata alla cadenza ogni quarto d'ora, e dell'offerta TiLo, con cadenza semioraria, rinforzi nei momenti di punta e collegamenti più frequenti anche per Milano. Un'altra tappa di questi potenziamenti è stata concretizzata con il recente cambiamento d'orario e la riapertura all'utenza della stazione di Castione, dotata di area d'interscambio con i mezzi stradali per le valli laterali e servita da corse semiorarie per Lugano - Chiasso e Locarno.

All'orizzonte treni e tram

Per il futuro si prevedono potenziamenti ancora più incisivi, a partire dalla linea Mendrisio Varese, la cui apertura è prevista a fine 2013, per culminare con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri (fine 2018) che permetterà di realizzare una vera e propria rete suburbana che congiungerà i centri più importanti del cantone (vedi schema qui sopra).

Il tutto dovrebbe poi essere completato qualche anno più tardi da una rete di tram/treni a scartamento ridotto che collegherà la città di Lugano con il Malcantone. Il progetto prevede di integrare una nuova linea di tram da Cornaredo al Pian

Scairolo con un prolungamento della linea FLP da Bioggio alla fermata FFS di Lamone, tramite un collegamento in galleria dal centro a Bioggio (vedi grafico sotto). L'unica nota in controtendenza è il previsto smantella-

mento dell'attuale linea FLP da Bioggio alla stazione FFS di Lugano, che andrebbe a privare il Malcantone di un collegamento diretto con la linea del Gottardo.

Gi

- sez. mobilità
- Luganese PTL / PAL**
- Rete tram (2020/25)
    - Tratta prioritaria: Manno - Bioggio - Lugano Centro → PMax in corso
    - Tratta est: Cornaredo - Centro - Pian Scairolo → Studio fattibilità in corso



Ferrovia Lugano - Ponte Tresa e tram cittadino integrati in un rete ad «H»

Nuova linea «TramBernWest»

## Berna 100 anni dopo

La secolare idea di collegare Bümpliz e Berna con una linea di tram è finalmente stata concretizzata.

Nel 1750, il campanile della chiesa di Bümpliz indicava in «solo un'ora» la durata del tragitto verso Berna, ovviamente a piedi. La crescita di residenti obbligati a recarsi giornalmente a Berna per lavoro rese necessario un collegamento di trasporto pubblico più rapido, realizzato nel 1860 dalla Centralbahn con la linea verso Thörishaus e Friborgo. Nel 1896, discutendo del tracciato della nuova linea verso Neuchâtel, si considerò che «comunque» sarebbe stata realizzata una linea di tram tra Berna e Bethlehem, ma ciononostante la linea venne realizzata proprio attraverso questo quartiere di Bümpliz. Ecco spiegato come mai tra Bümpliz e Berna oggi vi sono due linee ferroviarie, che oggi fanno parte della rete suburbana.

**Promesse rinviate per numerosi anni**

Nel 1915, il Municipio di Bümpliz allacciò contatti con quello di Berna per realizzare una linea di tram, ma lo slancio si esaurì sullo scoglio degli ingenti costi. Nel 1924, quando venne realizzata una linea di bus, alla quale fece seguito un'altra per Bethlehem nel 1948, per far fronte alle richieste, già nel 1939 la cadenza semioraria venne portata a 20 minuti. L'orario venne comunque costantemente intensificato, sino a giungere alla cadenza di tre minuti. Sulla tratta comune tra le due linee circolava quindi un bus ogni minuto e mezzo e tutti con un'ottima frequenza. Le iniziative per realizzare una linea di tram, compresa una mozione del 1984 dell'allora consigliere comunale Peter Vollmer, re-

starono lettera morta, sino al postulato del membro SEV, Heinz Junker, presentato nel 1991, che ha portato all'avvio dei progetti.

Dopo un'ulteriore battuta d'arresto, imposta da un referendum popolare, tutte le istanze comunali e cantonali hanno finito per approvare un secondo progetto modificato nel 2006/2007.



**Nuovo quartiere residenziale collegato alla città**

Il tram per Brünnen collega il nuovo centro commerciale e il suo parco di divertimenti acquatici, nonché il quartiere sorto attorno ad esso, con la città. La città di Berna ha sempre promosso il trasporto pubblico, per contenere il traffico motorizzato individuale e preservare la qualità dell'aria nelle stradine del centro, patrimonio mondiale dell'Unesco. Lo stesso motivo aveva già portato nel 1890 a rinunciare alla trazione a vapore nella città vecchia.

**Tram più economico**

I primi bus per Bümpliz offrivano 40 posti, poi passati a 70 e giungere a 95 con gli ultimi megabus a doppio snodo. I moderni tram offrono per contro una capacità di 240 posti. Già nel 1969, l'ufficio di pianificazione della

città di Berna scriveva che «il servizio con tram articolati risulta molto più economico di quello con bus articolati». Rilievi svolti in Germania dimostrano la maggior economicità del tram rispetto al bus dai 400 passeggeri al giorno, mentre da 30000 a 40000 passeggeri al giorno è preferibile ricorrere ad una ferrovia veloce». Oltre agli

aspetti quantitativi, vanno però considerati anche quelli qualitativi, pure favorevoli al tram. Inaugurando il Tram Bern West, il 12 dicembre, la consigliera di stato Barbara Egger ha definito il tram un mezzo di trasporto emozionante, che la città vorrebbe estendere anche tra Köniz e Ostermundigen. La rotaia ha un futuro.

**Nessun licenziamento**

La frequenza ogni sei minuti, contro i tre dei bus di prima, ha diminuito la necessità di personale. Il miglioramento dell'orario ha permesso di contenere la perdita a 14 posti su 480, assorbita dalla fluttuazione naturale del personale. *pan/gi.*

Anche la Romandia ricorre alla rotaia

## La conquista dell'ovest

Alle nuove linee di metro m1 e m2, seguirà entro il 2017 una nuova linea di tram Lausanne-Flon e la regione ovest e poi, forse, una m3 verso la Blécherette. Il cambio d'orario ha portato una nuova linea di tram, la 18, a Ginevra.

Nel 1896, Losanna ha posato le prime rotaie di una rete di tram che sino agli anni 30 ha raggiunto un'estensione di 66 km, integrata da numerose linee di trolleybus e di bus, che l'hanno poi progressivamente erosa. Gli anni 60 hanno così visto la sparizione del tram, sino al 1991, quando la TSOL (Société du Tramway du Sud-Ouest Lausanne SA) ha inaugurato la prima nuova linea tra il centro e la stazione di Renens, che ha subito conosciuto un grande successo, superando i 7 milioni di passeggeri all'anno. Nel 2008, questa linea ha assunto la denominazione di m1, per far posto alla m2, prima linea di metro completamente automatico, che collega il nord e il sud della città. Per il futuro, si sta progettando una nuova linea di tram tra Renens e la Place de l'Europe, che dovrebbe entrare in servizio, grazie al finanziamento approvato dal Parlamento federale in settembre, nel 2017. La seconda tappa prevede un'estensione a ovest sino a Bussigny e un collegamento con il quartiere della Blécherette. Per quest'ultimo si sta pensando ad una linea di metro, ma il Consiglio di Stato dovrebbe pronunciarsi nei prossimi mesi, per poi passare alla definizione dei finanziamenti entro il 2014.

Ginevra ha svolto un ruolo di pioniere nell'offerta su rotaia, con una rete che nel 1925 raggiungeva i 125 km di ferrovie regionali e tram. Nel 1969, questa era però diminuita a 9 km, sino al dietro front del 1995, con l'avvento di nuove linee per Grand-Lancy, Avanchet, Meyrin, Place des Nations e Moillesullaz e una rete che contava di nuovo 57 km. Il recente cambio d'orario ha poi portato un ampliamento dell'offerta, con la nuova linea 18 che circola sull'asse Cornavin-Servette e che va a completare quella per Meyrin. Dal prossimo maggio, essa permetterà di raggiungere anche il CERN, mentre a dicembre verrà inaugurata la Cornavin-Onex-Bernex.

I progetti allo studio riguardano le estensioni della rete sino a Grand-Saconnex da una parte e sino a Bernex dall'altra. Nell'ambito poi dei progetti di agglomerato franco-ginevrino, si stanno valutando collegamenti da Ginevra-Plage per Vésenaz, St-Julien, Annemasse, Ferney-Voltaire, nonché il prolungamento della linea di tram tra Cornavin e il CERN sino a Saint-Genis-Pouilly.

*Hes/gi*

# Les splendides paysages fluviaux du Sud de l'Allemagne

du 9 au 16 octobre 2011 (8 jours)

Prix forfaitaire: dès CHF 1390.-



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!

## P R O G R A M M E

### 1<sup>er</sup> jour, dimanche 9 octobre 2011:

#### Suisse - Passau

Voyage en train direct de Zurich à Munich. Transfert en autocar au port de Passau. Départ en croisière jusqu'à Ratisbonne.

### 2<sup>ème</sup> jour: Ratisbonne (Regensburg) - Hilpoltstein

Visite facultative de Ratisbonne. Pendant ce temps, le bateau navigue jusqu'à Kelheim, où nous le rejoindrons. Croisière sur le canal Rhin-Main-Danube jusqu'à Hilpoltstein.

### 3<sup>ème</sup> jour: Hilpoltstein - Nuremberg - Bamberg

Visite facultative de la ville de Nuremberg. Pendant ce temps, le bateau navigue jusqu'à Erlangen. Déjeuner à bord et croisière jusqu'à Bamberg.

### 4<sup>ème</sup> jour: Bamberg - Rothenburg

Croisière jusqu'à Schweinfurt. Visite facultative de Rothenburg, magnifique ville perchée sur une colline. Pendant la visite de Rothenburg, le bateau navigue jusqu'à Gerlachshausen.

### 5<sup>ème</sup> jour: Wurtzbourg - Wertheim

Visite facultative de Wurtzbourg. Pendant ce temps, le bateau navigue jusqu'à Karlstad où nous le rejoindrons. Croisière jusqu'à Wertheim.

### 6<sup>ème</sup> jour: Wertheim - Miltenberg - Aschaffenburg

Visite de Miltenberg. Déjeuner à bord et croisière jusqu'à Aschaffenburg.

### 7<sup>ème</sup> jour: Aschaffenburg - Francfort - Mayence

Départ en croisière jusqu'à Francfort. Visite guidée facultative de Francfort. Navigation jusqu'à Mayence. Tour de ville. Dîner et soirée de gala.

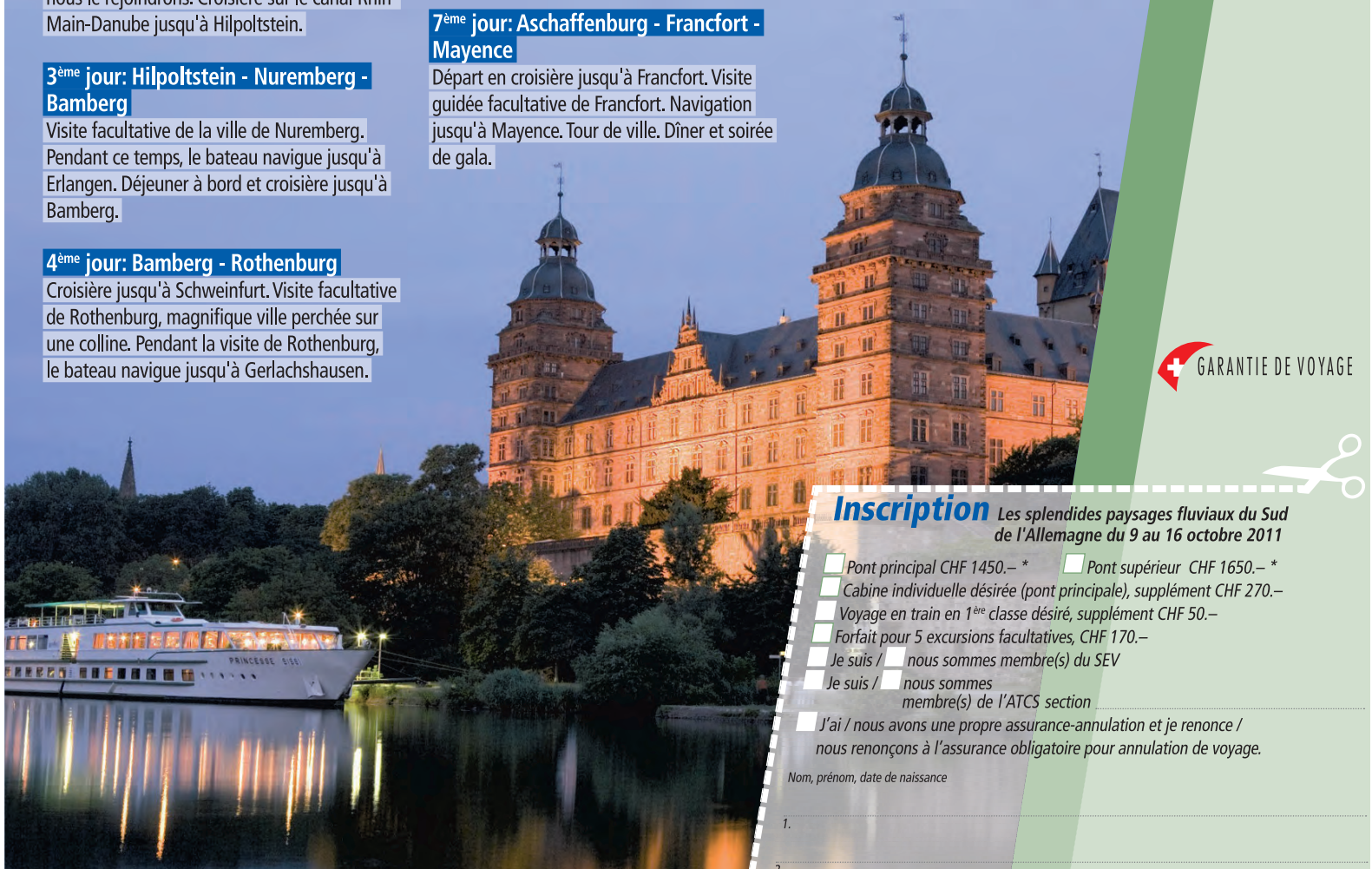
### 8<sup>ème</sup> jour, dimanche 16 octobre 2011:

#### Mayence - Strasbourg - Suisse

Croisière jusqu'à Strasbourg. Arrivée à Strasbourg vers 14h. Débarquement et transfert à la gare de Bâle.

### Forfait «toutes excursions»

Le forfait comprend les cinq excursions facultatives à Ratisbonne, Nuremberg, Rothenburg, Wurtzbourg et Francfort.



 GARANTIE DE VOYAGE



### Inscription

Les splendides paysages fluviaux du Sud de l'Allemagne du 9 au 16 octobre 2011

- Pont principal CHF 1450.- \*     Pont supérieur CHF 1650.- \*
- Cabine individuelle désirée (pont principale), supplément CHF 270.-
- Voyage en train en 1<sup>ère</sup> classe désiré, supplément CHF 50.-
- Forfait pour 5 excursions facultatives, CHF 170.-
- Je suis /  nous sommes membre(s) du SEV
- Je suis /  nous sommes membre(s) de l'ATCS section
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA / Lieu

Téléphone

Portable

Remarques

Lieu / Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables.

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)

**Compris:** Croisière en pension complète du dîner du 1<sup>er</sup> jour au déjeuner du 8<sup>e</sup> jour • Boissons aux repas à bord (vin, eau, bière, jus de fruits et un café) • Logement en cabine double climatisée avec douche et WC • Voyage en train en 2<sup>e</sup> classe de St. Margrethen à Munich • Transferts Munich-Passau et Strasbourg-Bâle • Cocktail de bienvenue et soirée de gala • Guide SERV RAIL dès Zurich et jusqu'à Bâle

#### Non compris:

Billet de chemin de fer domicile - St. Margrethen et Bâle - domicile • Supplément pour voyage en train en 1<sup>ère</sup> classe CHF 50.- • Supplément pour cabine individuelle pont principale CHF 270.- • Forfait pour 5 excursions CHF 170.- • Les boissons prises au bar et au salon • Assurance-annulation et SOS obligatoire CHF 39.-

\* Rabais CHF 60.- pour les membres du SEV et de l'ATCS (non cumulable)

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Lettere al giornale – i disservizi delle FFS: testimonianza diretta

## Diario di due settimane sui binari

Da dieci anni ormai faccio settimanalmente la pendolare tra il Ticino e la Svizzera romanda, dove lavoro. Sono un lasso di tempo sufficiente per appurare l'aumento netto dei disservizi delle Ferrovie federali svizzere. Vi racconto i viaggi delle mie ultime 2 settimane.

Parto da Losanna direzione Locarno. Decido di passare per Zurigo, al fine di evitare una volta tanto il congestionamento dei vagoni che dalla città del Lemano si dirige verso Briga – congestionamento che obbliga a viaggiare con regolarità in piedi fino a Vallese inoltrato. A Zurigo scopro (non era segnalato prima) che il treno previsto non giunge fino alla stazione sulla Limmat, ma si arresta ad Arth-Goldau. Piglio la più lenta tradotta, cambio a Goldau. Il treno per Bellinzona parte, ma una serie di incroci ne rallentano il viaggio. Risultato: 50 minuti di ritardo tra Zurigo e Bellinzona.

Il lunedì successivo, stoltamente fiduciosa riparto, direzione Losanna, ma via Domodossola. A Domodossola salgo sul treno, che però non si muove. Problema tecnico. Si deve pigliare il treno successivo. Arrivo a Losanna con nuovi 50 minuti di ritardo. Il mercoledì, riprendo il treno. Decido di passare da Lucerna, che non si sa mai. Appena il treno entra in stazione a Losanna sento puzza di bruciato (non è una figura retorica, puzza sul serio!). Quindici minuti dopo, il treno viene soppresso a causa di un guasto alla locomotiva. Devo attendere quello dell'ora successiva, treno dal quale vi sto scrivendo e che al momento ha già dieci minuti di ritardo\*. Ad ogni modo ho esaurito tutte le vie «dirette» possibili. E anche la pazienza.

Fatto salvo per l'eventuale sfortuna che potrebbe perseguire la sottoscritta, mi pare che qualcosa non vada. Io e il mio caro (in tutti i sensi) abbonamento blu di secon-

da classe, possiamo enumerare file di accadimenti di questa natura, nei quali la Svizzera non fa migliore figura dei paesi confinanti – vi assicuro non sono solo il «pendolino e i suoi fratelli» il problema. Non mi soffermo sui ritardi ormai costanti, sui freni bruciati, sui riscaldamento saltati, sulla pulizia – che a forza di essere esternalizzata, ormai il personale passa con i pattini a rotelle nelle carrozze per riuscire a stare nei tempi da guinness – sui biglietti che a dipendenza di come li acquisti cambia il prezzo e non si capisce mai bene perché, sulla chiusura degli sportelli, sul personale sempre più stressato (quando c'è) e che ha tutta la mia comprensione. E mi limito alle Ferrovie federali e vi risparmio (per ora) le avventure sulla «centovallina» (ne parlano regolarmente le lettere ai giornali).

Ci sono però degli aspetti che mi paiono rilevanti nella loro intelligenza strategica. Alcuni esempi. La fondamentale task force composta da delegati dei passeggeri inaugurata tempo fa e che certo starà lavorando alacremente e con profitto. Oppure, se viaggiate in prima classe sui tragitti più gettonati avete diritto a un controllore che vi porta quel caffè che voi avreste potuto andare a prendervi nella carrozza ristorante a fianco, o acquistare al momento in cui passa il carrello bar. (Sarei curiosa di sapere se il controllore che stenta a stare in piedi con cappuccio e brioche in mano sul sinuoso tragitto Bellinzona-Gottardo – l'ho visto, credetemi! – ha un interessante aumento di salario per questo compito d'immagine essenziale, o se pure questo incarico fa parte di quegli esercizi che permettono al personale di identificarsi con l'azienda). In altre tratte, altrettanto lunghe, ma meno «interessanti», con logica commerciale ferrea, sono invece stati soppressi non solo i controllori, ma anche i carrelli bar.

Nello stesso ordine di idee, immagino, è appena stato annunciato urbi et orbi che saranno ampliati i negozi in alcune stazioni svizzere;

i pendolari come me potranno così spendere allegramente i loro soldi in attesa di un eventuale treno, sempre che i treni facciano ancora parte dei servizi prioritari offerti dalle Ferrovie (domanda lecita anche per le lettere e i francobolli alla Posta).

Dagli anni Ottanta, con un sostegno trasversale a tutti (ma proprio tutti!) i partiti, si è introdotta nell'amministrazione pubblica la cultura e l'operatività dell'economia aziendale, ponendo l'enfasi più sul grado di raggiungimento dei risultati che sulla continuità, sull'etica e sui metodi che distinguevano il pubblico dal privato. E infatti i risultati ci sono! L'utente è diventato cliente, che è, lasciatemelo dire, un bel vantaggio! Come cliente si accolla le pressioni del mondo economico, la diminuzione dei servizi e della loro qualità, così come gli ambigui ritardi del mondo politico nel prendere decisioni chiare rispetto alla vere ristrutturazioni (non solo) ferroviarie; quelle, per intenderci, che riguardano i binari, le carrozze, il personale formato adeguatamente, la riflessione sul lungo periodo, la presa a carico di una politica che sostenga il trasporto pubblico, che è di tutti e per tutti. Non le ristrutturazioni aziendali a costo zero (costo zero per chi?), che raddoppiano i salari ai quadri dirigenti (da Benedikt Weibel – salario raddoppiato in 24 ore, vi ricordo – in poi), diminuiscono la manutenzione e gli impieghi fissi, a scapito della competenza e della qualità. La qualità del servizio, ma anche la qualità della vita. Di tutti. O quasi.

Insomma, complimenti a chi ha deciso che certi servizi debbano solo fare utili. E bravi noi! Anche noi ci prestiamo a fare gli utili, ... gli «utili idioti». Come si dice: «Parliamone!», ma evitino i «portavoce» delle ferrovie di sciorinare le solite bischerate.

Nelly Valsangiacomo

\*Per gli interessati e per correttezza di informazione, i minuti di ritardo sono stati 15, ma sono riuscita a prendere la coincidenza.

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### L'America di sempre

*Novembre 2008. Accade l'incredibile. Un nero, con un programma politico dirompente, si guadagna il biglietto d'ingresso alla Casa Bianca. D'un colpo, decenni e decenni di puro imperialismo paiono dissolversi nella speranza di un riscatto anche etico, per essere consegnati alla storia.*

*Quel novembre di due anni fa, un'altra America si presenta da protagonista sulla ribalta mondiale, perché dietro l'uomo nuovo ci sono le decine di milioni di elettori che lo hanno scelto. Certamente le speranze sono eccessive, ce ne rendiamo subito conto: un uomo può cambiare il corso della storia di un Paese se asseconda il Potere dominante (cioè le forze che ne controllano l'economia, la finanza), ne interpreta i voleri (come ben capirono Mussolini e Hitler), ma le promesse di Obama sono accattivanti: via dall'Iraq e dall'Afghanistan; basta con la vergogna di Guantanamo; Israele non può pretendere di fare quello che vuole in terra di Palestina; il disarmo deve essere reale; no alla guerra stellare a partire dalla Polonia. E poi in politica interna l'impegno in difesa dei diritti dei ceti meno favoriti, da quelli nel settore sanitario a quelli della redistribuzione del reddito, a quelli civili.*

*Roba da non crederci. E in effetti sono stati sufficienti appena due anni per tornare con i piedi per terra. Non che l'uomo sia cambiato, semplicemente l'America (cioè gli Stati Uniti d'America) resta quella che è, così come si è formata nel corso del XX secolo, ma anche in quello precedente; si è rimessa sulla strada di sempre, dopo la scivolata di quel novembre.*

*Dopo la vittoria repubblicana alle elezioni dello scorso mese, le tessere del mosaico sono tornate al loro posto, dopo essere state leggermente scombusso late con la riforma sanitaria, riuscita parzialmente e ora ritenuta anticostituzionale anche da un giudice federale, ma che resta ben lontana dai livelli di protezione garantiti dai sistemi socio-sanitari della Europa occidentale.*

*Per il resto... In materia fiscale, Obama aveva promesso di abolire gli sgravi per i redditi sopra i 250.000 dollari introdotti da Bush nel 2001. Niente da fare: i repubblicani lo hanno obbligato a un compromesso che continua a privilegiare i più ricchi. Altra promessa vanificata dall'opposizione: ai gay dichiarati continuerà a essere precluso l'accesso allo esercito.*

*E Guantanamo? Resterà com'è. La Camera ha infatti negato i fondi necessari per spostare i detenuti. Non sono solo gli avversari interni a prendere a schiaffi il presidente USA (... e getta?). Anche gli alleati non sono da meno. Fra questi primeggia il premier israeliano Netanyahu. Incoraggiato dalla vittoria repubblicana di un mese fa, Benjamin Netanyahu ha seccamente rifiutato una nuova moratoria nell'espansione degli insediamenti nei territori palestinesi occupati, costringendo l'amministrazione Obama a riconoscere lo smacco e facendo così naufragare ogni ipotesi di trattative, così temerariamente sponsorizzate da Obama pochi mesi fa. E l'Afghanistan? Peggio di così non potrebbe andare. E i missili anti-missili in Polonia? Si faranno, anche in funzione anti-russa, altro che disarmo! No, l'America resta quella di sempre.*



Unione ferrovieri sportivi – tennis

## Pronti per le feste



Venerdì 10 dicembre, presso il Centro la Morettina di Locarno, si è svolto il tradizionale torneo di tennis del pa-

nettone, giunto alla sua 25<sup>a</sup> edizione. Durante il pomeriggio i 10 partecipanti si sono contesi l'ambito panettone. I dolci trofei sono andati a Ruedi Schöni, Maurizio Cirulli e Adalberto Guggisberg (da sinistra nella foto).

Per chiudere in bellezza i partecipanti hanno deposto le racchette da tennis per impugnare la forchetta e gustare un'ottima cenetta in compagnia.

Lupi S. UFST Tennis

## PREAVVISO DEL CONGRESSO SEV 2011

**76. congresso SEV  
martedì 24 maggio 2011 a Berna**

## Ordine del giorno

1. apertura del congresso
2. verifica dei mandati
3. elezione scrutatori e segretario del giorno
4. verbale di decisione del 75° congresso ordinario del 19/20 maggio a Berna
5. relazione del presidente SEV
6. rapporto sociale SEV 2011
7. proposte della commissione di verifica della gestione
8. nuovo Manifesto del SEV
9. elezioni
- 9.1 presidente del comitato SEV

- 9.2 vicepresidente del comitato SEV
- 9.3 membri della commissione di verifica della gestione SEV (CVG SEV)
- 9.4 sostituti della commissione di verifica della gestione SEV (CVG SEV)
10. proposte al congresso
11. documenti programmatici
12. revisione statuti e regolamenti SEV
13. risoluzioni
14. eventuali

## Attenzione!

Le proposte devono essere inoltrate per iscritto al segretariato centrale SEV di Berna **entro mercoledì 23 marzo 2011.**

Commissione direttiva SEV

## REGOLAMENTO PER I CONTRIBUTI PER IL 2011

Il comitato SEV ha fissato il contributo SEV per il 2011. Il contributo base SEV rimane uguale a quello del 2010.

## Membri attivi:

– contributo base mensile CHF 28.00

## Pensionati:

- ½-quota mensile CHF 14.00
- ¼-quota mensile CHF 7.00
- 1/8-quota mensile CHF 3.50

Si tratta della quota base alla quale vanno aggiunte le relative quote della sottofederazione, sezione o gruppo.

## Regolamentazione delle quote per pensionati/vedove

In previsione dell'aumento nel 2011 delle rendite AVS, verranno leggermente modificati anche i limiti di reddito per la fissazione delle quote per i pensionati:

membri a metà quota (quota intera PV)  
limite di reddito: CHF 3480.00 e più mensili

membri che pagano ¼ di quota (metà quota PV)  
limite di reddito: CHF 2320.00 e più mensili

membri che pagano 1/8 di quota (¼ quota PV)  
limite di reddito: meno di CHF 2320.00 mensili

Il limite di reddito è definito dalle prestazioni cassa pensioni, dalla rendita AVS/AI del membro come pure da un'eventuale rendita INSAI.

## VOGLIA DI VACANZE BIANCHE?

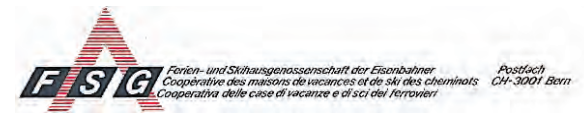


Bettmeralp

Avete l'imbarazzo della scelta tra le nostre interessanti offerte di appartamenti disponibili a Bettmeralp, Grindelwald e Samedan.

I membri SEV beneficiano di uno sconto speciale del 10%, anche sui prezzi di alta stagione. Se diventate membro anche della FSG avrete uno sconto del 20 %!

Offerte e date disponibili su [www.fsg-ferien.ch](http://www.fsg-ferien.ch); informazioni e prenotazioni presso [renate.freiburghaus@fsg-ferien.ch](mailto:renate.freiburghaus@fsg-ferien.ch); telefono 031 911 46 88 (mattino).



## IMPRESSUM

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

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

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

Indirizzo della redazione: [contatto.sev](mailto:contatto.sev), casella postale, 6501 Bellinzona; [contatto@sev-online.ch](mailto: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 Berna 6, [info@sev-online.ch](mailto: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](http://www.zs-werbeag.ch), [contatto.sev@zs-werbeag.ch](mailto:contatto.sev@zs-werbeag.ch)

Pre stampa: AZ Medien, Aarau, [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

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

**Prossima edizione il 20 gennaio 2011. Termine di chiusura redazionale: giovedì 13 gennaio alle 10.00.**

## CONDOGLIANZE

Vicini al nostro collega **Fabrizio Frusetta**, colpito negli affetti famigliari per il decesso del padre Remo, porgiamo sincere condoglianze.

Sezione VPT Locarno

## I NOSTRI MORTI

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

**Bassetti Ersilia, 85 anni, Camorino**

**Carpani Giuseppina, 101 anni, Airolo**

**Mottini Albino, 86 anni, Bellinzona**

**Negretti Edy, 81 anni, S. Vittore**

**Vanzetta Plinio, 93 anni, Biasca**

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

Colpi di diritto

## Reintegrazione riuscita

L'esempio conferma l'importanza dei due anni di garanzia della retribuzione nei casi di reintegrazione. Mostra inoltre come le FFS pensino al licenziamento anche se la reintegrazione ha buone prospettive e che, a volte, hanno bisogno di una spinta per offrire un nuovo posto di lavoro.

F. perde il suo posto di lavoro nel montaggio binari a seguito di un infortunio. Le FFS si impegnano per una buona soluzione di reintegrazione e gli attribuiscono un'attività a termine quale responsabile del magazzino, che gli permette di acquisire una nuova qualifica professionale. F. inizia anche una formazione come specialista in logistica, ed è assistito molto bene dalle FFS. Improvvisamente, riceve però la comunicazione che avrebbe perso l'attuale posto di lavoro, essendo giunto alla scadenza del periodo di retribuzione.

### Spada di Damocle trascurata

Le FFS gli avevano in effetti comunicato per iscritto l'inizio di questo periodo di due anni, ma il collega non ne aveva realizzato la portata, o l'aveva dimenticato, per cui è allarmato da questa comuni-

cazione. Il collega firma quindi una convenzione che proroga il diritto alla retribuzione e gli garantisce un impiego sino al termine della formazione.

In un colloquio, le FFS raccomandano a F. di cercare un posto di lavoro, in quanto le riorganizzazioni in corso rendono incerte le prospettive occupazionali. F. deve però concentrarsi sulla sua formazione. Le FFS preparano una lettera di scioglimento del rapporto di lavoro, discutendola con F. nell'ambito di un colloquio che approfondisce anche gli ulteriori passi di reintegrazione. Il processo prevede infatti la possibilità, qualora non riesca a concretizzare la reintegrazione entro i due anni di diritto alla retribuzione, di sciogliere il rapporto di lavoro, passo che le FFS preparano per rispettare il termine di disdetta

di sei mesi e le procedure previste dalla legge sulla procedura amministrativa (diritto di essere sentito ed emissione di una decisione formale).

### Obbligo morale del datore di lavoro

A questo punto, F. si rivolge all'assistenza giuridica del SEV per evitare il licenziamento. Il SEV chiede alle FFS di rinunciare alla decisione e di reintegrare definitivamente il collega sul suo impiego attuale, dato che il peggioramento dello stato di salute deriva da un infortunio professionale, per il quale non si può addossare nessuna responsabilità a F. e che, di conseguenza, le FFS hanno una sorta di obbligo morale nei suoi confronti. Inoltre, durante il processo di reintegrazione, il collega non ha svolto un'attività qualsiasi, ma ricoperto la

INFO

### Dopo il diritto alla retribuzione

**CCL FFS art. 140.1:** Se nel corso del diritto alla retribuzione si constata un'inedoneità medica, ma la collaboratrice o il collaboratore può essere reintegrato al servizio delle FFS al più tardi alla scadenza della durata del diritto, il rapporto di lavoro verrà adeguato alla scadenza di tale diritto.

**CCL FFS art. 140.2:** Se la collaboratrice o il collaboratore può essere reintegrato al servizio delle FFS prima della scadenza della durata del diritto e il nuovo salario, compresi l'indennità regionale e gli importi garantiti, non risulta inferiore a quello versato fino a quel momento, il rapporto di lavoro viene adeguato immediatamente.

**CCL FFS art. 141.1:** Se la reintegrazione professionale in seno alle FFS non è possibile o non è prevedibile entro la scadenza del diritto, le FFS sciogliono il rapporto di lavoro a causa d'inedoneità medica.

funzione di capo del magazzino, fornendo prestazioni molto valide, impegnandosi a fondo e contribuendo con profitto alla sua riqualifica. È dimostrato che i colleghi reintegrati in questo modo risultano particolarmente motivati e si identificano in maggior misura con l'azienda. Il SEV fa inoltre notare che nel settore della logistica vi sono regolarmente posti a concorso, per cui la re-

integrazione appare certamente possibile.

### Lieto fine

Le FFS hanno risposto positivamente: vista la possibilità di impiegare il collega in una nuova organizzazione, hanno rinunciato allo scioglimento del rapporto di lavoro ed elaborato un nuovo contratto di lavoro, a soddisfazione di tutti.

Team protezione giuridica SEV

## PER SAPERNE DI PIÙ

Ricordiamo ai nostri lettori e alle nostre lettrici che sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) (sotto la voce: «servizi»),

è disponibile la raccolta di Colpi di diritto dal 2009.

Una fonte preziosa di informazioni giuridiche.

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

INFO

## CHIUSURA SEGRETARIATI

Dal 27 al 31 dicembre la centrale sindacale del SEV a Berna sarà chiusa. A causa di inderogabili lavori all'impianto elettrico, non sarà possibile raggiungere il segretariato in alcun modo (né per telefono, né via posta elettronica). Niente paura!

Le porte della centrale e del segretariato regionale di Bellinzona riapriranno normalmente il 3 gennaio 2011. BUONE FESTE E BUON ANNO A TUTTI!



**Gracie**  
e Vi auguriamo di cuore  
Buon Natale e felice Anno Nuovo  
.....laddove non è facile partire!

**Danke**  
und frohe Weihnachten sowie ein glückliches Neues Jahr  
wünschen wir Ihnen von Herzen  
.....von dort wo der Abschied nicht leicht fällt!

**Merci**  
et nous vous souhaitons de tout coeur  
un joyeux Noël suivi d'une bonne et heureuse année  
.....l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter !

Parkhotel Brenscino  
Brissago  
Martin Faes mit Familie & Team

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago  
Tel. 091 786 81 11 / [info@brenscino.ch](mailto:info@brenscino.ch) / [www.brenscino.ch](http://www.brenscino.ch)

Rilassante passeggiata invernale con stupendo panorama e specialità locali

## Sul lato solatio di Engelberg

Wendelin Niederberger di Stansstad (NW), presidente della sezione VPT Zentralbahn, ci propone il suo itinerario nella Svizzera centrale.

Si parte con la Zentralbahn (da Lucerna alle ...06). Passiamo nella nuova galleria aperta alla circolazione lo scorso 12 dicembre, che riduce il viaggio da Lucerna a 47 minuti (da Berna un'ora e 53', da Zurigo un'ora e 49'). A Engelberg si passa sul bus gratuito per gli sciatori n° 5, fino alla Klostermatte. Da qui la rinnovata funivia panoramica porta al Ristis, a quota 1600 m. Qui si può godere il

panorama con il Titlis, il grande e il piccolo Spannort, l'Hahnen, il Graustock e l'Hutstock.

Poi si prosegue sulla via in direzione Rigidal. Dopo 30 minuti si raggiunge il ristorante Rigidal, dove si può fare una sosta, degustando specialità locali, come le «Käseschnitten» e le «Lebkuchen con Nidle».

Una variante prevede invece di proseguire, dopo circa una mezz'ora, fino alla capanna Brunni. Nel rifugio del CAS a 1860 m una piccola carta vi offre la possibilità di rifocillarvi con specialità stagionali, godendo il sole sulla terrazza, o nell'accogliente «Stübli». Il pranzo dovrebbe concludersi con un caffè

«Chrüter, Zwetschgen o Träsch».

Così il ritorno verso Ristis diventa certamente più leggero. Tuttavia, se qualcuno crede di aver già



Wendelin Niederberger da 30 anni fa il macchinista alla Zentralbahn. Fino all'11 dicembre scorso si arrampicava verso Engelberg su rampe fino al 246 per mille. «Ora grazie al nuovo tunnel, solo fino al 105%» dice quasi con nostalgia...

camminato abbastanza, può rientrare al Ristis con la seggiovia.

Consiglio buone scarpe per questa gita, un piacevole percorso invernale sui pendii soleggiati di Engelberg.

La regione dei Brunni permette pure a grandi e piccoli di praticare lo sci. Altre informazioni su [www.brunni.ch](http://www.brunni.ch).

Wendelin Niederberger



### TANTI AUGURI DI BUONE FESTE ... DA PELLET



## A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

### Distanze

Sappiamo tutti che il nostro pianeta è meno di un granello di polvere nel cosmo, ma ogni volta che ci misuriamo nei confronti dell'universo, c'è da rimanere letteralmente esterrefatti: lo spazio in cui siamo immersi è talmente immenso che diventa quasi impossibile misurarlo. Tanto per ridurre le cose in una scala di valori a noi più abbordabile, supponendo che la Terra fosse grande come un chicco di grano, la Luna si troverebbe a due centimetri di distanza, mentre il Sole sarebbe già lontano 10 metri, il pianeta Giove a oltre 50 metri e Plutone (che peraltro recentemente è stato declassato dagli astronomi a «pianeta nano») risulterebbe già a quasi mezzo chilometro di distanza da noi! Uscendo dal sistema solare e sempre immaginando che la Terra fosse grande quanto un chicco di grano, dovremmo viaggiare per un migliaio di chilometri prima di incontrare la stella più vicina, Proxima Centauri, che in realtà sta a ben 4,5 anni-luce di distanza. In effetti in astronomia le distanze vengono misurate sfruttando la velocità di propagazione della luce, che viaggia a circa 300.000 chilometri al secondo. Un solo anno-luce corrisponde pertanto a qualcosa come 9500 miliardi di chilometri e solo la nostra galassia, la Via Lattea, ha un diametro di circa 150.000 anni-luce. Tenete conto che con gli attuali radiotelescopi possiamo osservare oggetti distanti addirittura molti miliardi di anni-luce! In fondo un radiotelescopio funziona un po' come i nostri occhi, perché in un certo senso anche i nostri occhi sono come dei piccoli radiotelescopi: non fanno altro che captare certe frequenze particolari delle onde elettromagnetiche, quelle della luce, che poi con un'elaborazione vengono tradotte dal nostro cervello in immagini. C'è però un problema: siccome la luce viaggia ad una velocità finita e le distanze spaziali sono enormi, quando noi guardiamo la Luna, la vediamo non com'è adesso, ma com'era un secondo fa, quando la luce è partita da lì. Idem per la luce del Sole, che impiega circa 8 minuti a raggiungere la Terra. Nel caso delle stelle, che sono molto più lontane, noi le vediamo com'erano svariati anni fa, mentre persino la galassia più vicina, e cioè Andromeda, non la vediamo com'è adesso, ma com'era circa duecento milioni di anni or sono. Insomma, oltre certe distanze, lo spazio e il tempo ci combinano un brutto scherzo, restituendoci un'immagine non del presente, ma del passato più remoto. Allo stesso modo se su certe galassie lontane ci fossero degli altri esseri tecnologicamente evoluti quanto gli uomini che con dei potenti telescopi guardassero la Terra, non vedrebbero noi ma vedrebbero ancora i dinosauri, se non addirittura una sfera di gas che si sta lentamente condensando a formare il nostro pianeta. Date queste circostanze, potrebbe dunque mai esserci la reale possibilità di un contatto con eventuali civiltà aliene? Magari ne riparleremo dopo Natale. Intanto continuate a sognare, ammirando la stella cometa del vostro presepe...

Annemarie Sulser, stewardess della Railbar per quasi 42 anni

## «Forse non mi sono difesa abbastanza sin dall'inizio»

Per un motivo futile, la stewardess di Railbar Annemarie Sulser è stata licenziata in marzo da Elvetino. In novembre si è giunti ad una transazione davanti al tribunale del lavoro. Soltanto a quel momento la Elvetino si è detta disposta a riassumerla ma, comprensibilmente, per lei era troppo tardi.

Nel 1968, a 19 anni Annemarie termina l'apprendistato di cuoca e si annuncia alla Società svizzera delle carrozze ristorante SSG. Le rispondono che cucinare su una carrozza ristorante è troppo faticoso per una donna ma che, se avesse voluto, avrebbe potuto iniziare subito come stewardess. Così fece, realizzando un sogno di ragazza: «Durante la scuola andavo spesso il pomeriggio a Kloten e volevo diventare hostess. Ma non ero sicura di farcela.» La ferrovia ha rappresentato così una valida alternativa, che le permetteva di conoscere tutta la Svizzera, fino al Ticino, ma anche fuori dai confini, fino a Milano, Stoccarda e Monaco. Poteva comunque tornare la sera in famiglia, che aveva fondato nel 1971. Come ausiliaria, godeva della necessaria flessibilità e al 40% poteva ancora occuparsi del marito e delle figlie. «Allora si guadagnava più di



«Collaboratrice dell'anno» alla festa di Natale 2001 di Passaggio.

oggi, grazie alle mance e alla cifra d'affari. C'era alta congiuntura e nelle stazioni vi erano minori possibilità di refezione. La coesione del personale era migliore, perché ci incontravamo ogni giorno in magazzino per la preparazione e la resa della merce.»

Nel 1984, due anni dopo la nascita della seconda figlia, la famiglia si trasferisce a Buchs SG. Da Coira serve per la SSG anche i treni della Retica. Nel 1997 la famiglia fa ritorno nella regione di Zurigo.

Dopo il divorzio, a metà degli anni '90, aumenta il grado lavorativo sull'arco della settimana, da 3 a 5 giorni. Dal 2000, il suo datore di lavoro si chiama Passaggio e dal 2003 passa sotto le FFS come Elvetino. Quando, nell'ottobre del 2008, Annemarie Sulser festeggia il 40.mo di servizio, Elvetino la ringrazia per il «fedele svolgimento del la-

voro». Nella sua valutazione personale del 2008 ottiene la nota «buono» in tutti i campi. Anche la SSG e Passaggio le hanno sempre attribuito note molto buone e attestato piena soddisfazione. Lei infatti ha sempre interpretato il suo lavoro non solo come distribuzione di prodotti, ma vero e proprio servizio ai viaggiatori, con i quali scambiava volentieri due parole. Per i suoi buoni risultati, Passaggio nel dicembre 2001 le ha consegnato il diploma di «collaboratrice dell'anno». Per due volte, è stata ripresa dalla televisione quale stewardess e intervistata.

«Ormai solo un numero»

«Davo tutta me stessa all'impresa» dice Annemarie Sulser, «forse non mi sono difesa abbastanza sin dall'inizio». Tutte le mattine, per quasi due anni, nei giorni feriali andava alle 5 di mattina a piedi alla stazione della S-Bahn, a vendere panini in uno stand della Elvetino, prima di iniziare il suo turno sui treni. Improvvisamente e per caso, apprende che questo non è più necessario. O ancora, quando nel maggio 2008 viene finalmente assunta in pianta stabile, le viene fissato solo il salario iniziale. E la sua domanda di aumento non ha mai ricevuto una risposta. Elvetino, intanto, esercita sempre maggiori pressioni sul personale, minacciando sanzioni per ogni piccola irregolarità. Si diffonde un cli-

**Ein schöner Zug zum Geldverdienen**  
Kommen Sie als Stewardess oder Steward zur SSG



Manifesto della SSG degli anni '70, con Annemarie Sulser (a sinistra).

ma di insicurezza e a causa delle frequenti sostituzioni nella conduzione diretta del personale non c'è più stabilità. L'impressione di essere ormai solo un numero si fa strada.

All'inizio del 2009 viene imposta la regola della registrazione costante dei prodotti venduti, anziché solo ad inizio e fine del turno. Annemarie non ha l'abitudine, quando le vendite sono molto forti, di farlo sempre, anche se poi recupera non appena può. Ma viene sorpresa da un controllo e riceve una diffida, poi un rimprovero e infine il licenziamento per il 24 giugno 2010.

L'avvocato del SEV inoltra un ricorso al tribunale del lavoro di Zurigo, che in novembre stabilisce che il licenziamento non è solo inaccettabile, ma pure abusivo e propone un compromesso: Elvetino deve pagare un indennizzo pari a due mesi di salario, circa 7 mila franchi. La ditta propone persino la riassunzione, dopo aver più volte rifiutato e corrisposto con Annemarie Sulser solo tramite il suo avvocato. Per lei questa offerta arriva comunque troppo tardi: «Non avrei più potuto guardarmi allo specchio, se avessi accettato di tornare indietro.»

Fino al 24 giugno, non è mai mancata un solo giorno,

nonostante avesse sempre mal di pancia, a causa del licenziamento.

Dal mese di agosto lavora presso una ditta di portineria, ma in settembre è caduta dalle scale, ha dovuto essere ricoverata in ospedale e gira con le stampelle. Dall'inizio del mese ha ripreso il lavoro al 50%. Sta pensando di andare a stare con il suo compagno e a 62 anni di prendere la pensione.

Markus Fischer



Annemarie verso il 1970, con una minigonna grigia...



...e nel 1988 nel «Wilhelm Tell Express» con la blusa blu.

BIO

**Annemarie Sulser** (61) è cresciuta a Zurigo e ha imparato a fare la cuoca. Dal 1968 ha lavorato come Stewardess di railbar a Zurigo. Fin tanto che le due figlie erano piccole, ha lavorato mediamente due giorni per settimana, mentre dopo il divorzio da 3 a 5 giorni la settimana. A partire da maggio 2008, era in pianta stabile al 100% presso la Elvetino, finché nel giugno 2010 è stata licenziata abusivamente. Vive a Dübendorf, ha 4 nipoti e un amico. I suoi hobby sono l'uncinetto e cucinare.