

Ultima tavola rotonda

Per continuare il dialogo sulle Officine di Bellinzona vi sarà una piattaforma.

Pagina 3



Contrasti alle RhB

Le trattative si rivelano ancora più dure e difficili del previsto. Il segretario SEV Peter Peyer ne spiega i motivi e illustra come il SEV vuol prendere piede nel settore turistico.

Alle pagine 6 e 7



Jean-Michel Despont

Nel suo tempo libero guida gli ipovedenti sulle piste di sci di fondo.

Pagina 16

Nuovo orario 2012

Aspetti più e meno positivi

L'orario appena entrato in vigore porta lati positivi e altri meno, anche per i dipendenti dei trasporti pubblici.

Nel complesso, le prestazioni delle aziende di trasporto pubblico sono in

aumento. Per il SEV, ciò ha una conseguenza positiva: si creano nuovi posti di lavoro e si contengono le emissioni di CO₂. Vi sono però anche pesanti limitazioni di bilancio imposte dagli enti pubblici, le cui vedute si limitano spesso al corto termine e approcci discutibili nei confronti

delle condizioni di lavoro, come nel caso del personale dei treni a lunga percorrenza, obbligato a incassare supplementi impopolari.

Dossier alle pagine 8-10



STOP AL DUMPING

«Basta con il dumping salariale in Ticino». L'iniziativa popolare cantonale è ufficialmente riuscita. Le oltre 7 mila firme sono state consegnate a Bellinzona alla cancelleria del canton Ticino. I promotori, tra cui il SEV, hanno ricordato che la risposta della popolazione ticinese esprime una reale preoccupazione per le condizioni di lavoro. Condizioni che, in un cantone di frontiera, sono oggetto di pressioni.

a pagina 4

Anche il SEV si concede una breve pausa

Felice anno nuovo a tutti!

■ Nell'editoriale, il nostro presidente Giorgio Tuti ripercorre i temi principali dell'anno vissuto dal SEV, dai suoi membri e dai suoi dipendenti. Adesso, il pensiero corre alle Feste, che dovrebbero permettere un po' di distensione, magari approfittando anche delle recenti nevicate.

A tutti, anche a chi sarà chiamato a garantire il buon funzionamen-

to dei trasporti pubblici durante le Feste auguriamo serenità, buon riposo e buon lavoro.

Il nostro segretario sarà chiuso sino al 2 gennaio, mentre *contatto.sev* ritornerà il 19 gennaio.

Arrivederci quindi nel 2012!

Red.

EDITORIALE

Siamo ormai al termine di un anno impegnativo e carico di avvenimenti: trattative per rimuovere e negoziare nuovi CCL, trattative salariali, Toco, posti di lavoro di nicchia, risanamento delle casse pensioni e relative misure di accompagnamento, elezioni federali, iniziative sui trasporti pubblici e sui salari minimi, il congresso SEV, l'azione di reclutamento e la giornata di azione delle donne sono stati i temi principali del 2011.

Abbiamo discusso, negoziato, svolto attività di lobby, organizzato, mobilitato, lottato per ottenere il meglio possibile per i nostri membri.

»Un sentito grazie!«

Giorgio Tuti, presidente SEV

Nel 2012 dovremo tornare ad affrontare molte di queste questioni, alle quali se ne aggiungeranno altre. Quello sindacale è un lavoro di tutta la vita e non certo di un solo anno. Lavoratrici e lavoratori devono sempre essere attenti per mantenere quanto acquisito e per ottenere i necessari miglioramenti delle condizioni di lavoro e di vita.

Il lavoro non ci verrà quindi a mancare neppure l'anno prossimo. Sono però certo che potrò continuare a contare sull'enorme impegno dei membri e del personale del SEV. Questa consapevolezza mi rende fiducioso e motivato e vi ringrazio. Prima di attaccare il 2012, mi preme di porgere a tutti voi e alle vostre famiglie i miei migliori auguri di buone feste e un felice anno nuovo!

IN BREVE

AUMENTO
VERTIGINOSO DEGLI
UTENTI TILO E FLP

■ Per la prima volta, il rapporto "Il traffico in Ticino nel 2010", pubblicato dalla sezione della mobilità del Dipartimento del territorio, si occupa anche dell'utenza sulla rete ferroviaria regionale. Dalla sua inaugurazione nel 2004, il servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), ha fatto registrare una costante crescita dell'utenza, che in 6 anni è aumentata del 76%. Nel 2010 i passeggeri trasportati sono stati 7.3 milioni. La linea della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP), che nel 2010 ha trasportato 1.87 milioni di passeggeri, nello stesso periodo ha fatto segnare una crescita dell'utenza del 34%. Attraverso il tunnel stradale del San Gottardo nel 2010 sono transitati 943'000 veicoli merci pesanti (+ 5% rispetto all'anno precedente). (www.ti.ch/tilo e www.ti.ch/conteggi).

LAVORO
INTERINALE, REGOLE

■ Il Consiglio federale ha conferito l'obbligatorietà generale dal 2012 al CCL per il settore del prestito di personale. Le imprese sono tenute a corrispondere al personale a prestito un salario orario minimo fra i 16.46 e i 23.59 franchi con una settimana di 42 ore lavorative, 5 settimane di vacanza dai 50 anni e un'assicurazione d'indennità giornaliera in caso di malattia.

PREZZI FFS
DA PIANGERE

■ Il 12 dicembre, l'ATA ha distribuito fazzoletti di carta in 19 stazioni, per consolare i viaggiatori che nei prossimi sei anni potrebbero essere chiamati a far fronte ad aumenti dei prezzi sino al 27%. L'ATA si era già rivolta in estate alla ministra dei trasporti Doris Leuthard con una petizione di protesta contro queste decisioni, che giudica dissuasive dall'uso dei trasporti pubblici. L'ATA precisa i contenuti della sua protesta sul sito internet www.da-piangere.ch.

Il comitato ha deciso un contributo delle sottofederazioni ad un fondo per le campagne elettorali

Il SEV si impegnerà di più nelle elezioni

Il SEV intende impegnarsi maggiormente in vista delle prossime elezioni federali, creando un fondo specifico.

La discussione è stata promossa da una richiesta della sottofederazione VPT di creare un fondo in vista delle ele-

zioni federali, con il quale sostenere i membri candidati e finanziare un giornale che approfondisca, in misura maggiore di quanto svolto quest'anno con il ranking, il comportamento dei parlamentari. La direzione ha presentato una controproposta, basata sul fondo di cui il SEV già dispone, che potrebbe es-

sere rinforzato da un contributo delle sottofederazioni, migliorando nel contempo anche il coordinamento del sostegno ai candidati che spesso viene richiesto ai vari organi sezionali, delle sottofederazioni e centrali.

L'opportunità di riunire i mezzi è stata oggetto di un'accesa discussione, ma in vo-

tazione vi è però stata una chiara maggioranza in favore di un fondo comune che, a partire dal 2013, sarà alimentato anche dalle sottofederazioni con un contributo di 20 centesimi all'anno per ogni membro. In questo modo, il fondo potrà essere operativo per le elezioni del 2015.

Peter Moor

IL COMITATO IN BREVE

La vicepresidente SEV Barbara Spalinger ha steso un primo bilancio delle **trattative salariali nelle ITC** che, considerato il rincaro molto ridotto, hanno reso molto difficile ottenere aumenti generalizzati superiori all'1%. Il risultato è spesso stato migliorato dagli aumenti da sistema e da miglioramenti della durata del lavoro. Presso alcune aziende sono stati compiuti passi verso la quinta settimana di vacanza e sono stati integrati provvedimenti a favore della cassa pensioni. Prossimamente vi saranno **trattative per le FVP**. L'UTP vuole ridurre ulteriormente l'of-

ferta, in particolare ai pensionati, ma il SEV intende contrapporre i propri auspici.

I limiti di reddito per i buoni sconto di vacanza del SEV non saranno più riferiti a livelli di funzione del sistema FFS. Un salario base inferiore ai 63'668 franchi darà diritto a un buono del 50%, e sino ai 66'151 franchi a uno del 25%.

Il comitato ha dato mandato di **firmare i contratti collettivi di lavoro** della navigazione sul lago Lemano (CGN) e Login e approvato l'esito delle trattative salariali presso FFS Cargo International.

Infine, il comitato ha nominato



Arne Hegland con il presidente del comitato Andreas Menet.

Arne Hegland segretario sindacale, dopo due anni di attività al segretariato regionale di Zu-

rigio. Arne assiste in particolare le sezioni FFS della regione e la commissione migrazione. *pmo*

Due rapporti rimettono in questione il trasferimento delle merci

Il Gottardo dei camion?

Berna abbassa le braccia davanti alla crescita dei camion, relativizza le ricadute negative della chiusura della galleria autostradale, ma lascia intravedere la possibilità del raddoppio.

Il rapporto sul trasferimento delle merci del Consiglio federale è desolante. L'obiettivo intermedio di un milione di transiti nel 2011 verrà superato del 25% e il numero dei transiti non è destinato a

scendere nei prossimi anni. L'obiettivo finale di 650'000 mezzi pesanti approvato dal popolo e più volte rinviato dalle autorità, sino al 2017,

verrà superato almeno del 100%. Lunedì è inoltre apparso un rapporto dell'Ufficio federale delle strade che analizza le ripercussioni nei

cantoni Uri e Ticino di due varianti di chiusura della galleria autostradale per il risanamento e della realizzazione di un secondo tunnel.

I documenti hanno dato nuova linfa a chi si è da sempre opposto alla politica dei trasporti svizzera. Il problema di fondo però resta e, anzi, si amplifica.

Cosa accadrebbe alle nostre regioni e ai due cantoni con una doppia galleria autostradale e con l'abbandono della politica di trasferimento?



Potremmo tornare su strada

Pietro Gianolli

Continua il dibattito sulle Officine di Bellinzona

Dalla tavola rotonda alla piattaforma

La decima edizione della tavola rotonda era attesa con una certa apprensione, a causa delle recenti difficoltà delle Officine e della volontà delle autorità federali di chiudere questo strumento di mediazione.

Le aspettative e la tensione in vista di questa riunione erano quindi molto più marcate di quelle, già ben presenti, delle scorse edizioni. Il mediatore Franz Steinegger aveva infatti da tempo fatto capire che il suo mandante, il dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) intendeva porre un termine a questo strumento, che pure ha dato un contributo essenziale verso la ricomposizione delle lacerazioni dei conflitti del 2008.

A ciò si sono poi aggiunti i cali di ordinazioni di FFS Cargo per il settore carri per l'anno prossimo, che hanno evidenziato le difficoltà che le Officine sono chiamate ad affrontare nell'ambito di un mercato volubile come quello della manutenzione del traffico merci.

Cifre confermate

L'ultima riunione della tavola rotonda, svoltasi il 27 maggio, si era chiusa con un incarico ai due esperti convocati dal mediatore, Maurice Campagna e Walter Häusermann, di verificare e illustrare la situazione finanziaria. Il loro esame ha evidenziato una situazione decisamente meno rosea di quella esposta dalle FFS in maggio e ha dato alcune indicazioni molto importanti, in particolare sulla necessità di una maggiore autonomia decisionale e operativa delle Officine per reagire con agilità alle diverse richieste del mercato.

Nuove prospettive per le OBE?

Questo quadro, già di per sé poco positivo, è destinato a peggiorare a causa dell'ormai



Verso un riposizionamento delle Officine per acquisire nuovi incarichi?

nota diminuzione di ordinazioni da parte di FFS Cargo per il prossimo anno, che i rappresentanti delle FFS hanno dichiarato di voler affrontare a più livelli: dapprima mediante una stabilizzazione dei volumi di lavoro a breve termine seguita da una riflessione sull'ampliamento delle mansioni delle Officine.

Verso il centro di competenze

Questo genere di riflessioni è ancora allo stato embrionale, ma potrebbe ricevere un grande impulso dallo studio di fattibilità sul centro di competenze, per il quale le parti presenti alla tavola rotonda (FFS, rappresentanti del personale e consiglio di Stato) hanno finalmente trovato un accordo sulla formulazione del bando di concorso, che dovrebbe essere pubblicato ancora prima delle imminenti festività.

Molto resta ancora da fare

Il cammino per assicurare la sopravvivenza delle Officine di Bellinzona appare ancora molto lungo. Le FFS hanno sottolineato in modo particolare i lati positivi, come i miglioramenti conseguiti con l'integrazione nella divisione viaggiatori, la realizzazione del pacchetto di misure «10+» elaborato in tavola rotonda e, da ultimo, la designazione di un nuovo direttore (vedi *contatto.sev* n. 24) nella persona dell'ing. Felix Hauri. Per i rappresentanti

del personale rimangono invece molti nodi da sciogliere, legati alla definizione dei processi produttivi, nella garanzia della qualità, nella capacità di agire sul mercato e altro ancora.

Punti che nemmeno le FFS si sono sentite di smentire e che hanno portato ad una sola conseguenza logica possibile: la tavola rotonda, che ha dato eccellente prova di sé in questi quasi quattro anni di attività, non poteva semplicemente terminare. Occorreva di conseguenza rimediare alla defezione del DATEC quale committente.

A fine riunione si è quindi affermata la soluzione già prospettata in maggio: la sostituzione della «tavola rotonda» con una «piattaforma d'informazione e di negoziazione alla quale continueranno a partecipare i medesimi partner, sulla base di un dialogo costruttivo e paritetico, presieduta da Franz Steinegger» (comunicato del DATEC).

I dettagli del funzionamento della piattaforma verranno regolati tra le parti nei primi mesi del 2012.

La tavola lascia quindi posto a una piattaforma. L'essenziale è che ... continui a essere rotonda, nel senso di permettere a tutte le parti una partecipazione paritetica. Le premesse sembrano esserci, ma andranno confermate.

Pietro Gianoli

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

ACCECAMENTI

Di tanto in tanto, in questo breve spazio bisettimanale tiriamo in scena la storia. Il passato, anche in economia e finanza, nutre a piene mani il presente. C'è per esempio chi accomuna le vicende monetarie odierne con quelle dell'«Ancien régime». In che modo? Forse qualcuno ricorderà che Colbert (1619-1683), finanziere del regno di Francia, aveva fornito quegli strumenti monetari di gestione del potere che avevano retto per più di cent'anni, ma che non sopravvissero all'affarismo di Stato. Ciò che aveva irrimediabilmente inquinato il regime. Interessante constatarne le cause. Un osservatore, alla fine del regno di Luigi XV, notava già: «È forse per la schiavitù nella quale i finanzieri hanno tenuto i ministri delle finanze che questi ultimi non hanno mai avuto il coraggio di adottare riforme.» Mariella-Laure Legay, docente di storia all'Università di Lille, che ha raccolto queste informazioni, sostiene che «la monarchia ha deliberatamente equivocato sull'ampiezza del debito. È vacillata a causa di un'organizzazione obsoleta dello Stato in generale e delle finanze pubbliche in particolare». Si scopre insomma un sistema di spesa pubblica fuori controllo, ciò che chiameremo oggi piuttosto clientelismo, che metteva il ministro delle finanze nelle condizioni di dover pagare perennemente spese inutili. D'altra parte, le entrate centralizzate dello Stato erano pure sfuggite alla capacità di gestione dei loro tesori. «La monarchia non è morta per le troppe imposte, ma per un'insufficienza d'imposte», scrive ancora l'autrice, per la quale il mancato controllo dell'amministrazione su sé stessa fu la debolezza maggiore dello Stato reale. Ci si potrebbe semmai chiedere perché questo regime, dotato di una legislazione e di un'amministrazione finanziaria tra le più avanzate d'Europa, non sia riuscito a stare al passo delle riforme. È probabile che la Francia dell'epoca sia stata accecata dalla sua stessa «scienza amministrativa», che l'aveva resa per finire totalmente incapace di far fronte alle debolezze e alle connivenze di un sistema viepiù corrotto. Si possono fare degli accostamenti con l'Europa di oggi? Nemmeno l'ingente apparato burocratico dell'Unione non sembra in grado di arginare i debiti pubblici dei suoi membri e le infinite scappatoie che il sistema tutto sommato è costretto a tollerare. Da questo punto di vista le similitudini sono piuttosto palesi. Quanto al grado di corruzione delle rispettive amministrazioni finanziarie, il confronto si fa più difficile e variegato, tanto più che in economia, a differenza della fisica, non si possono riproporre le stesse identiche condizioni. L'animo umano, pur ripetendo quasi sempre gli stessi errori, non si comporta come un corpo fisico inanimato, che date certe condizioni segue sempre le stesse leggi. Sta di fatto che anche la storia spesso si ripete e vorremmo perlomeno evitare che il titolo del bel libro di Marie-Laure Legay, «La bancarotta dello stato reale», si ripeta per l'Europa e la sua moneta di oggi.



Preoccupazioni per il futuro dell'officina riparazione vagoni di Chiasso

Il personale chiede tranquillità

Da alcuni anni ormai, il personale dell'officina di riparazione vagoni di Chiasso, che appartiene a FFS Cargo, ormai ridotto all'osso si preoccupa per il suo futuro.

La notizia è stata confermata nel 2009: se l'officina locomotive ha un futuro assicurato almeno sino all'apertura della galleria di base del San Gottardo (2016), quello dell'officina carri, che attualmente occupa 16 persone, di cui tre con contratti temporanei, dipende invece dall'evoluzione delle commesse,

in particolare dalla ditta Hupac. Nel frattempo sono giunte rassicurazioni per la sopravvivenza della struttura almeno sino alla fine del 2012, ma recentemente FFS Cargo ha sciolto il contratto con un ulteriore dipendente temporaneo.

Oltre a suscitare un profondo malcontento (il collega lavorava per le FFS da alcuni anni, sempre con rapporti di lavoro precari ed era molto ben voluto dai colleghi), questa notizia ha di nuovo rilanciato le preoccupazioni.

Gli attuali carichi di lavoro sono buoni, ma la loro base appare labile e il personale

subisce tagli continui, tanto da aver ormai raggiunto quello che dagli stessi dipendenti viene considerato un limite critico.

Inoltre, FFS Cargo appare sempre meno interessata ad operare nel settore della manutenzione. Per questo, il personale guarda con una certa speranza al centro di competenze da creare attorno alle Officine di Bellinzona (vedi a pag. 3), forti anche della validità delle strutture di Chiasso, che ben si integrerebbero in una simile struttura.

Pietro Gianoli

Consegnate a Bellinzona le firme dell'iniziativa popolare

Un calcio al dumping



Fermo immagine davanti a Palazzo delle Orsoline prima della consegna delle firme da parte di Pino Sergi (MPS), Raoul Ghisletta (VPOD), Françoise Gehring (SEV) e Roberto Martinotti (VPOD)

Ben oltre le 7000 firme necessarie per la riuscita formale di un'iniziativa popolare: la risposta dei e delle ticinesi, dimostra che i problemi legati al salario e alle condizioni di lavoro sono sentiti.

L'iniziativa «Basta con il dumping salariale in Ticino» – sostenuta fattivamente anche dal SEV – è riuscita, vincendo la lotta contro il tempo. Martedì 13 dicembre una rappresentanza dei promotori – il primo firmatario Pino Sergi (MPS), Raoul Ghisletta

(VPOD), Françoise Gehring (SEV) e Roberto Martinotti (VPOD) – ha consegnato il prezioso malloppo alla cancelleria cantonale. Ecco le principali richieste dell'iniziativa: rafforzare il ruolo e i mezzi dell'Ispettorato cantonale del lavoro per combattere il dumping salariale in Ticino attraverso il raddoppio del numero degli ispettori; pubblicare una statistica annuale dei salari e delle condizioni di lavoro, estremamente importante in un cantone di frontiera come il Ticino; potenziare i diritti dei salariati e delle salariati sui luoghi di lavoro. Per quanto riguarda quest'ultima proposta, i pro-

motori sottolineano l'importanza di istituire nelle aziende la figura del/della delegato/a al controllo dell'evoluzione dei salari e delle condizioni di lavoro. Chi sarà chiamato a questa funzione, dovrà essere eletto dai dipendenti.

Se è vero che il cantone dispone già attualmente di una serie di misure per monitorare il mercato del lavoro, l'iniziativa si spinge più in là chiedendo un chiaro vincolo di controllo e mettendo in valore la partecipazione dei lavoratori e delle lavoratrici tramite il/la loro rappresentante.

red

LETTERA A BABBO NATALE

«Caro Babbo Natale, ti scriviamo questa lettera perché probabilmente sei l'ultima risorsa alla quale noi donne possiamo rivolgerci.» Inizia così la lettera di Amalia Mirante, giovane economista e

(quantitativa e qualitativa) delle discriminazioni. Da anni predichiamo nel deserto, ma mai smetteremo di denunciare lo scandalo delle discriminazioni che pesa sull'altra metà del cielo. Diverse le



origini delle discriminazioni, legate molto spesso alle biografie femminili: le donne si formano meno; lavorano molto più spesso a

assistente all'Università della Svizzera italiana. Una lettera che molte donne condivideranno e che trae ispirazione dagli ultimi dati dell'Ufficio federale di statistica sulla struttura dei salari. Dati che confermano, una volta di più, le discriminazioni salariali tra donne e uomini: le donne continuano a guadagnare mediamente il 20% in meno degli uomini per un lavoro di pari valore.

E le discriminazioni si palesano in tutti i settori economici: si va dal 6% dei servizi postali al 33% del settore finanziario, ossia l'equivalente di oltre 3000 franchi al mese. Discutendo con i suoi studenti – che come tanti San Tommaso volevano vederli chiaro (le studentesse, invece, non erano affatto stupite dell'esistenza delle discriminazioni) – Amalia Mirante ha passato ai raggi X tutti i dati.

I quali indicano anche che «in base alla posizione professionale occupata, le donne responsabili dell'esecuzione dei lavori guadagnano il 12% in meno dei colleghi, mentre le poche donne che rientrano nei quadri superiori guadagnano il 30% in meno, ossia l'equivalente di oltre 3000 franchi al mese».

Agli smemorati o a chi si ostina a far finta di non vedere, giova ricordare che anche a parità di formazione, le donne guadagnano meno rispetto agli uomini e le illegittime differenze oscillano dal 10 al 24% in meno.

Ogni anno, specialmente in occasione del rito dell'otto marzo, le donne ricordano con precisione l'entità

tempo parziale, perché si dividono tra famiglia e lavoro (in molti casi sono costrette a scegliere tra maternità e carriera); su di loro pesa infine la gran parte del lavoro non remunerato. Va comunque anche ricordato che la differenza salariale in parte è dovuta a una vera e propria discriminazione da parte dei datori di lavoro, che anche laddove vi è parità di formazione, esperienza e responsabilità, pagano alle donne uno stipendio inferiore. Una parte della differenza salariale, infatti, si spiega soltanto così. E questa si chiama discriminazione diretta.

Se, caro Babbo Natale, tu potessi almeno fare capire alla classe politica di questo nostro Paese, che per sostenere le famiglie occorre una politica familiare degna di questo nome, sarebbe un passo importante. Ma il dono vero, quello che poi andrebbe a beneficio di tutta la società, sarebbe l'istituzione di un congedo parentale, che permetta ai genitori di occuparsi, alternandosi, dei figli. La condivisione tra i sessi dei ruoli e dei compiti di cura, è fondamentale per la parità di genere. Di fronte alla persistente miopia di molti politici, che rivendicano – a torto – di pensare al futuro del Paese, ti chiediamo, caro Babbo Natale, di donare loro una vista migliore, cristallina e lungimirante. Ai sacchi di carbone, eventualmente, ci pensiamo noi.

Françoise Gehring
Patrizia Pellandini Minotti

Le FFS hanno pubblicato i risultati di tre sondaggi a scandaglio svolti nel 2011

Soddisfazione del personale: le preoccupazioni rimangono

Un anno dopo il cattivo risultato, le FFS parlano di stabilizzazione, pur ammettendo la necessità di ulteriori interventi.

L'anno scorso, la direzione FFS è rimasta scioccata dai risultati dell'inchiesta sulla soddisfazione del personale. Ha quindi promesso miglioramenti: miglior conduzione del personale, miglior comunicazione, meno tensioni e un controllo regolare delle misure intraprese.

L'esito dei tre controlli a scandaglio svolti quest'anno risulta però solo leggermente migliore di quello dell'anno scorso. Le FFS parlano di stabilizzazione, permessa da progressi nella comunicazione e nella conduzione, rilevando tuttavia la necessità di migliorare i processi lavorativi.

Il SEV valuta negativamente questi risultati. D'altra parte, l'anno che si sta concludendo non è stato propizio per rafforzare la fiducia

verso la direzione. È soprattutto con l'applicazione del nuovo sistema salariale, tema centrale per il personale, che le FFS hanno fatto parecchi errori, seminando ulteriori incertezze.

Dà inoltre da pensare l'ammissione delle FFS che le loro continue ristrutturazioni costituiscono un fattore di profondo scontento, scon-trandosi con l'auspicio del personale di vivere un periodo di stabilità e di consolidamento in seno all'azienda.

Secondo il SEV è chiaro che presso le FFS vi è ancora molto da fare per guadagnarsi il rispetto e la credibilità da parte del personale. L'accordo raggiunto sugli stipendi 2012 potrebbe essere un primo passo nella buona direzione.

L'anno prossimo verrà svolto un nuovo sondaggio generalizzato sulla soddisfazione del personale, i cui risultati saranno paragonabili a quelli del 2010.

pmo

INFO Toco: i ricorsi richiedono tempo

SEV e FFS hanno concordato il procedimento per trattare i ricorsi su Toco. Le FFS intendono dapprima affrontare quelli collettivi. Vi sono contatti regolari con il SEV per preparare in modo serio il trattamento dei ricorsi, che richiederà però ancora alcuni mesi. Sono state definite le date per l'esame delle varie categorie che hanno presentato un ricorso. Dopo i ricorsi collettivi, verosimilmente nella seconda metà del 2012, sarà la volta di quelli individuali. Una decisione negativa sui ricorsi verrà comunicata con un atto formale, mentre un responso positivo comporterà evidentemente un adeguamento retroattivo all'entrata in vigore del sistema salariale.

Valérie Solano nuova segretaria sindacale

Il SEV a Ginevra

Dal primo settembre, il SEV è presente sul territorio ginevrino con una nuova collega, che darà man forte ai colleghi romandi.



Valérie Solano.

Figlia di due culture, quella agricola della famiglia di origine e quella dei libri (ha svolto un apprendistato come libraia), Valérie Solano ha raccolto una nuova sfida nel settore dei trasporti pubblici: dal primo settembre, infatti, lavora per il SEV a Ginevra, dove le sfide non mancano. Nella sua funzione di segretaria sindacale è responsabile dei Trasporti pubblici ginevrini (TPG). Per Valérie, il mondo dei trasporti è relativamente nuovo, ma conosce bene quello sindacale. Per cinque anni, infatti, ha lavorato per l'ex sindacato *comedia* (divenuto Syndicom con la fusione con il Sindacato della comunicazione). Le sue convinzioni sindacali sono chiare: «In un sistema liberale, da solo l'individuo è perdente. Il ruolo del sindacato è di aiutarlo stabilendo un rapporto di forza con il datore di

lavoro. Ma, per vincere, occorre un sindacato forte.»

Per Valérie la difesa dei diritti dei lavoratori e delle lavoratrici è un impegno con una spiccata dimensione etica. «I segretari sindacali ricevono un preciso mandato dalle persone che li pagano. Hanno pertanto dei conti da rendere.» Alle origini dell'impegno sindacale di Valérie, vi è la nozione del bene comune, che occorre difendere e promuovere con grande dedizione e convinzione, tanto più che i dipendenti dei trasporti svolgono un servizio pubblico che giova alla comunità. A Valérie gli auguri di tutto il segretariato SEV di Bellinzona.

frg

Premiati i migliori reclutatori dell'azione «Memberstars 11.11.11»

Colleghe che reclutano colleghe e colleghi



I migliori reclutatori premiati dal presidente SEV Giorgio Tuti, con al centro la vicepresidente della VPT servizi ferroviari Eleonora Wüthrich-Grab.

Ben 432 colleghe e colleghi hanno contribuito a rafforzare il SEV.

La forza di un sindacato dipende direttamente dalla sua rappresentatività e dal suo grado di organizzazione. I tempi difficili complicano però spesso i contatti e la tra-

missione della motivazione necessaria per aderirvi.

Da anni il SEV compie sforzi per sostenere chi al fronte si prende la briga di far conoscere il SEV a colleghe e colleghi che ancora non ne fanno parte.

Quest'anno, ha varato un'azione con una scadenza particolare: l'11.11.11. Oltre a

fornire documentazione aggiornata e più attraente, il SEV ha deciso di premiare in modo adeguato chi impiega parte del suo tempo per il reclutamento. Oltre ai tradizionali 50 franchi per ogni nuovo membro, tre nuovi membri reclutati venivano premiati da uno speciale coltellino multiuso, sette nuovi

membri da una «Smart-Box» e undici membri un iPad 2.

Ottima rispondenza

Questi sforzi non sono stati vani. Ben 432 colleghe e colleghi hanno portato almeno un nuovo membro. Ma va segnalato in particolare l'impegno di Eleonora Wüthrich-Grab, cameriera sui va-

goni ristoranti e vicepresidente della sezione VPT servizi ferroviari, che ha reclutato ben 54 nuovi membri.

I reclutatori sono stati invitati a Berna per una breve cerimonia di premiazione condotta dal presidente SEV Giorgio Tuti.

red



» In un sondaggio, il personale delle RhB ha manifestato una profonda identificazione con l'azienda. È paradossale rischiare di compromettere questo capitale. «

Peter Peyer, segretario SEV a Coira

Il segretario sindacale Peter Peyer rappresenta il SEV a Coira

«Occorre un linguaggio comune»

Le trattative per il nuovo CCL delle ferrovie retiche (RhB) si sono rivelate dure e difficili, tanto che adesso sono interrotte. Si profila a fine anno una situazione, molto poco consueta, di vuoto contrattuale.

contatto.sev: Le trattative per il CCL delle ferrovie retiche si sono rivelate molto difficili. Una situazione prevedibile?

Peter Peyer: Ci siamo preparati in modo serio dal mese di agosto 2010 e abbiamo presentato le nostre rivendicazioni nel mese di dicembre dello scorso anno. Già il fatto che abbiamo dovuto ricorrere alla disdetta del CCL in giugno per obbligare la direzione a sedersi al tavolo delle tratta-

tive ha costituito un chiaro segnale dell'ambiente che avremmo trovato.

Le RhB hanno un nuovo direttore, nella personale di Hans Amacker. La capa del personale Stephanie Rielle è pure nuova del settore. Vi sono conseguenze?

È molto chiaro che entrambi non hanno esperienze di trattative per un CCL. Ciononostante, sono entrambi molto apprezzati dal perso-

nale. Il problema sono i limiti stretti che hanno ricevuto dal consiglio di amministrazione e le incertezze dell'attuale situazione economica.

La metà del personale ha sottoscritto una petizione per mettere pressione sulle trattative e smuovere l'azienda dalle sue posizioni. Vi sono state reazioni?

(Riflette) Francamente, non lo so. Il SEV ha dimostrato

la sua capacità di mobilitazione e che i suoi membri sono compatti. A ricevere la petizione vi era la direzione al completo; senz'altro un segnale di considerazione e come tale è stato inteso. Ma a parte questo, l'azione del personale non ha finora indotto la direzione a modificare le sue posizioni.

Ma tu come vedi questo conflitto? Cosa ti ha sorpreso di più?

Le RhB sono un'azienda

che opera su mandato e con il sostegno finanziario dell'ente pubblico per produrre una mobilità sostenibile in un cantone di montagna. Le sue prestazioni, comprese le condizioni di lavoro, devono risultare paragonabili a quelle delle altre aziende ferroviarie. Sono pertanto sorpreso di constatare che la delegazione alle trattative delle RhB parli una lingua completamente diversa: da una parte vuole

«LE PERSONE HANNO CAPITO CHE I SINDACATI NON SONO UNO STRUMENTO DEL DIAVOLO»

contatto.sev: Da due anni ti occupi, con Hans Bieri e Christina Jäggi, per il SEV anche del settore turistico, che afferma di soffrire in modo particolare le conseguenze della forza del franco. Sei d'accordo con questa analisi?

Peter Peyer: Sì, in particolare da noi nei Grigioni il calo del turismo è evidente. Oltre al corso delle valute, vi è anche una componente meteorologica, che amplifica adesso le conseguenze negative della dipendenza dal turismo invernale di massa.

Un'estate bagnata e la neve che arriva solo a metà dicembre. Quali sono le conseguenze?

Vi sono in effetti grossi problemi. Gli ospiti sono ormai molto flessibili e attenti alle loro scelte, che cambiano molto in fretta a seconda delle condizioni. Un albergatore a Lenzerheide, per esempio, è invece legato alla sua struttura e non può far altro che subire.

Che conseguenze vi sono sul personale?

Constatiamo due tendenze; da una parte si rinvia l'apertura stagionale. Ciò significa essere più a lungo in disoccupazione, con conseguenti perdite salariali. La mancanza di neve incita poi a compiere ulteriori investi-

menti per gli impianti di innevamento, che ostacolano spesso un'evoluzione salariale positiva. Nel contempo, va però detto che grazie al contratto nazionale della ristorazione i salari minimi hanno potuto essere aumentati nonostante la crisi.

Il SEV tenta di inserirsi nel settore degli impianti di risalita. Come influiscono crisi e meteo su questo progetto?

Non si può rispondere in modo generale. Chi è ben disposto nei confronti del sindacato, ne vede proprio in questi momenti maggiori benefici. Chi è scettico, invece, ha ancora maggiori difficoltà a mettersi in contatto con noi. Il nostro progetto ha però anche una dimensione istituzionale.

Quale?

Siamo riusciti a stabilire contatti con l'Ufficio federale dei trasporti e con l'associazione delle funivie svizzere, per presentare le richieste sindacali.

Con quali risultati?

Un primo risultato è proprio a livello di contatto. Queste persone hanno capito che il sindacato non è uno strumento del diavolo, ma che il SEV è un'organizzazione che si occupa seriamente e in modo competente del personale del settore turistico. Vi sono

adesso buone prospettive per assoggettare tutto il personale delle stazioni sciistiche, compresi gli addetti alle piste e al soccorso, alla legge sulla durata del lavoro. Avere una sola legge per tutta l'azienda sarebbe un sollievo per tutti, in quanto faciliterebbe la ricerca di soluzioni per i problemi di durata del lavoro e del riposo.

Potrebbero esservi effetti positivi anche per il reclutamento?

Lo spero. Possiamo adesso dimostrare di aver ottenuto miglioramenti concreti delle regolamentazioni in caso di intemperie (anche per carenza di neve), siamo in grado di negoziare disposizioni particolari sulla durata del lavoro con le singole aziende e stiamo discutendo in modo molto approfondito un contratto di lavoro quadro per gli impianti di risalita. Gli interessati devono però ancora aderire in prima persona al sindacato, le cui prestazioni giustificano largamente la quota di 384 franchi l'anno, rispettivamente 192 per gli impiegati stagionali.

Quali sono i prossimi passi del progetto?

Siamo più o meno a metà strada. A Parpan, nei Grigioni, abbiamo appena fatto una riunione informativa. Si trattava di una prima esperienza per vedere come vengono accol-

ti gli accordi negoziati con «Funivie Svizzere» e con l'Ufficio federale dei trasporti dai diretti interessati, ossia i dipendenti degli impianti di risalita.

Durante la campagna sui salari minimi dell'Unione sindacale svizzera, avete sempre richiamato l'attenzione sul settore turistico. Vi sono stati progressi?

No, i salari restano uno dei problemi principali.

Prima hai citato il turismo invernale di massa come uno dei fattori problematici. Cosa intendevi?

I cambiamenti climatici sono ormai una realtà, che gli impianti di risalita non possono semplicemente subire. D'altra parte, non tutti riescono a far fronte alle enormi esigenze finanziarie per gli impianti di innevamento, che risentono anche dell'aumento delle temperature e della mancanza di acqua. Occorrono pertanto forme di turismo maggiormente rispettose della natura e della cultura locale, che permettano di prolungare le stagioni e di gestire in modo diverso i pernottamenti. Avremmo così anche la possibilità di offrire impieghi annuali, con condizioni decenti.

INTERVISTA

la miglior ferrovia del mondo, ma con condizioni di lavoro che sono un misto di EMS-CHEMIE, settore alberghiero, dell'edilizia e amministrazione cantonale. Noi chiediamo ai vertici delle RhB di poter parlare un linguaggio comune.

Le RhB devono però al contempo essere una ferrovia che soddisfa le esigenze di una regione densamente popolata come quella di Coira e una ferrovia turistica che, con treni come i Glacier- e i Bernina-Express si rivolge a tutt'altra clientela. Il sindacato dovrebbe pure avere una certa comprensione per queste esigenze diverse.

Sono convinto di poter affermare che abbiamo molta

»Abbiamo molta comprensione per queste difficili condizioni economiche.«

comprensione per queste difficili condizioni economiche. D'altra parte, vediamo come anche le FFS siano costrette a reclamare ulteriori 800 milioni dagli enti pubblici. Non possiamo quindi accettare che le RhB si limitino a comprimere le loro spese, congelando tra l'altro i costi del personale, invece di farsi avanti con il canton Grigioni, che dal punto di vista finanziario sta tutt'altro che male.

In un recente sondaggio, il personale delle RhB ha manifestato ancora una volta una profonda identificazione con l'azienda. È paradossale che adesso l'azienda rischi di compromettere questo capitale.

La vicepresidente del SEV Barbara Spalinger e Peter Peyer consegnano i moduli della petizione firmati dalle colleghe e dai colleghi delle RhB al direttore Hans Amacker.



Quali sono i punti di maggior discordia?

Anzitutto, abbiamo il sistema salariale, per il quale abbiamo segnalato una certa apertura nei confronti di un meccanismo di ripartizione trasparente, anche se vi sa-

ma tornata di trattative. E adesso?

Evidentemente, le RhB hanno affrontato le trattative senza prevedere margini di manovra sufficienti, contando sul fatto che il SEV avrebbe ridimensionato di conseguenza le sue richieste. Così non va! In gennaio, il risultato delle trattative sarà sottoposto agli organi del SEV. Se non verrà approvato, saranno indispensabili nuove trattative, oppure avremo una situazione di vuoto contrattuale.

Intervista: Peter Moor

BIO

Peter Peyer (46) è segretario del SEV a Coira e ha il suo ufficio nelle vicinanze della stazione di Coira, in comune con VPOD, Syndicom e il Partito socialista. In particolare, si occupa delle RhB e del settore turistico. Dopo la scuola di commercio e la scuola magistrale per maestri di asilo, ha seguito diverse formazioni complementari. Da ultimo ha ottenuto il diploma in amministrazione pubblica e di organizzazioni non-profit alla scuola superiore tecnica ed economica HTW di Coira. È stato per nove anni presidente del partito socialista grigionese e fa parte del Gran Consiglio. È sposato e ha due figlie.

TREGUA DELL'ULTIMA ORA

In chiusura di redazione abbiamo appreso di un incontro tra Stefan Engler, presidente del consiglio di amministrazione, e Hans Amacker, direttore RhB, con Giorgio Tuti, presidente SEV, e Peter Peyer, segretario sindacale SEV, nel corso del quale è stata concordata una proroga di tre mesi del CCL RhB.

Questo periodo dovrebbe permettere di negoziare un nuovo contratto che potrebbe entrare in vigore per il 1° aprile 2012.

INFO

Conferenza CCL:

Lunedì 16 gennaio 2012 alle 13.15, lbW Coira, sala 102. Seguirà convocazione.

Assemblea SEV RhB:

Sabato 28 gennaio 2012, 10.15-16.30, Brandissaal B12, Coira. Pf. osservare i volantini esposti da metà gennaio 2012!

Il 5 dicembre si è svolta quella che era prevista di essere l'ulti-



»Ci spiace che le FFS non siano disposte a riconoscere al personale treno le stesse indennità dei macchinisti impiegati in regime di interoperabilità.«

Jürg Humi, segretario SEV

L'11 dicembre ha portato di versi cambiamenti per i dipendenti dei trasporti pubblici

Nuovo orario: novità interessanti e vecchi problemi

Dapprima gli aspetti positivi: l'aumento dell'offerta prevista dal nuovo orario ha portato un aumento dei posti di lavoro del settore. Il rovescio della medaglia è la continua ricerca della massima produttività che va spesso a scapito delle condizioni di lavoro.

Sabato 10 dicembre, i marciapiedi delle stazioni di Bulle, Romont e Friburgo hanno registrato un vero e proprio assalto per il varo della rete suburbana del canton Friburgo. E i viaggiatori non erano i soli a mostrare un largo sorriso. Il loro umore era infatti condiviso anche dal personale dei trasporti pubblici di Friburgo (TPF), iniziando dal presidente della sezione SEV TPF Rail, Jean-Claude Morand: «In fondo, mi sembra che questa azienda sia quasi un po' mia. Ci la-

voro da 25 anni e constatare questo entusiasmo popolare per la rete suburbana è una cosa formidabile!» Ma questa rete ha avuto ripercussioni

»Mi sembra che questa azienda sia quasi un po' mia. Ci lavoro da 25 anni e constatare questo entusiasmo popolare per la rete suburbana è una cosa formidabile!«

Jean-Claude Morand, presidente della sezione VPT TPF Rail.

anche sul fronte dell'impiego? «Abbiamo avuto l'assunzione e la formazione di una

decina di nuovi macchinisti e nei prossimi anni dovremo ricevere altri trenta - quaranta nuovi colleghi, per far fronte all'estensione della re-

te, tanto più che abbiamo ampliato i nostri limiti d'impiego, dato che circoleremo

anche sulla linea FFS tra Romont e Friburgo», osserva Jean-Claude Morand.

Sabato 10 dicembre è stata anche la giornata d'inaugurazione della nova linea di tram Zürich-West, lunga 3 chilometri e la cui realizzazione è costata circa 320 milioni di franchi. Nel 1997, il progetto aveva ricevuto il sostegno alle urne di quasi il 70% della popolazione e questa popolarità è stata confermata anche dal giorno di apertura, con oltre 10 000 persone trasportate sulla

nuova linea. Con essa, gli effettivi dei trasporti pubblici zurighesi (ZVV) hanno quasi raggiunto i 4000 collaboratrici e collaboratori.

Anche la VMCV ha ampliato, anche se in misura più modesta, la sua offerta sulla riviera vodese. «L'azienda ha assunto cinque nuovi conducenti», ci conferma il presidente della sezione VPT VMCV Enzo Verme.

A Ginevra, la rete tramviaria è stata ampliata di 6,5 chilometri, con l'apertura della linea Cornavin-Onex-Ber-



I TGV sono accompagnati sino a Parigi da agenti delle SNCF e delle FFS.



L'inaugurazione della rete suburbana friburghese ha attirato molte persone a Bulle.

DOSSIER



© Beat Mathys/Berner Zeitung

Markus Wenger
sostituisce i cartelli
con gli orari
della società
di treni regionali Berna-
Soletta (RBS).
Ogni anno, il cambia-
mento d'orario impegna
duramente colleghe e
colleghe del trasporto
pubblico.

nex e la sua struttura è stata completamente rivista, condensando le 7 linee precedenti in tre, modificando di conseguenza anche la rete di trolleybus. Anche gli effettivi sono in aumento, tanto che presso i TPG hanno ormai

raggiunto le 1700 unità.

In Ticino hanno fatto discutere i peggioramenti dei collegamenti di treni diretti per Milano, mentre Tilo ha introdotto 14 collegamenti giornalieri tra Bellinzona e l'aeroporto internazionale

della Malpensa, via Luino e Gallarate. Ulteriori estensioni sono attese nei prossimi mesi, con l'apertura della galleria stradale Veduggio-Cassarate che amplierà le linee della TPL attorno a Lugano, con un aumento di una decina di

autisti. Ha per contro subito un ulteriore rinvio la comunità tariffale integrale, a causa di problemi con gli automatici dei biglietti.

La maggioranza dei cantoni ha comunque beneficiato di un miglioramento dell'

offerta FFS. Una delle novità principali è stata il raccordo alla nuova linea TGV Rhin-Rhône che ha portato Basilea a sole tre ore di treno da Parigi.

Continua a pagina 10



Una rete rinnovata e 6,5 km in più di tram a Ginevra.



La nuova linea di tram Zürich-West è costata 320 milioni di franchi.

Continua dalla pagina 9

Ricordiamo che tutti i TGV Lyria in partenza da Ginevra, Losanna e Zurigo per Parigi gare de Lyon hanno un doppio accompagnamento da parte di agenti SNCF e FFS. «Per questo doppio accompagnamento, le FFS hanno assunto 80 nuovi agenti del treno – ci dice il segretario SEV Jürg Hurni – abbiamo potuto negoziare indennità adeguate per i pernottamenti a Parigi, ma ci spiace che le FFS non siano disposte a riconoscere al personale treno le stesse indennità dei macchinisti impiegati in regime di interoperabilità, ossia che devono imparare a lavorare su reti estere, rette da regole differenti.»

Tra gli spetti negativi del nuovo orario per il personale, menzioniamo per esempio che le nuove linee della città di Ginevra non sono state dotate di servizi per i conducenti. Si tratta di un problema generale, che tormenta sia il personale che gli utenti dei trasporti pubblici, come ha recentemente riconosciuto anche il direttore delle FFS Andreas Meyer.

Positivo per l'ambiente e per l'impiego

All'inaugurazione della rete suburbana di Friburgo, che ha tra l'altro sostituito la linea di bus tra Bulle e Friburgo, il consigliere di Stato Erwin Jutzet ha avuto parole di elogio per i trasporti pubblici, in grado di dare un contributo positivo all'ambiente: «L'energia elettrica, le cui fonti spero diventino sempre più rinnovabili, permette alla nostra rete di sostituire i carburanti fossili, non rinnovabili e nocivi all'ambiente.» Dal punto di vista ecologico, lo sviluppo dei trasporti pubblici è senz'altro molto positivo. Oltre a ciò, vi sono ripercussioni positive anche per l'impiego. Basti citare l'esempio delle FFS, passate da 28 143 dipendenti a fine 2010 ai 28 419 di fine giugno di quest'anno. Il traguardo dei 29 000 appare vicino.

Alberto Cherubini

Numerosi treni Interregio diventano RegioExpress

Autocontrollo esteso alle FFS

Dall'11 dicembre, il treno «Interregio» (IR) Berna–Burgdorf–Olten è stato qualificato come «Regio-Express» (RE), sul quale vige la regola dell'autocontrollo, come nei treni regionali.

In via provvisoria, questi treni sono ancora accompagnati da personale che svolge funzioni di esercizio (licenziamento, informazioni alla clientela) senza però vendere titoli di trasporto. Il controllo dei biglietti viene effettuato a scandaglio dagli specialisti.

La regola dell'autocontrollo è stata estesa anche nei treni RE tra Berna e Bienne, che nonostante fossero stati qualificati come RE già due anni fa, beneficiavano ancora del servizio integrale a cura del personale treno. In entrambi i casi, l'accompagnamento è destinato a sparire quando le relazioni verranno garantite da composizioni di treni regionali a due piani, verosimilmente dal dicembre 2013.

Servizio completo lungo il Reno

Le FFS avrebbero in fondo voluto introdurre l'autocontrollo anche sui treni RE tra



A chi ha preso un treno RE senza biglietto, non resta che sperare di non incappare in un controllo ...

San Gallo e Coira. Il canton Grigioni ha però insistito affinché le FFS mantenessero il grado di servizio previsto dalla concessione per il traffico a lunga percorrenza, valida sino al 2017, almeno sino alla messa in servizio dei nuovi treni a due piani. Su questi treni, come sugli altri a lunga percorrenza, sarà pertanto possibile comperare cambiamenti di tratta, di classe e, in casi motivati, senza tentativi di dolo, anche biglietti ordinari senza pagare il supplemento di 90 franchi.

«Si tratta di un servizio indispensabile, in quanto a Buchs e a St. Margrethen salgono spesso viaggiatori da treni internazionali, poco pratici delle nostre realtà», ci dice Peter Hartmann, segretario SEV per la Svizzera orientale. L'accompagnamento dei treni è importante anche per assistere i clienti in caso di perturbazioni e per garantire ordine e sicurezza, anche perché il personale nelle stazioni viene sempre



Sino all'arrivo delle nuove composizioni, concepite per il servizio non accompagnato, tra Berna e Olten si continuerà a far capo al personale treno.

più ridotto. Peter Hartmann, che siede anche nel Gran consiglio del canton San Gallo, intende quindi battersi per mantenere il personale a bordo di questi treni.

Spetta ai committenti

Le FFS hanno declassato già da tempo i treni IR tra Ginevra e Losanna e tra Aarau e Zurigo in RE, con il conseguente autocontrollo. Nel 2012, lo stesso dovrebbe accadere tra Losanna e Berna e Zurigo e Sciaffusa. Nel 2014 sarà poi il turno della linea Zurigo–Frick–Basilea. Contrariamente agli Interre-

gio, gli RE devono essere ordinati e cofinanziati di cantoni. Le FFS hanno pertanto un interesse finanziario diretto.

Il SEV è preoccupato da questa tendenza, che impoverisce il servizio offerto dai treni: «Camere video, annunci a distanza e controlli sporadici da parte della polizia finanziaria non valgono certo l'assistenza prestata dal personale treno», sottolinea il segretario SEV Jürg Hurni. «I cantoni e i comuni devono quindi opporsi e far valere le loro ragioni.»

Markus Fischer

UN OBBLIGO DIFFICILE DA FAR RISPETTARE

«Ho sentito da numerosi colleghi in servizio sui treni a lunga percorrenza delle difficoltà che incontrano nel far rispettare l'obbligo di disporre di un titolo di trasporto – ci dice Jürg Hurni, segretario SEV – e che i conflitti sono in netto aumento.» Alcuni viaggiatori sanno che, in casi motivati, il personale ha la facoltà di rinunciare all'incasso del supplemento di 90 franchi e vi è chi si oppone con le unghie e coi denti al suo pagamento, anche quando appare evidente il tentato abuso. «Abbiamo però anche superiori che esigono una linea dura. Tutto ciò mette sotto pressione il personale treno. Tra SEV, ZPV, commissione del personale e direzione avevamo trovato regole per i margini di tolleranza, che non possono adesso essere sovvertite. Chiediamo invece ai superiori di assistere il personale nel suo difficile compito, difendendone l'operato e le decisioni che è stato chiamato a prendere», ribadisce Jürg Hurni.



Contrariamente ai colleghi del controllo sporadico, nel traffico a lunga percorrenza il personale porta ancora una targhetta con il nome, che molti hanno chiesto di sopprimere a causa dell'aumento dei conflitti.

Voie étroite et grande vitesse en Espagne



du 15 au 25 octobre 2012 (11 jours)

Prix forfaitaire CHF 2850.-

Une grande aventure ferroviaire vous attend: Avec les TGV via Paris à l'aller et via Cerbère - Montpellier au retour. Le train-hôtel à voie étroite

«El expreso de la Robla» longe le Golfe de Biscaye pour relier Bilbao à El Ferrol.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, lundi 15 octobre 2012:

Suisse - San Sebastian

Avec les TGV de Bâle, Berne, Lausanne ou Genève via Paris jusqu'à Hendaye. Transfert à l'hôtel à San Sebastian.

2^e jour: San Sebastián - Bilbao - Santander

Voyage en car à Bilbao, visite de la vieille ville ainsi que du célèbre musée Guggenheim. Après le repas de midi, votre train spécial «Expreso de la Robla» vous attendra pour vous conduire à Santander.

3^e jour:

Santander - Llanes - Ariondas - Gijón

Le train spécial quitte la Cantabrie pour vous conduire dans la «principauté des Asturies». Visite de la petite cité de pêcheurs de Llanes et arrêt à Ariondas pour visiter la grotte et la basilique de Covadonga. Poursuite du voyage à destination de Gijón.

4^e jour: Gijón - Oviedo - Luarca

Visite de la ville portuaire de Gijón et de la capitale de l'Asturie, Oviedo. Ensuite, le train «Expreso de la Robla» vous conduira à Luarca.

5^e jour: Luarca - Ribadeo - Ortigueira

Votre train spécial poursuit son voyage vers la Galice. Vous visitez Ribadeo. Ensuite, le train continue sa route en direction de Ortigueira.

6^e jour:

Ortigueira-Santiago de Compostela

Le train longe les Rías Altas (fjords) pour arriver à El Ferrol. Voyage en car à Santiago de Compostela, célèbre lieu de pèlerinage. Visite et déjeuner au Parador. Vers le soir, le car vous conduira à la ville portuaire de Vigo.

7^e jour: Vigo - Porto

Vous emprunterez le train régulier portugais pour vous rendre à Porto. Visite de la ville et d'une cave viticole.

8^e jour:

Porto - Pocinho - Salamanca - Madrid

Voyage en train particulièrement intéressant avec trains réguliers de Porto à Pocinho en longeant la magnifique vallée du Douro. Poursuite en car pour Salamanque, d'où vous partirez en train régional moderne à destination de Madrid.

9^e jour: Madrid et Tolède

Le matin, visite de la ville et du Palais royal. L'après-midi, le train à grande vitesse AVE vous conduira à Tolède.

10^e jour: Madrid - Figueras

Matinée libre. L'après-midi, le train à grande vitesse AVE vous conduira à Barcelone. Poursuite jusqu'à Figueras.

11^e jour, jeudi 25 octobre:

Figueras - Suisse

Le TGV et le train express régional vous conduiront via Montpellier et Lyon à Genève.

 GARANTIE DE VOYAGE

Inscription *Voie étroite et grande vitesse en Espagne, du 15 au 25 octobre 2012*

- Chambre/compartiment individuel désiré, supplément CHF 780.-
- Voyage en train en 1^{ère} classe, supplément CHF 280.-
- Je suis / nous sommes titulaire(s) d'une carte de réduction FIP, réduction voir programme détaillé
- Je suis membre du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section.....
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu/date

Signature

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch Renseignements: SERV RAIL, Tél. 031 311 89 51
Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables

Inclus: Voyage en train (2^e classe) Bâle/Berne/Lausanne/Genève - Hendaye et Figueras - Genève 5 jours en train spécial «El Expreso de la Robla» en compartiment à 2 lits avec douche/WC • Voyage en 2^e classe en trains réguliers au Portugal et en Espagne • Les voyages en car et les transferts • Logement dans de bons hôtels de classe moyenne en chambres à deux lits avec petit-déjeuner • Pension complet dans le train spécial du déjeuner le 2^e jour jusqu'au déjeuner le 6^e jour • 5 repas principaux supplémentaires • Guides locaux dans le train spécial et lors des visites • Guide SERV RAIL dès Bâle et jusqu'à Genève

Non inclus: Chambre/compartiment individuel dans les hôtels et dans le train spécial, suppl. CHF 780.-
• Voyage en train en 1^{ère} classe, supplément CHF 280.-

Réduction avec carte de réduction FIP voir programme détaillé

Giornata di formazione a Berna sulla salute delle donne nel contesto professionale

Lavoro declinato al maschile

La parità tra i sessi non significa «bisogni identici». Occorre pertanto tenerne conto nell'ambiente professionale e della prevenzione.

La giornata di formazione delle donne del SEV (il 25 novembre a Berna) è stata dedicata alla salute delle donne sul posto di lavoro. Il contesto professionale può rappresentare una fonte di salute ed equilibrio; ma spesso si verifica il contrario, soprattutto per le donne i cui bisogni sono sovente trascurati. Anche i problemi sono cambiati: «Ci sono meno dita o gambe tagliate, ma sono letteralmente esplosi i casi di burnout e crisi d'ansia», spiega Barbara Spalinger, vice-presidente del SEV, che aggiunge: «La protezione giuridica sbriga più di 800 casi all'anno e oltre la metà riguardano la salute sul posto di lavoro.»

I disturbi generati dalle condizioni di lavoro sono sempre più spesso invisibili, come i disturbi muscoloscheletrici, favoriti da movimenti ripetitivi. Sono malattie che le assicurazioni riconoscono con difficoltà (a causa, per esempio, di sospetto di simulazione). La situazione si complica quando si tratta di donne. Un esempio? «Le donne sono completamente escluse dalla Suva in

caso di tendinite del tunnel carpale (polso), poiché l'infiammazione viene associata a uno scompenso ormonale, allorquando - sottolinea una partecipante - sappiamo tutti che il disturbo è legato al la-

dal lavoro - per il 45-50%. I dati sono incontrovertibili: in termini di longevità, 8 anni separano le professioni liberali e gli ingegneri da coloro che svolgono un lavoro manuale e poco qualificato.

povertà, al doppio carico di lavoro, dal momento che pesa sempre sulle loro spalle l'onere del lavoro non retribuito (lavori domestici, di cura e di presa a carico di familiari malati). Le donne,

sindacale, fa presente che ci sono pochissimi studi sulla salute delle donne nel mondo del lavoro. Lo stesso vale per i farmaci, di cui si ignora l'effetto combinato.

Questa lacuna nelle conoscenze si ripercuote per esempio sui valori limite delle sostanze chimiche calcolati su parametri maschili. Un fattore che crea ulteriore criticità quando le donne svolgono lavori anche prevalentemente maschili. Sarebbe dunque necessario stabilire valori limite calibrati sulle donne. «Altro aspetto, del tutto non trascurabile, riguarda gli indumenti di sicurezza», osserva Andrea Ursula Leuziger, una delle rare macchiniste delle FFS e membro della Commissione donne del SEV.

Nel corso della giornata sono state elette tre donne nel Comitato delle donne SEV: Lea Boner, squadra cuochi (sottofederazione Lavori); Esther Geiser (pensionate) e Janine Truttmann, agente del treno a Bienne e prima presidente della sezione ZPV Bienne. Per completare i ranghi e rappresentare tutti i settori di attività, la commissione donne è anche alla ricerca di donne in provenienza dalle seguenti sottofederazioni: VPV, LPV e VPT.

Hélène Koch/trg



Le donne del SEV riflettono sulla salute sul posto di lavoro.

voro ripetitivo, spesso assunto dalle donne.»

Viviane Gonik, dell'Istituto romando di medicina del lavoro, ha fornito alcune cifre sui fattori che influenzano la durata della vita. Il primo è legato al fisico e al corredo genetico di ogni individuo, che determinano nella misura del 20% la longevità. La rete sanitaria disponibile e l'accesso alle cure contano nella misura del 10-15%, l'ambiente del 25% (a dipendenza del grado di inquinamento, per esempio). Ciò significa che la speranza di vita dipende dallo statuto socio-economico - e quindi anche

L'86% delle persone che esercitano professioni liberali vanno in pensione a 65 anni senza forme di disabilità, mentre la percentuale scende al 66% per gli altri, pure più esposti alla povertà.

La mancanza di riconoscimento e uno status precario, come i contratti a tempo determinato o il lavoro su chiamata, ha un impatto sulle condizioni di salute. Il lavoro su chiamata, giova sottolinearlo, concerne soprattutto le donne. Questo vale anche per i bassi salari. La presidente della VPOD Katharina Huber-Prelicz ha ricordato che le donne sono più esposte alla

infine, hanno meno potere decisionale a causa della posizione occupata nel mondo del lavoro.

Le donne, per contro, riescono a cogliere meglio i segnali inviati dal corpo. Una sensibilità e una capacità che, in una certa misura, le protegge maggiormente. Per gli uomini, invece, i danni alla salute sono aggravati dal fatto che troppo spesso non chiedono aiuto prima di crollare completamente. A livello psicologico, le donne riconoscono stati di ansia o di stress più facilmente di un uomo.

Edith Graf-Litscher, consigliera nazionale e segretaria

La salute non ha lo stesso significato per gli uomini e le donne; le differenze sono visibili in molti ambiti. Per esempio, le donne considerano meno buono il loro stato di salute di quanto non facciano gli uomini e se ne lamentano maggiormente. Gli uomini hanno una speranza di vita più bassa delle donne e spesso presentano anche rischi maggiori legati al comportamento. Questi dati, che vengono raccolti ed elaborati dall'Ufficio federale di statistica, comprovano l'importanza della dimensione di genere quando si parla di salute.

Il sito genderhealth.ch offre una panoramica sul tema

Pari opportunità e salute

La Svizzera, per mandato costituzionale, si è impegnata ad attuare la parità dei diritti fra i sessi in tutti gli ambiti della vita. Buone condizioni di salute presuppongono pertanto buone condizioni di vita e di lavoro. Vivere in buona salute, in altre parole, implica condizioni esistenziali sane. Allo scopo di promuovere la salute rispettando la dimensione di genere, è stato crea-

to il portale genderhealth.ch. Quando si parla della salute sono centrali gli aspetti legati a famiglia, formazione, vita professionale e - soprattutto per i disabili - alla mobilità. Nel progetto di cooperazione *Gender Health*, a cui prendono parte numerosi enti e associazioni, l'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo (UFU) ricopre un ruolo importante, dando per esem-

pio seguito al piano di azione della Conferenza mondiale dell'ONU di Pechino sulle donne. Salute e benessere sono stati anche al centro di uno studio promosso dalla SECO (Segreteria di Stato dell'economia), per valutare l'impatto dello stress su lavoratori e lavoratrici: un terzo di essi si sente stressato spesso o molto spesso, ovvero il 30 per cento in più rispetto a dieci anni fa.

Dall'esame delle cause dello stress emerge una correlazione tra la percezione di stress e i seguenti fattori: istruzioni imprecise, mancanza di tempo, lavori durante il tempo libero, giornate lavorative eccessivamente lunghe, il fatto di dover dimostrare sentimenti che non corrispondono ai sentimenti reali e discriminazioni sociali. Lo studio mette inoltre in evidenza che gli uomini tendono a minimizzare i rischi fisici ai quali sono esposti più spesso. Le donne fanno lo stesso per quanto riguarda i rischi psicosociali.

red

Colpi di diritto

Bilancio dell'assistenza giuridica SEV

Nella sua ultima riunione dell'anno, il team del SEV ha ripercorso l'attività svolta.

I problemi più frequenti hanno riguardato Toco, le malattie e la reintegrazione professionale.

Le cifre parlano da sole: a metà dicembre, il SEV contava 869 casi di assistenza giuridica annunciati. Evidentemente, non tutti i casi richiedono un impegno continuo. Vi sono tempi morti, per esempio le attese delle decisioni delle istanze competenti e vi sono anche casi affidati a legali di fiducia.

551 di questi casi hanno già potuto essere chiusi.

Considerato il numero di membri del SEV, il volume dell'assistenza giuridica appare ragionevole, anche se sottopone il segretariato a una mole di lavoro considerevole. Tre dipendenti si occupano infatti prevalentemente dell'assistenza giuridica, parzial-

mente coadiuvati da altri due collaboratori, nonché dai colleghi dei segretariati regionali. Ogni segretario si occupa dei casi che sorgono presso le ITC che gli sono attribuite, salvo quando devono essere sottoposti a un tribunale e vengono quindi affidati a un legale.

I casi che vengono sottoposti al Tribunale amministrativo federale per i rapporti di lavoro di diritto pubblico presso le FFS vengono invece seguiti in proprio.

Al loro arrivo, i casi vengono classificati per argomento. Non sorprende che quest'anno l'argomento più gettonato sia stato lo stipendio, in particolare il sistema salariale Toco delle FFS, con 111 casi accolti (oltre alle numerose consulenze e ai ricorsi di categoria). Il secondo capitolo è quello che riguarda la malattia e la reintegrazione

professionale, con oltre 50 casi. La maggior parte di questi dura ben più di un anno, rivelandosi spesso difficili e penosi per i diretti interessati.

Altri argomenti ricorrenti sono i conflitti sul posto di lavoro e i provvedimenti disciplinari, nonché gli incidenti della circolazione sul lavoro e sul tragitto da e per il domicilio.

Una volta concluso il caso, i membri ricevono un questionario con il quale sono chiamati a esprimere un giudizio sul servizio ricevuto. Una chiara maggioranza di essi si sono espressi in termini molto positivi sul sostegno ricevuto dal sindacato.

Da notare che questa soddisfazione viene espressa anche nei casi in cui le decisioni non la giustificherebbero a priori.

Protezione giuridica SEV

suisse, il cui presidente Gerold Bühler è anche vicepresidente di Swiss Life. Tagliare le rendite con il continuo aumento dei premi di cassa malati e dei costi delle cure e delle case anziani è una contraddizione.

Penso che anche i pensionati del VSLF siano in disaccordo con il loro presidente. Trovo incredibile che lui abbia ancora il coraggio di definirsi rappresentante del personale. Con le sue affermazioni superficiali, ha fatto senza rendersene conto un assist agli avversari di lavoratori e di pensionati. Se l'avesse fatto di proposito, dovrebbe veramente essere destituito.

Urban Zimmerli, Aarburg

La posta dei lettori

Un pseudo sindacalista

Il domenicale «Sonntag» del 6 novembre, in un articolo sulla riduzione delle rendite, riportava che «la discussione sul risanamento delle casse pensioni deve coinvolgere anche i pensionati». Un'opinione condivisa da economisti, ma anche dal presidente del sindacato dei macchinisti VSLF Hubert Giger che, dopo la pubblicazione degli ultimi provvedimenti della cassa pensioni FFS, ha dichiarato al domenicale: «È inaccettabile

che solo i lavoratori debbano dissanguarsi nei prossimi dieci anni. Anche i pensionati devono aiutare a risanare la cassa pensioni FFS.»

L'affermazione di questo pseudo sindacalista conferma solo la sua ignoranza e il suo egoismo. Ignora infatti che i pensionati contribuiscono già dal 2004 al risanamento, con la mancata compensazione delle rendite al rincaro. Affermazioni simili portano solo acqua al mulino di economie-

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Il diritto di pensare

Mumia non morirà. Nei giorni il procuratore distrettuale di Filadelfia ha reso noto che non chiederà l'esecuzione capitale di Mumia Abu-Jamal, il prigioniero diventato il simbolo della lotta contro la pena di morte. Non verrà giustiziato, ma dovrà restare in carcere per tutto il resto della sua vita. Qualcuno sicuramente ricorderà l'esponente afroamericano per il riscatto nero negli Stati Uniti, il militante delle Pantere Nere condannato a morte da una giuria di soli bianchi per l'uccisione di un poliziotto bianco durante una sparatoria in cui Mumia venne coinvolto mentre era al volante del suo taxi, mestiere nel quale si era riciclato dopo essere stato licenziato dalla radio nella quale lavorava per le sue critiche e i suoi attacchi ai politici e poliziotti accusati di corruzione e abusi, in particolare contro la comunità nera.

Per trent'anni Mumia si è detto innocente, per trent'anni ha chiesto la revisione del processo, negata nonostante i vizi di forma riscontrati durante il processo (che gli sono valsi infine la revoca della pena di morte) e, ancor di più, dopo la confessione resa da un noto criminale, d'essere stato lui l'assassino dell'agente ucciso quella notte del 1981. Confessione non presa in considerazione.

Negli stessi giorni (per la precisione l'11 dicembre) è stato ricordato l'anniversario della Dichiarazione dei diritti umani, proclamata dalle Nazioni Unite nel 1948. Se la vicenda Mumia documenta una vittoria di questi diritti (di cui la pena di morte è una delle peggiori violazioni), va osservato come su questo tema lo scenario internazionale è davvero sconsolante. Massacri e torture sono sempre all'ordine del giorno, un po' ovunque sull'intero pianeta, anche se presso le classiche forme repressive delle tradizionali dittature (come per esempio in America latina) la situazione è indubbiamente migliorata.

Paradossalmente, le violazioni di questi diritti oggi hanno cambiato aspetto, si camuffano da operazioni «umanitarie». Dalla Somalia ai Balcani e da questi alla Libia, migliaia di persone sono state uccise per difendere i diritti umani di altre vittime. Ma in questo gioco perverso non vale la regola del «chiedo schiaccia chiodo». Solo l'ipocrisia può legittimare quest'aberrazione, dietro la quale si cela unicamente una politica di supremazia strategica ed economica. E altri interventi «umanitari» si profilano all'orizzonte, come in Siria, dove gli eccidi di oggi costituiscono le premesse per quelli futuri. E poco importa se questi diritti vengono poi platealmente calpestati, trucidando i «simboli del male» come Osama Bin Laden o Muhammad Gheddafi. Nei principi della solenne Dichiarazione dell'Onu era contemplato anche il loro diritto a un giusto processo.

E concludo con una nota di segno tutto positivo: il cinquantesimo anniversario della fondazione di Amnesty International, l'organizzazione che si batte contro ogni forma di discriminazione, contro qualsiasi forma di violenza – a cominciare dalla pena di morte – a favore della libertà di manifestazione, di pensiero, di fede. La sua attività, che le è valsa il Nobel per la pace, resta una delle testimonianze più valide degli ultimi decenni, bene riassunta, e per questo è doveroso un ringraziamento, nel supplemento distribuito da «La Regione Ticino».

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: *contatto.sev*, casella postale, 6501 Bellinzona; e-mail: *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, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.–

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

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

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

Prossima edizione il 19 gennaio 2012. Chiusura redazionale: giovedì 12 gennaio alle 10.00.

ASSICURAZIONE DI PROTEZIONE GIURIDICA PRIVATA SEV MULTI: 12 MESI GRATIS AI NUOVI MEMBRI SEV

Adire nel 2012 al SEV e beneficiare gratuitamente per 12 mesi dell'estesa copertura di un'assicurazione di protezione giuridica nell'ambito privato, del tempo libero e della circolazione stradale! È molto semplice: basta crociare la casella della protezione giuridica SEV Multi sulla dichiarazione di adesione !!

Al termine dei 12 mesi gratuiti, il premio annuo sarà di soli **78 franchi**. Un prezzo imbattibile! Infatti sono già 31 400 i membri SEV che ne approfittano, unitamente ai loro famigliari. Un'assicurazione paragonabile costa infatti da tre a sei volte tanto.

Potete trovare ulteriori informazioni sulla protezione giuridica Coop di Bellinzona, nonché sulle condizioni contrattuali e di assicurazione della protezione giuridica privata SEV Multi sul nostro sito internet: www.sev-online.ch (prestazioni → assistenza giuridica SEV Multi).

NOVITÀ: iscrivetevi direttamente su internet. Sul nostro sito www.sev-online.ch, alla rubrica adesione, trovate la dichiarazione di adesione da stampare, firmare e spedire. Ci farebbe molto piacere accoglierli tra noi!

Per le persone in formazione rimarranno naturalmente in vigore le attuali regole, che permettono loro di assicurarsi gratuitamente per tutto il periodo di formazione!

INFO

Le feste del SEV

Il primo numero di contatto.sev del 2012 apparirà il 19 gennaio.

Il segretariato regionale SEV di Bellinzona e quello centrale di Berna saranno chiusi dal 23.12.2011 al 3.1.2012, mentre quello di Coira riaprirà il 9.1.2012.

BUONE FESTE E BUON ANNO A TUTTI!

■ Sottofederazione LPV

Assemblea di settore FFS Cargo

In apertura dei lavori, l'assemblea svoltasi a Olten il 7 dicembre e diretta da Dominik Baumberger, responsabile del settore FFS Cargo, ha tenuto a ricordare Peter Jordan, membro di comitato della LPV Briga, recentemente scomparso.

Dopo uno scambio di notizie dalle singole sezioni, l'assemblea ha esaminato in dettaglio i nuovi BAR di FFS Cargo SA, recentemente approvati. Baumberger ha in seguito informato sulla ripresa delle trattative per il nuovo CCL di FFS Cargo International, illustrando anche gli obiettivi del SEV in merito.

Ha poi fatto molto discu-

tere il prestito di personale da FFS Cargo a FFS Cargo International, che sta mettendo in difficoltà le varie sedi, a causa della brevità del preavviso di questa decisione.

Il nostro ospite, il presidente centrale LPV Rinaldo Zobebe ha presentato il nuovo prospetto con il quale si vuole rilanciare l'importante attività di reclutamento.

Nel complesso, si è trattato di un'altra assemblea molto vivace, interessante e ben diretta, che ha permesso di approfondire numerosi temi e rispondere a molte domande. Al termine, i partecipanti hanno visitato la nuova sede di FFS Cargo International.

■ SOTTOFEDERAZIONE VPT

GIORNATE NAZIONALI 2012

Le giornate nazionali (convegni) VPT dei vari settori quest'anno avranno luogo come segue:

Giornata Navigazione il 25 gennaio a Lucerna su motonave della SGV

Giornata Bus-Gatu il 29 febbraio a Olten presso Kongresshotel Olten

Giornata Ferrovia privata il 15 marzo a Olten presso Kongresshotel Olten

Giornata Pensionati il 20 marzo a Olten presso Kongresshotel Olten

Giornata settore Turistico il 15 maggio a Berna presso la sede centrale del SEV

Per maggiori informazioni e iscrizione rivolgersi a: Peter Bernet, membro del comitato centrale VPT; telefono: 079 859 76 21, e-mail: peter.bernet@vpt-online.ch

REGOLAMENTO PER I CONTRIBUTI PER IL 2012

Il Comitato SEV ha fissato il contributo SEV per il 2012.

Il contributo base SEV rimane uguale a quello del 2011.

Membri attivi:
contributo base mensile Fr. 28.00

Pensionati:
- 1/2-quota mensile Fr. 14.00
- 1/4-quota mensile Fr. 7.00
- 1/8-quota mensile Fr. 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

Siccome non sono previsti aumenti della rendita AVS per il 2012, non vengono neppure modificati i limiti di reddito per il calcolo della quota per i pensionati.

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

membri che pagano 1/4 di quota (metà quota PV)
limite di reddito: Fr. 2320.00 e più mensili

membri che pagano 1/8 di quota (1/4 quota PV)
limite di reddito: meno di Fr. 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.

■ Comitato centrale LPV

I risultati delle trattative sull'impiego del personale di locomotiva in sedi diverse

Grosswangen, località di residenza del presidente centrale Rinaldo Zobebe, ha accolto l'ultima riunione di comitato centrale dell'anno 2011 che vedeva temi importanti all'ordine del giorno.

Le trattative sul CCL di FFS Cargo International sono concluse e il CCL potrà entrare in vigore al cambiamento d'orario, con una parziale suddivisione del personale tra i settori «nazionale» e «internazionale».

Le misure salariali delle FFS per l'anno prossimo ammontano nel complesso a un 3,25% di aumento della massa salariale, composto da uno 0,5% di aumento generalizzato, da un altro 0,5% per gli aumenti individuali, uno 0,25% per le prestazioni straordinarie e un 2% di maggiori contributi per gli averi di vecchiaia, versato dal datore di lavoro per compensare gli

effetti della riduzione del tasso di conversione e del tasso d'interesse decisi dalla cassa pensioni per l'ottobre 2012.

Entro Natale, i presidenti riceveranno gli inviti all'assemblea dei delegati.

Le trattative sull'impiego in diverse sedi hanno dato i loro primi frutti. Ai macchinisti di Berna e Soletta verranno proposti due contratti di lavoro al 50% per Berna (livello di esigenze G) e per Soletta (F); lo stesso per i macchinisti di Zugo (G) e di Beinwil am See (F). La conclusione di contratti simili è comunque facoltativa, mentre non è possibile sottoscrivere accordi complementari ai contratti esistenti.

Vi è per contro ancora la possibilità di impieghi volontari in depositi esterni, secondo le direttive ZF.

Il programma «cambiamento ZF» dovrebbe comun-

que portare ad una soluzione unitaria per tutta la Svizzera entro fine maggio 2012. Il comitato centrale raccomanda a tutti i colleghi interessati, se del caso, di sollecitare il servizio giuridico del SEV. Da ultimo, il comitato ha preso atto a malincuore delle dimissioni dei responsabili di settore Dominik Baumberger (Cargo) e Benni Källin (BLS), annunciate per l'assemblea dei delegati 2012, in vista della quale si cercano dei subentranti. Eventuali interessati possono annunciarsi direttamente a loro oppure al presidente centrale Rinaldo Zobebe.

Il sito della LPV ha avuto un'ottima eco. La sezione sono invitate a farne uso e a gestire attivamente i propri spazi.

Una passeggiata, dal sapore dell'Avvento, nelle strade di Berna

Verso Bethlehem

Non occorre aspettare che la buona stella indichi la strada, basta semplicemente seguire il sentiero di Wohlen a Berna, che conduce sulle rocce di arenaria e attraverso la romantica valle del Gabelbach, nel quartiere occidentale di Berna, dal nome che evoca il Natale.

La passeggiata di Natale che ci consiglia Rolf Meier, vice-comandante del servizio di protezione delle FFS, inizia presso la stazione dell'autopostale Wohlen bei Bern, Gemeindehaus. Da qui si attraversa la Kirchgasse in direzione del lago di Wohlen, che di fatto è un allargamento del fiume Aar. Il ponte Wohlei ci porta dall'altra parte, dove il sentiero svolta a sinistra. Vale però la pena di dare una prima occhiata alle belle fattorie bernesi del borgo di Wohlei. Tornati sul sentiero, continuiamo attraverso i campi fino alle grandi rocce di arenaria, che fanno capolino da lontano. Il percorso, a tratti scivoloso, richiede buone calzature, adatte alla marcia. In cima al sentiero ci attende una radura da favola: una casa contadina circondata da un po' di terreno, dove a volte è possibile vedere i cavalli. Il sole d'inverno, che con la sua traiettoria diagonale illumina solo una piccola parte della radura, rende la «Stürlere» particolarmente bella.

Poco dopo, scendiamo lungo la piccola valle di Gabelbach. Non appena lasciata alle spalle la foresta, occorre girare a destra per risalire la valle. Qui il ruscello è alla ricerca del proprio letto; una situazione paesaggistica che ci regala un'atmosfera molto romantica e che ci possiamo gustare per un po'.

Giunti all'altezza del piccolo zoo, situato ai



pedi delle tre finestre giganti del complesso di Gabelbach, svoltiamo a sinistra; dopo una breve salita, ecco che appare davanti ai nostri occhi la torre Holenacker, che si staglia nel cielo. Il complesso del Gabelbach risale – come il «Tscharnergut», che dobbiamo ancora incrociare sul nostro cammino – al 1960 e, per la sua concezione architettonica, è considerato pionieristico a livello nazionale e internazionale. Il piano degli architetti Hans e Gret Reinhard è caratterizzato dall'impronta dell'entità abitativa marsigliese firmata dal grande Le Corbusier. Si prosegue alla volta della Waldmannstrasse fino a scorgere, sulla destra, il «Tscharnergut». Anche questo complesso è stato costruito nel 1960 da Reinhard. L'inventario degli edifici nella città di Bern elogia soprattutto la «distribuzione ricca di volumi» e «la combinazione sociale degli abitanti». Un giro nel quartiere permette di constatare che molte cose sono rimaste fino ad oggi uguali.

La nostra passeggiata ci conduce verso la Murtenstrasse e termina davanti alla chiesa di Betlemme.

Jörg Matter

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

Avversità

Quante volte abbiamo sentito frasi motivazionali del tipo: «È con la tempesta che si vede il buon marinaio», «Ciascuno è artefice della propria fortuna», «Il segreto del successo sta nel resistere ai primi insuccessi»? In un periodo oscuro come quello che stiamo vivendo, la luce non ci arriva tanto dalle effimere luminarie natalizie quanto dall'esempio di chi ha saputo credere fino all'ultimo nei propri sogni, fino a riuscire a realizzarli nonostante ogni più incredibile avversità. Curt Herzstark, nato a Vienna nel 1902, era cresciuto in una famiglia la cui attività era il commercio di calcolatrici, che negli anni Trenta conobbero un vero boom. Ma si trattava di grossi macchinari; mentre gli addetti ai lavori manifestavano il bisogno di un dispositivo tascabile, che potesse essere sempre a portata di mano quando avevano bisogno di fare dei calcoli. Herzstark, che all'epoca era sulla trentina, avvolgendo dei cursori attorno a un cilindro si mise a progettare un piccolo meccanismo, che poteva essere tenuto in una mano mentre con l'altra si introducevano i numeri. Sul finire del '37 Herzstark era pronto a mettere in produzione la sua calcolatrice da pugno, ma poi arrivò Hitler e, nel marzo del '38, l'esercito nazista invase l'Austria. Per Herzstark, figlio di madre cattolica e padre ebreo, si prospettavano tempi duri. Ufficiali tedeschi vennero a vedere la fabbrica di famiglia e, dopo una trattativa a senso unico, l'azienda venne riconvertita a uso militare, cominciando a fabbricare dispositivi per carri armati. Poi Herzstark venne accusato di favorire gli ebrei e lo spedirono a Buchenwald. Aveva il morale sotto i piedi e pensava che sarebbe morto: Buchenwald, in effetti, era il campo di concentramento dove maggiormente fu sperimentato l'annientamento per mezzo del lavoro. Lì accanto i nazisti avevano costruito una fabbrica, dove operai-schiavi lavoravano alla realizzazione di macchinari per progetti militari segreti. Tuttavia, l'ingegnere capo della fabbrica, venuto a conoscenza del suo progetto, permise a Herzstark di lavorarci nei ritagli di tempo. Quando aveva ormai completato i suoi bei disegni a matita, l'11 aprile del '45, da nord arrivarono alcune jeep. Dal sedile anteriore di una di esse un soldato americano urlò: «Siete liberi!» Herzstark raggiunse a piedi la città di Weimar, dove si trovava una delle poche fabbriche tedesche ancora in piedi, portando in tasca il progetto della sua invenzione. I suoi disegni erano talmente ben fatti che i tecnici in poco tempo riuscirono a produrre tre prototipi di calcolatrice. Ma, proprio mentre stava già stipulando i contratti per la commercializzazione in serie del prodotto, arrivarono le truppe sovietiche. Temendo giustamente il peggio, Herzstark smontò i prototipi, ne ripose i pezzi in scatole separate per eludere eventuali controlli, e prese la strada per Vienna con quei tre prototipi come unico capitale. Fece richiesta di brevetto e trovò un finanziatore, il principe del Liechtenstein. Alla fine ce l'aveva fatta! Fino all'avvento delle calcolatrici elettroniche, negli anni '70, la sua «Curta» fu considerata la migliore calcolatrice portatile in commercio. Ne vennero vendute in totale circa 140 000, al prezzo di 125 dollari l'una e Herzstark, solo dalla vendita dei brevetti, poté ricavare per sé oltre mezzo milione di dollari dell'epoca!

LE ELEZIONI DEL CONSIGLIO FEDERALE ... SECONDO PELLET



Jean-Michel Despont, guida di sci di fondo per ciechi e ipovedenti

«Non sono Madre Teresa»

Jean-Michel Despont, 45 anni, lavora a Losanna presso la divisione Infrastruttura delle FFS. Quest'inverno, nel suo tempo libero, farà la sua terza stagione sulle piste di fondo, da guida per ipovedenti. Un'esperienza arricchente che gli ha aperto gli occhi sul mondo dei ciechi e degli ipovedenti.

«Fra tutte le associazioni che ho frequentato e continuo a frequentare, i contatti umani più facili li ho avuti con il

Groupement Romand de Skieurs Aveugles et Malvoyants (GRSA).»

Eppure, prima di diventare una loro guida, tre anni fa, Jean-Michel di gruppi e club ne ha frequentati parecchi. Ha giocato a pallacanestro con i ferrovieri sportivi di Losanna, è stato membro di comitato dell'USSF di Losanna e membro del comitato centrale della stessa. È stato presidente della commissione del personale di Infrastruttura FFS di Losanna smistamento. Fa parte del consiglio comunale di Bussigny.

Insomma, è un uomo che ama i contatti, che pratica sport e non si fa pregare per



Jean-Michel Despont, giacca rossa, durante una delle prime uscite sugli sci di fondo di quest'anno, in coppia con un ipovedente.

di guida non termina con lo sci, ma prosegue anche fuori dalle piste, prestando aiuto durante la cena. Di solito si ride insieme a loro e poi si finisce sempre per bere un bicchiere in compagnia, una cosa simpatica!»

Alberto Cherubini

COLORI DELL'ATTREZZATURA SCIISTICA PER LE COPPIE DI CIECHI E IPOVEDENTI: IN SVIZZERA C'È UN PO' DI ANARCHIA!

I colori di questa attrezzatura variano a seconda della regione linguistica. Nella Svizzera tedesca, la guida e il cieco indossano un gilè di sicurezza arancio fuorescente; in Romandia, la guida indossa un gilè rosso, mentre quello del cieco è giallo; in Ticino, entrambi portano un gilè color albicocca. «Viviamo proprio in uno strano paese. È veramente incredibile che non si riesca a uniformare l'attrezzatura», commenta Jean-Michel Despont. «Ma l'importante è che gli altri sciatori ci scorgano e che non cerchino di passare tra la guida e la persona ipovedente.»

Per saperne di più sulla pratica dello sci di fondo da parte degli ipovedenti, ma anche sulle piste, si possono consultare i seguenti siti:

Svizzera italiana: Gruppo Ticinese Sciatori Ciechi e ipovedenti (GTSC) www.gtsc.ch
Svizzera romanda: www.grsa.ch
Svizzera tedesca. www.plusport.ch

«È COME AVERE UN JOYSTICK IN MANO»

Quando un cieco o un ipovedente e una guida decidono di fare dello sci di fondo o alpino, vanno rispettate un certo numero di regole. La regola numero 1 è la sicurezza. Prima di partire, la guida deve verificare che colui che accompagna sia in possesso di tutto il materiale necessario e dell'equipaggiamento. Sulla pista, la guida deve anticipare tutto quello che succede davanti e dietro e gli ordini che impartisce devono essere molto chiari. Ci sono una decina di principi di guida da rispettare per sciare in coppia in sicurezza e alcuni sono particolari. Per esempio, se si incrocia un altro sciatore, la guida si sposta nella traccia percorsa dal suo compagno; si metterà davanti a lui se è un ipovedente e dietro se è un cieco. Un altro principio riguarda la guida con il bastone: la guida afferra il bastone del cieco o ipovedente sotto l'impugnatura per dirigerlo. «Quando pratico la guida con il bastone», racconta Jean-Michel Despont, «certi partner mi prendono in giro. Capiscono al volo le mie indicazioni, come se, invece del loro bastoncino, avessi in mano un joystick!»

impegnarsi a favore della comunità.

C'erano quindi in lui le premesse perché diventasse guida di sci di fondo per ciechi. Ma ci voleva uno stimolo ed è stato un suo collega a fornirglielo. «André Eggmann, che lavorava a Bienne smistamento, mi ha spinto a passare dallo sci di fondo per svago a un vero sport intensivo. Un giorno mi ha invitato a diventare guida in seno al GRSA, dato che lui fa la guida in seno a Plusport, l'analoga associazione al di là della Sarine. E così è stato.»

Dialogo intenso

Concretamente, perché Jean-Michel trova più facile avere contatti in compagnia di persone con problemi della vista? «Anzitutto perché condividiamo la stessa passione per lo sci. Poi siamo in coppia, ciò che ci impone un dialogo intenso. Durante i campi di sci, le coppie cambiano ogni giorno, di modo che si incontrano altre persone. Noi guide cerchiamo di

sapere che cosa desiderano fare, qual è la loro condizione fisica e tecnica per la pratica dello sci di fondo. Dobbiamo anche descrivergli come sono le piste. Ecco che è veramente indispensabile un dialogo approfondito.»

«Insieme ci si diverte molto»

Jean-Michel Despont dedica una trentina di giorni all'anno allo sci di fondo con ciechi o ipovedenti. Davanti alla nostra ammirazione per il suo impegno e la comprensione di cui dà prova si schermissa dicendo: «Non sono Madre Teresa, cerco solo di occupare il mio tempo libero in modo intelligente. Non sono veramente un volontario, perché vengo indennizzato.»

Vorrebbe che la gente avesse un atteggiamento più disinvolto nei confronti dei ciechi.

«Soprattutto non bisogna commiserarli, certi hanno un caratterino... Quello che mi accomuna a loro è il piacere di fare sci di fondo. Il lavoro

BIO

Jean-Michel Despont è nato il 1° agosto 1966 a Orbe. Suo padre lavorava alle FFS come montatore specialista (poi capo montatore) degli impianti di sicurezza. «La mia famiglia ha dovuto seguire i suoi spostamenti professionali.



Ho passato la prima infanzia a Sion, poi a Denges.» Nel 1982 entra anche lui alle FFS, come agente del movimento. Due anni più tardi aderisce al SEV, membro della sezione SBV di Losanna.

Sposato senza figli, vive con sua moglie a Bussigny-près-Lausanne, dove è membro del consiglio comunale come «indipendente di sinistra». Negli uffici di Losanna è specialista delle prescrizioni sulla circolazione dei treni in seno alla Divisione infrastruttura, sicurezza dell'esercizio.