

Intervista

Barbara Spalinger lancia un appello in favore dei CCL, uno strumento fondamentale.

Pagine 6 e 7



150 anni per la ferrovia della Jungfrau

Non si può parlare del mondo ferroviario elvetico senza evocare la spettacolare linea della Jungfrau, che porta ad un luogo unico. Pochi sanno che non è mai stata ultimata.

Pagine 8, 9 e 10



Ritratto

Laurent Schaffter, un ferroviere appassionato di tennis da tavolo, sport impegnativo.

Pagina 16

Il SEV non accetta un trasferimento del trasporto dal treno al bus solo per motivi finanziari

Intenzioni senza senso

Berna vuole che le tratte con un grado di copertura dei costi inferiore al 50%, vengano valutate dai cantoni e se del caso chiuse.

Risparmiare sui trasporti pubblici regionali non farà che spingere la gente ad utilizzare le automobili. E quanto sostiene l'ATA che ha lanciato una petizione contro le misure di rispar-

mio ventilate dal Consiglio federale nel settore delle ferrovie regionali. La petizione è sostenuta dal SEV.

a pagina 4



Beatrice Fankhauser

EDITORIALE

La soddisfazione di veder ampliata la linea da Zurigo a Coira grazie al progetto FAIF (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, vedi a pag. 2) potrebbe andare di traverso a chi, per esempio, si ritroverà in un'orario di punta seduto nel bus che ha sostituito il suo treno regionale per Zurigo e che, ingolfato nel traffico stradale, vedrà partirgli sotto il naso il suo treno per Coira.

“Dobbiamo convincere il Consiglio federale dei limiti di questo approccio.”

Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV

Per il Consiglio federale si tratterà probabilmente di un caso sfortunato, dato che non intende tener conto di simili circostanze nel definire in quali linee regionali intende investire. Come spesso succede, focalizzarsi sugli aspetti finanziari fa perdere di vista la visione d'insieme.

L'esempio in entrata dimostra come in fondo un minimo di ragionevolezza sarebbe sufficiente per rendersi conto dei limiti di una riflessione sul mantenimento di una linea ferroviaria imperniata solo sul raggiungimento di un grado di copertura dei costi del 50%.

Una ragionevolezza che sembra mancare oggi al Consiglio federale, ma che possiamo contribuire ad ispirare, sottoscrivendo la petizione sulle linee ferroviarie regionali, che trovate sul nostro sito internet (www.sev-online.ch).

Grazie per il vostro sostegno.

SERVIZIO PUBBLICO

Da anni ormai il servizio pubblico è sotto assedio, bersagliato dagli attacchi dell'ideologia liberista il cui credo è massimizzare e privatizzare i profitti, e lasciare sulle spalle dello Stato cifre rosse e mancati guadagni. Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha lanciato l'idea di dichiarare il 2013 anno del servizio pubblico. Una proposta accolta dagli altri sindacati: syndicom, garanto, VPOD e Associazione del personale della Confederazione.

a pagina 2

Approvata una risoluzione a difesa del loro lavoro

Macchinisti Cargo al fronte



110 posti di lavoro a rischio e a farne le spese potrebbero essere i macchinisti di FFS Cargo. SBB

Cargo International deciderà a fine ottobre l'ubicazione dei depositi dei propri macchinisti. Ancora non è dato di sapere se in Ticino ne resterà uno. Riuniti in assemblea domenica

21 ottobre, i macchinisti hanno espresso tutta la loro preoccupazione e il loro disappunto. Attraverso una risoluzione hanno dato mandato ai sindacati affinché promuovano un lavoro di lobby presso i vertici delle FFS a difesa di un deposito in Ticino. Si chiede pure che il Consiglio di Stato ticinese venga messo al corrente.

a pagina 5

IN BREVE

PIÙ SOLDI
ALLA FERROVIA

La commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) intende concedere 6,4 miliardi di franchi per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria 2025, rispetto ai 3,5 miliardi previsti dal Consiglio federale. I mezzi supplementari verrebbero in parte coperti, indica una nota odierna dei Servizi del parlamento, con un aumento provvisorio – dal 2018 al 2030 – di 0,1 punti percentuali del tasso ordinario dell'IVA. Presentato in gennaio come alternativa all'iniziativa popolare dell'Associazione traffico e ambiente (ATA) «Per i trasporti pubblici», il piano del Consiglio federale ha suscitato reazioni critiche. Numerose voci, quelle dei cantoni in testa, hanno chiesto più soldi, una maggiore ripartizione regionale dei progetti e nuove fonti di finanziamento.

ACCORDO TRA FFS
E APPLE

Le FFS e la Apple hanno trovato un accordo sul contenzioso in merito al famoso orologio delle Ferrovie svizzere usato dalla Apple sui dispositivi come l'iPad e l'iPhone. Sono arrivati a concludere un accordo e a sottoscrivere un contratto di licenza, sul quale



però non è dato sapere nulla. Con un breve comunicato stampa diramato nel pomeriggio, le Ferrovie svizzere fanno sapere che «le parti hanno convenuto che sull'ammontare dell'indennità di licenza e su altre particolarità dell'accordo non saranno rilasciate ulteriori informazioni». L'orologio delle stazioni fu ideato nel 1944 dall'ingegnere e progettista Hans Hilfiker, appositamente per le FFS. Con gli anni questo orologio è divenuto un'icona del design, anche nell'era digitale. Lo contraddistingue la lancetta dei secondi di colore rosso a forma di paletta del capostazione. È un simbolo di innovazione ed affidabilità: caratteristiche importanti delle FFS e della Svizzera.

L'annuale seminario del comitato SEV ha avuto luogo venerdì 12 ottobre presso il segretariato centrale del SEV a

2013: anno del servizio pubb

Il comitato SEV chiede al nostro sindacato di concentrare gli sforzi sul congresso e sull'organizzazione di una giornata intersindacale dedicata al servizio pubblico.

Prima di parlare del 2013, i membri del comitato hanno passato in rassegna i punti di forza che il nostro sindacato deve affrontare entro la fine di quest'anno. Al primo posto, beninteso, il reclutamento di nuovi membri. «Registriamo un calo delle iscrizioni rispetto allo scorso anno, fortunatamente compensato da una diminuzione delle partenze», ha commentato il presidente del SEV Giorgio Tuti, esortando an-

che le sottofederazioni e le sezioni a raddoppiare gli sforzi, per garantire che il SEV possa mantenere un ottimo livello di sindacalizzazione, «elemento chiave durante le trattative contrattuali», ha osservato Tuti.

Congresso

Sotto la guida del loro presidente Andreas Menet e del vicepresidente Roland Schwager, i membri del comitato SEV hanno proceduto ad una prima scrupolosa lettura dei testi di orientamento che saranno sottoposti al congresso, che si svolgerà il 23 e 24 maggio 2013 al Kursaal di Berna. Questi testi rappresenteranno in qualche modo la mappa del sindacato per gli anni 2014 e 2015. Attraverso le prime prese di

Nuovo segretario SEV a San Gallo

Giorgio Tuti ha annunciato ai membri di comitato l'assunzione di un nuovo segretario



sindacale per il segretariato di San Gallo, dal momento che Peter Hartmann va in pensione.

Si tratta di Felix Birchler, 34 anni, attualmente segretario sindacale alla VPOD e sociologo di formazione. Felix Birchler entrerà in funzione il prossimo 3 gennaio. Nel frattempo Peter Hartmann assicura la transizione.

AC

«La lobby intersindacale del servizio pubblico deve essere rafforzata»

Durante il seminario del comitato SEV, Giorgio Tuti ha lanciato l'idea di una giornata intersindacale dedicata al servizio pubblico. La proposta ha fatto centro.

Come è nata l'idea di istituire una giornata del servizio pubblico?

Giorgio Tuti: Si tratta di

un'idea maturata negli ultimi mesi. E ho colto il rischio di presentarla ai responsabili dei sindacati del settore pubblico.

Perché una giornata di questo tipo?

In Svizzera, come nei paesi europei che ci circondano, il servizio pubblico è sotto attacco. L'ideologia liberista sostiene che occorre risparmiare nei bilanci della collettività.

Intanto si fanno regali fiscali alle multinazionali e ai grossi patrimoni. I sindacati che operano nel settore pubblico devono unirsi per proclamare ad alta voce la loro determinazione a lottare per un servizio pubblico di quali-

tà, che sia forte e al servizio di tutti. Siamo contro la logica in base a cui si privatizzano i benefici e si caricano le perdite sulle spalle dello Stato.

Qual è stata la reazione degli altri sindacati alla tua proposta?

L'idea è piaciuta e hanno mostrato grande interesse. La giornata sul servizio pubblico sarà organizzata sotto l'egida dell'Unione sindacale svizzera. Siamo tutti d'accordo sul fatto che dobbiamo rafforzare la lobby intersindacale del servizio pubblico. L'unione fa la forza, questo motto vale anche per la difesa del servizio pubblico. Abbiamo tutto l'interesse a raccogliere le nostre competenze e la nostra forza per poter influenzare in modo efficace il legislatore.

Questa giornata intende prendere in contropiede l'iniziativa pro-servizio pubblico?

È possibile che se ne parli, ma non sarà l'argomento centrale. Per l'USS è chiaro

che quell'iniziativa è controproducente. È stata mal concepita dalle associazioni dei consumatori e delle consumatrici. Essa mira a vietare le sovvenzioni incrociate, che tuttavia sono un requisito fondamentale per un buon servizio pubblico. Ad esempio, i guadagni ottenuti sui grandi assi ferroviari devono poter continuare a compensare il mancato guadagno delle linee delle regioni periferiche. Il servizio pubblico non è solo treni efficienti tra Zurigo e Berna; il servizio pubblico è anche un buon servizio nelle Franches-Montagnes, nei Grigioni o nel Toggenburgo.

Di che cosa si parlerà allora?

Non parleremo solo di come dovremo opporci per contrastare lo smantellamento, ma anche di come rafforzare il servizio pubblico.

Alberto Cherubini



Dobbiamo rafforzare la lobby sindacale per il servizio pubblico

Bernina

lico

fronta le condizioni di lavoro dei/delle dipendenti del trasporto pubblico.

Giornata del servizio pubblico

Giorgio Tuti ha approfittato del seminario per lanciare l'idea di una giornata intersindacale dedicata al servizio pubblico. L'evento si svolgerà nel 2013, in autunno (data e luogo da definire). L'idea del presidente del SEV ha conquistato il consenso di tutti i membri del comitato, perché si tratta di un'opportunità per rafforzare i legami con colleghi e colleghe di *syndicom* (Posta e Swisscom) *garanto* (dogane e la guardia di frontiera), *VPOD* (ospedali, scuole e trasporti urbani) e *l'Associazione del personale della Confederazione (APC)*. AC

STOP AI FORFAIT FISCALI

L'iniziativa per l'abolizione dei forfait fiscali lanciata dalla sinistra alternativa, è riuscita: 120'000 le firme raccolte, di cui 103 mila già vidimate dai comuni. La proposta ha riunito un vero e proprio fronte di sinistra: a La Sinistra si sono infatti aggiunti l'Unione sindacale svizzera, i Verdi e il Partito socialista. L'iniziativa «Basta ai privilegi fiscali dei milionari (Abolizione dell'imposizione forfettaria)» vuole sopprimere una vergognosa disparità di trattamento che permette a circa 5000 ricchi stranieri residenti in Svizzera, di beneficiare di vantaggi fiscali. Secondo i promotori l'imposizione forfettaria viola l'uguaglianza dei diritti e alimenta una concorrenza malsana fra cantoni. Finora cinque cantoni hanno abolito tali forfait per gli stranieri facoltosi: Zurigo nel 2009, Sciaffusa nel 2011, Appenzello Esterno, Basilea Città e Basilea Campagna

quest'anno. San Gallo, Turgovia, Lucerna e, in settembre, Berna, hanno da parte loro inasprito le condizioni di concessione. Durante la scorsa sessione autunnale, le Camere federali hanno rifiutato di sopprimere questa pratica, ma hanno inasprito le disposizioni. In futuro la spesa minima presa in considerazione nell'ambito dell'imposta cantonale e federale ammonterà a sette volte la pigione o il valore locativo dell'alloggio, al posto delle cinque attuali. Per gli stranieri che soggiornano in albergo, la tariffa dovrebbe corrispondere a tre volte il prezzo della pensione per vitto e alloggio (due volte attualmente). Per l'imposta federale diretta (IFD), il reddito minimo imponibile dovrebbe essere di 400'000 franchi. I cantoni potrebbero stabilire un importo minimo a loro scelta; hanno due anni per adeguare la propria legislazione.

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Cent'anni fa: come oggi

Primi anni del Novecento, l'Europa era in piena effervescenza, nel vivo di un euforico clima di belle époque, alimentato da costumi innovatori e da una spensierata fede nel progresso. Nulla lasciava ancora presagire i tragici avvenimenti che sarebbero seguiti: due devastanti guerre mondiali, una grande depressione un po' ovunque nel mondo, due regimi totalitari e repressivi (il nazismo e il fascismo), nonché più tardi un lungo periodo liberatore di pace e di straordinario sviluppo economico mai registrato nella storia.

Leggendo alcuni testi di economisti e filosofi dell'epoca, si scopre con non poca sorpresa che già si parlava di concetti in voga ancora oggi, senza per questo averli risolti nello spazio di un secolo. Già si menzionava la necessità di un salario minimo per tutti come fattore di crescita economica, di Stato sociale, di produttività, quale strumento per elevare il tenore di vita dei poveri, di globalizzazione dei mercati.

I nomi più noti erano quelli dell'americano Irvin Fischer e dell'austriaco per formazione Joseph Schumpeter, il quale scrisse i suoi principi d'economia nella immensa sala della biblioteca del British Museum a Londra, allo stesso banco in cui Marx scrisse il capitale. Come sempre si era però alla vigilia di un grande crollo borsistico, non del tutto estraneo allo scoppio della prima guerra mondiale.

Il 4 novembre del 1907 la notizia dell'assalto agli sportelli di una banca in fallimento scatenò il panico alla borsa di Londra. Le riserve di capitale e gli strumenti creditizi cominciarono a scarseggiare, gli indebitamenti di stati e di industrie private salirono alle stelle. Aumentarono di conseguenza i tassi d'interesse (si direbbe oggi gli «spread» fra Paesi e rispettive zone d'influenza economica).

Dopo la guerra anche la Svizzera rivendicò lo Stato sociale, il voto alle donne, l'introduzione dell'AVS, la riduzione dell'orario di lavoro, nonché aumenti salariali, ciò che avvenne gradatamente molto più tardi, anche per un'altra grande crisi finanziaria, quella del 1929, e per lo scoppio di seconda guerra mondiale. Sta di fatto che l'aumento di produttività si tradusse effettivamente negli anni in aumenti di salari e in diminuzioni dell'orario di lavoro.

Il guaio è che oggi l'aumento della produttività, ancora molto forte e innovativo, non si trasforma più né nell'uno né nell'altra. E così si riduce il substrato fiscale, il potere d'acquisto, si riducono i contributi alle assicurazioni sociali. Gli stati, le industrie e la popolazione si indebitano, senza ben sapere come venire fuori. Sarà il preludio a un nuovo crollo, una nuova crisi o addirittura una nuova guerra fra gli stati, senza fucili né cannoni, ma altrettanto aspra e a suon di colpi bassi. E qui ci fermiamo, nell'attesa degli eventi che non promettono però nulla di buono.

Ecco cosa cambia per gli assicurati della cassa FFS

Cassa pensione, novità

Dal primo ottobre 2012 ci sono cambiamenti a livello di previdenza professionale. Vincent Brodard, segretario sindacale e rappresentante del SEV all'interno del Consiglio di fondazione della Cassa pensione FFS, spiega di cosa si tratta.

Quali adattamenti sono entrati in vigore nella Cassa pensione delle FFS a partire dal primo ottobre 2012?

- Il tasso tecnico è stato abbassato dal 3,5% al 3%. Questo è il tasso di interesse del capitale pensionistico garantito a ogni pensionato/a. Siccome i rendimenti necessari non sono più sufficientemente elevati per assicurare l'equilibrio finanziario della Cassa, si è dovuto procedere a un ritocco verso il basso del tasso.
- Inoltre la speranza di vita è in aumento, come dimostra-

no le nuove basi tecniche LPP 2010. Di conseguenza, il tasso di conversione, che varia a seconda dell'età in cui si va in pensione, deve essere ridotto di poco più del 10%. A 65 anni, era al 6,515% e passa ora al 5,848%.

- Per compensare questa riduzione, la riserva per l'aumento della longevità è stata sciolta: 300 milioni sono così distribuiti sugli averi di vecchiaia degli assicurati e delle assicurate, sotto forma di bonus unico.

Che cosa significa concretamente per gli assicurati e le assicurate? Chi di loro è interessato?

Tutti sono interessati. Ma gli/le assicurati/e prossimi/e alla pensione, subiranno solo deboli perdite.

In contropartita, l'aumento del 2% delle quote contributive mensili sarà preso a carico dalle FFS, giusto?

Certo, è il frutto del successo della delegazione sindacale che ha ottenuto questo

risultato in occasione delle scorse trattative salariali.

Perché tali adattamenti sono stati necessari?

Come menzionato sopra hanno inciso sul provvedimento il basso rendimento dei capitali e l'aumento della aspettativa di vita. Le rendite devono essere pagate più a lungo, mentre al tempo stesso i rendimenti sono inferiori alle previsioni a lungo termine.

Henriette Schaffter

Per conoscere le conseguenze di questi adeguamenti sulle prestazioni di ogni assicurato/a, consultare il sito: www.pksbb.ch



Il SEV avverte: «La copertura dei costi non è un criterio valido per decidere le sorti di una linea»

Le ferrovie regionali non si toccano

La Confederazione vorrebbe limitare i suoi contributi finanziari alle linee di traffico regionale che non raggiungono almeno un grado di copertura dei costi del 50%.

Secondo il progetto di ordinanza preparato nell'ambito della Riforma 2 delle ferrovie e inviato in consultazione la settimana scorsa, circa 175 linee ferroviarie regionali su 300 non soddisfano questa condizione. Prima di effettuare investimenti, questi colle-

gamenti devono essere sottoposti a puntuali verifiche sulla loro redditività e sulle possibili alternative adottabili dai cantoni, tra cui la soppressione «tout court», la riduzione del numero di corse o la sostituzione per mezzo di autobus.

Le critiche del sindacato «Burocrazia insensata»

Questo passo ha immediatamente destato un grande interesse nell'opinione pubblica e accese proteste su più fronti, tanto da indurre Peter Füglistaler – direttore dell'Ufficio federale dei trasporti – a

tentare di buttare acqua sul fuoco. «Esaminare l'opportunità, in determinati casi, di una soluzione alternativa non significa necessariamente sopprimere la situazione esistente. Oltre alla redditività, devono essere presi in considerazione altri criteri» ha precisato al quotidiano romando «le Matin».

Anche il SEV ha reagito con un comunicato, condannando l'approccio burocratico ad una questione tanto delicata come la politica dei trasporti. Il grado di copertura dei costi non si presta come criterio per indurre la Confederazione a minacciare di stralciare i propri contributi per imporre l'esercizio della linea con bus. Un cambiamento del vettore di trasporto dovrebbe essere valutato con la massima attenzione, anche per le sue ripercussioni a livello occupazionale.

Del resto i cantoni, che sono i committenti e i maggiori finanziatori di queste li-

nee, dovrebbero da tempo aver svolto queste verifiche del rapporto costi-benefici. È anche evidente che sia inutile passare ad un esercizio su bus per le linee ferroviarie per le quali l'infrastruttura o il materiale rotabile sono stati rinnovati. Non si capisce pertanto perché si vogliano adesso ordinare verifiche di cui si conosce già l'esito.

ATA e SEV rinviando il progetto al mittente

Anche l'Associazione traffico e ambiente (ATA) è molto critica nei confronti di questa ordinanza: «Risparmiare sui trasporti pubblici regionali non farà che spingere la gente ad utilizzare l'automobile». L'ATA respinge in blocco il progetto: queste limitazioni non fanno che indebolire il sistema ferroviario nel suo insieme e scoraggiano i viaggiatori che attualmente ricorrono ai treni proprio perché sicuri di trovare sempre buone coincidenze. Buoni colle-

gamenti, anche nelle regioni periferiche, sono la caratteristica principale della rete ferroviaria svizzera e contribuiscono in modo decisivo alla competitività di queste regioni.

ATA e SEV hanno pertanto promosso una piccola manifestazione sulla piazza federale per illustrare in modo simbolico le conseguenze del passaggio alla strada di alcune linee (vedi anche a pagina 1). Per trasportare i passeggeri di un treno della S14 di Zurigo, linea che rientra nelle condizioni previste dall'ordinanza (ma lo stesso varrebbe per esempio per la S1 Tilo) occorrerebbero circa 20 bus articolati, con le immaginabili conseguenze a livello ambientale e di congestionamento della rete stradale. ATA e SEV hanno pertanto promosso una petizione online che potete firmare sul sito del SEV:

www.sev-online.ch.

frg/gi



Tra le linee «prese di mira» dall'ordinanza vi sarebbe anche la S1 TILO

Perdurano i problemi per la TPL e il suo personale a seguito dell'introduzione del nuovo piano viario

Un piano in salita

I prevedibili disagi iniziali del nuovo piano viario di Lugano stanno durando più a lungo del previsto e per la TPL si impone la revisione degli orari di alcune nuove linee.

Che la rivoluzione del piano viario di Lugano avrebbe avuto conseguenze anche per i trasporti pubblici era chiaro: essa ha infatti comportato una ridefinizione di buona parte delle linee, i cui tempi di percorrenza hanno potuto essere solo stimati, dal momento che per percorrere in anticipo alcune vie si sarebbe dovuto procedere in contromano. Alcune delle linee che passano per le vie più frequentate, presentano adesso notevoli ritardi, anche dovuti all'elevata cadenza richiesta dai committenti, can-

tone e città. Oltre a ciò, gli incroci sono regolati da nuovi impianti semaforici, la cui programmazione si è rivelata piuttosto lacunosa, in particolare per i bus. Gli interventi per rimediare hanno dato risultati modesti, ma si spera in un deciso passo avanti entro fine ottobre. I ritardi accumulati su queste linee, aggravati dall'imperizia degli automobilisti, confrontati con sensi unici e divieti di circolazione che stravolgono abitudini maturate da decenni, stanno generando situazioni di grande tensione per gli autisti, chiamati ad affrontare clienti a volte esasperati.

Un cumulo di circostanze

A queste circostanze si è aggiunta l'introduzione, a pochissime settimane, della nuova comunità tariffale integrale, che ha comportato la posa di nuovi automatici dei

biglietti. Oltre a richiedere anch'essi una certa abitudine, il loro funzionamento non è proprio velocissimo e pure i prezzi hanno subito delle modifiche. Succede quindi che qualcuno si veda partire l'autobus sotto il naso mentre sta aspettando l'emissione del biglietto, lo debba pagare di più e che poi debba aspettare a lungo l'autobus successivo. E succede purtroppo che a far da capro espiatorio sia l'autista.

Non sparare sul pianista

Ciò non giustifica però evidentemente i casi anche pesanti di conflitto verificatisi tra autisti e utenti, né i commenti negativi riportati dalla stampa. Il SEV è pertanto intervenuto con un comunicato stampa a sostegno delle condizioni di lavoro degli autisti, la cui professionalità, impegno e competenza sono



La pensilina Botta, come previsto, è uno dei punti più caldi

stati più volte difesi e sottolineati dalla stessa direzione e dal Municipio di Lugano.

Richieste di modifiche per il cambio d'orario

Sollecitato dai suoi membri, il SEV è intervenuto unitamente agli altri sindacati e alla commissione del personale per richiedere correttivi in vista del cambio d'orario. La situazione può infatti migliorare solo rivedendo i tempi di percorrenza sulla base delle esperienze fatte e prevedendo

tempi tampone ai capolinea che permettano di recuperare gli inevitabili ritardi, ma questi provvedimenti non possono essere adottati nell'ambito dell'attuale orario. La TPL ha assicurato che questi sono allo studio anche con la committenza, ragion per cui il SEV si è rivolto anche alla sezione della mobilità del cantone per chiedere di accogliere le richieste della TPL.

Pietro Gianolli

Futuro professionale incerto per i macchinisti di FFS Cargo: a rischio 110 posti di lavoro

Il lavoro dei macchinisti non si tocca

Affollata assemblea domenica scorsa alla Casa del popolo di Bellinzona. I macchinisti di FFS Cargo hanno espresso in modo inequivocabile rabbia e preoccupazione.

«Cargo International l'abbiamo messa in piedi noi. Senza di noi questa azienda non sarebbe mai partita», insorge giustamente un macchinista, mettendo in evidenza l'atteggiamento disinvoltato di SBB Cargo International, che intende definire l'ubicazione dei propri depositi di macchinisti. Con il rischio concreto che in Ticino non resti niente o forse poche briciole. A ri-

del 2013 vuole circolare con macchinisti propri e fra pochissimo definirà i propri depositi. Sul mantenimento di un deposito in Ticino (attualmente 35 macchinisti lavorano a Chiasso e 75 a Bellinzona) nebbia fitta.

«Il Ticino è strategicamente ben posizionato, nella sua funzione di ponte tra il Mediterraneo e il Nord dell'Europa. Ecco perché - sottolinea Stroppini - un deposito in Ticino si giustifica pienamente. Ed è questo il messaggio che dobbiamo fare passare». «L'incertezza - ha detto il macchinista Thomas Giedemann - logora. Il tempo passa e ora chiediamo cifre chiare e documentate. Vogliamo tutelare il nostro lavoro e la



Grande partecipazione all'assemblea

ne: le continue pressioni sulla categoria sono come braci incandescenti pronte ad infiammarsi. I macchinisti non staranno a guardare. La voglia di lottare è dichiarata.

Françoise Gehring

LE RIVENDICAZIONI IN UNA RISOLUZIONE

Durante un incontro informativo nel mese di settembre, ai macchinisti di FFS Cargo è stato comunicato che alla fine di ottobre SBB Cargo International deciderà l'ubicazione dei propri depositi. Nessuna garanzia è stata data sulla presenza di un deposito in Ticino.

I macchinisti ticinesi di FFS Cargo, riuniti in assemblea domenica 21 ottobre, hanno votato una risoluzione conferendo ai sindacati SEV e VSLF il mandato seguente:

- Promuovere un lavoro di lobby presso le direzioni FFS Cargo e Cargo International affinché in Ticino venga realizzato un deposito di macchinisti SBB Cargo International di primaria importanza in grado di assorbire i macchinisti che attualmente lavorano per FFS Cargo nei depositi di Bellinzona e Chiasso.
- Informare il Consiglio di Stato e la deputazione ticinese alle Camere federali chiedendo di attivarsi nelle opportune sedi a salvaguardia dei posti di lavoro in Ticino.
- Costituire un'apposita commissione di accompagnamento allo scopo di seguire la migrazione dei macchinisti dall'azienda FFS.



Uniti nel difendere il loro lavoro

schio ben 110 posti di lavoro qualificati. Organizzata dai sindacati SEV e VSLF, l'assemblea dei macchinisti ha permesso di fare il punto sulla situazione e soprattutto di definire una strategia di informazione, di pressione e di lotta, contenuta nella risoluzione votata all'unanimità (cfr. riquadro).

«Non siamo qui per entrare nel merito delle difficoltà di FFS Cargo. Sappiamo - ha osservato il sindacalista del SEV Angelo Stroppini - che deve uscire dalle cifre rosse. Con strategie discutibili, anche perché la politica non dà sempre segnali coerenti». Vale la pena ricordare che alla sua nascita, SBB Cargo International non voleva nemmeno un CCL. Ora questa azienda - che finora ha acquistato le prestazioni dei macchinisti da FFS Cargo - a partire dal mese di settembre

nostra professionalità». Sergio Morelli, presidente VSLF Ticino, ha pure manifestato la propria preoccupazione per gli scenari che si stanno delineando. «I segnali negativi ci sono tutti - tuona un collega macchinista - per questo occorre mobilitarci. Ci sono macchinisti italiani, pagati meno di noi, che stanno facendo istruzione fino a Goldau. Vedrete: faranno un deposito a Gallarate e uno a Goldau. E arriveremo in Ticino. Dobbiamo chiamare in causa la politica».

Gli ha fatto eco un altro macchinista: «A Cargo non interessa chi tira il treno, ma che il treno viaggi». E sull'incompetenza dei vertici denunciata da un altro macchinista, sono piovuti generali consensi. Una cosa è certa e palpabile: la rabbia dei macchinisti che si sentono presi a pesci in faccia. Ma attenzio-

Giornata degli immigrati 2012

AVS, AI, CP, AD ... per noi

Sabato, 1 dicembre 2012, dalle 9 alle 16, Congresshotel Olten

Discorsi di Doris Bianchi, Unione sindacale svizzera USS

- Protezione sociale durante l'attività retribuita: cosa capita in caso di malattia, infortunio, invalidità, maternità
- La previdenza vecchiaia in Svizzera: la situazione degli immigrati in Svizzera
- Come posso ottenere un calcolo della mia rendita? A quale rendita ho diritto se rientro in Patria?

Moderazione:

Manuel Avallone, vicepresidente SEV,
Arne Hegland, segretario SEV per la migrazione

Iscrizioni:

SEV, Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zurigo
oppure a migration@sev-online.ch
044 242 84 66

Iscrivetevi subito!

La giornata è organizzata e finanziata da:



SEV
Migration
Migrazione

Deine starke Gewerkschaft
Ton syndical fort
Il tuo forte sindacato



»Un'azienda non dovrebbe stabilire da sola le condizioni di impiego e di lavoro, ma definirle nell'ambito di un processo di partecipazione con il personale e i sindacati.«

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

La vicepresidente del SEV Barbara Spalinger lancia un nuovo appello in favore dei contratti collettivi di lavoro

«Uno strumento fondamentale per regolamentare i settori»

Barbara Spalinger coordina in seno al SEV l'attività presso le varie imprese di trasporto concessionarie, che oltre alle FFS garantiscono il trasporto pubblico nel nostro paese. La VPT, sottofederazione che riunisce il personale di oltre 90 di queste aziende, organizza in autunno una serie di convegni regionali, per discutere i vari aspetti della politica dei trasporti. contatto.sev ne ha approfittato per fare il punto alla situazione della regolamentazione delle condizioni di lavoro.

contatto.sev: hai un'azienda che attualmente ti sta preoccupando in modo particolare?

Barbara Spalinger: La BLS e la sua situazione finanziaria, che ci ha imposto il rinvio del rinnovo del CCL. In settembre abbiamo manifestato davanti al Parlamento cantonale contro i tagli delle indennità. Abbiamo però anche problemi interni all'azienda, dato che i programmi di aumento dell'efficienza non hanno dato i risultati sperati. Mi aspetto quindi nuovi problemi.

Cosa sta accadendo a livello di CCL su scala nazionale?

Con l'associazione dei trasporti a fune abbiamo concluso un progetto di CCL quadro, sul quale i membri dell'associazione decideranno nell'autunno 2013. Abbiamo in corso il rinnovo dei CCL con i trasporti pubblici di Friburgo TPF e con la Aar Bus+Bahn. Abbiamo poi concluso un rinnovo soddisfacente del CCL elvetino, la filiale delle FFS per la gastronomia ferroviaria e il CCL delle Autolinee Mendrisiensi

è pronto per l'approvazione. Siamo pure in dirittura d'arrivo con il primo CCL per la Frauenfeld-Wil-Bahn, basato su una proposta delle ferrovie dell'Appenzello, che gestiscono la FW. Il personale l'ha accettata, pur essendo organizzato al 100% al SEV e non avendo quindi interessi a sottrarsi alla pace sul lavoro. È la prima volta che una direzione invita il SEV a negoziare un CCL. In genere succede il contrario.

Le sezioni delle ITC zurighesi stanno portando un pin che rivendica un CCL. Come mai non vi è un contratto collettivo?

Dapprima, i sindacati volevano negoziare un CCL quadro con la comunità tariffale di Zurigo (ZVV), che però, in quanto unione tariffale e organo di pianificazione d'orario, non si prestava per una simile trattativa. Va anche considerato che questo organo riuniva numerose aziende molto diverse tra loro, coinvolgendo anche diversi sindacati. Abbiamo pertanto adottato un'altra strategia: sottoscrivere contratti collettivi di lavoro con ogni singola impresa. Questa possibilità si è aperta dopo l'accordo raggiunto con i trasporti pubblici della città VBZ, la seconda maggior azienda di trasporto dopo la S-Bahn delle FFS. Il loro partner tradizionale è la VPOD, ma adesso partecipiamo anche noi, oltre ad altri sindacati. Abbia-

mo poi ripreso la nostra vecchia rivendicazione di un CCL per la Forchbahn (gestita dalla VBZ), finora negatoci nonostante il grado d'organizzazione di oltre il 90% ci dovrebbe garantire il diritto a trattative. Adesso abbiamo però in agenda un primo incontro.

E com'è la situazione presso SZU, VZO e ZSG?

Le discussioni continuano, ma siamo ancora lontani da un accordo e quindi da una conclusione. Vi è una certa sfiducia di fondo, anche perché queste aziende sono convinte di avere una buona politica del personale anche senza un CCL. È vero che le condizioni di lavoro, come per la maggior parte delle aziende di trasporto, sono accettabili. Le regolamentazioni collettive sono comunque un vantaggio anche per loro, in quanto nascono da una partecipazione del personale e dei sindacati e restano vincolanti anche in caso di cambiamento della direzione. È per questo che vogliamo dei CCL per le aziende di Zurigo

Ma le aziende continuano a non volerle sapere?

Particolarmente scettici sono sempre i consiglieri di amministrazione, in particolare i giuristi, che conoscono male il diritto collettivo del lavoro, nonostante esista in Svizzera da oltre 100 anni e abbia preso piede nel settore dei trasporti pubblici da più di 10 anni. Vi sono quindi numerosi esempi e modelli ai quali rifarsi. Non esiste azienda che sia fallita a causa di un CCL. Evidentemente, un CCL limita un po' il margine di manovra delle direzioni, ma è giusto che sia così, dato che i sindacati sono i rappresentanti legittimi del personale. I CCL sono inoltre uno strumento che permette ai settori di autoregolarsi.

Un CCL quadro per i trasporti pubblici di Zurigo serve solo nella misura in cui ZVV e cantone ne tengono conto per i concorsi di prestazioni.

Evidentemente. Un CCL quadro sarebbe il parametro da rispettare. Sarebbe veramente importante poterne disporre, in quanto i

»Non esiste azienda che sia fallita a causa di un Contratto collettivo di lavoro«

e non necessariamente per rivedere verso l'alto le condizioni d'impiego. Anche se vi è sempre un certo potenziale di miglioramento...

concorsi potrebbero aumentare. Quella per il personale è una voce di spesa molto importante per aziende di bus, ragion per cui vi è una grossa tentazio-

«ABBIAMO BISOGNO DI UNA LEGGE PER PROTEGGERE DAI LICENZIAMENTI»

contatto.sev: vi sono argomenti sui quali i settori non riescono a darsi una regola comune tramite i CCL?

Barbara Spalinger: un esempio su tutti sono i licenziamenti anti-sindacali. Oggi, un datore di lavoro che ha un dipendente che non gli va a genio, lo può licenziare e non è obbligato a riassumerlo nemmeno nel caso in cui il tribunale giudichi abusivo il licenziamento, ma se la cava pagando al massimo sei mesi di stipendio. In questi casi, noi chiediamo invece una riassunzione, in modo da indurre i datori di lavoro a riflettere meglio prima di licenziare qualcuno e favorire così la soluzione tempestiva delle situazioni di conflitto. Persino l'organizzazione internazionale del lavoro ha riconosciuto che in Svizzera i rappresentanti del personale sono tutelati in modo insufficiente dal licenziamento. Il Parlamento ha però demandato la questione ai singoli settori, nonostante ogni nostro tentativo di affrontare la questione in un CCL incontri notevoli ostacoli. Occorre quindi una modifica legislativa, per ovviare a questa mancata disponibilità, che io deploro, anche del nostro settore. Nei CCL abbiamo per contro risolto molti altri punti, per cui non capisco nemmeno il rifiuto dei giuristi delle aziende ad avere un tribunale arbitrale, che in genere è in grado di emanare decisioni con una conoscenza di causa molto migliore e più approfondita di un tribunale civile.

INTERVISTA



AC: 17.12.2009

Nel 2009, Barbara Spalinger ha firmato il CCL quadro delle imprese di trasporto del canton Vaud. Quando seguirà quello del canton Zurigo?

ne di ricorrere al dumping salariale per procurarsi nuovi incarichi.

Syndicom sta facendo pressione in vista del rinnovo del CCL di Autopostale sul fatto che gli assuntori che non sottostanno al contratto nazionale praticano condizioni d'impiego peggiori. Vi sono casi simili anche presso le aziende nei settori dove è attivo il SEV?

Abbiamo anche noi ITC che esternalizzano parte delle prestazioni a ditte subappaltatrici, che hanno condizioni di lavoro peggiori, per esempio a Losanna e a Ginevra. Si tratta però di ditte con pochi dipendenti, mentre presso la Posta sono addirittura la maggioranza. I 189 assuntori postali hanno 1500 posti a tempo pieno, contro i 1350 delle 44 regie di Autopostale.

Il personale delle ITC può adesso sperare di veder migliorare le condizioni della propria casa-pensioni?

I problemi dell'Ascoop sono ormai in via di soluzione con la fondazione di Symova o con il passaggio ad altre casse pensioni. Resta tuttavia, ma non solo

presso le ITC, problemi di finanziamento della cassa pensioni, acuiti dalle difficoltà e dal calo dei redditi dei mercati dei capitali e dall'aumento dell'aspettativa di vita. Ormai le discussioni sulla riduzione del tasso di conversione e del tasso tecnico di interesse, e quindi delle rendite, oppure sull'aumento dei contributi, sono all'ordine del giorno. La tendenza è verso un calo delle rendite presso tutte le casse pensioni. I sindacati non possono del resto influenzare l'andamento dei mercati finanziari, ma possiamo fare in modo che i datori di lavoro assumano le loro responsabilità sociali e che i rappresentanti del personale nelle commissioni di previdenza siano formati in modo da tutelare al meglio gli interessi dei dipendenti. Un approccio politico che vogliamo favorire è il rafforzamento dell'AVS. L'Unione sindacale ha presentato un progetto denominato «AVS Plus» con il quale intende compensare le diminuzioni delle rendite del secondo pilastro per i redditi medi e quelli inferiori.

Le ITC sono chiamate a far fronte all'aumento delle necessità di mobilità della popolazione e, quindi ad assumere anche nuovo personale. Il SEV riesce a reclutare queste persone?

Tutto dipende da come funzioniamo noi, in particolare se sul posto ab-

biamo delle sezioni attive o meno. Laddove abbiamo fiduciari validi, che sostengono l'operato del SEV, abbiamo ottimi risultati. I nostri segretari che assistono le sezioni, aiutano anche nel reclutamento, ma senza l'appoggio dei comitati e dei

fiduciari, i risultati restano modesti.

Markus Fischer

«VOGLIAMO RIDURRE LA DURATA DEI TURNI DI LAVORO»

contatto.sev: a che punto è la campagna promossa in marzo dal settore Bus-Gatu del SEV «10 ore bastano»?

Barbara Spalinger: si tratta di una campagna di sensibilizzazione a lungo termine su di un problema molto poco noto all'opinione pubblica e persino a molte imprese di trasporto. L'anno scorso abbiamo svolto un'inchiesta sulla salute sul posto di lavoro tra gli autisti di bus delle varie aziende, in cui tutti si sono lamentati per il carico rappresentato da giornate di lavoro molto lunghe.

Quando si inizia regolarmente il proprio lavoro alle 6.30 del mattino per terminare verso le 20.30, non si riesce praticamente più a vedere i propri famigliari. È vero che i turni pre-

vedono anche delle pause, che non permettono però in genere di fare molto, soprattutto quando vengono inserite in luoghi discosti, oppure se non si abita vicino al luogo di lavoro. Per il personale, è quindi importante di disporre di turni un po' più compatti.

È probabile che i direttori ribatteranno che i mezzi finanziari disponibili non permettono di assumere più personale e che è quindi indispensabile poter coprire i momenti di punta del mattino e della sera con le stesse persone...

Siamo coscienti delle difficoltà delle aziende per poter pianificare in modo valido i turni, anche perché ogni singola persona manife-

sta esigenze e auspici particolari. Il problema che ho descritto prima riguarda in modo particolare le linee di campagna, mentre nel traffico urbano i colleghi sono spesso confrontati con difficoltà di altro genere.

Per esempio, i tempi di percorrenza sono talmente risicati e i ritardi frequenti, per cui ai capolinea non resta nemmeno il tempo di andare alla toilette.

Con la nostra campagna, vogliamo richiamare l'attenzione delle aziende sull'importanza per la salute dei dipendenti di una buona pianificazione del lavoro e sul fatto che dipendenti in buona salute e soddisfatti del proprio lavoro lo svolgono meglio e più volentieri. A beneficiarne è il contatto con la clientela, il servizio e, alla fine, l'azienda stessa.



»Come macchinista alla Jungfrau-
bahn guadagno di più che sul mio precedente
posto di lavoro.«

Andreas Wyss, macchinista

La ferrovia della Jungfrau compie 100 anni

Il mito tra le ferrovie alpine

Non si può parlare del mondo ferroviario elvetico senza toccare prima o poi la linea della Jungfrau. Non sarà la più bella, ma senz'altro quella più spettacolare, che porta ad un luogo unico e pochi sanno che non è mai stata ultimata.

In Svizzera, le ferrovie sono state costruite nella seconda metà del diciannovesimo secolo per trasportare persone e merci da una località all'altra. All'epoca vennero svolti anche dei rilievi del traffico sulle strade per tentare di stimare il potenziale di trasporto dei progetti ferroviari.

Non così per la ferrovia della Jungfrau, dove la sfida proveniva proprio dalla capacità di portare la gente, i turisti provenienti da tutta la Svizzera e poi dal mondo intero, su questa montagna, in un'epoca in cui non esistevano realizzazioni ferroviarie paragonabili. Diversi progetti si dimostrarono incapaci di

risolvere i numerosi problemi di ordine tecnico e finanziario, sinché non si fece avanti l'industriale zurighese Adolf Guyer-Zeller con l'idea geniale di partire dalla stazione della Kleine Scheidegg per passare sotto l'Eiger con una lunga galleria, che gli permise anche di assicurarsi buona parte dei finanziamenti necessari.

Attrazione turistica di rilievo

Ad approfittare di questa realizzazione, sino ai nostri giorni, è stato tutto l'Oberland bernese. La ferrovia ha portato numerosi posti di lavoro e contribuito a crearne altri nel settore turistico, presso gli alberghi, i ristoranti e i negozi di orologi e articoli di viaggio. Questa ferrovia porta tra le nevi perenni persone che la neve l'hanno vista solo in televisione, permette ad alpinisti, sciatori ed escursionisti di raggiungere comodamente il luogo di partenza delle loro gite in quota e assicura il collegamento con una stazione di ricerca e un ripetitore radio, che verrà però dismesso l'anno prossimo.

Quasi vittima del proprio successo

Ormai tutti gli abitanti della Svizzera sanno che c'è una ferrovia che sale alla Jungfrau. Se non tutti ci sono già stati, è probabilmente dovuto al prezzo. Ogni iniziativa che offre riduzioni di prezzo per questo viaggio è quindi destinata ad avere un grande successo. Nel 2000, quando la banca Raiffeisen

per festeggiare il proprio centenario ha offerto ai soci della cooperativa un biglietto a metà prezzo, la ferrovia ha rischiato il collasso. Il giorno dell'Ascensione, la stazione del Jungfraujoch ha accolto qualcosa come 8148 visitatori e la ferrovia si è vista costretta a limitare l'accesso alla montagna, volendo evitare il più possibile di trasportare persone in piedi.

Gruppi da tutto il mondo

Un cespite di entrata molto importante sono i gruppi che provengono dai cinque continenti, ma soprattutto da quello asiatico: Cina, Giappone, Corea e India da cui provengono quasi due terzi della clientela. Questi gruppi arrivano alla Jungfrau in prevalenza d'estate, indipendentemente dalle condizioni meteo, mentre gli europei preferiscono aspettare le giornate di bel tempo e si concentrano sui fine settimana. La possibilità di incrementare il numero di passeggeri sono quindi limitate alle giornate di cattivo tempo, oppure alle stagioni primaverili e autunnali, dato che d'inverno le capacità della linea d'accesso della Wengernalpbahn sono esaurite.

Continui ampliamenti dell'offerta

Dalla sua realizzazione nel 1912, gli impianti sono stati costantemente ampliati. Alle passeggiate sul ghiacciaio, che costituivano la principale attrazione di inizio secolo, si sono dapprima aggiunte le

escursioni da quello che una volta, quando si chiamava Kallifirn, era il capolinea, mentre ora è la fermata del «mare di ghiaccio» (Eismeer). L'attuale capolinea della Jungfrau offre ora una piattaforma panoramica, da una parte e dall'altra lo sbocco sul ghiacciaio dell'Aletsch, tramite il cunicolo della «Sfinge», utilizzato dagli sciatori e dagli escursionisti che d'estate si recano alla capanna del Mönchsloch. Il posto offre molte attività, che vanno dallo sci estivo allo Snowtubing, alla discesa con il filo a sbalzo ed è già stato impiegato per incontri pubblicitari di calcio, cricket e, persino, di pugilato.

L'incendio che nel 1972 distrusse il vecchio albergo, ormai in disuso, ha generato un nuovo periodo di fervore edile, con la creazione del nuovo stabile, battezzato

«Sfinge» e dotato di piattaforma panoramica e negozi.

Nuovi progetti

Tra le attrazioni, alla Jungfrau si trova da decenni il palazzo di ghiaccio.

In occasione del centenario, la scorsa primavera è stato inaugurato il tunnel di 250 metri «Alpine Sensation», uno spazio espositivo contraddistinto da un'enorme palla di neve, con una scultura di Guyer-Zeller e da una grotta carsica che evidentemente risulta essere la più alta d'Europa, in cui troviamo un doveroso omaggio a tutti i lavoratori che hanno perso la vita sui cantieri della ferrovia, ricordati da una targa di legno.

Un nastro trasportatore, simile a quello degli aeroporti, permette di scorrere davanti ad una pittura murale



L'«Alpine Sensation» riporta molte testimonianze del lavoro dei minatori.

INFORMAZIONI

Dibattito a Interlaken

La sottofederazione del personale delle imprese di trasporto concessionarie VPT organizzerà la sua giornata della Svizzera centrale presso il Kursaal di Interlaken il 4 novembre. Punti forti saranno gli interventi di Urs Kessler, CEO Jungfrau-bahnen, Martin Ritschard, Vicepresidente VPT, Giorgio Tuti, Presidente SEV e il dibattito tra Thomas Bieger, presidente Jungfrau-bahnen, Christoph Egger, direttore Schilthornbahn, Hans Bieri e Peter Peyer, segretari SEV, moderato da Adrian Durtschi, giornalista di radio BEO.

DOSSIER



pan.

Una composizione della Jungfraubahn sulla tratta aperta sopra la Kleine Scheidegg, con lo sfondo del Mönch e del ghiacciaio dell'Eiger. In alto a destra si intravede la «Sfinge» sul Jungfrauoch.

di 90 metri, a foto storiche, attrezzi di scavo e a lampade da minatore.

La ferrovia ha ora un altro progetto nel cassetto, da realizzare nel fabbricato del ripetitore radio che permetterà di ampliare le capacità di ricezione della stazione.

L'anno scorso, la stazione della Jungfrauoch ha accolto la cifra record di 765'000 persone, che rischia di essere superata già quest'anno, dato che a fine agosto si era già a quota 604'000. E il direttore della ferrovia della Jungfrau parla ormai apertamente di un obiettivo di 900'000 visitatori l'anno.

pan.

FERROVIE DELLA JUNGFRAU: BUONE CONDIZIONI DI LAVORO, MA MANCA UN CCL

Il lavoro presso la ferrovia della Jungfrau è molto particolare. In primo luogo per l'altitudine e per il fatto che si svolge su e nella montagna e poi per le esigenze particolari della clientela, composta da gruppi di persone provenienti dai paesi asiatici, spesso condotti da guide piuttosto nervose, da famiglie con bambini, da alpinisti con attrezzature voluminose e spesso molto complesse. Dar retta a tutti richiede flessibilità, comprensione e capacità linguistiche e il personale della Jungfraubahn sa rispondere adeguatamente a queste sollecitazioni. Sarebbe pertanto lecito aspettarsi in contropartita, da parte dell'azienda, un buon trattamento e condizioni di lavoro corrette.

La ferrovia delle Jungfrau è uno dei principali motori economici di una regione in cui le alternative di lavoro sono rare. Possiamo comunque riconoscere che le condizioni di lavoro non sono male, come ci confermano i colleghi. «Come macchinista alla Jungfraubahn guadagno di più che sul precedente posto di lavoro» ci spiega Andreas Wyss, entrato in azienda quattro anni fa. La distribuzione dei turni viene stabilita con un mese di preavviso, permettendo di pianificare anche la vita privata, dato che non vi sono scombussolamenti nemmeno a seguito di improvvisi cambiamenti della meteo. «Quando fa brutto, lavoriamo in deposito alla manutenzione del materiale rotabile. Succede che questi

cambiamenti avvengano all'ultimo minuto, ma ci cambiamo e via...». Quello che gli piacerebbe è una quinta settimana di vacanza, per compensare le ore supplementari. La Jungfraubahn occupa 28 macchinisti e 2 macchiniste, mentre il gruppo delle ferrovie dà lavoro a 680-800 persone, a seconda delle modalità di conteggio. Chiedo qualche impressione sui festeggiamenti organizzati per il centenario. Il 1° agosto vi è stata una festa per 160 VIPs, per la quale l'esercizio è stato interrotto prima. A settembre è poi seguita una festa per tutti i dipendenti in un capannone a Interlaken e ogni dipendente ha ricevuto anche un bell'orologio. Andreas Wyss è membro del SEV, che presso il gruppo delle

ferrovie può vantare un grado di organizzazione del 40%. Il sindacato ha un discreto rapporto con l'azienda, con la quale i rappresentanti del personale collaborano alla ricerca di soluzioni. La direzione è tuttavia refrattaria alla richiesta di un contratto collettivo di lavoro e tenta di evitare i contatti con i sindacati in genere. I festeggiamenti si sono per esempio svolti senza alcun rappresentante del SEV. I rapporti tra le parti sociali potrebbero quindi essere migliori. Si tratta di un tema che verrà approfondito anche durante la giornata VPT della Svizzera centrale, il prossimo 4 novembre (vedi riquadro a pag. 8).

pan.

Tutti i sacrifici sono stati dimenticati dal giorno dopo

Lavorare per il «re della ferrovia»

La stazione Jungfrauoch è una delle maggiori attrazioni turistiche del nostro paese, ma pochi conoscono la storia di chi ha realizzato questa opera, lasciandoci anche la vita.

Jungfrauoch oggi si raggiunge comodamente per ferrovia e questa comodità contribuisce a far dimenticare gli sforzi e le vittime che questa opera ha richiesto. La targa commemorativa in stazione è dedicata solo all'industriale zurighese Adolf Guyer-Zeller, il «creatore della Jungfrauobahn», detto anche «il re della ferrovia», mentre chi ha strappato questi cunicoli alla montagna viene per lo più dimenticato.

Ingenieri svizzeri, operai italiani

Già all'epoca della costruzione, per definire i minatori e i manovali si parla semplicemente degli «italiani». La maggior parte degli addetti ai lavori più pesanti e pericolosi viene infatti dall'Italia. «La loro costituzione sana e robusta, la modestia delle loro pretese, anche salariali e la capacità di sopportare le elevate temperature in galleria sono caratteristiche tenute in grande considerazione» scrive Daniel Pometta, del servizio medico ferroviario del cantiere della galleria del Sempione, realizzata negli stessi anni, per giustificare le assunzioni. Gli Svizzeri sono invece per lo più ingegneri, oppure artigiani, ai quali si aggiungono alcuni robusti abitanti della regione, impiegati come portatori.*

I lavori iniziano nell'estate del 1896, con gli operai alloggiati in tende sulla Kleine Scheidegg. «Tra queste sottili pareti di stoffa, nelle notti fredde e con nevicata frequenti, si soffre un freddo ca-



Questa foto dello scavo della stazione Jungfrauoch documenta la durezza delle condizioni di lavoro.

ne» riporta un meteorologo. La situazione migliora solo quando vengono erette le prime baracche, dapprima sulla Kleine Scheidegg e poi all'attuale stazione dell'Eigerletscher, ad una quota di 2300 metri s/m. Qui, al portale della galleria, viene realizzato il campo base del cantiere che durerà sedici anni, quattro volte di più di quanto previsto originariamente da Guyer-Zeller. Le condizioni di alloggio restano tuttavia precarie. Il campo, previsto per un centinaio di persone, si rivela ben presto insufficiente ad accogliere il numero crescente di lavoratori. Nell'estate del 1901, la situazione è tanto grave da indurre una commissione del Consiglio di amministrazione ad ispezionare il campo. Le loro constatazioni sono drammatiche: i letti devono essere condivisi da tre persone adulte, i materassi di paglia sono ammuffiti e le condizioni igieniche miserrime. Il presidente del CdA von Hegner definisce queste condizioni «indegne di un essere umano». Viene quindi costruita una nuova baracca che porta un'inaspettata miglioramento della situazione. La vita sul cantiere richiede comunque ancora moltissimi

sacrifici: il vitto è monotono e piuttosto scarso, per uomini chiamati ad un duro lavoro.

Lavoro pesantissimo

Al mattino, vi è solo una tazza di caffè con latte e zucchero. Negli inverni, le abbondanti nevicate isolano le baracche dal resto del mondo, per cui in autunno la ferrovia deve portare all'Eigerletscher quintali di provviste. La carne viene congelata e conservata in alcuni crepacci del ghiacciaio, che spesso vengono però coperti dalle valanghe.

Oltre all'isolamento, il cantiere viene tormentato da un freddo intensissimo. Nonostante il riscaldamento, quando la temperatura esterna scende di numerosi gradi sotto lo zero, quella nelle baracche non sale più sopra i sette gradi.

La situazione viene poi peggiorata dalla mancanza di corrente, che la centrale idroelettrica di Lauterbunnen, di proprietà della ditta, non riesce a fornire in quantità sufficiente ad alimentare le scavatrici e gli impianti di riscaldamento. Il rimedio arriva solo nel 1906, con la messa in servizio di una seconda centrale.

I lavori di scavo si svolgono su tre turni di otto ore.

Alta tensione e dinamite

L'avanzamento nella roccia con l'esplosivo è duro e pericoloso. La dinamite da incalzare nei fori deve essere maneggiata con molta cautela e, nonostante le rigide disposizioni di sicurezza, si verificano numerosi incidenti, con conseguenze anche tragiche. Il più grave avviene nel febbraio del 1899, quando un'esplosione dilania sei lavoratori italiani.

Un'altra fonte di pericolo è l'alta tensione utilizzata per alimentare le scavatrici. All'epoca, la corrente elettrica è un'energia ancora poco conosciuta, di cui si tende a sottovalutare la pericolosità e sono molti i minatori a soccombere fulminati da scariche.

Durante tutti i lavori di realizzazione della ferrovia della Jungfrau avvengono così 90 incidenti, con ben 30 vittime.

Sei scioperi

Nel 1899, la decisione della direzione di non lavorare la domenica suscita un'accesa reazione che sfocia nel primo dei sei scioperi totali del cantiere. I lavoratori vogliono in-

fatti lavorare anche la domenica perché hanno bisogno dello stipendio, veramente molto modesto. Un minatore riceve infatti 5.60 franchi al giorno, un manovale persino solo 5.20 franchi. Circa la metà dello stipendio viene poi dedotta per il vitto e resta quindi poco da mandare a casa per, possibilmente, rifarsi un'esistenza. All'epoca, un chilo di pane costava pur sempre 35 centesimi. Si capisce pertanto come mai per il crollo dell'ultimo diaframma si faccia ricorso, come riporta un cronista del tempo, «ad un'impressionante carica di dinamite» che fa letteralmente volar via lo strato di roccia. Questo permette infatti di anticipare di un giorno la fine dello scavo, assicurando al caposquadra Glacelli e alla sua squadra una paga giornaliera raddoppiata. Poco dopo, il primo giornalista può riferire sul «Bund» della vista che si gode dallo squarcio scavato nella montagna, «di gran lunga più ampia e spettacolare di quella che si gode dall'Eisemer».

All'indomani, tutti i lati bui dello scavo e del cantiere iniziano la loro discesa nell'oblio.

Peter Krebs

*Il pastore Niklaus Bolt ha scritto nel 1913 un libro: «Svizzera: storia di un giovane» che narra di un giovane impiegato come manovale. Si tratta probabilmente di una storia inventata.

CORSO DI FORMAZIONE SEV PER I/LE RAPPRESENTANTI DEL PERSONALE (COPE, COMMISSIONI AZIENDALI) MARTEDÌ 13 NOVEMBRE A BELLINZONA, CASA POPOLO

Lo strumento della partecipazione aziendale si diffonde pure nelle aziende dei trasporti pubblici. Il compito dei/delle rappresentanti del personale è di importanza capitale per le collaboratrici e i collaboratori e per l'insieme dell'azienda. Il loro lavoro è molto impegnativo e la formazione è dunque fondamentale.

disposizioni legali, dei propri compiti e diritti della rappresentanza.

Relatore: Angelo Stroppini, SEV
Partecipanti: rappresentanti del personale FFS, FFS Cargo e ITC
Costi: membri SEV gratuito, non membri fr. 250.–

Contenuti del corso: chiarimento dei ruoli, collaborazione con il SEV (sottofederazioni e sezioni), conoscenza delle

Iscrizione al più presto: presso SEV Bellinzona, telefono 091 825 01 15, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

SEZIONE BAU-LAVORI – ASSEMBLEA AUTUNNALE

L'assemblea si terrà **venerdì 16 novembre alle ore 18.00 a Bellinzona, Casa del popolo**

Ordine del giorno:
Saluto, lettura e approvazione OdG
Nomina di 2 scrutatori
Lettura e approvazione ultimo verbale
Relazioni del presidente e del cassiere
Eventuali dimissioni e eventuali nomine (nomina delegati AD a Burgdorf il

22.05.2013, dei delegati al Congresso SEV a Berna il 23–24.05.2013)
Situazione membri e onoreificenze
Relazione di un membro del comitato centrale, discussione e domande
Relazione di un segretariato sindacale SEV (attualità sindacale), discussione e domande ed eventuali (comunicazioni da parte di Cope).
Segue aperitivo offerto dalla sezione.
Barbara Marcionetti, Presidente



An alle sportbegeisterten und naturliebenden

Kunden- und Reiseberater/innen

Wir bieten Ihnen faszinierende Freizeitmöglichkeiten in der Engadiner Bergwelt!

Als Kunden- und Reiseberater/in (100 %) der Rhätischen Bahn in

St. Moritz

repräsentieren Sie das Unternehmen in einem vielfältigen und spannenden Umfeld. Ob Glacier Express, Bernina Express oder weitere Bahnangebote, Ihr kompetenter und zuvorkommender Top-Service überzeugt unsere Kunden aus aller Welt.

Neugierig? Weitere Infos finden Sie unter: www.rhb.ch/karriere

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Rhätische Bahn AG
Geschäftsbereich Vertrieb
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur

Rico Wenk
Bereichspersonalleiter
Tel. +41 (0)81 288 63 42
r.wenk@rhb.ch

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Hugo Chavez IV

55% a 45%. Dieci punti di distacco non sono pochi per una competizione elettorale che i sondaggi davano sì per già risolta, ma che l'opposizione (forse più quella esterna che l'interna) voleva dall'esito incerto.

Parliamo delle presidenziali venezuelane del 7 ottobre, vinte dal presidente uscente Hugo Chavez. All'indomani di un risultato così chiaro, nessuno si è sentito di ricorrere ai vecchi e abusati arsenali propagandistici per inficiare la scelta del popolo venezuelano presentando il governo Chavez come autoritario, illiberal. In primo luogo va detto che gli osservatori internazionali sul posto e i numerosi istituti internazionali di vigilanza hanno garantito sul corretto processo elettorale (stando al Centro dell'ex-presidente americano Jimmy Carter, il sistema venezuelano è il più democratico al mondo!).

In secondo luogo va ricordato che in Venezuela la maggioranza dei mass-media (TV, radio e stampa) è in mano al settore privato, ostile a Chavez: l'opposizione gode quindi della più ampia libertà d'espressione, tanto più che stando alle statistiche sui tassi d'ascolto di radio e TV, le emittenti pubbliche raccolgono appena il 5,4% d'audience (roba da licenziarne tutti i dirigenti).

La votazione dello scorso 7 ottobre è stata preceduta, in 13 anni di governo Chavez, da ben altre 14 consultazioni popolari fra referendum ed elezioni di vario genere, a riprova che il tanto vituperato (in Occidente) regime bolivariano ha sempre cercato l'assenso popolare in ogni suo passo e accettandone il verdetto, quando negativo. Come successe nel 2007 quando ritirò le modifiche costituzionali respinte con un referendum.

E c'è di più. Il Venezuela è l'unico Paese al mondo che prevede la possibilità di chiedere, con un referendum, la destituzione di un esponente politico, a qualsiasi livello, una volta giunto a metà del suo mandato. E fu proprio Chavez, autore della riforma, il primo a superare l'esame del referendum nel 2004.

E allora, chi non sa darsi pace per l'ennesima, la quarta, vittoria elettorale di Chavez, ottenuta del più democratico dei modi, torna a chiedersi: come mai? Come ha fatto? Eppure la risposta è tanto semplice quanto disarmante, specie per chi non vi è uso: il leader venezuelano ha saputo mantenere le promesse formulate già nel 1998, alla sua prima elezione: impiegare le ricchezze del paese (petrolio) a favore del popolo, delle classi meno favorite e fino a quel momento abbandonate dal ceto dominante. Le varie riforme introdotte hanno portato alla drastica diminuzione del tasso di povertà relativa, scesa del 30%, e al pressoché totale abbattimento di quella estrema, al dimezzamento della mortalità infantile, alla scomparsa dell'analfabetismo, all'introduzione del salario minimo; le popolazioni indigenti si sono viste riconoscere il diritto alla salute, all'istruzione, ai servizi pubblici, alla casa, diritto quest'ultimo che si sta affermando con un vasto piano per l'alloggio. Questa rivoluzione di stampo socialista, attuata nel pieno rispetto delle regole democratiche «borghesi», ha poi ridato al Venezuela piena sovranità nazionale, affrancandola dalla pesante tutoria statunitense. L'ha portata a svolgere sulla scena internazionale, e non solo su quella latino-americana, un ruolo di tutto rilievo contribuendo a restituire vitalità ai Paesi non-allineati. E il cammino, intrapreso a suo tempo, continua. Come meravigliarsi della sua rielezione?

Sezione PV Vallese

Assemblea autunnale a Briga-Glis Giovedì 15 novembre, alle 10.30

L'assemblea avrà luogo nella sala del Ristorante River Side, con apertura delle casse dalle ore 10.00 per il versamento del contributo di 20 franchi per il pranzo. Per facilitarci l'organizzazione è obbligatoria comunque la preiscrizione presso il collega: Rudolf Luggen, CP 493, 3900 Briga.

L'assemblea avrà come ospite Riccardo Loretan, presidente sottofederazione e di Patrick Rouvinez, che si occuperà della traduzione. Inoltre verrà nominato il nuovo presidente sezione e un nuovo membro di co-

mitato sezione, come pure altri membri per il periodo 2013–2016.

Dalla stazione di Briga si arriva a piedi al ristorante in 10 minuti dalla rue de la Gare oppure con il bus Briga-Visp, con partenza dalla stazione alle ore 9.45, arrivo a Glis Saltina alle 9.47.

Sono cordialmente invitati anche le vostre compagne e compagni e i vostri coniugi. Vi attendiamo numerosi!

Per maggiori info: Alfred Imhof, tel. 079 567 83 38.



La traversée du Canada

Découvrez avec nous les contrastes du Canada: la métropole Toronto, les chutes du Niagara, la nature à l'état sauvage de l'Ontario les vastes provinces de Manitoba, de Saskatchewan et l'Alberta, où le ciel semble infini, et savourez le plaisir de traverser les Montagnes Ro-

cheuses en t...
sur l'autoro...
termine à Va...

P R O G R A M M E

1^{er} jour: Zurich – Toronto

Vol direct avec AIR CANADA de Zurich à Toronto.

Transfert à l'hôtel. Logement à Toronto pendant deux nuits.

2^e jour: Toronto

Le circuit de cette métropole canadienne, merveilleusement située sur les rives du Lac Ontario, est particulièrement intéressant.

Vous visiterez aussi la célèbre Tour CN, haute de 500 mètres.

Après-midi libre.

3^e jour: Les chutes du Niagara / départ en train de VIA Rail «The Canadian»

Excursion aux chutes du Niagara et bref séjour dans la charmante petite ville historique de «Niagara-on-the-Lake». L'après-midi, visite des chutes et dîner au restaurant de la Skylon Tower. Retour à la gare de Toronto pour embarquer dans le train de la compagnie VIA Rail, en voiture-couchettes (Section) ou, moyennant paiement d'un supplément, en voiture-lits (Bedroom).

4^e et 5^e jours: VIA Rail

Tous les repas sont servis dans la voiture-restaurant. Le voyage en train à travers les provinces d'Ontario, de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta, jusqu'à Jasper est agréable et très intéressant.

6^e jour: VIA Rail – Arrivée à Jasper

Vers midi, arrivée à Jasper. Excursion au Lac Maligne, le sujet photographique canadien le plus connu du Parc national de Jasper. Logement à Jasper durant une nuit.

7^e jour: Jasper – Icefield Parkway – Banff (285 km)

La route Icefield Parkway permet de franchir le Col Sunwapta, à 2'052 mètres d'altitude. Il s'agit sans nul doute du plus beau col des Montagnes Rocheuses.

Les cimes enneigées, les lacs d'un bleu turquoise, les immenses glaciers vous enchanteront. Deux nuitées à Banff.

8^e jour: Parc national de Banff

Visite des environs de Banff et des splendides lacs Louise et Morene, d'un merveilleux bleu turquoise. De véritables bijoux au cœur des Montagnes Rocheuses! L'après-midi, retour à Banff.

9^e jour: «Rocky Mountaineer» Banff – Kamloops

Voyage diurne via Lake Louise – Golden à bord du train «Rocky Mountaineer» particulièrement confortable. Les paysages que vous découvrirez sont magnifiques. Petit déjeuner et déjeuner dans le train. Le soir, arrivée à Kamloops. Logement à Kamloops durant une nuit.

10^e jour: «Rocky Mountaineer» Kamloops – Vancouver

Départ en début de matinée du train «Rocky Mountaineer» en direction de la côte de l'Océan Pacifique pour rejoindre Vancouver vers le soir. Logement, durant trois nuits, à Vancouver.

11^e jour: Vancouver

Le matin, grand tour de ville. Au cours des cent dernières années, la ville de Vancouver s'est hissée au rang de premier port du Canada. Aujourd'hui, cette belle cité compte 1,8 millions d'habitants. En termes de population, elle est devenue la troisième ville du Canada. Sa situation entre les montagnes enneigées et le bleu de l'océan en font une ville fort agréable et très belle. Après-midi libre.

12^e jour: Excursion à Vancouver Island

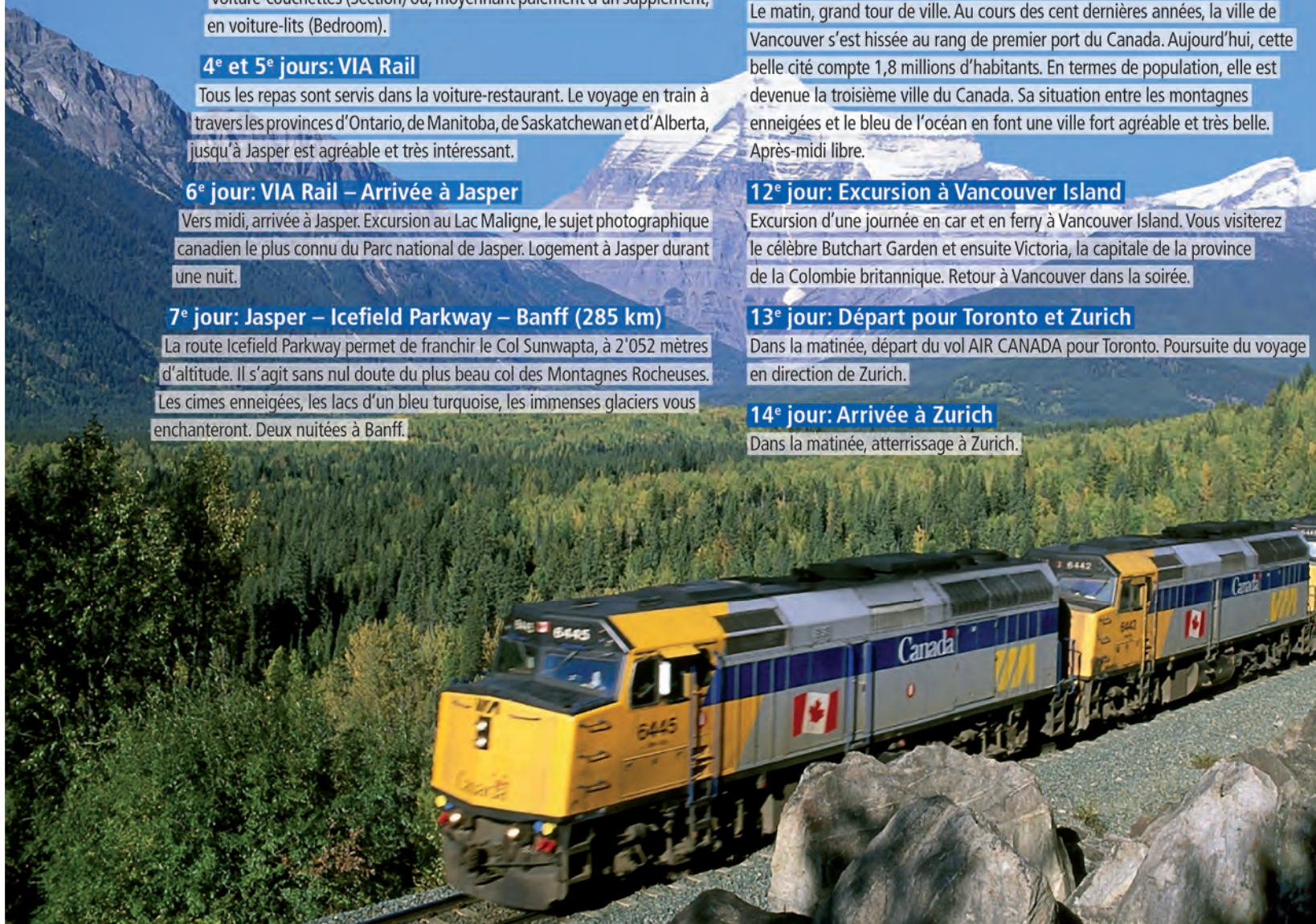
Excursion d'une journée en car et en ferry à Vancouver Island. Vous visiterez le célèbre Butchart Garden et ensuite Victoria, la capitale de la province de la Colombie britannique. Retour à Vancouver dans la soirée.

13^e jour: Départ pour Toronto et Zurich

Dans la matinée, départ du vol AIR CANADA pour Toronto. Poursuite du voyage en direction de Zurich.

14^e jour: Arrivée à Zurich

Dans la matinée, atterrissage à Zurich.



da en train

du 11 au 24 juin 2013 et du
10 au 23 septembre 2013 (14 jours)

train durant deux jours et aussi de les visiter. Voyage en car
oute Icefield Parkway pour atteindre Banff. Le voyage se
ancouver, la plus belle des villes situées sur le Pacifique.

E V O Y A G E

Prix forfaitaires:

Voyage N° 1: du 11 au 24 juin 2013: CHF 4'980.–
Voyage N° 2: du 10 au 23 septembre 2013: CHF 5'180.–

Prestations:

Compris: Vols avec la compagnie AIR CANADA en classe économique dès et
jusqu'à Zurich • Taxes d'aéroport et de sécurité (CHF 450.–, état juin 2012) •
Tous les transferts aux aéroports canadiens • Voyage en train VIA-Rail de
Toronto à Jasper en catégorie «Section» • Voyage en train Rocky Mountaineer
de Banff à Vancouver en classe «RedLeaf» • Logement en hôtels de 1^{re} classe
en chambre à deux lits, petit déjeuner américain • Trois repas principaux •
Tous les repas dans la voiture-restaurant durant le trajet en trains VIA Rail •
Petit déjeuner et déjeuner durant les trajets en train Rocky Mountaineer •
Parcours en car climatisé • Visites de ville et excursions selon programme,
avec guides locaux • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Zurich.

Non compris: Supplément pour voiture-lits VIA Rail, catégorie «Bed-
room», CHF 440.– • Supplément Rocky Mountaineer, «SilverLeaf
Class», CHF 490.– • Supplément pour chambre individuelle à l'hôtel
CHF, 980.– • Compartiment individuel «Bedroom» (petit) VIA-Rail,
CHF 550.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire (assurance
annuelle): CHF 104.– pour une personne, CHF 177.– pour une
famille.

VIA Rail Canada «The Canadian» Toronto – Jasper

Sont compris dans le prix forfaitaire: Voiture-couchettes, catégorie
«Section»: Durant la journée, le compartiment est composé de
places assises normales, se faisant face. Le soir, le personnel du train
transforme le compartiment en deux paires de lits superposés qui
sont séparées par un épais rideau. Chaque voiture dispose de WC et
de douches dans le corridor. Les linges et les produits pour la douche
sont mis à disposition.

Voiture-lits, catégorie «Bedroom»: Compartiment séparé pour
deux personnes, avec des sièges confortables pour les parcours
diurnes. Le soir, les compartiments sont transformés par le personnel
du train en deux lits superposés. Chaque compartiment est doté
d'une toilette et d'un lavabo. Les douches se trouvent dans le corridor.
Supplément par personne: CHF 440.–

Important: Dans tous les trains VIA Rail, seuls les bagages à main
sont admis dans les compartiments. Durant le voyage, l'accès aux
valises n'est pas possible.

«Rocky Mountaineer» Banff – Kamloops – Vancouver

Sont compris dans le prix forfaitaire: **En classe RedLeaf:** Sièges
confortables individuels avec dossiers amovibles, fenêtre panorami-
que et climatisation. Le petit déjeuner et le déjeuner sont servis à
la place, de même que les snacks et les boissons non alcoolisées.

Classe SilverLeaf: Sièges dans les voitures-panoramiques avec
grandes fenêtres panoramiques, repas chauds servis à la place,
snacks et les boissons non alcoolisées sont comprises. Supplément
par personne: CHF 490.–

 GARANTIE DE VOYAGE

Inscription Voyage N° 1: du 11 au 24 juin 2013
 Voyage N° 2: du 10 au 23 septembre 2013

- Voiture-lits «Bedroom» dans Via Rail désirée, supplément CHF 440.–
- SilverLeaf Class dans Rocky Mountaineer désirée, CHF 490.–
- Chambre individuelle à l'hôtel désirée, supplément CHF 980.–
- Compartiment individuel «Bedroom» désiré, supplément CHF 550.–
- 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: SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch
Renseignements: SERVRAIL, Téléphone 031 311 89 51 Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables

Colpi di diritto

Andare a ruota è scorretto

Chi non fa parte del sindacato, non ha diritto alle sue prestazioni. Per questo, chi paga solo il contributo alle spese di applicazione non può ricevere l'assistenza giuridica.

I membri del SEV che chiedono ad una o un collega di aderirvi, si sentono a volte rispondere: «preferisco spendere i soldi della quota in altro modo».

Non sappiamo se Fritz abbia risposto così, ma ha reagito in malo modo quando, dopo aver chiesto un chiarimento legale al SEV, si è sentito rispondere che un intervento di maggior portata era riservato ai membri del sindacato, sostenendo che versa comunque un contributo alle spese del CCL. Fritz lavora infatti in un'azienda che ha un CCL con il SEV e che prevede un simile contributo.

In Svizzera, i CCL vengono applicati per tutti i dipendenti che rientrano nel campo d'applicazione, indipen-

dentemente dalla loro affiliazione ad un sindacato. I non affiliati beneficiano quindi degli stessi risultati (per esempio salariali) dei membri del sindacato, senza tuttavia pagare la quota. Per rimediare a questa disparità, i CCL possono prevedere contributi alle spese di applicazione, ossia un importo con il quale i non affiliati partecipano alle spese di elaborazione e di applicazione di accordi elaborati dalle parti sociali.

Base legale chiara

Si tratta di un punto che spesso i non affiliati e le aziende fanno fatica a digerire, ma che è chiaramente ammesso dal profilo legale. In genere, la questione viene regolata tramite una dichiarazione di adesione al CCL, nella quale si precisa che il o la dipendente firmataria ne

accetta tutte le disposizioni, compreso quindi il contributo alle spese. Bisogna tuttavia tener conto del fatto che questo contributo deve essere inferiore alle quote dei sindacati contraenti, per evitare l'insorgenza di un cosiddetto obbligo negativo di coalizione, ossia ad una penalizzazione per chi decide liberamente di non aderire ad un'organizzazione. Il contributo alle spese più basso tra quelli previsti dai CCL sottoscritti dal SEV ammonta a 6 franchi mensili, quello massimo a 18. È quindi chiaramente inferiore alla quota sindacale.

Il CCL non può precisare solo l'importo del contributo, ma anche la sua destinazione, che deve essere rispettata dal sindacato contraente. Di solito, questo viene impiegato per coprire una parte delle spese di personale insorte per

elaborare e poi applicare il CCL. Per documentarle, il SEV rileva ogni semestre da ogni segretaria e segretario sindacale la percentuale di impegno per ogni CCL (la maggior parte di loro si occupa infatti di più CCL, oltre che di altre mansioni). Molti contratti prevedono anche la possibilità di utilizzare i contributi alle spese per la formazione delle commissioni del personale, oppure ancora per corsi per tutto il personale.

Utilizzazione certificata

Il SEV sottopone la conformità dell'utilizzazione dei contributi alle spese dei CCL ad una regolare verifica da parte di un ufficio di revisione, il cui rapporto è disponibile ai suoi partner sociali.

Va anche precisato che l'assistenza giuridica non rientra per contro nell'utilizza-

zione dei contributi alle spese di applicazione. Questa è infatti una prestazione dovuta esclusivamente ai membri del SEV, indipendentemente dal loro assoggettamento ad un CCL.

Fritz si è pertanto lamentato a torto. Intanto, ha ricevuto comunque un primo chiarimento di ordine legale. Secondariamente, lui è comunque al beneficio di condizioni di lavoro che non sono cadute dal cielo, ma che hanno potuto essere realizzate grazie all'unione solidale dei suoi colleghi impegnati nel sindacato.

Il contributo da lui pagato non gli dà per contro diritto a ulteriori prestazioni da parte del SEV.

Assistenza giuridica SEV

Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri

Buon appetito! Ä Guete! Bon app!

Leggero e sano

Sano, efficiente e di buon umore – tutto questo è quanto ci si aspetta da un buon impiegato. Ma essere costantemente efficienti è difficile – nessuna meraviglia: pensare, osservare, riflettere e reagire richiedono molte energie. Mentre lei legge queste righe, il cervello consuma soprattutto dei carboidrati. Ma anche altre sostanze nutritive sono altrettanto importanti. Per esempio le proteine, che sono delle componenti della struttura muscolare e della rigenerazione. Costituiscono la base per gli ormoni e le sostanze semiochimiche e partecipano anche alla produzione di sostanze ben precise (catecolamine), le quali favoriscono l'agilità, l'attività e la capacità di concentrazione. Gli addetti alla formazione delle sostanze semiochimiche, responsabili del funzionamento dei canali di connessione del cervello, sono gli aminoacidi. Questi sono contenuti soprattutto nella carne, nel pesce, nelle uova, nei latticini e nei legumi. Altre importanti componenti sono i liquidi e l'ossigeno in quantità sufficiente. Per un trasporto ottimale dell'ossigeno sono responsabili il ferro e anche la sostanza verde contenuta nelle piante, la clorofilla. Per questo motivo, per esempio tutti gli ortaggi di colore verde, le olive, le alghe (ottenibili in alcune drogherie, negozi biologici e negli shop asiatici), i semi di zucca e i cereali costituiscono decisamente il cibo del cervello, il cosiddetto «Brainfood». Per evitare quindi un calo della concentrazione o del rendimento, i valori della glicemia devono restare costanti. Consumando cinque piccoli pasti giornalieri – verdura, frutta, prodotti integrali e latticini – il suo corpo sarà rifornito di sostanze nutritive importanti e potrà evitare gli attacchi di fame.

in piena salute



Buoni consigli dalla drogheria

Aiuti dalla drogheria

- I prodotti vitaminici e gli integratori della drogheria sono, da una parte un buon complemento di un'alimentazione equilibrata e, dall'altra, aumentano il rendimento.
- La vitamina C può avere effetti stimolanti. La vitamina B aiuta la funzione del sistema nervoso e rilascia le energie dei carboidrati, necessarie al funzionamento delle cellule cerebrali.
- Le sostanze vegetali: il ginseng e ginkgo possono migliorare la concentrazione, in quanto favoriscono l'irrorazione sanguigna delle cellule cerebrali. Anche alcuni alimenti ben precisi come l'aglio, la cipolla, il cavolo o il pepe di Caienna favoriscono l'irrorazione sanguigna.
- Il caffè, il guaranà e la coca-cola hanno effetti stimolanti grazie al loro contenuto di caffeina.

vitagate.ch

Jeden Tag einen Klick gesünder.

Ulteriori informazioni sul tema alimentazione sana e altre notizie utili sulla salute sul sito: www.vitagate.ch/kilos_kalorien



Associazione svizzera dei droghieri
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Telefono 032 328 50 30

BUONO

10%
Buono



Dimagrire? Mantenere il peso?

Liposinol, Carbosinol e Appecal vi aiutano.

www.LiposinolBiomed.ch
Biomed AG, Überlandstrasse 199, 8600 Dübendorf

Presentando questo buono all'acquisto di una confezione di Liposinol, Carbosinol o Appecal avrà uno sconto del 10%.
Riscattabile con un acquisto in drogheria. Lo sconto non è cumulabile.
Valido fino al 30.11.2012

GIORNATA CANTONALE VPT – SABATO 17 NOVEMBRE A BIASCA

La giornata ticinese della sottofederazione del personale delle imprese di trasporto concessionarie VPT si terrà a Biasca presso il **Forte Mondascia** con il seguente programma:

09.30 caffè e cornetto di benvenuto, 10.00 apertura giornata, 12.00 aperitivo e pranzo, 14.15 visita guidata del museo Forte Mondascia (ca. 15.30 fine). Ordine del giorno: apertura e saluto di Peter Bernet, membro del comitato centrale VPT, saluto e relazione del Presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro, relazione della vice-presidente SEV Barbara Spalinger e interventi dei segretari SEV-Bellinzona con attualità sindacale.

Sono cordialmente invitati i membri attivi e i pensionati delle sezioni VPT del Ticino. **Iscrizione entro il 10 novembre** presso: Peter Bernet, bucalettere n. 34, Ruggi oppure Casella postale 513, 6942 Savosa, Sabetti Andrea presso la ferrovia Centovalli oppure Frusetta Fabrizio, autolinee FART Locarno.

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

**PRANZO DI NATALE MERCOLEDÌ 12 DICEMBRE 2012
MERCATO COPERTO MENDRISIO**

Puntuale come un TILO ritorna l'annuale appuntamento prenatalizio del Mercato coperto di Mendrisio. Stiamo facendo del nostro meglio per un'accoglienza calorosa. Ci sarà una novità; dopo parecchi anni, i coniugi Schuler hanno deciso di ritirarsi dall'attività e perciò avremo il piacere di sottoporre al vostro giudizio l'offerta dei signori Cereghetti del Grotto Cercera. Il ritrovo è fissato a partire dalle ore 11.00 e poco più tardi sarà servito l'aperitivo, quindi, dopo i saluti del presidente sezionale Eligio Zappa, ci si potrà mettere a tavola.

Sul prossimo numero di **contatto.sev** pubblicheremo i dettagli del menù, il cui prezzo è fissato in 40 franchi, bibite comprese e gli orari dei treni consigliati.

Facciamo sempre affidamento sulla vostra puntualità nell'inoltare l'iscrizione per facilitarci l'organizzazione dell'evento. Qualora la vostra partecipazione dovesse essere annullata, desideriamo esserne informati tempestivamente.

Iscrivetevi entro martedì 4 dicembre utilizzando il cedolino di iscrizione sottostante da spedire a: Biagino Gioli, Via i Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 8583, e-mail: biagino_gjoli@hotmail.com.

----- ✂ -----

Pranzo di Natale di mercoledì 12 dicembre 2012: tagliando di iscrizione

Nome e cognome:

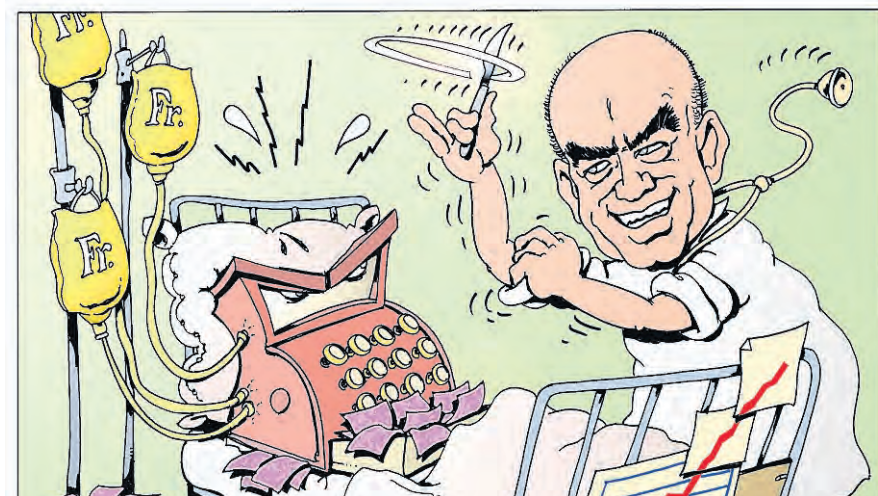
Firma: Numero di persone che si iscrivono:

CONDOGLIANZE

Al collega **Maurizio Cereghetti**, colpito negli affetti familiari per la perdita del fratello, esprimiamo il nostro profondo cordoglio.

Sezione ZPV Ticino

LA NUOVA REVISIONE DELLA LAMAL... SECONDO PELLET



A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... Stati Uniti

La storia degli USA è piuttosto raccapricciante, fin da quando i primi coloni bianchi (in gran parte pregiudicati o fanatici scappati dall'Europa in cerca di fortuna nel «Nuovo Mondo») cominciarono a massacrare i nativi indiani, per impossessarsi delle loro terre. Il generale William Sherman, dell'esercito federale degli Stati Uniti, aveva un cervellino semplice e una risposta altrettanto semplice alla questione: «Più vedo questi indiani, più mi convinco che sono da ammazzare tutti quanti e più indiani facciamo fuori quest'anno, meno ne avremo da massacrare l'anno prossimo!». Il problema non era che un criminale di guerra potesse dire cose simili; ma che così tanti americani «per bene» fossero perfettamente d'accordo con lui! A partire dal 1845, con l'immanicabile Bibbia in mano, gli americani si erano infatti convinti di aver ricevuto in dono dal cielo «un chiaro destino»: conquistare l'intero continente americano. Detto, fatto: buttarono fuori i messicani, che si trovavano in mezzo, e si presero ciò che volevano. Ma non erano ancora contenti, perché nel XX secolo pretesero di diventare addirittura «il più grande paese sulla faccia della Terra». Il problema è che, come già avevano fatto gli antichi romani nel vecchio continente, tutta la gente che si è trovata sulla strada della loro «grandezza» ha avuto un destino veramente gramo. Nel 1901 gli Stati Uniti volevano occupare le Filippine. Jacob Smith disse ai suoi soldati queste poche, terrificanti parole: «Uccidete e bruciate! E più ucciderete e brucerete, più mi piacerete!». Il generale americano non voleva prigionieri e pensava che, chiunque avesse più di dieci anni, fosse già un potenziale ribelle. Naturalmente poi i suoi soldati si schermirono dietro il solito alibi morale che, in fondo, avevano semplicemente eseguito degli ordini. Anche dalla Seconda Guerra Mondiale gli americani volevano uscire completamente vittoriosi. Dopo la disfatta tedesca sul fronte europeo (in cui giocò un ruolo chiave la Russia di Stalin, le cui truppe furono le prime a entrare a Berlino) il conflitto, infatti, si stava ancora protrando proprio alle porte di casa loro, nel Pacifico. Ma come indurre i bellicosi giapponesi a un'immediata e incondizionata resa militare? Un bel massacro con la bomba atomica! Come avrebbe detto il generale Sherman: «Più musci gialli fate fuori nel '45, meno ve ne ritroverete da massacrare nel '46». Donne e bambini? Spiacenti, ma se si trovano proprio lì, a Hiroshima e Nagasaki, probabilmente si faranno un po' di male... Nel '68 truppe aviotrasportate americane attaccarono un villaggio del Vietnam in cerca di soldati nemici. Finirono invece con il trucidare donne, vecchi e bambini che abitavano lì: trecentoquarantasette civili! Un fotografo dell'esercito fece anche un bel reportage fotografico della loro impresa, giusto per preservarne la gloria anche in futuro. La madre di uno di questi eroici soldati americani in Vietnam (età media del reclutamento: 19 anni) ebbe la compiacenza di affermare: «Ho dato all'esercito degli Stati Uniti un bravo ragazzo e me l'avete fatto diventare un assassino!». Più o meno quello che un'altra madre, nel 1864, aveva scritto al colonnello John Chivington, già pastore della Chiesa metodista, dopo che aveva lanciato la cavalleria del Colorado contro una riserva indiana sulle rive del fiume Sand Creek, facendo macellare pellerossa perlopiù inermi al grido di: «Uccideteli e fate lo scalpo a tutti: questi pezzenti hanno i pidocchi!». Per non parlare del razzismo, che gli americani hanno dimostrato di coltivare in casa propria, anche nei confronti dei loro stessi connazionali. Sebbene la schiavitù negli USA sia stata ufficialmente abolita già nel 1865, il Mississippi ratificò formalmente il XIII Emendamento solo nel 1995! Nel 1921 alcuni membri del Ku-Klux-Klan presero una simpatica iniziativa in Oklahoma: sorvolarono il ghetto nero della città di Tuba, lanciando dall'aereo candelotti di dinamite contro le abitazioni dei «musci neri», facendo decine e decine di morti e feriti. Ancora nel maggio del Duemila, a New York, è stata messa all'asta una collezione di cartoline raffiguranti persone di colore linciate dai bianchi; cioè perlopiù mutilate, impiccate o bruciate vive – senza processo – dalla folla esagitata. Anche solo per questo sarebbe un bel gesto di civiltà e di distensione nei confronti del mondo intero se gli americani, nell'election day presidenziale del prossimo 6 novembre, scegliessero di rieleggere Barack Obama, il primo nero alla Casa Bianca.

Tennis da tavolo: Laurent Schaffter ha giocato ad alti livelli, ora pensa alle nuove leve

Passione che ti prende giorno e notte

Pluricampione USSC di ping-pong, ex giocatore di alto livello (Lega Nazionale B) in questa disciplina, ora allena i più giovani. Sguardo sulla vita di un appassionato, che ha iniziato questo sport 36 anni fa. E che ha fatto del ping-pong – o meglio del tennis da tavolo – una storia di famiglia.

«Ho iniziato con un campionato degli scolari a scuola nel 1976, all'età di 13 anni» spiega Laurent Schaffter, che ha subito scelto tra calcio e tennis da tavolo (ping-pong è solitamente riservato al tempo libero, mentre gli sportivi parlano di tennis da tavolo).

Cresciuto a Delémont, dove ha completato un periodo di apprendistato come elettricista, si trasferisce a Ginevra, presso le FFS, per avere maggiori opportunità di giocare in grandi club. Così gioca a Morges dal 1986 al 1988. È allenatore al club di Bernex, dove incontra la sua futura moglie, svizzero-tedesca, figlia di un macchinista della BLS e appassionata, guarda caso, del medesimo sport. Nel 1989 torna a Delémont, alla sottostazione, dove continua a svolgere turni di notte, che lo costringono a vivere negli appartamenti di funzione; una soluzione che gli consente di essere immediatamente sul posto in caso di guasti.

Quando vuole costruire la propria casa, Laurent Schaffter inizia a disegnare piani, svolge il ruolo di architetto e si consacra a questo progetto per due anni. Ma per poterlo fare, ha dovuto prima cambiare lavoro, perché quello alla sottostazione non gli avrebbe consentito di spostarsi così lontano, ossia all'altra estremità della città.

«Grazie, in particolare, ai sindacati, ho trovato un lavoro a Bienne, che mi ha permesso di chiudere con il lavoro notturno. Da quel momento, ossia dal 1995, lavoro alla bassa tensione (telefonia, tavolo di annuncio



Quando si è propensi alla formazione, è difficile non impartire consigli tecnici di base.

partenze, ecc.) e assicuro servizi di picchetto, una settimana ogni cinque, sei settimane. Così si copre la regione Neuchâtel-Bienne-Giura-Giura Bernese».

Conciliare sport e lavoro?

Schaffter riesce anche a conciliare lavoro e sport. Se mentre allena le sue giovani speranze viene chiamato per un servizio di picchetto, le affida ad un altro adulto. E quando si tratta di giocare delle partite, pianifica i turni di picchetto in funzione dei suoi impegni sportivi. Grazie ai colleghi!

Dopo aver vinto diversi tornei, tra cui quelli dell'Unione sportiva svizzera dei trasporti pubblici, ha trasmesso la sua passione ai suoi due figli: Cédric, 22 anni e Simon, 15 anni. Il primo, dopo aver praticato il tennis da tavolo ad alti livelli, si è concentrato sui suoi studi, pur continuando a giocare. Il secondo figlio è attualmente un quadro A nella nazionale. Gioca a Mulhouse e segue la filiera sport-studi in Francia. Ha già trascorso due anni a Strasburgo come internista in

un istituto. In Svizzera, infatti, ci sono poche opportunità, purtroppo, di conciliare studi e pratica del tennis da tavolo a alti livelli.

E la figlia Delphine? «Ha iniziato – spiega il padre – ma non ha perseverato; non è una sportiva». Forse perché questo è uno sport solo per uomini? «Certamente no, anche le donne che praticano questo sport vanno molto lontano».

Le qualità essenziali di questo sport? «Avere un buon tocco, essere veloci, a tratti esplosivi con uno spirito attentissimo.» Laurent Schaffter paragona questo sport al pugilato: «Durante la competizione lo sportivo si trova come su un ring, solo con se stesso. Occorre avere fiducia in sé». Le persone di piccola statura hanno maggiore facilità? «Sì, certo. Vediamo bene che gli asiatici sono favoriti e dominano senza discussioni questo sport. Anche i mancini sono avvantaggiati, perché il loro numero è minore».

E a livello di forma fisica? «È necessario avere un baricentro e degli addominali di

ferro, una buona mobilità delle gambe e tanta rapidità».

Non è frustrante constatare che anche in occasione di grandi competizioni, questo sport ha poca visibilità mediatica? «Certo che sì! In un primo momento mi sentivo furioso per tanta scarsa considerazione. Simon, per esempio, è un atleta di alto livello ma è poco conosciuto nella regione. Questo sport lo si pratica per passione, non per la fama, altrimenti occorrerebbe cambiare continente».

Le nuove leve

Dopo aver allenato il figlio, ora si occupa di una squadra a Moutier e di un'altra a Courfaivre nella regione del

Jura. Schaffter è l'unico allenatore J + S riconosciuto nel Giura e nel Giura bernese. Per questo è molto richiesto.

Ma Laurent Schaffter riconosce che nella carriera sportiva di un giovane, non è sempre l'allenatore ad essere importante. Sono i genitori, secondo lui, a svolgere un ruolo primordiale. Devono essere presenti. Per due anni lui stesso ha accompagnato il figlio agli allenamenti settimanali (che potevano essere anche quattro) a Weil am Rhein, città tedesca vicino al confine di Basilea. Rientrava a casa dal lavoro e poi ripartiva subito per accompagnare il figlio. Senza l'aiuto dei suoi genitori, Simon non avrebbe di certo raggiunto questi traguardi.

Ogni tanto, comunque, fa bene staccare e prendere un po' di distanza: «Questa estate abbiamo trascorso con tutta la famiglia quindici giorni nell'Ardèche, senza tennis da tavolo. Ci ha fatto bene, anche mentalmente».

Henriette Schaffter

BIO

Laurent Schaffter è nato nel 1963 e festeggerà 50 anni l'anno prossimo. È sposato e padre di tre figli: Cédric, 22 anni, Delphine quasi 20, Simon, 15. Abita a Delémont, è elettricista e lavora presso le FFS a Bienne.