

Conti in nero per il SEV

Aroldo Cambi, nuovo amministratore del SEV, ha presentato i suoi primi consuntivi, chiusi con un risultato positivo.

Pagina 2



Petizione OK

Primi effetti positivi della petizione di SEV e ATA.

Pagina 3

Formazione sindacale

Christine Goll, già segretaria sindacale, consigliera nazionale e ora dirigente di Movendo, incontra il SEV

alle pagine 6 e 7

Conti FFS e progetti per nuove linee

Occorre più personale

Le FFS hanno comunicato di aver registrato un utile record, che potrebbe essere impiegato per migliorare la sicurezza e lo svolgimento dell'esercizio.

Per farlo, occorrono però priorità diverse da quelle attuali. Le FFS stanno investendo in nuovi importanti progetti per tre nuove linee: la Ginevra-Annemasse, la Mendrisio-Varese e il passante ferroviario di Zurigo. Per offrire un servizio pubblico all'altezza, occorre però anche

personale a sufficienza. Il SEV chiede che vengano finalmente migliorate anche le condizioni di impiego.

Commento SEV ai conti FFS a pag. 3
Dossier alle pagine 8-10



EDITORIALE

Per il SEV è importante che le FFS e con esse le altre imprese di trasporto, siano in buona salute. Questa è una premessa fondamentale per offrire posti di lavoro sicuri, con condizioni sociali e di impiego valide. La situazione delle FFS è però diversa. Nonostante il risultato finanziario positivo, vi sono molti altri aspetti preoccupanti.

«I dirigenti ricevono incentivi sbagliati.»

Manuel Avallone, Vicepresidente SEV

Non vogliamo qui ritornare sugli incidenti e le perturbazioni delle ultime settimane, che sono solo il sintomo di un disagio profondo. È ormai evidente che la produttività del personale è stata spinta oltre ogni limite e che le FFS abbiano ormai dato fondo ad ogni margine di manovra. È altrettanto evidente che esse sono attente più ad un risultato economico che ad un esercizio sicuro ed affidabile. I dirigenti ricevono incentivi sbagliati, che premiano i buoni risultati finanziari a prescindere dalle loro conseguenze per il personale e per l'esercizio. Occorre un cambiamento deciso di rotta verso una maggior sicurezza, puntualità e, non da ultimo, verso una migliore soddisfazione del personale. L'ultima cosa che le FFS possono permettersi è di avere personale demotivato, costretto a lavorare solo per contribuire alla definizione dei bonus del suo capo.

Buona Pasqua a tutti

Il segretariato SEV di Bellinzona sarà chiuso per festività pasquali da venerdì 29 a lunedì 1. aprile compresi.

Il team del segretariato e la redazione di **contatto.sev** augurano a tutte le lettrici e tutti i lettori serene festività pasquali.

Si prospettano nuovi tagli di FFS Cargo a Bellinzona

Delega alle filiali?



Il team RCP di Bellinzona è molto preoccupato da intenzioni dapprima raccolte sul fronte a Luino e poi confermate da FFS Cargo: i controlli da loro svolti sui treni in transito per Luino verrebbero affidati al personale della filiale italiana. Questa misura interesserebbe i 13 dipen-

denti di FFS Cargo di stanza a Bellinzona, che svolgono le loro funzioni anche a Luino.

Questi però non ci stanno e hanno deciso di rivolgere una risoluzione con diversi punti direttamente al CEO FFS Andreas Meyer.

a pagina 5

NEWS

Errata corrige

■ A fine 2010 il settore Bus-Gatu della VPT contava 2224 membri e non 224 come indicato nel riquadro del dossier dell'ultimo numero. Ci scusiamo per l'errore.

Merci in calo

■ Nel 2012, il traffico merci attraverso le Alpi ha risentito delle difficoltà economiche, in particolare di quelle dell'Italia, calando del 6,4% a 37,5 milioni di tonnellate nette. Il traffico ferroviario è calato del 7,5 e quello stradale del 4,5%. La quota del trasporto ferroviario è stata del 63,2% (-0,7%). La ferrovia ha sofferto delle interruzioni di 4 settimane della linea del Gottardo e di 3 di quella del Sempione.

Benvenuti a San Gallo

■ Il SEV ha accolto i quadri delle FFS della Svizzera orientale riuniti al padiglione Olma a San Gallo con un



volantino e un tradizionale «Biberli» per rivendicare l'arresto dei tagli di personale nella Svizzera orientale.

Un CCL per tutti

■ Domenica, circa 200 attivisti di syndicom si sono riuniti sulla piazza federale a Berna per chiedere di applicare il contratto collettivo di lavoro nazionale della Posta a tutti gli autisti di autopostale, compresi i dipendenti degli assuntori.



Il Comitato SEV ha approvato i conti 2012

Ritorno alle cifre nere

Il controllo delle spese e la ripresa della borsa hanno permesso al SEV di chiudere i conti con un risultato positivo.

Il nuovo amministratore Aroldo Cambi ha presentato con una certa soddisfazione il suo primo consuntivo che, per il 2012, si chiude con un utile di quasi 47 000 franchi. Le cifre presentano tuttavia ulteriori aspetti positivi. Il SEV ha infatti potuto fare diversi accantonamenti, in particolare in vista del congresso, oltre ad un versamento sulla riserva del datore di lavoro per la cassa pensioni per ottimizzare la situazione fiscale. Queste operazioni sono anche all'origine dell'aumento delle spese d'esercizio.

Spese sotto controllo

Cambi ha manifestato molta soddisfazione per il rispetto delle cifre a preventivo. Le spese sono rimaste, con circa 12 milioni, sotto i limiti previsti. Quasi tutti i settori di spesa sono rimasti al di sotto dei loro

limiti, salvo l'informatica che ha necessitato di ulteriori investimenti per mantenere il SEV aggiornato allo stato della tecnica.

L'effettivo dei membri resta preoccupante

Aroldo Cambi ha espresso un certo ottimismo sulla situazione finanziaria, richiamando però due fattori di rischio: i mercati finanziari, che potrebbero mettere sotto pressione il SEV, detentore di obbligazioni in scadenza e l'effettivo dei membri, che continua a condizionare pesantemente i conti. La diminuzione dell'1,9 per cento a 44 310 membri comporta infatti un sensibile calo di introiti. «Dato che le quote rappresentano circa l'85 per cento delle nostre entrate, dobbiamo fare tutto il possibile per invertire questa tendenza» ha sottolineato Cambi.

Il Comitato ha espresso apprezzamento per i conti. In particolare, le spese legate alla formazione, che in anni precedenti erano state oggetto di accuse critiche, sono state com-

mentate in modo molto positivo, riconoscendo che la formazione è uno dei pilastri nelle prestazioni che il sindacato dà ai suoi membri.

Investimenti curati

Il Comitato ha chiesto lumi sulla politica di investimenti, che Aroldo Cambi ha illustrato rimandando al relativo regolamento, rivisto dopo la sua entrata in funzione. Esso prevede regole etiche molto chiare per gli investimenti diretti del SEV, precisando tuttavia che non è possibile chiarire completamente il rispetto delle medesime esigenze da parte degli investimenti in fondi. La maggior

parte dei grandi gruppi internazionali produce infatti certificati di sostenibilità impossibili da verificare completamente.

Chiarite le procedure di richiamo

Il Comitato ha infine approvato le nuove regole per le procedure di richiamo e di ricorso alle vie legali per l'incasso delle quote del SEV, che prevedono da quale momento vengono percepite spese e i casi in cui si intraprende la procedura di precepto.

Peter Moor

Le cifre del SEV 2012

	2012	2011
Risultato d'esercizio	-1 696 000	-393 000
Introiti da capitale	1 418 000	112 000
Utile/perdita	46 730	-17 350
per		
Totale di bilancio	33 333 000	32 126 000
Numero di membri	44 310	45 167

IL COMITATO IN BREVE

■ In vista delle trattative per il CCL FFS nel 2014

il SEV ha rafforzato il suo settore FFS al segretariato centrale grazie ad alcuni spostamenti interni e la creazione di un nuovo posto a termine presso il segretariato di Losanna che permetterà a Olivier Barraud di rappresentare la Romandia nell'elaborazione del CCL.

■ Il SEV ha preso una chiara posizione contraria nell'ambito della consultazione per il **raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo**. Il Comitato sostiene che la seconda canna non è necessaria, che avrà conseguenze nefaste per l'ambiente e per la politica di

trasferimento e che sarà decisamente troppo cara.

■ Sarà il nuovo amministratore del SEV Aroldo Cambi a sostituire l'ex direttore di SEV Assicurazioni Erwin Schwarb in seno al **consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS**. Il personale potrà così contare su un qualificato specialista delle finanze come suo rappresentante in questo organo.

■ Il Comitato ha anche discusso della strategia da adottare in vista del rinnovo di tutto il consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS, il prossimo autunno. Il primo passo sarà di discuterne con le altre organizzazioni del

personale che fanno parte della comunità di trattativa. Il consiglio di fondazione dovrà nel contempo chiarire alcuni punti del procedimento.

■ Il Comitato ha anche discusso sei **documenti programmatici** con i quali il Congresso dovrebbe dare al SEV le indicazioni da seguire nei prossimi due anni. Essi riguardano i seguenti temi: sindacato; politica dei trasporti; politica contrattuale; politica sociale, Europa e tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

■ Il vicepresidente del comitato Roland Schwager **non ripresenterà la sua candidatura** al congresso.

La fusione tra VPV e SBV porterà solo in settembre i nuovi rappresentanti in comitato e con la sua decisione Schwager ha voluto evitare possibili conflitti di interesse.

■ Il Comitato ha infine eletto **Daniela Lehmann**, 46 anni, di Langenthal a segretaria



sindacale. Da tre anni, Daniela cura la politica dei trasporti del SEV.

pmo

Nuovo utile record delle FFS per il 2012

Priorità sbagliate

Puntualità e sicurezza in calo, ma utili da record. Per il SEV, le cifre 2012 confermano che le FFS pongono priorità sbagliate.

I 422 milioni di utile presentati dalle FFS martedì hanno sorpreso tutti, anche perché questo risultato è stato conseguito nonostante un calo del traffico viaggiatori e merci. L'unico aumento è quello dell'occupazione delle tracce d'orario fatto registrare dall'infrastruttura. Per il SEV, l'aspetto più preoccupante è comunque che questo utile è accompagnato da un calo di valori importanti come la sicurezza e la puntualità. Per Manuel Avallone «è chiaro che vengono poste priorità sbagliate, che privilegiano il risultato finanziario a quello dell'esercizio ferroviario». Vien quindi da pensare che ai

quadri vengano dati incentivi altrettanto errati, con bonus che dipendono in primo luogo dal raggiungimento dei risultati finanziari. È per lo meno il caso del capo supremo Andreas Meyer, che intascherà oltre un milione di franchi.

Mancanza di fiducia

Avallone sottolinea un aspro importante aspetto: «i risultati del recente sondaggio sulla soddisfazione del personale confermano la mancanza di fiducia nei quadri superiori. Si tratta di una situazione che deve far riflettere e deve portare ad un'inversione delle attuali priorità: soddisfazione del personale, sicurezza e puntualità sono valori che, soprattutto in un'azienda che appartiene all'ente pubblico, devono essere anteposti ai risultati finanziari. Occorre quindi un riorientamento della politica del personale».

Nel suo comunicato stampa, il SEV ha ricordato esempi recenti che confermano le priorità sbagliate delle FFS.

L'ultimo è la comunicazione delle FFS di interruzione delle trattative sulla regolamentazione specifica per la durata del lavoro (BAR) per il personale di vendita, giudicando eccessive le richieste del personale. Il SEV aveva infatti chiesto due minuti supplementari di tempo di lavoro al giorno per studiare le nuove offerte di vendita. A livello nazionale, questa richiesta avrebbe generato costi dell'ordine di un milione all'anno, giudicati insostenibili. Per Avallone, è un'ulteriore conferma di come si antepongano gli utili alla qualità del servizio. «Una tendenza inaccettabile» è il suo commento.

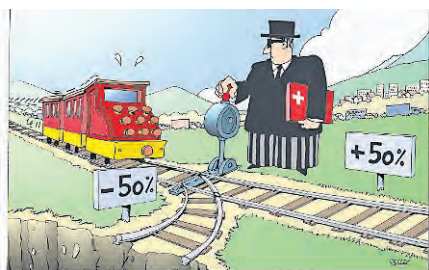
pmo

Petizione «No alla falciatura nel traffico ferroviario!»

Smantellamento evitato

ATA, SEV, Pro Bahn e CITraP ce l'hanno fatta: il temuto smantellamento del traffico ferroviario regionale è stato evitato.

Un mese fa ATA, SEV, CITraP e Pro Bahn hanno consegnato la petizione «No alla falciatura nel traffico ferroviario!» con oltre 18.600 firme, dettata dalle misure di risparmio pianificate nell'ambito della riforma delle ferrovie 2. Il Consiglio federale voleva che i cantoni si impegnassero a verificare la possibilità di sostituire le linee ferroviarie con un grado di copertura dei costi inferiore al 50% con linee di autobus. Sarebbero state coinvolte 175 delle 300 linee ferroviarie regionali.



Nel frattempo è arrivata la risposta della ministra dei trasporti Doris Leuthard: il progetto non sarà abbandonato, ma sarà applicato con effetti di gran lunga inferiori. Saranno controllate a cadenza decennale le linee ferroviarie con un grado di copertura dei costi inferiore al 30 per cento e non è più prevista una conversione automatica da linee ferroviarie a linee di autobus.

ATA, SEV, CITraP e Pro Bahn sono molto soddisfatti di aver

evitato uno smantellamento precipitoso nel traffico ferroviario regionale, deciso esclusivamente sulla base di rigidi criteri finanziari.

È già la seconda volta che ATA, SEV, CITraP e Pro Bahn riescono a conseguire un'importante vittoria per il trasporto regionale, attraverso una petizione comune. Nell'estate 2010 si erano opposte alle misure di risparmio per le autopostali. Anche in futuro ATA, SEV, CITraP e Pro Bahn si impegneranno per un trasporto pubblico efficiente.

com

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

I vandali della finanza

Tornano i vandali della finanza. Lo scollamento tra mercati finanziari, tradotti in una eccezionale e imprevedibile impennata delle borse per i tempi che corrono, la dice lunga su dove stanno andando i miliardi in circolazione, a fronte di un'economia che affanna e che di miliardi ne ha più che mai bisogno. Ma i miliardi stanno appunto prendendo altre vie, più speculative e più redditizie. Mentre l'economia, le aziende, gli stati, la gente sono assetati di soldi, in un mondo che si sta indebitando sempre di più, i miliardi hanno di nuovo spiccato un volo che non promette niente di buono. Nuovi e sofisticatissimi prodotti finanziari sono riapparsi, con scarsa memoria storica a così pochi anni da quei disastri finanziari. Ora, ci si potrebbe chiedere il perché di tutto questo. La prima considerazione va ovviamente al denaro che si insedia ovunque, nei meandri più indecifrabili, che rapportano ovviamente di più che gli striminziti tassi d'interesse oggi in vigore, sempre più vicini a zero. La seconda considerazione è che tutto questo denaro accumulato senza veri sbocchi produttivi si sostituisce di fatto al buon vecchio capitale, che fino a poco tempo fa era ancora funzionale agli investimenti e alla crescita economica.

La terza considerazione è che i miliardi in circolazione alla ricerca di rendimento non sono altro che l'espressione di un nuovo potere. Quale potere? Quello di premere su governi, istituzioni, di invadere con il ricatto finanziario persino i parlamenti, di diffondere il nuovo pensiero ribassista, quello della lotta contro il debito e dell'assoluta austerità, ben sapendo che in quei termini non sarà mai possibile. Non ci sono come i soldi (anche se in realtà quei miliardi non sono assolutamente investiti o distribuiti) che possono esercitare pressioni politiche convincenti. Ci sarebbe invece molto da dire sulla redistribuzione della ricchezza attraverso la remunerazione salariale e il salario sociale in senso ampio. Nulla di tutto questo, non gioverebbe al nuovo pensiero fatto di tagli, di rinvii e di ripieghi, di decurtazioni, di modifiche legislative al ribasso. Quanto a un ribilanciamento fiscale verso i redditi alti non se ne vuol sentir parlare. Ed è proprio l'iniqua distribuzione di ricchezza che è la vera fonte della crisi nella quale il capitalismo si sta ormai sempre più avvitando.



L'Ufficio federale dei trasporti ha affrontato il tema della sicurezza ferroviaria

Solo una questione tecnica?

La serie di incidenti ha suscitato interrogativi sulla sicurezza della ferrovia, sui quali l'UFT ha voluto prendere posizione pubblicamente.

«Il trasporto pubblico è sicuro», ha affermato in modo lapidario il vicedirettore dell'UFT Pieter Zeilstra, responsabile della divisione sicurezza, riferendosi agli incidenti susseguiti nelle ultime settimane. Per suffragare questa affermazione, ha presentato statistiche che dimostrano come il trasporto ferroviario sia molto più sicuro del trasporto stradale, sia in termini assoluti, sia in rapporto ai chilometri-passeggero percorsi. Inoltre, negli ultimi anni, gli incidenti sono calati. È però vero che la sicurezza assoluta non esiste, per cui vi sono ancora numerosi interventi per limitare gli incidenti, soprattutto in galleria, controllando le merci pericolose, impedire i superamenti di segnale, aumentare la sicurezza dei marciapiedi e le collisioni sui passaggi a livello. Gli interventi sono concentrati



Pieter Zeilstra, vicedirettore e capodivisione sicurezza dell'UFT.

sulla tecnica, con un ammodernamento delle linee che vengono dotate di sistemi di sicurezza come l'ETCS ai vari livelli (1, 2 e LS) in seguito ad un'analisi di rischio per individuare le priorità d'intervento.

Fattore umano trascurato?

L'anno scorso, l'UFT ha approvato 554 progetti di rinnovo di impianti di tecnica ferroviaria, emesso autorizzazioni d'esercizio per 2890 veicoli e 3920 licenze di condurre veicoli di

trazione. L'UFT ha finalmente riconosciuto che quello tecnico non è l'unico fattore, ma vi è quello umano, ma ha messo le mani avanti: «noi possiamo solo fornire un sostegno tecnico alle persone».

L'UFT ha quindi precisato di non essere responsabile per la pressione sul posto di lavoro. Il suo contenimento deve avvenire tramite il rispetto delle norme della legge sulla durata del lavoro.

pan.

Gli scandali salariali del LAC, finiti in procura grazie ad Unia, non vanno dimenticati, come vanno ricordati i licenziamenti ingiustificati di operatori sanitari avvenuti a SCuDo, associazione di cura e assistenza a domicilio sovvenzionata dalla città di Lugano; una vicenda denunciata dal sindacato VPOD sino in Parlamento. E non dimentichiamo la scandalosa esternalizzazione delle donne di pulizia ad opera delle Aziende industriali di Lugano, pure da noi denunciata in Consiglio comunale. C'è da fare a Lugano per le lavoratrici e per i lavoratori. Si pensi alla recente disdetta del contratto collettivo di lavoro (CCL) nelle tipografie, un settore storico del sindacalismo e della contrattazione collettiva, che si affianca tristemente all'assenza decen-

Riflettori su Lugano

Lotta al dumping

nale di contratto collettivo per i giornalisti della carta stampata. O ancora all'estensione del lavoro serale e domenicale nella vendita, senza nemmeno che i rappresentanti borghesi si preoccupino di favorire dei CCL degni di questo nome. Di sicuro la scelta tra Giudici o Borradori a Lugano non cambierà nulla per quel 12% di lavoratori poveri, che guadagnano meno di 4000 franchi al mese, e per i lavoratori senza contratto collettivo di lavoro. Per i due aspiranti sindaci è un non problema che li porta ad ignorare l'esistenza stessa

dell'iniziativa popolare federale che chiede alla Confederazione di introdurre il salario minimo di 4000 franchi (22 franchi orari). Il Consiglio federale, i partiti borghesi e il padronato dicono di opporvisi, perché in Svizzera si possono stipulare i CCL: ma in realtà non passa anno senza che un importante CCL venga disdetto dai datori di lavoro... e le aziende che ne sono sprovviste si rifiutano di avviare dei negoziati per creare un CCL (addirittura le banche ticinesi, l'Università e la SUPSI di Lugano sono ostili al principio del

L'impegno del SEV per la sicurezza

Gli incidenti a catena delle ultime settimane hanno suscitato numerose inquietudini presso le persone coinvolte, ma anche presso tutti gli utenti e i politici. Il SEV si è sempre impegnato in favore della sicurezza del trasporto pubblico e, in occasione di un incontro con dirigenti delle FFS, il presidente Giorgio Tuti e il vice Manuel Avallone hanno ribadito che il personale non è disposto a fare concessioni sulla sicurezza, in particolare sui seguenti punti:

- La produttività ha raggiunto il limite massimo e le FFS hanno esaurito tutti i margini loro concessi dalle leggi, dal CCL e dalle BAR!
- Bisogna intensificare la formazione del personale sul sistema ferroviario nel suo insieme, in modo da

favorire il pensiero strutturato su tutti gli aspetti ed evitare l'attuale concentrazione sul proprio compito, favorita negli ultimi anni dal processo di divisionalizzazione.

- Il SEV esige che le FFS aumentino il proprio personale e faccia ricorso a temporanei solo in casi assolutamente eccezionali. Collaborando con terzi, le FFS devono verificare che il loro personale sia sottoposto alle stesse regole di sicurezza, di durata del lavoro e di formazione. Il SEV continuerà a prestare la massima attenzione alla sicurezza, intervenendo con i propri membri sul territorio, come pure presso le aziende e presso l'UFT per ottenere miglioramenti concreti.

(Comunicato SEV del 18.3.2013)

giorno e che fuggono all'arrivo della polizia. Il mercato del lavoro indecente e perverso cresce in Ticino e a Lugano. Il prossimo Municipio di Lugano dovrà battersi seriamente contro questo degrado, ordinando ai suoi funzionari e alla polizia comunale maggiori controlli del territorio e delle persone residenti e/o che lavorano a Lugano, per estirpare lo sfruttamento delle persone deboli e la concorrenza sleale nella nostra città. E dovrà intervenire per sostenere la creazione di CCL in tutti i settori. Non dobbiamo assolutamente rassegnarci al dumping salariale e sociale!

Raoul Ghisletta, sindacalista VPOD
e candidato PS al Municipio

Parte del controllo dei treni passa in altre mani

Riflettori sulla sicurezza

All'assemblea di domenica 17 marzo c'erano tutti i collaboratori del team internazionale RCP di Bellinzona. Da giugno 2013 perderanno il loro impiego a Luino.

Il lavoro fin qui assicurato dal team internazionale di Bellinzona a Luino, verrà svolto da SBB Cargo Italia, filiale delle FFS. Loro non ci stanno, orgogliosi e consapevoli di svolgere un lavoro utilissimo ai fini della sicurezza ferroviaria hanno deciso, tramite il sindacato, di scrivere al direttore delle FFS Meier.

In rispetto alle direttive europee, attualmente, per esempio, un treno merci che dal Belgio è diretto a Gallarate, non viene più controllato nei dettagli dall'inizio del viaggio sino alla fine. L'Italia esige comunque che prima del passaggio di frontiera, un treno merci deve venire accuratamente controllato attraverso tutti i documenti accompagnatori del treno in questione. E gli italiani fanno bene. Questo lavoro viene svolto da 13 collaboratori FFS Cargo di Bellinzona e Luino del team RCP Internazionale (ex controllori veicoli); sono pertanto gli unici a svolgere questo lavoro in Svizzera. Nonostante i carri merci provenienti da nord abbiano già attraversato l'Europa e la Svizzera, fra cui la linea di montagna del Gottardo, troppo spesso vengono riscontrate anomalie non indifferenti ai fini della sicurezza ferroviaria.



Un'assemblea ben frequentata.

Da giugno 2013 SBB Cargo Italia, filiale delle FFS, ha deciso di subentrare ai collaboratori di FFS Cargo per svolgere parte di questi lavori a Luino. Per ora la locale dirigenza FFS Cargo ha comunicato che a giugno i collaboratori di Luino non perderanno il loro impiego e verranno integrati a Bellinzona. A fine 2013 è comunque possibile che tutti i collaboratori FFS Cargo del team RCP internazionale perderanno il posto di lavoro a dipendenza se l'Italia si adatterà alle direttive europee.

Durante l'assemblea del 17 marzo, è stata approvata e firmata da tutto il team una risoluzione (vedi riquadro).

In questo caso un'azienda filiale delle FFS subentra all'azienda madre togliendo potenzialmente posti di lavoro a quest'ultima. C'è da chiedersi se questa decisione sia stata discussa all'interno del gruppo FFS e quale strategia si intende perseguire con queste decisioni. Infatti, dalle informazioni ottenute dalla locale dirigenza di FFS Cargo, la stessa direzione centrale di Basilea è stata tenuta all'oscuro di tutto e si è detta sorpresa.

Eppure questi collaboratori constatano numerose anomalie nei treni che controllano, il che suggerirebbe l'assunzione di misure di prevenzione più restrittive per i treni merci che attraversano il nostro Paese. Una serie di riflessioni di fondo possono e devono essere fatte soprattutto in considerazione che questi treni transitano in centri abitati e su una linea di montagna, la cui costruzione risale ad oltre cento anni fa. Restiamo comunque dell'opinione che il trasporto ferroviario è il più sicuro a confronto di altri vettori. E così deve rimanere. Ciononostante questi segnali poco incoraggianti non possono essere ignorati. Il SEV ha pertanto chiesto alle FFS, in una lettera inviata in copia anche all'Ufficio federale dei trasporti, una revisione dei compiti sulla sicurezza e la reintroduzione di ulteriori controlli per i treni in entrata nel nostro Paese.

Angelo Stroppini

Risoluzione

I sindacati SEV e transfair e la CoPe hanno preso atto il 14 marzo che la decisione non comporterà conseguenze per i collaboratori del team internazionale di Bellinzona.

Riuniti in assemblea il 17 marzo, hanno votato la risoluzione seguente all'indirizzo della direzione generale FFS. In merito si chiede di:

- **1.** intervenire presso le direzioni delle proprie filiali (Cargo International e SBB Cargo Italia) difendendo i posti di lavoro dei collaboratori FFS Cargo. Non è tollerabile che le aziende filiali subentrino all'azienda madre facendo perdere posti di lavoro ai collaboratori di quest'ultima;
- **2.** conservare le prestazioni su Luino e naturalmente Bellinzona, sin tanto che l'Italia decida ufficialmente di non più richiederle;
- **3.** intavolare immediate trattative con i sindacati qualora gli scenari futuri prevedessero soppressioni di posti di lavoro;
- **4.** mantenere eventuali future trattative con la dirigenza locale Cargo Ticino.

Sosteniamo il Primo Maggio e i concerti. L'USS Ticino e Moesa lancia un appello: «Basta un sms per donare 5 franchi»

Da anni ormai, in Ticino il Primo Maggio è diventato una vera festa: non solo cortei e parte politica, **ma anche concerti con artisti impegnati e di assoluto richiamo.** L'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa crede infatti che il Primo Maggio debba anche essere un'occasione di aggregazione, di scambi e di incontri, di allegria e solidarietà. Una formula di successo, che richiede investimenti non indifferenti. Quest'anno si è deciso di rinunciare alle spille e ai pins e di puntare su un sistema di raccolta fondi molto efficace, comodo e immediato: **basta inviare un SMS al numero 339 e inserire la parola chiave MAGGIO.** Riceverete subito una risposta dell'avvenuta donazione, che sarà addebitata sulla fattura del telefonino.

Sostenere il Primo Maggio, che si terrà a Lugano come negli ultimi anni, significa anche **sostenere la causa delle lavoratrici e dei lavoratori.** Significa **rafforzare il movimento sindacale** di fronte ad un'economia che si spinge sempre di più verso la deregolamentazione e lo smantellamento dei diritti di salariate e salariati. Le spinte liberiste che giungono dalle Camere federali sono sotto gli occhi di tutti. **Il Primo Maggio deve fiorire.**

Con 5 franchi contribuisci anche tu.

Primo Maggio 2013

La festa dei lavoratori e delle lavoratrici non è solo un momento di riflessione, ma anche soprattutto un'occasione di condivisione, di scambio e di incontri, tutti tesi a rafforzare la solidarietà. Il lavoro e la dignità sono patrimonio di tutti. Difenderli è una priorità. Anche quest'anno ci saranno concerti, momenti ricreativi e politici. Ti aspettiamo!

Sostieni anche tu il Primo Maggio con un contributo di **5 franchi** (ripetibile senza limitazioni). Ti basta inviare un SMS al numero 339 e digitare la parola chiave **MAGGIO.**

Invia 5 franchi.
SMS al numero 339.
Parola chiave:
MAGGIO.

Una vita in politica, nel sindacato e nella formazione



Christine Goll

«Una buona istruzione non è gratuita»

L'ex presidente della VPOD e consigliera nazionale Christine Goll, dallo scorso autunno è responsabile della formazione all'istituto di formazione sindacale Movendo, che ora offre un corso speciale in concomitanza della raccolta di firme per l'iniziativa popolare AVSpus.

■ **contatto.sev:** Come mai è stato deciso di organizzare un corso Movendo dedicato all'AVSpus?

Christine Goll: L'AVS è l'opera sociale più importante e più popolare della Svizzera. Non è quindi un caso, perché parlare di AVS significa parlare di una storia di successo. Dal 1948 le prestazioni sono state migliorate più volte, mentre il prelievo dei contributi sui salari è rimasto lo stesso dal 1975. I contributi devono essere pagati indipendentemente dal reddito, anche quando si tratta dei 42 milioni del signor Vasel-

la. Grazie a questo principio di solidarietà finanziaria, l'AVS poggia su basi solide.

■ **Perché c'è bisogno di un corso specifico su AVSpus?**

Se vogliamo rafforzare le pensioni in Svizzera, dobbiamo ampliare le rendite AVS, dal momento che il reddito della maggior parte dei/delle pensionati/e dipende dal primo pilastro. L'obiettivo dell'AVSpus è di aumentare la pensione mensile di 200 franchi per le persone sole e di 350 franchi per le coppie sposate. Constatiamo che molti membri dei no-

stri sindacati sono insicuri a causa delle affermazioni negative sull'AVS, comprese quelle del Consiglio federale. Affermazioni che continueranno. Come funziona l'AVS, perché è socialmente efficiente e perché può essere rafforzata, sono conoscenze che non sono sufficientemente diffuse nella base. Ecco perché, in vista della raccolta firme, teniamo questo corso: vogliamo migliorare la conoscenza del buon funzionamento dell'AVS.

■ **Chi dovrebbe seguire questi corsi?**

Organizziamo cinque corsi in Svizzera tedesca, due in Romania e uno anche in Ticino. Ci rivolgiamo a tutti i membri interessati, in particolare ai fiduciari che devono trasmettere queste conoscenze sul posto di lavoro. Naturalmente sono aperti anche ai/alle segretari/e sindacali, a cui spetta il compito di organizzare la raccolta delle firme.

■ **Ciò significa un avvicinamento di Movendo alle attività quotidiane?**

L'idea di sostenere le campagne sindacali con un'istruzione opportuna, non è del tutto nuova; abbiamo fatto una simile proposta in occasione dell'iniziativa sull'età di pensionamento flessibile in vista della votazione popolare. Ma abbiamo l'intenzione di intensificare questo tipo di corsi, in collabo-

razione con l'USS, dove possiamo sfruttare una vasta gamma di competenze. Intendiamo proseguire su questa linea anche per l'iniziativa sul salario minimo. Per questo genere di operazioni è importante che il

«**Ci sono molti corsi di formazione proposti da Movendo che vanno davvero a ruba; questo dimostra concretamente la validità della nostra ampia offerta.**»

Christine Goll, responsabile della formazione

personale delle federazioni sia molto preparato. Poiché il personale diventa moltiplicatore dell'informazione e delle conoscenze. È anche una buona pubblicità per i sindacati per mostrare i progetti che sostengono.

■ **Quali sono le offerte di corso più gettonate?**

Sempre e ancora la visita a Palazzo federale, dove organizziamo incontri con parlamentari vicino al mondo sindacale, ma anche con altre persone, come per esempio la cancelliera della Confederazione. Vanno a ruba anche i corsi di politica sindacale e quelli che si focalizzano sulla crisi finanziaria, perché le persone vogliono capirne l'impatto. Molto ben frequentati anche i corsi sulle assicurazioni sociali, che vengono contestualizzate nel quadro politico. Hanno successo anche i corsi su come prepararsi alla pensione. Ci sono inoltre corsi più pratici ri-

volti ai sindacalisti che devono guidare delle trattative, corsi su come comunicare in modo efficace e corsi di informatica.

■ **La domanda non è tanto di sapere se ha senso un isti-**

tuto comune, ma come gestire le differenti esigenze tra sindacato e sindacato?

Ci sono molti temi che riguardano tutti i sindacati. In origine è stato questo il motivo per cui si è deciso di creare un istituto comune; prima di Movendo c'era la centrale svizzera di formazione dei lavoratori. Un comune istituto di formazione sindacale permette non solo interessanti sinergie, ma anche una razionalizzazione dei costi. Possiamo anche contare su una grande esperienza di gestione e amministrazioni a tutti i livelli, dalla ricerca dei luoghi, alla consegna dei certificati, alla scelta degli/delle esperti e dei/delle relatori/trici.

■ **Dunque formazione meno costosa anche se un sindacato facesse da sé?**

In ogni caso. Ma ciò che viene particolarmente apprezzato da tutti e da tutte i/le partecipanti ai nostri corsi di formazione è

BIO

Età: 56 anni

Famiglia: sposata, due figli, una nipote

Carriera: inizialmente insegnante, poi attiva nella formazione per adulti, nei sindacati, in istituzioni sociali e in organizzazioni no profit, diploma post laurea in gestione di organizzazioni no profit e da ottobre 2012 responsabile della formazione presso Movendo (80%).

Politica: 4 anni consigliera di Stato, 20 anni consigliera nazionale, dal 2003 al 2009 presidente centrale della VPOD.

Tempo libero: famiglia, amicizie, passeggiate, arrampicata.

INFO

Corsi AVSpus

Nei prossimi giorni si terranno corsi di formazione su AVSpus:

Berna: 3 e 16 aprile

Losanna: 4 e 17 aprile

Olten: 11 e 22 aprile

Coira: 18 aprile

Bellinzona: 22 aprile

Formazione continua

A disposizione dei membri SEV l'intera offerta di corsi Movendo. Il programma viene inviato ai membri ma è consultabile online:

www.movendo.ch

È possibile annunciarsi anche chiamando lo 031 370 00 70.

Foto: Saverio Mavardi



Nella vita di Christine Goll la formazione è un «fil rouge».

lo scambio di esperienze e di conoscenze tra diversi sindacati.

■ Quanto costa?

Per i membri è gratuito. Vale dunque la pena essere membro di un sindacato, perché oltre alla protezione giuridica è inclusa anche la formazione. È chiaro che una buona formazione non può essere gratuita. Movendo impiega 15 dipendenti e fa capo a 150 specialisti/e che intervengono ai nostri corsi, che devono essere retribuiti. Le federazioni a noi associate pagano un contributo a dipendenza del numero dei membri; oltre al SEV, lavoriamo con syndicom, VPOD, Unia e Garanto. Sono i sindacati a decidere i contenuti del programma e per membri attivi e adulti pagano 3 franchi; per i giovani, i pensionati e gli adulti con redditi bassi, pagano 2 franchi. Con relativamente pochi soldi offriamo un'elevata qualità dei corsi e un'offerta attrattiva per i membri, importante anche in chiave di reclutamento: tutto ciò va a diretto beneficio delle organizzazioni sindacali.

■ Il SEV favorisce la partecipazione: ogni membro può frequentare un corso all'anno. Come funziona negli altri sindacati?

Tutte le federazioni seguono questo schema. Ciò che conta è mostrare che vale la pena im-

pegnarsi nel sindacato. Possono frequentare i nostri corsi anche fiduciari e militanti che sono particolarmente attivi. E ciò vale la pena anche per i sindacati, che possono così contare su una base molto solida, formata ed informata.

■ Recentemente, nel nostro settore dei trasporti pubblici, le FFS hanno improvvisa-

«Una buona e solida formazione vale la pena anche per i sindacati, che possono così contare su una base molto solida, formata ed informata.»

mente deciso di strappare alla Login la formazione e di integrarla all'interno dell'azienda. Come la mettiamo con questo pericolo nel mondo sindacale?

A volte anche all'interno delle

nostre federazioni si fa largo l'idea di promuovere una formazione interna invece di rivolgersi a Movendo. Siccome l'ho visto, posso garantirlo: per le federazioni un'offerta formativa autonoma, senza la collaborazione di Movendo, è più costosa senza però essere più qualitativa. Conviene dunque proseguire attivamente la collaborazione con Movendo, si-

curamente concorrenziale. Siamo infatti meno cari di altre offerte formative paragonabili, penso alle offerte della scuola Migros, tanto per fare un esempio. Abbiamo inoltre una struttura collaudata; le federa-

zioni sindacali sono direttamente rappresentate nel comitato e sviluppiamo la nostra offerta con il responsabile della formazione dei rispettivi sindacati. Non lavoriamo nel buio, ma in stretta e quotidiana connessione con i nostri partner. Del resto siamo all'ascolto anche dei bisogni particolari di ogni singola federazione.

■ Il previsto corso AVSplus in Ticino è solo una parentesi o l'inizio di un futuro sviluppo?

Il fatto che i colleghi ticinesi hanno chiesto di organizzare questo corso in Ticino, per noi rappresenta un supporto. Il mio desiderio è davvero poter fare di più nella Svizzera italiana. Praticamente in tutti i sindacati le lingue d'uso sono tedesco e francese, ma è pur

vero che le sezioni del Ticino sono in gran parte sganciate. Una situazione che finora ha caratterizzato anche la formazione. Ma molto dipende dai contatti personali. Anche noi dobbiamo sicuramente curare la nostra rete in tutte le regioni. E con questa iniziativa abbiamo compiuto un primo importante passo in Ticino.

Peter Moor/arg

La mobilità nella Svizzera degli agglomerati

«Sui cantieri si lavora ormai secondo il principio del cercare di farla franca. Le aziende spingono tutto al limite, e anche oltre, cercando semplicemente di non farsi cogliere in fallo.»

Lionel Roche, segretario sindacale Unia.



La Svizzera metropolitana corre sui binari con tre progetti

Sull'arco di 20 anni, saranno prelevati 6 miliardi di franchi dal fondo di infrastruttura federale, creato nel 2006 allo scopo di migliorare le infrastrutture di trasporto di alcune città e agglomerati. I tre principali progetti delle FFS riguardano due zone transfrontaliere – Ginevra (progetto CEVA: Cornavin-Eaux-Vives-Anne-masse) e il sud del Ticino (progetto FMV: Ferrovia Mendrisio-Varese) – e la città di Zurigo (progetto DML: il passante di Zurigo o Durchmesserlinie). Sono tre cantieri prioritari per la Confederazione.

La linea ferroviaria Mendrisio-Varese-Malpensa (FMV) si inserisce in un progetto chiave delle FFS, attive nel traffico transfrontaliero anche in altre regioni della Svizzera. Se per la FMV da parte elvetica tutto sarà pronto per il mese di dicembre del 2014 – data prevista per l'avvio dell'esercizio commerciale della nuova linea ferroviaria – da parte italiana permangono tuttavia alcune incognite. È del 15 marzo la notizia di un'interruzione dei lavori di due mesi dovuti a problemi burocratici nella gestione di una cava destinata agli inerti. Se si tiene conto che non si tratta del primo contrattempo, i lavori hanno complessivamente accumu-

lato 10 mesi di ritardo. Va pur considerato che sul versante italiano i lavori sono davvero molto complessi e impegnativi. Parlare di FMV significa parlare di TILO; abbiamo dunque chiesto al direttore generale **Roberto Tulipani**, che sfida rappresenta per la nuova linea. «È sicuramente un'innovazione nel campo dei trasporti e contribuisce in modo marcato ad uno sviluppo sostenibile, migliorando l'offerta di trasporto pubblico della regione. La FMV – spiega il direttore – è il progetto principale di sviluppo a medio termine del sistema Ticino-Lombardia, possiamo paragonarlo alla spina dorsale del sistema dei trasporti regionale transfrontaliero. La FMV

risponde ad un fabbisogno di trasporto in un'area in forte crescita, in cui gli effetti positivi sulla mobilità sono di ordine sia regionale che internazionale».

Una rivoluzione nella mobilità

La nuova linea riveste senza dubbio un'importanza strategica per il Mendrisiotto, ma anche per tutto il Ticino. «La nuova linea Mendrisio-Varese – precisa il direttore generale di TILO – avrà una lunghezza totale di 14,5 chilometri ed è destinata a rivoluzionare la mobilità transfrontaliera: ogni 30 minuti il Ticino sarà infatti collegato al Varesotto, mentre l'aeroporto internazionale di Milano-Malpensa sarà raggiun-

gibile da Lugano in un'ora. Inoltre, grazie a questo raccordo ferroviario, il Ticino sarà più vicino alla Svizzera romanda e a Berna. Tra Losanna e Lugano saranno necessarie circa tre ore e mezza contro le attuali cinque ore, con cambio a Gallarate, dove sono previste le coincidenze per la linea del Sempione».

Per una giovane società come TILO, la cui rapida crescita nel giro di dieci anni conferma l'importanza del servizio, significa anche adeguare l'offerta per un bacino di utenza transfrontaliero. «La linea – sottolinea Tulipani – sarà destinata al traffico passeggeri e sarà gestita da TILO SA, che prevede di integrarne l'offerta

ferroviaria all'attuale Rete Celerale «S-Bahn», ottimizzando le coincidenze sia verso nord che verso sud. Sarà utilizzato il nuovo materiale rotabile policolorrente (adatto quindi sia alla rete svizzera che a quella italiana) del tipo Flirt a 4 e a 6 vetture. Non è ancora disponibile il piano orario, si prevede tuttavia di introdurre collegamenti diretti ogni 30 minuti tra Mendrisio e Varese e collegamenti diretti ogni ora tra Como e Varese. Per Malpensa sono invece previsti treni diretti da Lugano e Bellinzona, via Varese».

Una grande sfida per TILO

Come si sta preparando TILO all'appuntamento del mese di dicembre del 2014? La domanda è di rigore, visto le grandi aspettative. «All'interno dell'azienda stiamo lavorando al progetto della FMV, i cui obiettivi sono pianificati nelle attività di TILO da diverso tempo. Concretamente – precisa il direttore generale – lavoriamo in stretto contatto con tutti i partner coinvolti con il progetto FMV VIVA, la cui organizzazione prevede istanze decisionali ben definite, un piano dei termini e delle risorse, obiettivi parziali definiti ed un monitoraggio continuo».

LA FERROVIA MENDRISIO-VARESE IN PILLOLE

■ La ferrovia Mendrisio-Varese è una linea ferroviaria in costruzione fra Stabio, in Svizzera, e Arcisate, sulla ferrovia Porto Ceresio-Varese.

■ Il progetto prevede, sul territorio svizzero, il raddoppio e l'elettrificazione della linea esistente Mendrisio-Stabio (4,5 km) e la costruzione di una tratta a doppio binario fra Stabio e il confine (2 km).

■ 6,6 km dei 17,7 km di lunghezza complessiva della FMV si trovano su territorio svizzero.

■ I lavori sono iniziati nel 2008, fine prevista settembre 2014.

■ Nel territorio a cavallo della frontiera vivono circa 600.000 abitanti. Con la nuova linea FMV, Bellinzona-Lugano-Chiasso-Como e Varese saranno collegate tra loro.

■ La FMV permetterà tempi di percorrenza tra Lugano e Varese di poco più di 30 minuti con l'offerta RegioExpress, e di circa 45 minuti con la S-Bahn. Il viaggio da Lugano all'aeroporto di Malpensa durerà solo 60 minuti e sarà offerto a cadenza oraria.

■ La nuova linea dovrebbe contribuire a ridurre il traffico su strada degli oltre 50 mila frontalieri che varcano la frontiera per andare al lavoro.

■ I costi sul versante svizzero sono stimati attualmente attorno ai 186 milioni di franchi; il Canton Ticino vi contribuisce con oltre 100 milioni.

■ I costi sul versante italiano ammontano a circa 233 milioni di euro (280 milioni di franchi).



L'importante (in tutti i sensi) cantiere del passante ferroviario di Zurigo (Durchmesserlinie)

Quando si parla di traffico transfrontaliero ci si deve per forza confrontare con un'interoperabilità, ossia con lo scambio di prestazioni – detto con una semplificazione – tra Svizzera Italia.

Il nodo dell'interoperabilità

TILO andrà fino a Varese con personale proprio? Ci sono degli scenari in questo senso o tutto è ancora molto aperto? Ecco che cosa ci dice Roberto Tulipani: «Una delle sfide innovative della nuova linea transfrontaliera è rappresentata dall'interoperabilità del materiale rotabile e del personale. Con l'avvio della FMV, visto l'aumentare dell'offerta di trasporto, aumenterà anche il fabbisogno di macchinisti. Una prima classe di formazione partirà già ad aprile 2013. Uno degli obiettivi è di condurre con personale TILO i nostri Flirt sia su territorio svizzero che su quello italiano fino a Varese e a Como-Albate. Con l'interoperabilità, non sarà più necessario il cambio del macchinista alla stazione ferroviaria di Chiasso».

Françoise Gehring

Durchmesserlinie Zurigo (DML), ovvero il passante ferroviario

Più treni per Zurigo e il resto del paese

Da giugno 2014 i treni regionali circoleranno tra Oerlikon e la nuova stazione di transito Löwenstrasse. A fine 2015, con la messa in esercizio dei ponti verso Zurigo-Altstetten, i treni a lunga percorrenza utilizzeranno la nuova linea lunga 9,4 km.

L'opera costa 2,03 miliardi di franchi, pagata per un terzo dal Canton Zurigo e per due terzi dalla Confederazione. L'elemento portante del passante ferroviario di Zurigo è la stazione di transito Löwenstrasse, costruita a 16 metri di

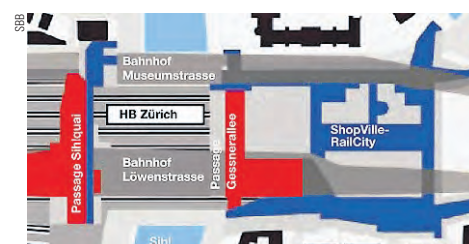
profondità sotto i binari 4-9 della stazione centrale di Zurigo, una stazione di testa. I lavori sono iniziati nel 2007 e sono terminati nel 2011, mentre quelli sotto la Sihl a inizio maggio 2011. Un nuovo passaggio assicurerà il collegamento tra la stazione di Museumstrasse, quella di Löwenstrasse e i marciapiedi della stazione centrale. Ugualmente ampliata anche la zona commerciale.

Nella direzione Est, i treni circoleranno attraverso il doppio binario della galleria del Weinber (circa 5 km), dove attualmente si stanno realizzando gli ultimi dettagli dell'installazione ferroviaria. Conduce, lungo un

tracciato a «S», sotto la Limmat, il Politecnico federale, lo Zürichberg fino alla stazione di Oerlikon. La stazione e il fascio dei binari all'entrata della galleria, sono stati ampliati per ricavare sufficiente spazio destinato ai nuovi binari. I ponti di Kohlen e di Letziggraben (che con i suoi 1156 metri è il più lungo ponte ferroviario della Svizzera) sono attualmente in fase di realizzazione. Entreranno in servizio nel 2015. Con il

passante di Zurigo, a partire da metà del 2014, le quattro linee della S-Bahn circoleranno con frequenza semioraria. Dal 2015, con la messa in esercizio integrale, al traffico regionale si aggiungeranno ogni ora cinque treni a lunga percorrenza.

Fi/frg



La nuova stazione giace sotto i binari 4-9 – Il grafico a destra mostra i nuovi (rosso) ed esistenti (blu) passaggi dell'area commerciale.

Sul cantiere DML lavoratori poco rispettati

Nel corso della costruzione del passaggio della Löwenstrasse sotto i binari della stazione centrale di Zurigo, si è verificata una mancanza di attenzione nei confronti dei lavoratori: benché i gabinetti aperti dei vecchi vagoni non possono essere utilizzati nelle stazioni, ci sono spesso dei flussi nauseabondi provenienti dai pavimenti provvisori in legno, che cadono poi sulla testa dei lavoratori. Una mancanza di rispetto inaccettabile e a dire poco scandalosa!

Sciopero di avvertimento e cantiere bloccato

Su domanda dei lavoratori, il cantiere è stato chiuso due settimane a metà settembre del 2011; le FFS hanno coperto il pavimento di legno con strutture in plexiglas e acciaio. Intervento servito a poco, perché il liquame continuava a filtrare: quando i gabinetti venivano usati sopra il cantiere, malgrado le promesse delle FFS, continuava a colare.

Dopo una protesta scritta degli operai e uno sciopero di avvertimento organizzato da Unia il 12 ottobre 2011, le FFS hanno promesso di chiudere i gabinetti problematici. Promesse rimaste lettera morta, così Unia il 17 ottobre 2012 ha bloccato il cantiere.

Alla fine, il 20 ottobre 2012, FFS, Unia e le società edili, hanno stabilito regole comuni per proteggere i lavoratori al 100%. **Fi**

Collegamento transfrontaliero Ginevra-Annemasse (Francia)

CEVA, progetto secolare

L'attesa tratta – se ne parlò per la prima volta nel 1884 – porta con sé interrogativi per la gestione. La LPV è preoccupata.

Lunga 16 km, di cui 14 su territorio svizzero, la linea ferroviaria CEVA collega Cornavin a Annemasse, servendo i principali centri nevralgici di Ginevra. Questa tratta – di cui si era parlato per la prima volta nel 1884 – consente la creazione di una rete ferroviaria regionale transfrontaliera.

I primi treni dovrebbero circolare a partire da dicembre 2017, ma molti interrogativi sono ancora in sospeso sull'esercizio della nuova linea. Una convenzione sarà firmata entro l'estate e preciserà, tra

l'altro, che la gestione del traffico e della circolazione sulla linea ferroviaria da Annemasse-Ginevra-Eaux-Vives sarà affidato alle FFS. «Era previsto così dall'inizio, non c'è nulla di nuovo. Il collegamento Losanna-Ginevra-Annemasse sarà gestito dalle FFS con treni Regio Duplex» spiega François Gatabin, responsabile presso le FFS del traffico regionale per la Romandia. «Non sappiamo ancora – aggiunge – quale materiale rotabile sarà utilizzato. Sono in corso discussioni e una decisione dovrebbe essere presa entro la fine dell'anno, per poter ordinare in tempo il materiale rotabile e garantire la circolazione dei treni per dicembre 2017».

Philippe Wehrli, presidente della LPV Ginevra, è soprattutto preoccupato per la creazione

di una società affiliata alle FFS, che sarà responsabile del traffico transfrontaliero. «Il rischio – osserva – è la perdita di lavoro per i macchinisti delle FFS e una diminuzione della varietà del lavoro. Tutto quello che ci è dato di sapere è che la manutenzione si farà a Ginevra». Ricordiamo che apposta per il progetto è stata creata dalle FFS e dal partner francese SNCF, una società di studi e di mercato: Transferis. Una scelta che genera preoccupazione tra i colleghi svizzeri. L'esempio vallesano di «RégionAlps» ha mostrato che i macchinisti hanno un CCL al ribasso rispetto al CCL delle FFS. Un fatto che non manca di causare problemi: alcuni macchinisti, finita la loro formazione, non hanno tardato a bussare alle porte delle FFS per beneficiare di mi-

gliori condizioni di lavoro, rendendo così difficile il reclutamento. Inoltre la polivalenza dei macchinisti FFS – che lavorano bene sia nel traffico di lunga percorrenza, sia in quello regionale – permette di offrire maggiori prospettive di carriera e consentire un po' di flessibilità nell'organizzazione della rete. Certo, le modalità concrete dell'esercizio previsto nel 2017 non sono ancora note, ma un primo passo è stato compiuto con la società Transferis. Il SEV si mobiliterà dunque per impedire la creazione di un'altra filiale FFS e ha già costituito un gruppo di lavoro in merito.

Henriette Schaffter/trg

In quali condizioni si lavora nel cantiere?

CEVA è l'acronimo del collegamento ferroviario Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse. Il tracciato è prevalentemente sotterraneo e richiede la realizzazione di due gallerie e di diverse tratte coperte. Il resto del percorso è adattato alle attuali norme ferroviarie e all'ambiente urbano attraversato. CEVA funge da spina dorsale alla futura rete celere regionale franco-vodese-ginevrina, che prosegue anche verso Coppet (CH) e Bellegarde (F).

Cinque le stazioni lungo il percorso: **Lancy-Pont-Rouge, de Carouge-Bachet, de Champel-Hôpital, de Genève-Eaux-Vives e de Chêne-Bourg**, che saranno realizzate dal celebre architetto Jean Nouvel. **Due ponti sull'Arve e la Seymaz** completeranno l'opera. Adattamenti sono pure previsti per la tratta attualmente esistente tra Cornavin a La Praille. Messa in esercizio 6 anni dopo l'inizio dei lavori (2011/2012).

Il costo dell'opera è di 1,5 miliardi di franchi. Il finanziamento da parte svizzera è assicurato dal Cantone di Ginevra (43%) e dalla Confederazione (57%); da parte francese il totale ammonta a 244 milioni di euro (circa 310 milioni di franchi svizzeri).

Da più di 16 mesi centinaia di lavoratori sono attivi sul cantiere. Una cellula di accompagnamento tripartita dei lavori del CEVA (CATTTC) è stata creata affinché il cantiere sia un esempio in materia di condizioni di lavoro e di

sicurezza. Ne fanno parte i sindacati Unia, Syna e SIT oltre che rappresentanti degli imprenditori e dello Stato. La CATTTC ha proposto di introdurre il criterio della responsabilità solidale nell'aggiudicazione degli appalti e di creare un fondo sociale per compensare, se necessario, i lavoratori lesi dal mancato rispetto delle regole.

Ma per ora tutte le proposte della CATTTC sono state respinte dal comitato di pilotaggio.

Convegno del settore Bus della VPT a Olten

2013: anno del servizio pubblico

L'edizione 2013 del convegno del settore bus ha trattato un'ampia varietà di temi.

Le prime importanti indicazioni sono giunte già con i saluti introduttivi: il presidente del settore Johan Pain ha tenuto a sottolineare come il 2013 debba essere un anno dedicato al servizio pubblico, mentre il presidente centrale della sottofederazione Gilbert d'Alessandro ha richiamato l'attenzione di tutti al congresso del SEV: «è il congresso della base, in cui i suoi delegati, e quelli della VPT in particolare, devono definire la politica del SEV ed esprimere la consapevolezza dell'importanza del fattore umano per tutto il settore dei trasporti pubblici». D'Alessandro ha anche esortato ad intensificare gli sforzi per il reclutamento di nuovi colleghi. Ogni nuovo membro permette di consolidare la posizione del SEV a beneficio di tutti, anche del settore bus. Il SEV ha sempre curato la presenza sul posto di lavoro tramite i suoi fiduciari, che riferiscono dell'attività del sindacato e motivano i nuovi arrivati ad aderirvi. Un approccio che ha sin qui dimostrato la sua validità.

10 ore bastano

I saluti hanno così introdotto uno dei temi principali del convegno, ossia la campagna promossa dalla VPT SEV per limitare a 10 ore la durata del turno di lavoro giornaliero. Nel settore, non sono infatti poche le aziende in cui vigono turni di lavoro sino a 13 ore e oltre, per una durata del lavoro pagato di 7 ore o poco più, interrotta da una o più pause, che spesso vengono inserite in località che non permettono di tornare a casa, né di occupare in modo proficuo il tempo. Nel frattempo, è iniziata l'azione di sensibilizzazione, con la distribuzione di prospetti e di manifesti che illustrano la rivendicazione



Per completare il comitato, il convegno ha fatto ricorso alla procedura scritta. Il segretario SEV Christian Fankhauser (a sinistra) e Ueli Müller hanno poi provveduto allo spoglio delle schede.



Il nuovo comitato di settore, con il presidente Johan Pain, Peter Bernet e Ueli Müller che hanno ricevuto il supporto del membro neo eletto Claude Tollet.



La relazione di Christian Juriens, membro della sezione SBV Polizia ferroviaria, ha animato una vivace discussione sulle mansioni di polizia nei trasporti pubblici.

con un simpatico fumetto. La sua realizzazione richiederà però molta costanza: «per portare questa campagna al successo, occorrerà ancora molto tempo», hanno ribadito Johan Pain e il segretario SEV Christian Fankhauser, anche perché vi sono diversi aspetti ai quali bisognerà prestare attenzione: per esempio, la realizzazione della rivendicazione, non dovrà andare a scapito della settimana d'esercizio di cinque giorni, altrimenti potrebbe risultare controproducente dal punto di vista della qualità di vita del personale.

Il convegno ha anche completato i ranghi del comitato, eleggendo Claude Tollet di Neuchâtel.

Politica sociale

Un altro punto importante è stata la relazione del presidente SEV Giorgio Tuti che ha illustrato le sfide principali che attendono il sindacato che, pur mantenendo la sua indipendenza partitica, è chiamato anche ad affrontare problemi di politica sociale e dei trasporti. Ha pertanto sottolineato l'importanza dell'iniziativa, presentata poche settimane fa, per l'imposizione delle successioni, che potrebbe portare alle casse della Confederazione circa 3

miliardi all'anno, di cui 2 dovrebbero essere destinati al finanziamento dell'AVS. In questo modo, si creerebbero le premesse ideali per l'altra importante iniziativa promossa dai sindacati, ossia l'AVSplus, che si prefigge di rivalutare le rendite del primo pilastro. Il SEV si è impegnato a raccogliere una quota di 20000 firme, per cui attribuirà una certa quota ad ogni sezione. Invierà però personalmente ad ogni membro una lettera con una cartolina per le firme. Se tutti si impegnassero a firmarla e a raccogliere una sola altra firma, prima di rispedirla, il SEV darebbe un contributo decisivo alla riuscita di questa iniziativa. Nel pomeriggio, il convegno ha accolto Christian Juriens, membro della sezione SEV SBV Polizia ferroviaria, che ha spiegato i recenti cambiamenti legislativi per il servizio d'ordine sui trasporti pubblici, rispondendo a numerose domande. Lo stesso ha poi fatto la vicepresidente Barbara Spalinger, affrontando temi di attualità per il settore.

pan.



Il convegno ha attirato anche una folta delegazione dal Ticino, con colleghi dalle FART, dalle autolinee Bleniesi e dai trasporti pubblici di Lugano.

Convegno del settore ferrovia della sottofederazione delle imprese private di trasporto VPT

Lavoro a turni e salute

Oltre 50 colleghi in rappresentanza di tutte le «ferrovie private» della Svizzera hanno deciso di svolgere un'inchiesta sul loro lavoro a turni e le sue conseguenze.

Questa inchiesta fa il verso a quella svolta dal settore bus qualche tempo fa e poi sfociata nella campagna «10 ore bastano» (vedi anche articolo a pagina 11). Jérôme Hayoz, segretario del SEV coordinatore del settore, ha spiegato che entro fine aprile verrà elaborato un questionario che terrà conto delle specificità delle professioni ferroviarie, con particolare riguardo al lavoro a turni «le cui conseguenze sono sempre più pesanti, anche a seguito dei continui aumenti dei tragitti casa-lavoro», ha commentato Jakob Tribelhorn, presidente della sezione VPT Sihltal e già presidente centrale ZPV. L'assemblea ha anche chiesto di approfondire l'argomento delle pause.

Aggressioni da annunciare

In aprile, i membri del SEV riceveranno anche, sotto forma di allegato a *contatto.sev*, una cartolina affrancata da utilizzare per annunciare al SEV eventuali aggressioni fisiche o verbali. Il SEV conta su questi annunci per avere un quadro

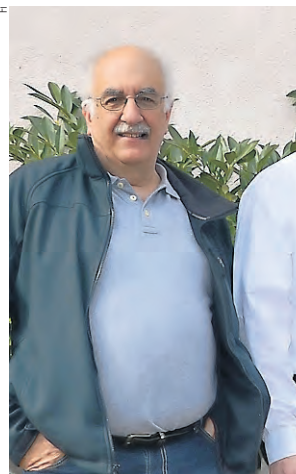
più completo della situazione e poter dimostrare alle aziende la portata di questo problema.



Il medico del lavoro Claude Sidler ha approfondito le conseguenze sulla salute del lavoro a turni.

«La violenza non va banalizzata! – ha sottolineato il presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro, autista di bus a Friburgo – non siamo pagati per sopportare questo tipo di attacchi. È importante che annunciate ogni caso alle aziende o alla Polizia, in modo che vengano perseguiti d'ufficio, secondo l'articolo 59 della legge sul trasporto viaggiatori.» Alcuni colleghi di Zurigo hanno denunciato la scarsa sensibilità delle aziende nella loro regione, che si sono rifiutate di esporre gli adesivi richiamanti

le disposizioni dell'articolo 59, ricevendo la solidarietà del presidente: «dobbiamo insi-



Il comitato del settore ferrovia della VPT: Mike Jaberg, BLS; René Tschantz, TransN (presidente); Eleonora Wüthrich, Elvetino; Christoph Locher, SOB (nuovo) con il presidente uscente Bruno Müller, SOB (da destra, manca il nuovo membro Raffaele Ferrari, SZU).

stere tutti, affinché riconoscano il problema».

Lavoro a turni nocivo

Il medico del lavoro Claude Sidler, intervenuto al convegno, ha spiegato che solo il 10% degli interessati giudica il lavoro notturno privo di problemi per la salute, mentre il 20% lo sopporta così male da dover abbandonare l'attività entro un anno e il restante 70% vi si adegua, riuscendo a convivere più o meno bene. Lavorare contro il proprio «orologio biologico» può portare

disturbi del sonno, stanchezza, accompagnati da disturbi di concentrazione, errori e in-



fortuni, dolori di testa, nervosismo, disturbi di digestione, malattie cardio-vascolari senza dimenticare i problemi sociali. Alcune raccomandazioni dello specialista sono di evitare il lavoro notturno per più di quattro notti consecutive, adeguare la propria dieta, rispettare le pause, fare abbastanza movimento, utilizzare in modo ragionevole il tempo libero e dormire a sufficienza. La relazione ha suscitato grande interesse e molte riflessioni sulle conseguenze per l'aspettativa di vita del lavoro a turni.

Il dottor Sidler ha confermato che le malattie favorite dai turni possono avere effetti negati-



vi, per cui sarebbe senz'altro giustificato poter disporre di un pensionamento anticipato per chi svolge questi lavori.

Corsi per gli esami periodici

Un sondaggio svolto presso le sezioni del settore ferroviario della VPT ha confermato un interesse dei membri a partecipare a corsi in vista degli esami periodici per macchinisti. In linea di massima, i corsi offerti dalla LPV dal 2012 sono aperti anche ai colleghi e alle colleghe della VPT che lavorano su tratte a scartamento normale, ma alcuni dettagli devono ancora essere perfezionati.

Il convegno ha ricevuto anche la visita del presidente SEV Giorgio Tuti, che ha invitato tutti a contribuire alla raccolta delle firme per l'iniziativa «AVS plus».

Risoluzione contro i licenziamenti alla BLS



«I partecipanti al convegno del settore ferroviario della VPT sono scandalizzati dall'annuncio di quattro licenziamenti fatto dalla

BLS nelle sue sedi di Bönigen, Oberburg e Spiez».

È quanto esprime la risoluzione votata all'unanimità dai membri

SEV delle ferrovie private di tutta la Svizzera riuniti a Olten, lo scorso 8 marzo.

I partecipanti esigono inoltre dalla

BLS che ritiri questi licenziamenti ed eviti di emetterne altri.

Colpi di diritto

Umanità sul posto di lavoro

Le statistiche dell'assicurazione invalidità confermano un marcato aumento dei casi di malattie psichiche presso lavoratrici e lavoratori del nostro paese.

Se la sensibilità dei datori per la sicurezza sul posto di lavoro è migliorata, con un conseguente calo del numero degli infortuni, non vi è per contro stata un'intensificazione delle misure di prevenzione o dei provvedimenti per contenere i carichi psichici. In questo campo, i datori di lavoro hanno molta difficoltà ad assumere i loro doveri per tutelare la salute dei dipendenti.

Questo episodio di assistenza giuridica professionale del SEV assomiglia a molti altri ed è presto raccontato: un collaboratore lavora da

oltre 25 anni nella stessa azienda, di cui conosce vita e miracoli, sin quando arriva un nuovo superiore, oppure nuovi colleghi o ancora vengono modificati i processi lavorativi e il nostro collega si trova in difficoltà, spiazzato da questi cambiamenti. Si ammala più spesso e i risultati dei colloqui di qualifica non sono più così positivi. Il superiore esige miglioramenti che il nostro collega non si sente in grado di raggiungere, convinto di essere al limite delle sue capacità. L'ambiente si deteriora e le accuse reciproche aumentano, per sfociare in ammonimenti e in altri provvedimenti.

Un disagio subdolo
Il nostro collega non regge più questa situazione e si

ammala seriamente, tanto da dover mancare dal lavoro per un periodo prolungato. Al giorno d'oggi, è difficile trovare un posto di lavoro per tutta la vita e ci viene richiesta una formazione continua per essere pronti ai cambiamenti. Sovraccarico, pressioni alla ricerca di più prestazioni, stili di conduzione diversi e mancanza di riconoscimento rendono spesso il lavoro insopportabile, generando continui conflitti che rischiano di estendersi alla vita privata.

Quello legale è solo uno degli aspetti
Un conflitto sul posto di lavoro non è solo una questione legale, che può essere chiarita relativamente in fretta: il datore di lavoro può far valere le sue pretese

nell'ambito della legge e la lavoratrice o il lavoratore deve soddisfarle secondo le disposizioni previste dal suo contratto di lavoro. Risolvere il conflitto e guarire le ferite che esso ha generato sono però compiti che esulano l'aspetto legale e richiedono una gestione del personale competente sia dal punto di vista specialistico che, soprattutto, da quello umano.

Costi della salute in aumento
Le malattie psichiche contratte a seguito di problemi sul lavoro richiedono per lo più cure mediche che, oltre ad assenze dal posto di lavoro, generano anche costi molto elevati.

Prevenzione
I conflitti sul posto di lavoro

potrebbero essere risolti senza troppi danni, se affrontati e discussi tempestivamente da entrambe le parti. In questi casi potrebbe rivelarsi utile anche ricorrere ad un coaching, che potrebbe aiutare a riconoscere e rispettare virtù e lacune rispettive. Se riconoscere ed affrontare tempestivamente i conflitti è una responsabilità che compete alla conduzione, sono comunque situazioni che coinvolgono entrambe le parti, superiore e dipendente.

Chiedere aiuto
Gli specialisti dell'assistenza giuridica del SEV sono a disposizione per un sostegno in caso di conflitto sul lavoro, che è però meglio richiedere per tempo.

Assistenza giuridica SEV

■ SBV Securitrans

Il nuovo CCL va rispettato

Evase le trattande statutarie con la nomina di Nathalie Rugo come nuova cassiera e di Andreas Moser e Hanspeter Würsten a revisori, l'assemblea si è dedicata al tema principale, ossia il nuovo CCL, illustrato dal segretario SEV Martin Allemann e dalla presidente centrale SBV.

Le disposizioni vengono interpretate in modo molto diverso tra le varie regioni, per cui nel 2012 vi sono stati numerosi interventi del SEV sulla Securitrans SA per temi come le indennità di percorso, le pause, i preavvisi insufficienti per i piani di lavoro e gli incarichi, che hanno acceso inutilmente gli animi del personale. A tutto ciò si sono aggiunte lacune nell'informazione al personale, per esempio sull'assunzione di nuovi superiori, che hanno portato a situazioni assurde, come ricevere ordini di intervento da persone assolutamente sconosciute!

Simili informazioni potrebbero essere comunicate in modo molto semplice, per esempio con un allegato alla scheda di salario. L'assemblea ha pertanto deciso di rivolgere un appello a tutte le sezioni a segnalare per e-mail alle loro direzioni regionali, con copia alla direzione di Securitrans e al SEV, tutti i problemi inerenti l'applicazione delle disposizioni del CCL.

Questo procedimento dovrebbe permettere di circoscrivere le principali lacune e soddisfare anche una richiesta della stessa direzione di Securitrans.

Per terminare, la presidente Elisabeth Jacchini si è congratulata con tutti i reclutatori per la loro attività, che ha permesso alla sezione di raddoppiare i propri effettivi in un anno e mezzo.

Elisabeth Jacchini

Il presidente del SEV all'assemblea della sezione PV Ticino e Moesano



All'assemblea ordinaria della sezione, tenutasi nel primo giorno di primavera, hanno partecipato un'ottantina di colleghe e colleghi. Quest'anno ha visto anche la partecipazione del presidente del SEV Giorgio Tuti che, nella sua relazione, ha presentato l'iniziativa AVSplus, parlato di politica dei trasporti e dei temi caldi che verranno trattati al prossimo congresso. Ne sono scaturite vivaci ed interessanti discussioni che, come ha sottolineato Tuti, fanno parte di un sindacato aperto e democratico quale il SEV è e vuole continuare ad essere. L'assemblea, condotta dal navigato presidente Eligio Zappa, ha avuto come momento particolarmente toccante la consegna da parte di Giorgio degli attestati di benemerita per i 40, 50, 60 e 70 anni di affiliazione al SEV (vedi foto - mancano alcuni festeggiati). La giornata si è conclusa in allegria con l'aperitivo ed un'apprezzata cena offerta dalla sezione.

AS

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, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, tel. 091 8250115, fax 091 8261945.

Tiratura: edizione italiana: 3712 copie; totale: 45451; certificata il 21.11.2012.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail:

info@sev-online.ch, tel. 031 3575757, fax 031 3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.–.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 9285611, fax 044 9285600, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

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

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

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 11 aprile 2013. Chiusura redazionale: giovedì 4 aprile alle 10.00.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Promesse da marinaio

«*Pacta servanda sunt*», dicevano gli antichi romani. Una massima (i patti vanno rispettati) che i romani di oggi hanno, prima, vergognosamente infranto, per essere poi costretti a rispettarla dopo la decisa reazione del governo indiano. Mi riferisco alla vicenda dei due marò italiani, accusati dell'uccisione di due pescatori del Kerala, ai quali l'India aveva concesso un permesso di quattro settimane per andare a votare in Italia. Permesso generoso che aveva fatto seguito a quello precedente, di 15 giorni, offerto in occasione delle feste natalizie.

La decisione di regalare ai due marò questa seconda libera uscita era stata presa dopo il versamento di una cauzione e dopo la firma da parte dell'ambasciatore italiano a New Delhi di un impegno formale a garantire il loro ritorno.

Nella prima giustificazione dell'ingiustificabile decisione, l'Italia aveva invocato il diritto internazionale: poiché la sparatoria era avvenuta in acque internazionali, aveva sostenuto e sostiene tuttora che spetti alla magistratura italiana procedere contro i due marinai e dunque la loro detenzione in India sarebbe illegale. Non mi esprimo sul punto specifico, ma resta il fatto che non avrebbe dovuto sottoscrivere un documento ufficiale per poi sconfessarlo.

Nella seconda motivazione a spiegazione della decisione di rinviare i due marò in India, Roma dice ora d'aver ottenuto da New Delhi l'assicurazione che saranno loro garantiti tutti i diritti umani e in particolare che non sarà chiesta la pena di morte, eventualità alla quale nessuno aveva mai creduto.

A questo punto la crisi diplomatica fra i due Paesi sembra chiusa ed è probabile che la vicenda terminerà con un tacito accordo fra le due parti sì che ognuna potrà dirsi soddisfatta.

Intanto in Italia sono partite le critiche della destra contro il governo, accusato di essersi rimangiato la parola data (non quella all'India, ma ai due marinai!), di debolezza, di fare una figuraccia sul piano internazionale. Sicuramente, la diplomazia italiana non ne esce rafforzata. Se la destra ora si lamenta, colpisce anche il silenzio tenuto dalle forze della sinistra fin dall'annuncio che i due marò non sarebbero rientrati in India. Non ricordo di avere sentito o letto una sola parola di critica da parte di Bersani, Vendola o lo stesso Grillo.

D'altronde va riconosciuto che in Italia Massimiliano Latorre e Salvatore Girone sono presentati come eroi. Si ricorderà come alla vigilia di Natale vennero accolti da ministri e ammiragli ed ebbero addirittura il privilegio d'essere ricevuti al Quirinale. Per quali meriti poi? Anche ammesso che spararono contro i pescatori scambiandoli per pirati, resta il fatto che si comportarono con estrema leggerezza e negligenza, non mostrandosi all'altezza del compito loro affidato. Meritano dunque tante dimostrazioni di pubblica stima?

Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Vacanze al mare 2013

Hotel Punta Nord**** Torre Pedrera-Rimini da sabato 22 giugno a sabato 6 luglio

Lo scorso anno hotel, spiaggia e ambiente sono stati molto apprezzati, motivo per cui vi proponiamo di ritornarvi. La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa con un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia e ... sana allegria.

Prezzo camera doppia: Fr. 1300.–, singola: Fr. 1550.–

Attenzione: 50 partecipanti di cui 14 camere singole al massimo !!!

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia.

Vi invitiamo a volervi iscrivere al più presto ma comunque **entro il 15 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare al collega: Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricezione dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili. Quest'anno, a causa di lavori alla struttura principale, il pernottamento avverrà nelle nuove camere del Resort appena rinnovato, situato a fianco e proprietà dell'hotel Punta Nord.

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.– per persona, da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura. Se non ne siete provvisti vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento.

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Torre Pedrera 2013:

Dati personali	1 ^a persona	2 ^a persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	
CAP/Località	_____	
Telefono	_____	
Data di nascita	_____	
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola
*) mettere una x nella casella entrante in considerazione		
Data:	Firma: _____	

■ TS Ticino

Assemblea generale ordinaria

**Mercoledì 10 aprile, ore 17.45,
Casa del popolo a Bellinzona**

Ordine del giorno:

1. Saluto introduttivo
2. Verbale ultima assemblea
3. Rapporti: del presidente sezionale ad interim; del cassiere e dei revisori; approvazione dei conti

4. Nomina di 2 revisori
 5. Relazione sindacale su temi d'attualità
 6. Consegna onorificenze per 25° e 40° d'appartenenza al SEV
 7. Relazione sindacale su temi d'attualità
 8. Eventuali
- Vi invitiamo tutti a partecipare! Verrà offerto un rinfresco ed uno spuntino. **Il comitato**

■ Sezione Lavori (Bau) Ticino

Assemblea primaverile

**Venerdì 19 aprile, ore 18.00,
Casa del Popolo a Bellinzona**

Ordine del giorno:

1. Saluti
2. Nomina di 2 scrutatori
3. Lettura e approvazione ultimo verbale
4. Relazione a) del presidente b) del cassiere c) della commissione di verifica della gestione
5. Approvazione dei conti 2012
6. Eventuali dimissioni e/o nomine

- 6a. Nomina dei rappresentanti all'AD Bau a Burgdorf e al Congresso nazionale SEV
 7. Relazione di un responsabile SEV nazionale (M. Avallone) sull'attualità sindacale
 8. Relazione del presidente o di un rappresentante del CC Bau (attualità sindacale - Toco)
 9. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV (attualità sindacale)
 10. Eventuali (comunicazioni Cope)
- Seguirà un momento ricreativo con aperitivo offerto dalla sezione. **La presidente: Barbara Marcionetti**

■ SBV Ticino

Assemblea generale

**Venerdì 19 aprile, ore 18:00
Casa del popolo a Bellinzona**

Ordine del giorno:

1. Apertura, saluto e lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina Presidente del giorno e scrutatori
4. Relazione del Presidente

5. Approvazione verbale ultima assemblea
 6. Rapporto del cassiere
 7. Elezione Presidente sezionale
 8. Consegna distintivi 25° e 40° SEV/SBV
 9. Attualità sindacale con un collega del SEV
 10. Eventuali
- Al termine sarà offerto un rinfresco: annunciarsi **entro il 12 aprile** a Attilio Albertini, telefono 079 223 21 33, attilio.albertini@sbbcargo.com.

■ RPV Ticino

Assemblea generale

**Sabato 20 aprile, 17.30, Chiasso
presso il ristorante «il Carlino»**

Ordine del giorno:

- 1) Apertura riunione
- 2) Nomina del presidente del giorno
- 3) Lettura ed approvazione ultimo verbale

- 4) Rapporti: del presidente
 - 5) del cassiere 6) del revisore
 - 7) Relazione sindacale
 - 8) Benemerenze
 - 9) Eventuali
- Seguirà la classica cena in comune!!!
Per poter meglio organizzare il tutto, annunciarsi al n° 076 567 4007.

Corso di formazione SEV: RECLUTAMENTO

mercoledì 24 aprile

Casa del Popolo a Bellinzona

Obiettivi: acquisire strategie per reclutare e arricchire il proprio bagaglio di esperienze, scambio di esperienze, come pianificare il

reclutamento per la propria sezione.

Relatori: Saverio Lurati, presidente USS Ticino e Moesa e Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV.

Partecipanti: membri di

comitato sezionale, responsabili del reclutamento, membri di sezione interessati.

Iscrizione entro il 19 aprile a: Segretariato SEV Bellinzona, CP 1469, telefono 091 825 01 15, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... incomprensione

La difficoltà spesso non è nei concetti; ma nel modo in cui sono espressi. Purtroppo molte persone ancora oggi scrivono e parlano pensando più a farsi belli con gli addetti ai lavori che non al pubblico che dovrà decodificare i loro messaggi. Questo fa sì che la comunicazione di massa non raggiunga il suo scopo primario, quello appunto di comunicare a vasti gruppi di cittadini e non a pochi. Prendiamo due casi estremi: la pubblicità e i contratti assicurativi. Nella pubblicità l'imperativo è farsi capire, far entrare nella testa della gente, nel modo più semplice, il messaggio che si vuole diffondere e farlo ricordare. La tecnica della comunicazione pubblicitaria è quindi in gran parte una tecnica di divulgazione; anche se in questo caso entra in gioco una certa distorsione dei contenuti a fini commerciali. Nessuna azienda pagherebbe mai un'agenzia pubblicitaria che producesse messaggi poco chiari! Ecco quindi che, nella comunicazione pubblicitaria, tutto lo sforzo è diretto ad essere subito comprensibili e a evitare il linguaggio oscuro e la noia. Nel caso di certi contratti assicurativi o di condizioni di vendita, invece, avviene l'esatto contrario. In quel caso, infatti, lo scopo (anche se inconfessato) è a volte quello di essere poco chiari e, per quanto possibile, di scoraggiare il cliente dalla lettura di tutte le clausole, in modo che i punti a vantaggio del venditore passino più inosservati. Ecco allora il ricorso a tutto l'armamentario dell'incomprensibilità: il linguaggio oscuro, termini tecnici, frasi lunghissime piene di subordinate e coordinate, continui richiami a paragrafi precedenti e persino caratteri tipografici minuscoli (le cosiddette «clausole oftalmiche»), nel senso che se hai appena un po' di presbiopia o devi usare la lente o ci rinunci proprio). Nei tempi andati era il latino; al giorno d'oggi è invece l'inglese il più grosso ostacolo alla comprensibilità della comunicazione. L'inglese è diventato la lingua ufficiale della cosiddetta «cultura d'impresa». Per cui se l'ufficio del personale comunica che ti stanno prendendo in considerazione per una «job rotation» (= rotazione delle mansioni) o per un «downsizing» (= ridimensionamento) tu lì per lì pensi ad una specie di promozione: che bello, mi cambiano funzione, ridimensionano il mio carico di lavoro, magari mi aumenteranno anche lo stipendio e mi affiancheranno persino una segretaria per darmi una mano. Invece quelli stanno semplicemente pensando a come metterti alla porta! Naturalmente c'è da chiedersi che bisogno ci sia di ricorrere a tutti questi anglicismi, visto che gli stessi concetti si potrebbero facilmente rendere in italiano e il sospetto che ti assale è appunto che si voglia usare lo strumento linguistico per confondere le idee, anziché per chiarirle. D'altra parte proprio dagli USA arriva questa massima: «Se non puoi convincerli, confondili!» Ecco perché non bisognerebbe mai rinunciare a chiedere tutte le spiegazioni del caso, consapevoli del fatto che dire «non ho capito» non è una dimostrazione di debolezza; bensì una dimostrazione di forza. Significa non avere complessi d'inferiorità, non dover dimostrare a tutti i costi di essere quello che sa tutto e che capisce sempre tutto al volo. Ed è anche un mezzo per costringere l'interlocutore a «scoprisi». Perché il dovere di spiegarsi, il dovere di farsi capire spetta a chi parla, non a chi ascolta!

Il Consiglio federale ha approvato la modifica dell'ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro

Solo con i sindacati!

Com'è noto, l'associazione padronale delle funivie svizzere ha respinto il progetto di un CCL per tutti i dipendenti del settore. Il SEV però non demorde.

I toni della breve comunicazione dell'autorità federale sono piuttosto asciutti e non particolarmente favorevoli ai dipendenti. Il titolo dice infatti: «Il personale delle imprese turistiche di montagna può lavorare più a lungo». È quanto ha stabilito il Consiglio federale modificando l'ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro (OLDL). Questa modifica è tuttavia dapprima stata approvata dall'apposita commissione federale, composta in modo paritetico da rappresentanti del personale e da quelli dei datori di lavoro.

Le parti hanno riconosciuto che il settore degli impianti di risalita sia confrontato (come del resto è il caso per la navigazione) con una mole di lavoro molto fluttuante e che quindi vi sia l'esigenza di avere



Le nuove disposizioni dovrebbero favorire il dialogo tra sindacati e imprese di risalita.

tempi di lavoro abbastanza flessibili, per esempio per far fronte alle esigenze di innevamento programmato, oppure per preparare le piste da sci dopo una copiosa nevicata. D'altro canto i sindacati non erano disposti ad accettare una proliferazione incontrollata di eccezioni alle disposizioni della legge sulla durata del lavoro e della relativa ordinanza, dettate in modo unilaterale

dalle direzioni delle aziende. La regolamentazione adottata tiene conto delle esigenze di entrambe le parti e prevede in particolare che anche nella stagione di punta il personale debba beneficiare di un giorno festivo libero dei quattro (eccezionalmente tre) che gli devono essere attribuiti al mese.

Turni più lunghi

L'aumento della durata del la-

voro menzionato nel titolo si riferisce alla durata massima, che può raggiungere le 13 ore, anziché le 10 previste dalla legge, a condizione di non superare 72 ore in sette giorni di lavoro consecutivi (contro le 63 ore della legge). Durante la stagione estiva o quella invernale, ma non entrambe, il turno di lavoro (ossia la durata del lavoro più le pause) può essere prolungato sino a 15

ore. Queste deroghe necessitano però di un accordo scritto con i rappresentanti dei lavoratori. Questo obbligo impone di fatto ai datori di lavoro di confrontarsi con i sindacati, che hanno un argomento in più per rivendicare l'elaborazione di un contratto collettivo di lavoro.

Fatta la legge, trovato l'inganno, recita un vecchio proverbio. È pertanto possibile che vi siano aziende che tenteranno di imporre turni più lunghi senza consultare i sindacati (l'unica alternativa ammissibile sarebbe costituire una commissione ai sensi della legge sulla partecipazione del personale).

Il SEV è a disposizione per affrontare queste situazioni.

pan.

Photomystère: «Dov'è stata scattata questa foto?»



La domanda di questa edizione è: «Dov'è stata scattata questa foto?»

Come partecipare al concorso:

inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch

per internet: sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Ogni volta sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta. Il nome della vincitrice o del vincitore sarà

pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Soluzione di *contatto.sev* n° 5: la foto era del ponte sul Reno tra Koblenz e Waldshut.

Sul nostro sito «www.sev-online.ch» troverete un'altra foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Ueli Müller, Rufeliweg 7, 3626 Hünibach, membro VPT Svitto

Il termine per la partecipazione a questo concorso è mercoledì 3 aprile 2013.