

Giornale del sindacato
del personale dei trasporti

N. 15-16

20 agosto
2009
85.mo anno

contatto.sev

Tel. 091 825 01 15 - Fax 091 826 19 45 - E-mail: contatto@sev-online.ch - Internet: www.sev-online.ch**Ritardi di treni**

L'aumento delle prestazioni e l'efficienza della rete rendono indispensabile l'aumento del personale.

Manuel Avallone a pagina 2**Tutti a Berna
il 19 settembre
per difendere pensioni
e salari****pagina 3****Nuovo segretario cercasi**

Il SEV vuole rafforzare la sua presenza in Ticino con l'assunzione di un nuovo segretario o segretaria sindacale.

pagina 15

Il traffico merci ferroviario soffre, ma strada, aviazione e navigazione non stanno meglio

Resistere alla crisi

Per ferrovia, aereo o camion: chi si occupa di trasporto ha trascorso e dovrà probabilmente ancora affrontare mesi difficili. Non per questo però bisogna prendere provvedimenti affrettati.

La maggior parte delle aziende hanno trasportato sino al 20% in meno. In alcuni casi, la situazione è persino peggiore. Si intravedono schiarite, insufficienti però per indurre all'ottimismo.

Il SEV è comunque convinto che sarebbe quanto mai sbagliato in questo momento ricorrere a misure che sopprimono posti di lavoro. Il trasporto merci, infatti, riprenderà, soprattutto su ferrovia.

In particolare FFS Cargo, viste le sue intenzioni di cooperare con le ferrovie tedesche o francesi, deve dar prova di pazienza e cercare soluzioni per resistere alla crisi.

Pmo / gi

Dossier su Cargo: pagine 8-10

Il trasporto internazionale merci è calato nell'ultimo anno di oltre un quinto.

Il SEV auspica nervi saldi per affrontare l'influenza

Il CCL è valido anche in caso di epidemia

La Svizzera si sta preparando ad un'epidemia di influenza su vasta scala, anche se nessuno è sicuro che questa poi arrivi. Le FFS hanno informato in modo dettagliato il loro personale su pericoli e provvedimenti. Per la vicepresidente del SEV, Barbara Spalinger, è una buona idea: «è giusto che le ditte più grosse rifletta-

no alle conseguenze di una possibile pandemia».

Nel contempo, Spalinger precisa che le regole del contratto collettivo di lavoro devono conservare la loro validità anche in caso di pandemia. Il datore di lavoro non ha quindi il diritto di obbligare i suoi dipendenti a vaccinarsi, né di sanzionarli in

caso si ammalino dopo non essersi vaccinati.

Solo la Confederazione può varare provvedimenti coercitivi contrari alle regole stabilite tra datori di lavoro e lavoratori.

Pmo/gi

Intervista alle pagine 4 e 5

EDITORIALE

Le ferie volgono ormai al termine un po' ovunque: presso le aziende, al SEV e in Politica. Ci aspettano mesi molto intensi, con riguardo particolare alla manifestazione del 19 settembre. Oltre ad essa, continueremo a svolgere la nostra attività di Lobby in favore delle casse pensioni e a rivendicare un'applicazione corretta della sentenza Orange presso le ITC.

Le vacanze sono finite e il lavoro non ci manca!

Giorgio Tuti, presidente SEV

Presto inizieranno poi le trattative salariali, che si svolgeranno in un clima quanto mai difficile.

Continua la raccolta di firme per l'iniziativa per i trasporti pubblici. Nelle prossime settimane organizzeremo raccolte in diverse località.

L'importanza del rinnovo dei CCL FFS e FFS Cargo nel nostro lavoro aumenta progressivamente. Attualmente stiamo assegnando le priorità alle nostre richieste. Continuiamo inoltre ad elaborare contratti quadro per il trasporto pubblico in diversi cantoni, mentre nel canton Vaud lo stesso deve essere rinnovato.

Abbiamo poi le questioni interne: stiamo lavorando all'applicazione delle nuove strutture del SEV, in modo da essere pronti all'appuntamento del 1° gennaio 2010.

Anche i nostri progetti continuano il loro corso. Cito in particolare «reclutare ed organizzare», di fondamentale importanza per il futuro del SEV.

IN BREVE

La galleria di base da sola non basta

■ La galleria di base del Gottardo permetterà di ridurre sensibilmente i tempi di trasporto delle merci attraverso le Alpi. L'effetto sul prezzo di trasporto non sarà per contro sufficiente per realizzare il trasferimento dalla strada alla ferrovia. È quanto afferma l'iniziativa delle Alpi, sulla base di uno studio dell'ufficio di pianificazione dei trasporti Metron, secondo il quale la quota del trasporto ferroviario è destinata ad aumentare dal 62 al 64,5%. All'apertura della galleria, i mezzi pesanti in transito su strada saranno 1,39 milioni all'anno, mentre senza la galleria sarebbero 1,49 milioni. Secondo la nuova legge sul trasferimento del trasporto merci, nel 2018 non dovrebbero però superare i 650 000, per cui l'Iniziativa delle Alpi chiede ulteriori provvedimenti, come la borsa dei transiti alpini.

Nuove minacce per Alpi e città

■ Da 20 anni, il secondo fine settimana di agosto, l'Iniziativa delle Alpi promuove il falò nella Alpi per ricordare la necessità di proteggere lo spazio alpino. Quest'anno, la manifestazione principale si è svolta l'8 agosto a Basilea per sensibilizzare sulla minaccia dei «Megatrucks», gli autocarri da 60 tonnellate, la cui introduzione costituirebbe un ulteriore problema, oltre che per le Alpi, anche per la città sul Reno.

**I giornali del SEV sulla rete**

■ *contatto.sev* e le edizioni nelle altre due lingue sono ora consultabili integralmente sul sito internet www.sev-online.ch, che offre anche la possibilità di stampare singole pagine e di cercare articoli tramite singole parole. L'archivio parte dal numero 8/09.

Ritardi di treni

Risolvere le perturbazioni o prevenirle?

Negli ultimi tempi, i media hanno riportato diverse notizie di perturbazioni dell'esercizio ferroviario che hanno generato ritardi, anche importanti. Viene quindi da chiedersi se queste perturbazioni sono effettivamente in aumento e, se sì, perché.

Il capo delle FFS, Andreas Meyer, ha attribuito le responsabilità di questi ritardi al personale, manifestando l'intenzione di creare un legame con la retribuzione; «ogni collaboratore deve percepire l'andamento dell'azienda» ha affermato. Considerata l'evoluzione degli stipendi dei quadri dirigenti delle FFS negli ultimi anni, verrebbe da pensare che l'azienda nuoti nell'oro.

La realtà è un'altra

Da anni, le FFS aumentano costantemente il numero dei treni in circolazione sulla rete. Il trasporto pubblico è apprezzato e utilizzato ed il SEV se ne rallegra. Di conseguenza, aumentano anche le esigenze di manutenzione del sistema, anche se quest'affermazione viene spesso contestata da chi sostiene che il progresso tecnologico e i nuovi materiali permettono di aumentare i carichi di lavoro, diminuendo nel contempo la manutenzione. La realtà è però un'altra: tutti i prodotti provengono da un mercato sul quale possono affermarsi grazie al loro prezzo e non alla loro qualità.

Un'altra realtà è che si produce sempre di più con meno personale, a seguito di marcati aumenti di produttività. Ciò presuppone però la costante sorveglianza e, se del caso, l'adeguamento dei processi di lavoro, che il SEV accoglierebbe con piacere se

permettesse di coinvolgere le conoscenze e le capacità di lavoratrici e lavoratori. Purtroppo, teoria e pratica si scontrano ed è la seconda a prevalere, spesso unicamente sulla base dei costi e non della validità della soluzione.

Relazioni

La situazione è caratterizzata da singoli fattori in stretta relazione tra loro:

- il costante aumento dei treni in circolazione sulla rete;
- la costante diminuzione del tempo a disposizione per la manutenzione;
- la riduzione altrettanto costante del numero di collaboratori, chiamati a svolgere moli di lavoro in continua crescita;
- la riduzione costante della quota di fondi a disposizione per il trasporto pubblico,

posta dalla maggioranza politica borghese.

I primi due punti possono essere affrontati solo tramite l'ampliamento della rete. Per contro, i dirigenti delle FFS evitano il più possibile di esprimersi sui continui tagli di fondi, preferendo limitarsi ad assistere al progressivo abbandono della loro azienda, mentre occorrerebbe il coraggio di opporsi a questa politica risparmiatrice e di dire chiaramente «NO».

È però possibile che questa passività derivi da incentivi sbagliati, come i bonus riconosciuti per eseguire acriticamente decisioni prese a livello politico. Penso di poter affermare senza tema di smentita che vi sono chiare contraddizioni in questo ambito.

La soluzione

Riassunto per sommi capi, il

problema presenta tre aspetti: l'aumento delle prestazioni di trasporto, l'impossibilità di ridurre il tempo a disposizione per la manutenzione e il personale attuale già impegnato al 100%. Così espressa, è chiaro che la soluzione può essere solo una: per aumentare le prestazioni occorre un aumento del personale. Le FFS sembrano aver compreso questa necessità nel settore della manutenzione del materiale rotabile, dove hanno creato nuovi posti di lavoro prima di giungere al tracollo.

E per la manutenzione degli impianti? È una responsabilità che compete ai dirigenti delle FFS, e del SEV, di impegnarsi a tutti i livelli per disporre di mezzi sufficienti e di rendere pubbliche queste esigenze.

*Manuel Avallone
vicepresidente SEV*



FFS: una rete sempre più sfruttata.

Grande manifestazione nazionale
per la sicurezza dei posti di lavoro, dei salari e delle rendite

Tutti a Berna il 19 settembre

Colleghe e colleghi sindacalizzati
sono caldamente invitati a recarsi a
Berna il 19 settembre per manifestare
in favore della sicurezza di salari e
rendite

La manifestazione del SEV contro la truffa ai danni delle casse pensioni inizierà alle 12.30 sulla Schützenmatte. Occorrerà una partecipazione massiccia di attivi e pensionati per scuotere e mettere sotto pressione la politica svizzera e ottenere un risanamento adeguato delle casse pensioni FFS e Ascoop.

Basta con la truffa delle casse pensioni

Sino agli anni '90, Confederazione e cantoni hanno conseguito importanti risparmi sui propri contributi quali datori di lavoro alle casse pensioni. Adesso invece fanno orecchie da mercante alla necessità di un corretto rifinanziamento delle casse pensioni FFS e Ascoop.

Ne conseguono maggiori deduzioni dal salario, aumenti dell'età pensionistica e la mancata compensazione del rincaro sulle rendite. Una situazione inaccettabile.

Il SEV chiede:

- Un rifinanziamento corretto delle casse pensioni FFS e Ascoop.
- Nessun peggioramento di prestazioni e di rendite.
- La compensazione del rincaro ai pensionati.

Posti di lavoro, salari e rendite sicure

Dopo la manifestazione del SEV, sulla Schützenmatte si riuniranno anche colleghe e colleghi degli altri sindacati, unitamente ai membri di altre organizzazioni politiche che hanno assicurato il loro sostegno alla manifestazione.

Dalla crisi finanziaria a quella economica

Si è partiti da una crisi finanziaria scatenata dall'avidità dei giocolieri della finanza, convinti che i soldi potessero moltiplicarsi da soli e sostenuti da una politica borghese che ha spalancato le porte alle privatizzazioni e alle liberalizzazioni e abolito molte regole. Adesso la crisi si è estesa a tutta l'economia, senza risparmiare nessun settore, ma il Consiglio federale, contrariamente alla determinazione e la velocità dimostrate intervenendo con miliardi in favore dell'UBS, esita e tentenna. La questione non riguarda però più solo le banche, ma decine di migliaia di posti di lavoro.



L'Unione sindacale svizzera e i sindacati che ne fanno parte chiedono:

- Un aumento delle indennità di disoccupazione e della durata del loro diritto.
- Nessun innalzamento dell'età AVS.
- Un programma d'investimento in grado di garantire veramente posti di lavoro.
- Il consolidamento del potere d'acquisto tramite aumenti salariali e la compensazione dell'aumento dei premi di cassa malati.

INFORMAZIONI PRATICHE

Orario del treno in partenza da:

Chiasso 7.11; Mendrisio 7.20; Lugano 7.37;
Bellinzona 8.06; Biasca 8.18; Faido 8.40; Airolo 8.58; Locarno 7.33 con cambio a Bellinzona

Iscrizioni

Annunciate la presenza vostra e dei vostri familiari entro il 10 settembre al vostro presidente sezionale o al segretariato SEV di Bellinzona tel. 091 825 01 15, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

Titoli di trasporto

I biglietti per le colleghe e i colleghi, attivi e pensionati, come pure per i loro familiari, sprovvisti di libera circolazione, verranno offerti dal SEV.

Materiale

Il materiale per la manifestazione verrà messo a disposizione dal SEV a Berna. Chi possiede bandiere, fischietti e gilet SEV è invitato a portarli. Ulteriori striscioni sono benvenuti e le idee più originali verranno pubblicate su *contatto.sev!*

"IL COLORE DEI SOLDI"

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

Incompetenti!

Avidità o incompetenza? L'avidità dei banchieri, proverbiale per la natura stessa di un mestiere che è fra i più vecchi al mondo, è ora motivo di giusta indignazione generale. Il pensiero va subito ai miliardi di bonus distribuiti nelle banche, salvate con i soldi pubblici. Domanda: è stata allora l'avidità dei banchieri la causa della crisi finanziaria? Contro ogni aspettativa pare proprio di no. E perché mai? Il politecnico federale di Losanna sostiene una tesi diversa, solo apparentemente paradossale e piuttosto peggiorativa nei confronti delle banche. Non sarebbe tanto l'avidità delle banche all'origine della crisi, bensì la loro totale incompetenza. Avidi e predatori sarebbero invece i grossi clienti che affidavano agli istituti finanziari ingenti capitali all'assetata ricerca di rendimento. Il politecnico di Losanna ha passato dunque al setaccio 95 banche americane per giungere alla conclusione che non esiste prova alcuna che i manager lautamente pagati, a loro volta detentori di sostanziosi pacchetti azionari della banca, agissero contro l'interesse degli azionisti. Sarebbe del tutto illogico, come agire contro sé stessi. Anzi si è prodotto piuttosto il contrario, sostengono i due professori titolari della ricerca (uno americano e l'altro svizzero). Si prenda il caso della Lehman Brothers, scomparsa e travolta dagli avvenimenti: i loro dirigenti, proprio perché detentori di titoli dell'istituto, avevano tutto l'interesse che la banca ne uscisse per il meglio. Semmai fu proprio la preoccupazione di voler tenere tutte le uova nello stesso paniere a far prendere a questi dirigenti le cattive decisioni, sorvolando poi sul fatto che nulla avevano percepito dei rischi sistemici che stavano per sopraggiungere. Eccetto di confidenza? No, pura incompetenza dicono gli autori. E così per Citigroup, Morgan Stanley e Goldman Sachs. I loro dirigenti non avevano capito nulla di cosa stava succedendo, altrimenti avrebbero perlomeno venduto le azioni che possedevano. Sarebbe vero anche per UBS? A giudicare da quanto successo e dalle incredibili ingenuità nel trattare con i clienti americani si direbbe proprio che UBS non fa eccezione. Così a naso e senza il supporto di nessuno studio, non crediamo comunque di sbagliare se insieme all'incompetenza continuiamo a pensare anche all'avidità.



La vicepresidente e giurista del SEV Barbara Spalinger risponde ad alcune domande sui piani per fronteggiare la pandemia di influenza suina

«Questa influenza richiede un approccio ragionato»

In tutto il mondo si parla ormai dell'influenza suina, di cui si prevede un'ondata anche in Svizzera. Il personale dei trasporti pubblici è esposto ad un rischio particolarmente elevato. Cosa ne pensa il SEV?

contatto.sev: le FFS hanno elaborato un piano per fronteggiare la pandemia e informato in modo dettagliato il loro personale sui rischi e sui provvedimenti da prendere. Cosa ne pensi?

Barbara Spalinger: credo sia giusto che un'azienda delle dimensioni delle FFS informi direttamente il proprio personale, in un momento in cui si legge così tanto su questa pandemia. I toni della loro comunicazione appaiono inoltre adeguati, anche in considerazione del fatto che molte persone presso le FFS sono esposte a rischi particolari.

Ma non vi è il pericolo di alimentare ulteriormente un clima di paura?

Può essere che alcune persone si spaventino, ma tro-

vo comunque giusto che il datore di lavoro rifletta sulla possibilità di un'epidemia di influenza.

In un simile caso, occorrono nuove regole tra datore di lavoro e personale?

No, non sono necessarie. Le FFS non hanno del resto la facoltà di emanare nuove prescrizioni, che compete alle autorità federali.

Secondo il SEV, quali sono i punti importanti?

Da parte nostra auspichiamo un approccio pragmatico da parte delle FFS e delle aziende in genere, per esempio nell'applicazione delle direttive sul management delle assenze e sulla reintegrazione, che non sono state concepite per affrontare un'epidemia di influenza, ma malattie suscettibili di portare all'inidoneità ad occupare il posto di lavoro. Casi che possono intervenire nella malaugurata ipotesi di complicazioni, ma non di una normale influenza. Senza dimenticare che, se veramente pandemia sarà, non sarà possibile applicare tutte queste norme.

Le FFS, seguendo le indicazioni della Confederazione, raccomandano di rimanere a casa all'apparizione dei primi sintomi e di riprendere il lavoro solo dopo un giorno dalla loro scomparsa. Normalmente, i datori di lavoro fanno invece pressione affinché si manchi il meno possibile dal lavoro.

Penso sia giusto che le FFS riprendano le raccomandazioni della Confederazione e ragionevole non andare al lavoro quanto ci si sente ammalati. Non sarà però possibile impedire che vi siano

persone che si recheranno al lavoro anche se riscontrano i sintomi della malattia.

Se il personale rimane a casa subito e a lungo, vi saranno difficoltà sul lavoro. Come possono essere affrontate?

Penso che le FFS siano pronte ad affrontare questa situazione, che del resto si verifica ogni inverno, con le normali influenze.

Le disposizioni sulla durata del lavoro sono adeguate a simili situazioni?

Le disposizioni prevedono anche numerose eccezioni, alle quali le FFS possono far capo, evitando però di andare oltre. Mi aspetto che le FFS abbiano una pianificazione in grado di rispettare le disposizioni di legge.

L'epidemia di influenza può portare cambiamenti durevoli nei rapporti tra datore di lavoro e dipendenti?

Non penso. Vi sarebbero senz'altro insegnamenti da trarre da un'ondata di influenza su larga scala, ma una situazione eccezionale non dovrebbe mai influire sulla normalità.

Non vi è il rischio che in futuro la gente rimanga più facilmente a casa se indisposta?

Vi sono persone più sensibili, che restano a casa per un mal di gola e altre che vanno al lavoro anche se si sentono male. Non penso che ciò sia destinato a cambiare. D'altra parte, vi sono oggi persone profondamente preoccupate dall'eventualità di un'ondata di influenza, anche se questa preoccupazione non appare giustificata, se non si appartiene a uno dei grup-

pi a rischio. Irrita quindi un po' la raccomandazione delle FFS a queste persone di chiedere vacanza o congedo non pagato, in quanto andrà a peggiorare ulteriormente la situazione di mancanza di personale.

Influenza suina a parte: vi sono problemi nei rapporti con l'azienda in relazione alle malattie?

La maggior parte dei problemi vengono dalle procedure di reintegrazione professionale, soprattutto a causa del fatto che vengono posti obiettivi che presuppongono un impiego senza limitazioni di sorta. Noi siamo invece convinti che sia senz'altro possibile occupare un posto anche in presenza di certe limitazioni.

Il mondo non è riservato ad una popolazione giovane, aitante e bella. La realtà è invece di un'umanità che invecchia, soggetta a carenze e debolezze e dobbiamo vegliare affinché non se ne faccia in ogni caso e subito una malattia.

Veniamo al SEV: quali conseguenze potrebbe avere l'influenza sull'attività sindacale?

Non abbiamo un piano per la pandemia, ma sappiamo cavarcela in caso di assenze di personale. Evidentemente, se questa eventualità dovesse verificarsi, le nostre capacità diminuirebbero, ma è pensabile che, per lo stesso motivo, diminuirebbero anche le richieste dei nostri membri. Se poi le autorità dovessero emettere provvedimenti che ci riguardano, le rispetteremo.

Questa eventualità potrebbe riguardare le assemblee e le manifestazioni, che rappre-

sentano un rischio maggiorato di contagio.

Attualmente, si prosegue come da programma. Il rischio di contagio è ovunque: pagando in contanti, toccando una maniglia, mangiando in un fast food, eccetera. Annullare un'assemblea non serve a niente. Informeremo naturalmente le sezioni se l'autorità dovesse emettere limitazioni. C'è poi anche lo scenario peggiore: la punta della pandemia a metà settembre e la Confederazione che vieta le principali manifestazioni, compresa la nostra del 19 settembre. Ma è un'ipotesi piuttosto remota, per cui continuiamo nella nostra compagna di mobilitazione. Il problema delle casse pensioni continuerà infatti ad assillarci anche quando la pandemia sarà solo un ricordo.

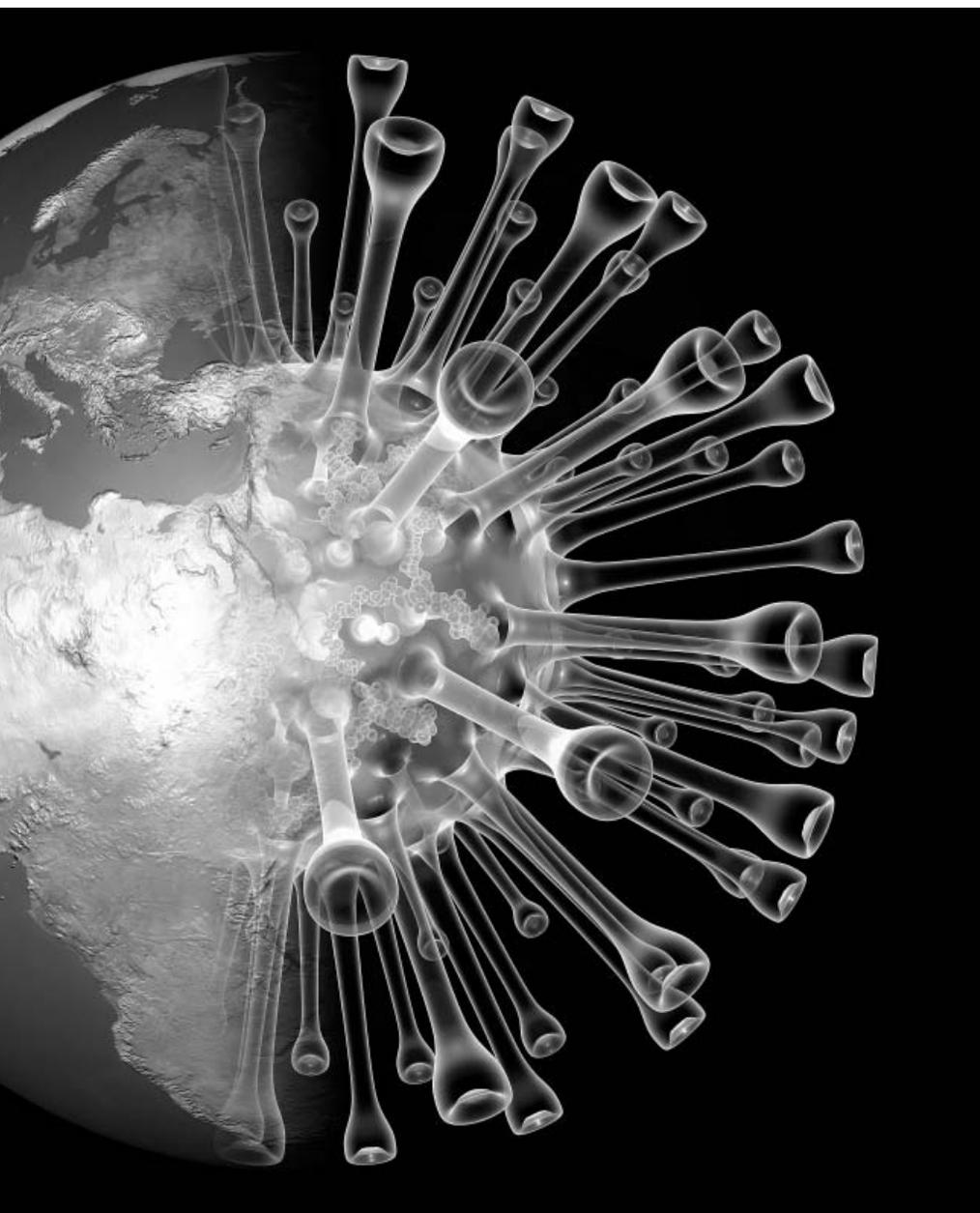
Intervista: Peter Moor

BIO



Barbara Spalinger, 49 anni, ha completato una formazione giuridica ed è vicepresidente del SEV dal 2003.

È a capo dell'assistenza giuridica e ha ripreso in giugno il settore delle ITC da Giorgio Tuti, dopo la sua elezione a presidente.



“DENTRO LA CRONACA”

A CURA DI GADDO MELANI

Giochi diplomatici e drammi quotidiani

Afgani alle urne per le elezioni presidenziali e dei Consigli provinciali. Sono le seconde elezioni «democratiche» dall'occupazione del Paese da parte delle forze statunitensi, otto anni or sono, a seguito di una guerra di vendetta per l'attentato alle Torri gemelle. Di certo non si vive nessuna vera attesa per il risultato. La vittoria di Karzai, l'uomo scelto dalla Casa Bianca, viene data per scontata, probabilmente già al primo turno. Se gli addetti alla preparazione del voto saranno capaci di organizzare un risultato che costringa Karzai al ballottaggio con uno dei suoi più considerati avversari, come Abdullah Abdullah, ex ministro degli interni ed Ashraf Ghani, ex ministro delle finanze, gli «osservatori», per definizione sempre neutrali, potranno parlare più facilmente di una consultazione libera e democratica. Se poi, per ipotesi, dovesse vincere uno dei due, non cambierebbe sostanzialmente niente, essendo entrambi, come Karzai, dipendenti dalla benevolenza statunitense.

Ma anche se, per assurdo, dovesse scaturire dalle urne un risultato sconvolgente, nessun timore: basterà non riconoscere l'esito del voto, accammando il pretesto che la forza politica scelta dagli elettori non corrisponde ai canoni democratici stabiliti dal consenso dei paesi occupanti (o dominanti). Basta pensare a quanto è accaduto nel gennaio del 2006 in Palestina. Ricordate la schiacciante vittoria di Hamas, in elezioni che gli stessi osservatori inviati dall'ONU e dall'UE dichiararono valide, corrette e rispondenti a tutti i canoni che vigono in simili circostanze? Ebbene, fu sufficiente non riconoscerne il risultato, negare il riconoscimento, liberamente espresso, voluto dal «popolo sovrano», ad Hamas. Perché i popoli che «si avvicinano» alla democrazia, si sa, non sempre sono maturi per tanta responsabilità e, se sbagliano nei loro giudizi, il «buon papà» deve intervenire per correggere l'errore, in un modo o nell'altro, con una guerra civile (come nel Congo di Lumumba o nell'Algeria del FIS) o con un golpe (come nell'Iran di Mossadeq o nel Cile di Allende).

Il futuro dell'Afghanistan, al di là del voto del 20 agosto, sarà deciso dai due attori principali impegnati nel conflitto: gli Stati Uniti con gli alleati della NATO da una parte e i combattenti talebani (con una parte dei quali, quelli «buoni», sono da tempo in corso trattative), i vari signori e signorotti della guerra, i «khan» tribali, ufficialmente schierati a fianco del governo di Kabul, ma essenzialmente impegnati a mantenere il controllo dei propri territori, dall'altra. Un gioco diplomatico che si svolge sullo sfondo di una situazione geostrategica fra le più complicate, che vede coinvolti più o meno direttamente il Pakistan (dilaniato da lotte interne sanguinosissime), l'Iran, l'India, la Cina, e la Russia. Come dire, mezzo mondo, almeno a livello di popolazione globale.

Ed è appunto in questo scenario che Washington sta cercando la via più percorribile per un'uscita strategica perché anche a Obama è chiaro che, pur avendo rafforzato il contingente militare, la soluzione armata resta un miraggio. La drammatica realtà quotidiana resta però intanto quella della strage di civili innocenti.

LE DOMANDE PIÙ FREQUENTI DEI MEMBRI SEV SULL'INFLUENZA SUINA

Devo comunicare al datore di lavoro che ho preso l'influenza suina, quando mi annuncio malato?

No, valgono le regole normali in caso di malattia, secondo le quali non si è tenuti ad annunciare quale malattia si è preso. Questa situazione può essere cambiata solo dall'autorità federale, che può varare un obbligo di annuncio.

Se prendo la suina, posso restare a casa senza produrre un certificato medico?

Anche in questo caso, valgono le solite regole: presso le FFS il certificato medico è richiesto dal terzo giorno di malattia.

Le FFS possono obbligarmi a vaccinarsi contro l'influenza suina?

No, si tratta di una decisione personale. Solo la Confederazione potrebbe emanare un obbligo di vaccinazione, che risulterebbe però di difficile applicazione.

Cosa succederebbe se mi ammalassi senza essermi fatto vaccinare?

La decisione di non farsi vaccinare non può avere conseguenze negative, anche se è stata presa contrariamente ad una raccomandazione del datore di lavoro, il quale non ha quindi il diritto di ricorrere a sanzioni.

Lavoro allo sportello, temo il contagio e trovo negligente da parte delle FFS non prendere provvedimenti più incisivi per proteggere la mia salute.

Il datore di lavoro ha il dovere di proteggere il proprio personale,

ma attualmente non vi è motivo di prendere provvedimenti particolari, nemmeno a contatto con la clientela, ad eccezione di persone particolarmente a rischio: donne incinta o persone con lacune immunitarie dovrebbero potersi astenere, se lo desiderano, dal contatto con la clientela. Le FFS fanno però bene ad attenersi alle raccomandazioni dell'ufficio federale della sanità.

Cosa posso fare se ho paura del contagio ma non faccio parte di un gruppo a rischio?

Le FFS raccomandano di chiedere vacanza o congedo non pagato. Non è per contro possibile rimanere semplicemente a casa.

pmo



” Troviamo di tutto: gente senza contratto, impieghi stagionali o a ore, lavoro su chiamata e solo pochi posti annuali “

Peter Peyer



” Colleghe e colleghi impossibilitati a lavorare per motivi indipendenti dalla loro volontà, devono poter accedere a prestazioni sostitutive “

Hans Bieri

Il SEV intende allacciare contatti con il settore turistico, reclutando nuovi membri

«Le fusioni degli impianti di risalita non hanno giovato al personale»

Il personale degli impianti di risalita è confrontato con condizioni di impiego precarie, orari di lavoro irregolari e le conseguenze del riscaldamento climatico.

Il SEV vuole aiutarlo ed ha affidato al segretario regionale di Coira, Peter Peyer, un progetto per occuparsi di questo settore.

contatto.sev: quali sono i problemi principali che dovrai affrontare?

Peter Peyer: si tratta di un settore che paga stipendi tra i più bassi, con un impegno lavorativo che varia fortemente a seconda delle stagioni. Non è neppure chiaro il quadro legale: le imprese sottostanno alla legge sul lavoro

oppure a quella sulla durata del lavoro? Spesso si tratta della seconda e ciò avvicina il settore a quelli che noi curiamo da sempre. Il turismo è per molti Cantoni un fattore economico di fondamentale importanza, che dovrebbe disporre di condizioni di impiego chiare.

Ma non vi è niente di concreto?

Solo il canton Vallese dispone di un contratto normale di lavoro. SEV e Funivie Svizzere avevano elaborato anche un contratto modello che, pur costituendo una buona base, è poco utilizzato. Nella pratica quotidiana, troviamo di tutto: gente senza contratto, impieghi stagionali o a ore, lavoro su chiamata e solo pochi posti annuali.

E come intende procedere il SEV?

Il campo d'attività è molto vasto. Da sempre, abbiamo contatti con Funivie svizzere e con singole aziende. Un primo passo sarà di propagandare maggiormente il contratto modello e curare il rispetto delle disposizioni di legge, spesso infrante, a volte involontariamente e altre deliberatamente. Dovremo fa-

” Se l'UFT dovesse svolgere controlli delle condizioni di lavoro, verrebbero alla luce diverse situazioni spiacevoli per aziende e personale “

Peter Peyer, segretario SEV a Coira

vorire una presa di coscienza di aziende e dipendenti, per concretizzare finalmente lo slogan secondo il quale si vuole investire nei collaboratori più che negli impianti. Perché attualmente è vero il contrario.

Ma l'intervento del sindacato è accettato?

Abbiamo bisogno di gente che ci «apra la porta», mettendoci in contatto con il personale, come siamo riusciti a fare, per esempio ad Arosa. Un'altra possibilità è data dai corsi sulla sicurezza e sulla durata del lavoro. Abbiamo incontrato persone che si sono lamentate di ricevere da 10 anni gli stessi 17 franchi l'ora, oppure di dover lavorare con il gatto delle nevi per una settimana di fila, praticamente senza pausa.

Nel settore non vi è una coscienza sindacale?

Assistiamo almeno ad una maggior presa di coscienza

di situazioni lavorative problematiche. La scarsità di neve ha portato nuovi problemi (vedi articolo a lato) e vi è più sensibilità per il peggioramento della situazione dell'Ascoop. Se poi l'UFT dovesse svolgere controlli delle condizioni di lavoro, verrebbero alla luce diverse situazioni spiacevoli per aziende e personale.

Vi è quindi maggior pressione?

Molte cose stanno evolvendo. Siamo sempre stati a disposizione di chi ci segnalava problemi, anche in questo settore. Per questo vi sono alcune regioni in cui abbiamo potuto organizzare molti collaboratori.

Quanto tempo avete per realizzare il vostro progetto?

Il progetto è stato lanciato al congresso del mese di maggio per un periodo di quattro anni. Abbiamo bisogno di questo tempo. Dobbiamo iniziare, riflettendo e mettendo le idee su carta,

per partire nel migliore dei modi. Dobbiamo però anche essere realisti. Non sarà certo l'inverno prossimo che avremo 1000 membri in più. Saremo contenti se ciò sarà il caso tra quattro anni.

Anche in questo settore assistiamo a numerose fusioni e alla costituzione di imprese sempre più grandi. Questa tendenza complica o semplifica il vostro lavoro?

Nei Grigioni, dove intendiamo concentrare i nostri sforzi, queste aziende sono già una realtà: Davos-Klosters, Flims-Laax-Falera, alta Engadina. Le aziende più piccole si ritrovano isolate, anche per motivi geografici. Il personale non ha però beneficiato di queste fusioni. Sarebbe stato meglio se fosse già stato organizzato dal punto di vista sindacale. Dobbiamo infatti renderci conto che le aziende non si fondono certo per migliorare le condizioni di lavoro.

Ma le aziende grosse dovrebbero offrire almeno più posti di lavoro fissi.

Purtroppo non è necessariamente così, anche perché l'attività è comunque concentrata in inverno. Le re-

BIO

Peter Peyer ha 44 anni e un diploma commerciale, conseguito il quale ha seguito una formazione e poi lavorato come maestro di scuola dell'infanzia. Da diversi anni è segretario sindacale e di partito. Lavora al SEV dalla fine del 2003; dall'inizio di quest'anno a tempo pieno. Ha inoltre appena conseguito il diploma di amministrazione pubblica e di organizzazioni non profit presso la scuola superiore di economia e tecnica di Coira. Ha due figlie di 16 e 9 anni ed è sposato dall'anno scorso. Nel tempo libero si occupa di politica (è membro del Gran Consiglio), legge e pratica il campeggio.

INTERVISTA

gioni più piccole d'estate sospendono l'esercizio, ma anche imprese grosse come Flims-Laax-Falera sono molto sbilanciate: d'inverno hanno oltre 1000 collaboratori e dei circa 200 che lavorano per gli impianti, solo 65 hanno un posto di lavoro su tutto l'arco dell'anno.

Una situazione nuova anche per il SEV!

Dobbiamo in effetti imparare a pensare che stiamo organizzando persone che lavorano nel settore turistico. Il progetto prevede la costituzione di una specie di «regione modello» ma forse dovremmo accontentarci di singoli raggruppati in una sezione turistica che si riunisce una o due volte all'anno, anziché in una sezione regionale.

Cosa può comportare il fatto che i nostri membri lavorano nel loro settore solo per sei mesi all'anno?

In primo luogo, dovremo adeguare la quota, come del resto già avviene per chi lavora a tempo parziale. L'assistenza e la consulenza deve però essere garantita come agli altri membri.

Le aziende come reagiscono agli interventi del SEV?

Finora non abbiamo costata alcuna reazione al lavoro del nostro progetto. Vi sono però campi in cui collaboriamo, per esempio nella regolamentazione del lavoro ridotto per mancanza di neve. Voglio contattare le funivie dei Grigioni per presentare le nostre idee. Dobbiamo anche chiarire i rispettivi ruoli e stare molto attenti se Funivie svizzere scrive ai propri membri di voler definire una propria interpretazione della legge sulla durata del lavoro. Non cerchiamo necessariamente il contrasto con le aziende, ma se le stesse si rifiutano di rispettare le disposizioni legali, in particolare proprio quelle della durata del lavoro, non ci tireremo indietro.

Intervista: Peter Moor



Le aziende di trasporto turistico hanno un ulteriore problema: la costruzione di residenze secondarie genera un aumento degli affitti anche per gli indigeni e, quindi, per i loro dipendenti. È quanto avviene nella regione della «Weisse Arena» a Laax, dove si sta realizzando il «Rock-Resort».

SEV, Funivie svizzere e Seco alla ricerca di soluzioni

In attesa della neve

Dall'inverno 2006/2007, particolarmente povero di neve, il SEV spinge assieme a Funivie svizzere per trovare una miglior regolamentazione per il lavoro ridotto, per la quale si profila una soluzione.

Hans Bieri è il capo del progetto per il settore turistico. Nella sua attività di segretario sindacale, si era già posto nella primavera del 2007 il problema di migliorare le condizioni del personale

quando gli impianti di risalita devono sospendere l'esercizio per la mancanza di neve, privandoli del lavoro e del reddito. Numerosi impianti invernali non avevano neppure potuto iniziare l'attività e il personale si era ritrovato in importanti difficoltà.

Ostacoli troppo elevati

In questi casi vi dovrebbe essere la possibilità di far capo al lavoro ridotto, ma la prassi presenta tanti e tali ostacoli che solo raramente questa prospettiva si concretizza. Recentemente vi è stato un nuovo incontro con il segretario di stato per l'economia Seco.

contatto.sev: Hans Bieri, in un primo tempo il Seco si era dimostrato molto poco disponibile ad affrontare il problema delle indennità per lavoro ridotto. La situazione è cambiata?

Hans Bieri: l'anno scorso, abbiamo discusso per la prima volta con il Seco assieme a Funivie svizzere, senza ottenere una risposta soddisfacente, ragion per cui abbiamo insistito.

Ma cosa chiedete?

In primo luogo, la possibilità di ricorrere al lavoro ridotto nel caso in cui le condizioni meteo compromettono l'esercizio. Le attuali condi-

zioni, infatti, non la prevedono.

Qual è stata la reazione del Seco?

Non abbiamo ancora un risultato definitivo, ma la discussione è stata aperta e risulta costruttiva. Per noi è importante che coloro che hanno versato per anni le quote all'assicurazione disoccupazione possano poi avere la possibilità di beneficiare delle sue prestazioni se fattori esterni impediscono loro di lavorare. A settembre sapremo come conta di agire il Seco.

Intervista: pmo



” Tutte le riorganizzazioni di FFS Cargo dovrebbero essere sospese sino alla definizione della sua strategia futura “

Philipp Hadorn, segretario SEV

La crisi economica si sta ribaltando sul settore dei trasporti - con quali conseguenze per i lavoratori?

«Hire & fire»: la soluzione peggiore

Se calano produzione e consumi, cala anche la domanda di trasporto.

Le aziende sono quindi chiamate ad agire con molta lungimiranza. Reazioni avventate rischiano infatti di rafforzare la crisi e di pregiudicare la possibilità di beneficiare della ripresa. Per assicurare l'occupazione, occorre una sorta di «New Deal».

L'economia svizzera risente in modo molto differenziato della crisi economica. Pur non avendo un'industria automobilistica nazionale, la crisi sta mettendo in difficoltà tutto il settore della fornitura di parti e pezzi, nonché l'intero settore industriale: i cali di produzione si ripercuotono infatti

negativamente sulla domanda di presse, macchinari tessili o di altri articoli ad alta tecnologia. A loro volta, questi cali generano una diminuzione dei trasporti di materie prime, come il metallo, che mette in crisi il trasporto merci aereo, marittimo e su terraferma, ferrovie comprese: DB Schenker Rail AG

ha per esempio tolto da mesi 35'000 vagoni dalla circolazione.

L'eccezione del traffico viaggiatori

Evidentemente, la crisi si ripercuote negativamente anche sul turismo, a causa del calo della propensione al consumo. In Svizzera, que-

sto calo è stato meno marcato, in quanto la diminuzione degli ospiti esteri dovuta alle rinunce alle ferie all'estero è stata in gran parte assorbita dalla popolazione indigena che ha pure rinunciato ai lunghi viaggi per le vacanze. Alberghi e strutture turistiche stanno facendo registrare risultati migliori del previ-

sto. Lo stesso vale anche per le imprese di trasporto turistiche. Autopostale prevede persino un aumento degli utili, grazie all'incremento delle persone trasportate sulle linee turistiche.

Trasporto merci in grave difficoltà

La sovracapacità nel settore

LE RICHIESTE DELL'ASTAG: NIENTE DI NUOVO SOTTO IL SOLE

L'associazione degli autotrasportatori Astag sta tentando di approfittare delle difficoltà di questa fase, sostenendo la tesi della morsa fiscale.

«Numerosi trasportatori sono ormai con le spalle al muro» ha strillato, a causa dapprima di «un drammatico crollo del traffico internazionale» con una diminuzione delle ordinazioni sino al 60 per cento, seguita dal calo del traffico interno, in particolare della logistica delle piccole partite. Il presidente centrale dell'Astag Adrian Amstutz ha parlato del pericolo di un «colpo mortale per il traffico interno», mentre il suo vice Jean-Daniel Faucher ha dimostrato una certa sensibilità: «è la pressione dall'estero che porta al fermo di veicoli e alla riduzione di personale. Il calo congiunturale assume quindi anche una

dimensione sociale».

L'Astag vorrebbe approfittare della crisi per incrementare le proprie quote di mercato, chiedendo, prima che sia troppo tardi, sgravi per il traffico locale nei confronti di quello internazionale di transito. L'Astag intende così evitare «lo smantellamento di un sistema di trasporti funzionante», sul quale si deve poter contare alla prossima crescita economica.

Ha quindi inviato una lettera al Consiglio federale per ottenere una riduzione di quelle che definisce «misure coercitive da parte dello stato», quali la tassa sul traffico pesante alla prestazione (TTPCP). «L'Astag chiede che lo Stato non limiti il proprio impegno alle banche, ma che intervenga anche rapidamente e decisamente in favore del trasporto stradale, che non necessita di sussidi, ma di sgra-

vi fiscali e amministrativi» ha spiegato Amstutz.

Si potrebbe quasi essere tentati di credergli. Subito dopo, il presidente di Astag se la prende però con gli «illusionisti del trasferimento», scoprendo il suo vero gioco. Si tratta della politica dei trasporti, della volontà di opporsi alle decisioni del popolo, aumentando la quota di trasporto della strada. Con la riduzione delle «restriktioni e delle tasse» si mira poi ad un incremento dei guadagni. Il settore infatti non se la passa così male come l'Astag vuole far credere. Altrimenti non si spiegherebbe come mai da gennaio a maggio di quest'anno sono state fondate 366 nuove imprese di trasporto stradale; meno dello scorso anno, ma pur sempre ancora 2 aziende e 1/2 al giorno!

pan.



Il traffico di contenitori è diminuito drasticamente.

DOSSIER



Continua la lotta tra strada e ferrovia per nuove quote di mercato.

del trasporto merci ha inaspri-
sprito la concorrenza tra i di-
versi vettori e all'interno di
essi. I porti della bassa Sas-
sonia hanno fatto registrare
nel primo semestre 2009 un
calo dei volumi del 17 per-
cento. È in difficoltà anche
la navigazione interna, la
cui associazione di categoria
parla della «maggior crisi del
dopoguerra» a causa del calo
del trasporto di contenitori
e di materie prime (minera-
li, ferro, metallo, combusti-
bili, ecc.). I porti basilesi del
Reno lamentano un calo dei
contenitori del 16 per cento
nei primi sei mesi e sperano
in un'inversione di tendenza
nel 2010.

Il trasporto aereo di Swiss
WorldCargo è diminuito di
quasi un quinto (vedi riqua-
dro). L'azienda gestisce nel
frattempo anche alcuni col-
legamenti via strada, estesi
negli ultimi tempi. La capa-
cità della strada di adeguar-
si alle fluttuazioni della do-
manda ha evidenziato tutta
la portata della crisi, che ha
colpito in particolare le dit-
te piccole, con pochi veico-

li e pochi mezzi e i cosiddet-
ti «padroncini» per i quali
l'Astag, associazione di ca-
tegoria, vede la minaccia di
vera ecatombe.

Situazione particolare per le ferrovie

Il sistema ferroviario rea-
gisce molto più lentamen-
te, in quanto non è possi-
bile adeguare con la stessa
velocità del settore stradale
il parco veicoli e gli effettivi
del personale alle fluttua-
zioni della domanda, in en-
trambi i sensi. Lo dimostra
la crescita degli ultimi anni,
che ha potuto essere assorbita
solo in parte aumentando
il personale, per cui si è
dovuto chiedere al persona-
le disponibile un impegno
straordinario. Inoltre, il CCL
impedisce che nei momen-
ti di crisi il personale possa
essere licenziato per «moti-
vi economici», a differenza
della strada, dove queste tu-
tele mancano del tutto.

Il calo della domanda ha an-
che conseguenze meno mar-
cate sul fabbisogno di per-
sonale ferroviario. Un treno

merci, a carico pieno o ri-
dotto, ha comunque biso-
gno di un macchinista. In
caso di una sua soppressio-
ne, occorre solo un macchi-
nista in meno, mentre il calo
di un quantitativo di mer-
ci corrispondente su stra-
da comporta la soppressione
di incarichi di trasporto per
un'ottantina di autisti.

Ciononostante, anche le im-
prese ferroviarie hanno do-
vuto far fronte a riduzio-
ni drammatiche di lavoro.
Il capo della ferrovia austro-
ungherese Raaber Bahn
commenta laconicamente:
«non abbiamo perso clienti,
ma semplicemente essi tra-
sportano meno».

Sino allo scorso anno, BLS
Cargo ha fatto registrare
«una crescita in tutti i set-
tori, anche se le prestazioni
di trasporto ad inizio anno
erano inferiori a quelle, mol-
to positive, dell'anno pre-
cedente». Anche qui sono
venute a mancare le spedi-
zioni di containers dai por-
ti del mare del Nord e quelle
di automobili. Gli obietti-
vi aziendali restano comun-

que orientati alla crescita, e
il CEO Dirk Stahl preconiz-
za un nuovo aumento della
domanda già per il 2010.
L'azienda ha quindi deciso
di tentare di assorbire gli at-
tuali cali della domanda solo
con misure provvisorie, vol-
te a ridurre le spese dell'or-
dine di 9 milioni di franchi,
con la creazione di un pool
di macchinisti e lo sfrutta-
mento di sinergie nelle offi-
cine e nell'Overhead.

Cooperazioni all'estero cercasi

Le FFS hanno motivato la
chiusura della stazione di
smistamento di Rotkreuz
con la crisi e il conseguen-
te calo dei trasporti. Va però
ricordato come per le FFS
Cargo i tagli ai punti di ser-
vizio, alle stazioni di smista-
mento e alle infrastrutture,
nonché i disavanzi, siano or-
mai diventati una triste con-
suetudine.

Nell'attuale situazione, le
aziende appaiono per lo più
orientate a cooperazioni con
l'estero. BLS Cargo ha rivisto
la ripartizione del proprio

azionariato, conservando-
ne con il 52% la maggioran-
za, ma accettando l'aumen-
to al 45% da parte della DB
Schenker Rail (ex Railion) e
la partecipazione dell'italia-
na IMT al 3%.

Anche FFS Cargo è alla ricer-
ca di cooperazioni a livello
internazionale, per le qua-
li si parla con maggior in-
sistenza delle ferrovie fran-
cesi SNCF e della stessa DB
Schenker Rail, confrontate
però anch'esse con pro-
blemi economici derivan-
ti dalla crisi. Quest'anno,
DB Schenker Rail intende ri-
sparmiare oltre 1,2 miliar-
di di franchi solo nel settore
merci e conta oltre 7'000 di-
pendenti in regime di lavoro
ridotto. Anche la filiale mer-
ci francese Fret SNCF soffre
il calo della cifra di affari,
incurrendo in pesanti disa-
vanzi. In settembre dovre-
bbe essere deciso un piano di
risanamento. Bisognerà per-
ciò verificare attentamente
se, con queste premesse, una
cooperazione è veramente
così opportuna.

Peter Anliker

FORTI VENTI CONTRARI

Tutte le imprese di trasporto stanno soffrendo per la crisi. Swiss non fa eccezione, come dimostrano i suoi bilanci semestrali.

Le compagnie aeree motivano queste difficoltà con la situazione congiunturale a livello mondiale e il conseguente calo della domanda del traffico merci e viaggiatori, in particolare nel settore di lusso, contraddistinto da un netto calo dell'occupazione, e quindi degli introiti.

Swiss ha reagito sopprimendo voli, anche se in alcuni casi, come per Lione e Oslo, ha aperto nuovi collegamenti, in modo da poter, come affermato, «partecipare alla ripresa economica partendo da una posizione di forza».

L'occupazione di posti a sedere è diminuita sensibilmente, anche se il calo nel traffico intercontinentale ha potuto essere più che compensato dalla crescita sulle linee europee. Il numero dei voli e dei chilometri/posto offerti sono nel complesso aumentati.

pan.

Il bilancio del settore merci è diverso. Anche nel secondo trimestre, Swiss WorldCargo ha subito in pieno la congiuntura. I quantitativi trasportati e lo sfruttamento delle capacità sono diminuiti di quasi un quinto.

Sulla nuova linea per Oslo, Swiss offre però su ogni volo, quindi due volte al giorno per ogni direzione, un volume di trasporto di 500 kg. In febbraio, la società ha costituito un servizio di trasporti stradali che circola sei volte alla settimana tra Copenhagen e Bilund. Il nuovo volo per Lione costituisce un complemento alla relazione stradale già esistente. Nel complesso, Swiss WorldCargo è attiva in oltre 80 paesi.

Nonostante questa evoluzione, nel primo semestre l'effettivo del personale di Swiss è lievemente aumentato, anche se Swiss WorldCargo ha dovuto introdurre il lavoro ridotto dal primo giugno.

CALO GENERALE

La crisi sta condizionando il commercio a livello mondiale, riducendo anche il volume dei trasporti. Lo dimostra il caso della Panalpina, gruppo basilese che si occupa di trasporti e logistica, confrontato con notevoli problemi nel primo semestre di quest'anno. «Abbiamo registrato un importante calo dei volumi trasportati per mare e per via aerea» ha ammesso. Le diminuzioni sono state rispettivamente del 21 e del 28%, dovuti in particolare al calo di trasporti di auto, di prodotti di telecomunicazione e di alta tecnologia. Il calo ha colpito tutte le aziende di trasporto, generando una feroce guerra dei prezzi, in cui si tenta di estromettere i concorrenti dal mercato tramite offerte sottocosto. Una politica che Panalpina ha respinto, trovandosi così costretta a subire una diminuzione della cifra d'affari netta derivante dalle prestazioni di trasporto, passata dai 4,374 miliardi del primo semestre 2008 ai 2,973 miliardi di franchi dello stesso periodo di quest'anno. Ciononostante, Panalpina ha potuto registrare

un utile, anche se nettamente inferiore a quello dello scorso anno (16,9 milioni contro 76,7 del primo semestre dello scorso anno).

Il calo delle ordinazioni è iniziato già lo scorso anno, con la rinuncia alla maggior parte delle attività di Panalpina in Nigeria, che ha portato alla perdita di incarichi ben retribuiti nel settore petrolifero e alla soppressione di 700 posti di lavoro. L'effettivo di personale a livello mondiale è stato ridotto dell'11 per cento.

Nel considerare queste cifre, occorre tener presente che il 2008 è stato un anno eccezionalmente positivo, con una crescita del 14% delle tonnellate trasportate per mare, che hanno raggiunto l'equivalente di 1,28 milioni di contenitori e dell'8% delle tonnellate trasportate per via aerea, mentre il settore ha fatto registrare una crescita generale solo del 4%. Per il futuro, comunque, Panalpina manifesta un cauto ottimismo, anche in seguito agli effetti del piano di ristrutturazione annunciato in primavera.

pan.

Tre domande a Philipp Hadorn

Recessione ed errori di management

contatto.sev: secondo te, quali sono le cause delle evidenti difficoltà di FFS Cargo?

Philipp Hadorn: il motivo principale delle difficoltà finanziarie di FFS Cargo è evidentemente il perdurare della recessione, che genera un calo di ordinazioni di trasporto. Vi sono però anche le conseguenze dei grossi errori di management degli scorsi anni.

Che provvedimenti deve prendere l'azienda per migliorare la sua situazione?

Sarebbe del tutto fuori luogo ricorrere a profonde ristrutturazioni o a nuove riorganizzazioni. La priorità deve andare al consolidamento di strutture efficienti ed ade-

quate e all'esercizio di una rete di qualità per il traffico a carri completi, nell'ambito di un servizio pubblico. Attualmente, FFS Cargo sta cercando un partner per una cooperazione, suscettibile di portare nuovi e decisivi impulsi e di risanare duramente l'azienda. Il SEV ha chiesto che sino alla concretizzazione di questa strategia vengano accantonati tutti i progetti di ristrutturazione.

Per assorbire le perdite di ordinazioni derivanti dalla bassa congiuntura si deve piuttosto esaminare la possibilità di far capo al lavoro ridotto, rispettando evidentemente anche le garanzie date dal CCL e sfruttare la possi-

bilità per impartire nuove formazioni al personale, in modo da prepararlo ad assumere in futuro anche nuove funzioni.

Che prospettive vedi per FFS Cargo?

Buone, secondo me. Occorre finalmente concretizzare l'obiettivo di politica dei trasporti di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia voluto dal popolo, tramite la promozione di un trasporto merci su ferrovia sicuro e dalle ottime prestazioni, che garantisca anche buone condizioni di lavoro.

*Philipp Hadorn
è il segretario sindacale del SEV
che si occupa di FFS Cargo.*



Occorre assicurare un trasporto a carri completi nell'ambito del servizio pubblico.

La presenza di personale risolve molti problemi

La ricerca al servizio dei trasporti pubblici

Uno studio scientifico riconosce conseguenze inaspettatamente positive dell'accompagnamento sistematico dei treni serali della rete di Zurigo (ZVV).

Sui treni serali della rete di Zurigo, i viaggiatori non si sentivano più sicuri. Per questo motivo, le aziende hanno provveduto a reintrodurre gli agenti di scorta, con un ottimo successo. Raramente gli studiosi riescono poi a dimostrare l'efficacia nella realtà dei provvedimenti da loro proposti, in quanto i sistemi in cui questi vanno ad inserirsi risultano troppo complessi e dipendenti da troppi fattori. In questo caso, gli specialisti si sono però confrontati con un campo di ricerca concreto, quale l'impiego degli accompagnatori treno.

Lotta al vandalismo

La reintroduzione dell'accompagnamento dei treni dopo le 21.00 era stata decisa per tentare di combattere il vandalismo e rafforzare il sentimento di sicurezza dei passeggeri. Il 54% delle donne e il 19% degli uomini avevano infatti indicato di sentirsi particolarmente insicuri, persino meno sicuri che per strada! La direzione dei trasporti pubblici ha pertanto deciso che i treni dovessero essere accompagnati da due agenti e che gli stessi dovessero svolgere anche il controllo dei biglietti. Dal 2006, tutti i treni serali circolano così accompagnati e, secondo le stime del ZVV, vengono controllati circa un terzo dei titoli di trasporto (i treni circolanti sulle 11 linee della rete suburbana sono composti da 3 vetture a due piani che offrono 400 posti a sedere).

Clandestini in calo

L'aumento della probabilità di incappare in controlli ha ridotto dal quattro a meno

dell'un percento la quota di viaggiatori clandestini. Questa tendenza non risulta limitata solo ai treni serali, ma è costatabile in proporzioni analoghe anche durante il giorno.

Come mai? Nel suo studio*, il professore di criminologia Martin Killias spiega così il fenomeno: il 48% dei clandestini sono giovani inferiori ai 26 anni, anche se questa categoria rappresenta solo il 27% dei passeggeri. Essa può però accedere a abbonamenti particolarmente convenienti e i controlli più frequenti aumentano gli incentivi ad acquistarli, rispetto ai singoli biglietti. Per questo motivo, i giovani non sono più clandestini neppure durante le ore diurne.

Il provvedimento ideale

Le aziende di trasporto avevano in precedenza tentato con diversi provvedimenti di ridurre la quota di clandestini senza successo: controlli di gruppo, controlli in abiti civili, aumento delle contravvenzioni e altro ancora. L'inversione di tendenza è stata ottenuta solo aumentando decisamente la possibilità di essere colti in flagrante nell'ambito di un controllo. Secondo lo studio, vi è comunque un limite, oltrepassato il quale l'aumento di controlli non porta più ad un'ulteriore diminuzione dei clandestini. È inoltre utile intensificare i controlli nelle ore «critiche», quando verosimilmente è in viaggio il maggior numero di clandestini.

La definizione di questi orari critici è relativamente semplice. Non così invece stabilire la frequenza ideale dei controlli, che non può essere definita a tavolino, ma solo nell'ambito di prove pratiche. Sulla rete ZVV, che si estende a 50 chilometri attorno alla città, le ore di controllo sono in un primo tempo aumentate dalle 90'000 iniziali, effettuate con controlli a scandaglio, a circa 270'000 (90'000 a scandaglio più 180'000 di

accompagnamento). In seguito, le ore di accompagnamento sono state ridotte a 160'000, senza per questo costatare un aumento della quota di clandestini.

Per Manuel Avallone, vicepresidente SEV, lo studio rappresenta un'importante conferma dell'opportunità delle rivendicazioni del sindacato: «ci siamo sempre impegnati in favore dell'accompagnamento dei treni, in quanto convinti che la presenza di personale costituisce il miglior deterrente da atti di vandalismo e di violenza. Adesso, anche la scienza conferma quello che abbiamo sempre sostenuto: la presenza di personale sui treni va a beneficio di tutti: passeggeri, dipendenti e aziende di trasporto».

Pan/gi

* Killias Martin e al.: «The Effects of Increasing the Certainty of Punishment. - A Field Experiment on Public Transportation.» European Journal of Criminology, Volume 6(5), 2009



Uno studio lo conferma: la presenza sui treni assicura controllo e sicurezza.

Tribunale arbitrale alle RhB

Decisione avvenuta ma non ancora comunicata

■ Da tempo, i salari presso le ferrovie retiche fanno molto discutere. Lo scorso dicembre, nell'ambito delle trattative di fine anno, il SEV aveva chiesto un aumento delle fasce salariali dell'1,5%. La direzione aveva accolto la richiesta, rifiutandosi però di incorporare l'aumento nelle fasce salariali. Vi era poi un altro punto contestato: l'indennità per la guida di treni con un solo agente, che la direzione non voleva più riconoscere ai macchinisti entrati in servizio dopo il primo luglio 2008. Vista l'impossibilità di giungere ad un ac-

cordo, il SEV si è rivolto al tribunale arbitrale.

Proposta di conciliazione respinta

Il tribunale arbitrale, composto in modo paritetico, si è riunito il 20 luglio e ha rivolto alle due parti, RhB e SEV, una proposta di conciliazione su due punti:

- Aumento delle fasce salariali dell'1,5%.
- Aumento supplementare di 1'300 franchi riconosciuto, come finora, solo ai macchinisti entrati prima del 1° luglio 2008.

Il secondo punto era inaccettabile per il SEV. Non essendo quindi possibile giungere ad un accordo tra le parti, il tribunale arbitrale ha concluso la vertenza prendendo la sua decisione.

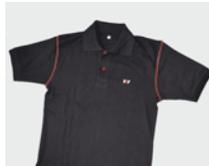
Decisione

non ancora pubblicata

Il tribunale arbitrale si attiene alla procedura prevista dal concordato sull'arbitrato, secondo il quale decisione e relative motivazioni verranno comunicate alle parti entro quattro-sei settimane. *contatto.sev* riferirà evidentemente in merito. *Sev*

Nuovi articoli SEV a prezzi imbattibili

Maglietta polo nera per ogni occasione; elegante e sportiva al tempo stesso. 100% cotone e al prezzo di soli 12 franchi, è quasi d'obbligo per ogni membro SEV.



Il nuovo **T-Shirt sciancrato con collo a V** è molto alla moda. 100% cotone, nero, costa solo 12 franchi.



Ideale per l'autunno: la **giacca a vento SEV** in nylon con cappuccio a scomparsa, resistente agli scrosci di pioggia e alle folate di vento. Di ottima qualità, può essere acquistata al prezzo molto conveniente di 120 franchi.



Pratico - utile - affidabile. Il nuovo **coltellino SEV**, oltre a lame di diversa grandezza, cavatappi, apriscatole, cacciavite, pinzetta, penna a sfera, forbice, sega offre una particolarità interessante: un diodo luminoso che permette di svolgere i lavori più minuti con le idee in chiaro. Questa novità di Viktorinox presso il SEV costa solo 50.- franchi.



Importante: tutti i prezzi comprendono l'IVA. Ordinazione minima di CHF 20.00 (più spese di porto di CHF 5.00). Da CHF 50.00 esente da spese di porto. Ordinazioni da CHF 200.00, 10% di sconto!

Ordinazioni: SEV, Barbara Michel, casella postale, 3000 Berna 6, Telefono 031 357 57 29, E-Mail: barbara.michel@sev-online.ch o direttamente sul nostro sito internet www.sev-online.ch/it/prestazioni/shop

Questi articoli mi piacciono e voglio ordinare:

	Pezzi	Taglia
Maglietta polo nera SEV, CHF 12.00 <i>Taglie S / M / L / XL / XXL</i>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
T-Shirt SEV, nero, collo a V, CHF 12.00 <i>Le taglie sono piuttosto piccole: XS=32 / S=34 / M=36 / L=38 / XL=40</i>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Giacca a vento SEV, nera, CHF 120.00 <i>Taglie S / M / L / XL / XXL</i>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Coltellino con lampadina, CHF 50.00	<input type="text"/>	

Ordinazione minima CHF 20.00 più spese di porto; esenti da porto da 50.00! Prezzi IVA compresa.

Indirizzo di fornitura e fatturazione:

Cognome e nome: _____

Via: _____

NAP/Località: _____

Membro della sezione: _____

Talloncino da inviare a:
SEV, Barbara Michel, casella postale, 3000 Berna 6

Colpi di diritto

Richiesta respinta, ma con buone ragioni

Fra le tante domande che giungono al nostro servizio di protezione giuridica, pubblichiamo quelle che possono essere di interesse generale.

Il SEV non può rispondere sempre positivamente alle richieste di assistenza giuridica. Vi sono molte ragioni che possono portare ad un rifiuto, riprese dal relativo regolamento, che non sempre però riesce a sgombrare il campo da ogni incertezza. Riportiamo quindi alcuni esempi di casi respinti.

Colpa propria

Un collega, conducente di bus, viene licenziato in tronco poiché si viene a sapere che è stato condannato per guida in stato di ebbrezza e ha perso il precedente posto di lavoro proprio per questa circostanza. Il SEV non ha potuto assumere il caso poiché il collega ha sottaciuto al momento del colloquio di assunzione, commettendo una negligenza grave.

Richiesta tardiva - 1

Un collega intende opporsi ad una decisione della SUVA, emessa tre mesi prima. I termini di ricorso sono però ampiamente scaduti e la decisione cresciuta in giudicato. Non vi è quindi più niente da fare. Inoltre, il regolamento SEV prevede che la domanda di assistenza giuridica debba essere presentata entro 10 giorni dall'avvenimento.

Richiesta tardiva - 2

Nell'ambito di una procedura penale, un collega si rivolge di propria iniziativa ad un legale giungendo sino alla seconda istanza, con la volontà di procedere fino davanti al tribunale federale. Solo a questo momento il collega richiede l'assistenza giuridica per far fronte alle elevate spese legali. In genere, il sindacato respinge però richieste di assunzione di spese avanzate a posteriori.

Verità nascoste

Un collega chiede di essere assistito, sostenendo di essere vittima di mobbing in quanto oggetto di continue critiche ingiustificate sul po-

sto di lavoro. Solo nel corso della procedura emerge però che lui stesso era oggetto di una procedura per mobbing nei confronti di altri. Nel quadro dell'assistenza giuridica è fondamentale che vengano espresse tutte le circostanze correlate e questa omissione ha giustificato il rifiuto dell'assistenza.

Non sono tutti casi da assistenza giuridica, ma...

Vi sono casi che non rientrano nella definizione di quelli coperti dall'assistenza giuridica, ma ai quali il sindacato può dare comunque una risposta, nel limite delle sue possibilità. Ecco qualche esempio:

- In un deposito sorgono problemi con i piani di servizio. Non si tratta evidentemente del problema di un singolo collaboratore, ma di tutto un gruppo, che deve di conseguenza essere affrontato nell'am-

bito della «normale» attività sindacale.

- Un membro chiede di essere assistito nelle pratiche di acquisto di un appartamento in Spagna. Questa richiesta travalica però da diversi punti di vista (impegno, competenze materiali e linguistiche) le capacità, oltre che l'ambito di attività, del SEV.
- Un collega deve interrompere le proprie vacanze in seguito alla malattia di un familiare e chiede al SEV aiuto per farsi rimborsare le spese di alloggio e rimpatrio. Il sindacato non può però assumersi queste prestazioni, che avrebbero dovuto essere coperte da un'eventuale assicurazione di viaggio.
- Un membro SEV chiede al sindacato di informare suo figlio che è stato diseredato. Una simile richiesta non rientra evidentemente nei compiti di un sindacato.

Promemoria

In numerosi casi, ci si può rivolgere all'assicurazione di protezione giuridica privata SEV-Multi, che i membri SEV possono sottoscrivere a condizioni particolarmente favorevoli.

Team di assistenza giuridica SEV

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: contatto.sev, viale stazione 31, casella postale, 6500 Bellinzona; contatto@sev-online.ch; Telefono 091 825 01 15, Fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; regina.ronca@sev-online.ch, Telefono 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abbonamento annuale per i non affiliati CHF 40.-

Pubblicità: Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, Telefono 044 925 50 60, Fax 044 925 50 77
kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Impaginazione e stampa: Tipografia Leins e Ballinari, via Dogana 8, 6500 Bellinzona

La prossima edizione di *contatto.sev* apparirà il 3 settembre.

Il termine di chiusura redazionale per le pagine sezionali e le inserzioni è il 27 agosto alle 10.00.

Un membro SEV presenta un'escursione nella sua regione

La città vecchia di Delémont

Pierre Ackermann, 67 anni, presidente della sezione PV Giura ed ex sostituto del capostazione di Delémont, ci presenta la sua città d'adozione.



Pierre Ackermann è cresciuto nel canton Vaud e si è trasferito a Delémont nel 1966. Attivissimo anche in pensione, è presidente della PV Giura, membro del Consiglio d'amministrazione della Traction SA (treni a vapore delle Franches-Montagnes), segretario della cooperativa dell'ex personale federale a Delémont e regolare utente di un fitness, per mantenere la forma.

Ci propone una passeggiata di circa un'ora, a passo tranquillo che permette di apprezzare gli storici palazzi di Delémont. Si parte evidentemente dalla stazione, inaugurata nel 1875 e primo centro nevralgico della città, di cui aveva contribuito a promuovere lo sviluppo ad inizio del secolo scorso. «Negli anni 70 le FFS, assie-

me alla coltelleria Wenger e alla VonRoll, erano il maggior datore di lavoro della regione» ricorda Pierre Ackermann. Negli ultimi anni, la città ha vissuto un intenso sviluppo, con nuovi quartieri residenziali di villette, zone industriali e commerciali sorti in poco tempo. Dalla stazione possiamo percorrere la nuova via commerciale inaugurata nel 2002. La nuova zona pedonale è decorata con getti d'acqua che nei periodi estivi fanno la gioia dei bambini e la piazza della stazione, con le terrazze dei suoi ristoranti, si presta molto bene per un caffè, prima di seguire l'Avenue de la Gare, in fondo alla quale svolteremo a sinistra, in direzione della città vecchia. Possiamo seguire il percorso della cartina, oppure le simpatiche viuzze laterali, come la rue du Nord, a ovest della Porte au Loup, per scoprire le attrazioni storiche di Delémont: le 5 fontane, le facciate dei ristoranti de l'Espagne e du Bœuf (in fondo alla rue de la Préfecture), l'Hôtel de Ville, la chiesa, la Porte au Loup e la Porte de Porrentruy, il castello acquistato dal comune per 40'000

franchi, l'Hôtel du Parlement e il museo giurassiano (caldamente consigliato), visitando il quale possiamo scoprire che questo lembo di Svizzera è appartenuto alla Francia dal 1780 al 1805. Dopo queste esperienze culturali, si impone una sosta su una terrazza della rue du 23-Juin o della piazza Roland-Béguelin. Di sabato ha luogo il mercato, al quale si dà appuntamento buona parte della popolazione. «Delémont ha 11'000 abitanti, ma si conoscono tutti. È come un grande villaggio» spiega Pierre Ackermann. Rientriamo per il Cras du Moulins e il ponte de la Maltière, oggi riservato ai pedoni, ma che sino a pochi anni fa disponeva dell'unico semaforo fisso del cantone.



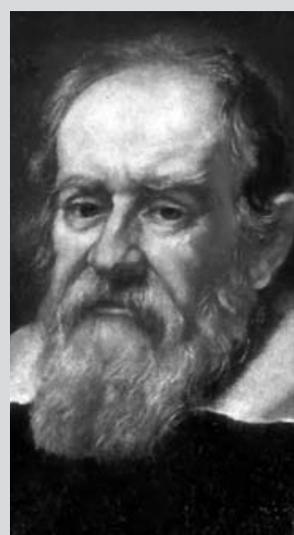
A SPROPOSITO DI...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

Galileo

Quest'anno non ricorre solo il 40.mo del primo allunaggio umano, ma anche il 400.mo della prima osservazione telescopica di Galileo, considerato il padre dell'astronomia moderna. Fu difatti nel 1609 che il grande scienziato pisano puntò per la prima volta il telescopio al cielo, scoprendo – tra le altre cose – che la Luna è ricca di pianure e rilievi come la Terra; che Giove non è un pianeta isolato, ma circondato da altre lune (successivamente si è scoperto che ha persino dei deboli anelli planetari) e avvistando anche per la prima volta le macchie solari. Con l'aiuto dei maestri vetrai veneziani Galileo aveva costruito un telescopio capace di ingrandire (e quindi di avvicinare) fino a 32 volte i corpi celesti e, con questo

«strumento del demonio» (come lo definì il collega Cesare Cremonini dell'Università di Padova, che non volle mai usarlo per non dover vedere cose in contrasto con la sua ferrea dottrina tolemaica e aristotelica), Galileo si mise nei guai con la Chiesa, sovvertendo la tesi biblica secondo cui la Terra era il centro del firmamento. Uno dei suoi più famosi inquisitori, il cardinale Roberto Bellarmino, gli rimproverò che «volere affermare che realmente il Sole stia nel centro del mondo e solo si rivolti in sé stesso senza correre dall'oriente all'occidente, e che la Terra stia nel terzo cielo e giri con somma velocità intorno al Sole, è cosa molto pericolosa non solo d'irritare i filosofi e teologi scolastici, ma anche di nuocere alla Santa Fede con rendere false le Scritture Sante». Tuttavia il Galilei non fu mai condannato per eresia e non rinnegò mai la sua fede cattolica. A onor del vero, il grande scienziato pisano era in amicizia con molti alti prelati, tra cui persino il futuro papa Urbano VIII, oltre che con lo stesso cardinale Bellarmino che, all'epoca della sua condanna, era nel frattempo deceduto. È assai improbabile che Galileo Galilei, dopo essere stato costretto ad abiurare davanti ai giudici della Santa Inquisizione, avesse sussurrato quella storica frase: «Eppur si muove». Al massimo potrà averla pensata. Di certo lo scandalo maggiore da lui provocato non derivò tanto dalle sue teorie apparentemente eretiche, quanto dal fatto di averle pubblicate «in volgare», cioè in italiano, permettendo a tutti di capirle. Infatti Galileo fu il primo grande divulgatore scientifico della storia, affermando che «parlare oscuramente lo sa fare ognuno, ma chiaro pochissimi». Inoltre possedeva un grandissimo senso dell'umorismo. Ai suoi accusatori, in buona sostanza, rispose: «Certamente la Bibbia e tutti i papi infallibili non possono sbagliarsi; mentre l'umile Galileo, che non è nessuno, può sempre sbagliarsi. Non c'è problema: modificherò ciò che ho scritto nel mio libro; ma dovrò inserire una nota a piè di pagina, che dice: La Terra non vuole seguire gli ordini di Galileo e si ostina a girare intorno al Sole!»



LE FERMATE DEL NUOVO CIS SECONDO PELLET



Sezioni

■ Sottofederazione VPT

**ESCURSIONE PROFESSIONALE
A LANDQUART**Lunedì 14 settembre
oppure giovedì 8 ottobre 2009

Tutti i colleghi Ticinesi attivi e pensionati della sottofederazione VPT-SEV sono invitati a visitare la Ferrovia retica (RHB) a Landquart, nel canton Grigioni.

Programma

Viaggio in treno e autopostale passando dal San Bernardino.

- 06.30 Partenza treno da Lugano
- 06.33 Partenza treno da Locarno
- 07.07 Partenza autopostale da Bellinzona
- 09.30 Partenza da Thusis con la RHB
- 12.30 Pranzo al ristorante del personale a Landquart
- 14.00 Visita guidata in lingua italiana delle officine e deposito della ferrovia retica
- 16.43 Partenza da Landquart
- 19.44 Arrivo a Lugano
- 19.57 Arrivo a Locarno

Viaggio in treno e pranzo sono offerti dalla cassa centrale VPT.

Ritrovo

Ore 06.15 Piazzale FFS di Lugano.

Attenzione

Non dimenticare la tessera FVP/FVP-AG!

Iscrizione

Al più tardi entro il 31 agosto 2009 al seguente indirizzo:

Bernet Peter
Casella postale 513, 6942 Savosa
Tel. 079 859 76 21
oppure
Bernet Peter
casella n. 34, Deposito Ruggi

*Per il comitato centrale
Bernet Peter*

■ Sottofederazione VPT

**GIORNATA DEI PENSIONATI
DELLA SOTTOFEDERAZIONE
DELLE AZIENDE PRIVATE DI TRASPORTO**

Venerdì 19 ottobre, la sottofederazione VPT organizzerà la prima giornata dei pensionati, dalle 10.00 alle 16.00 presso l'hotel Allresto di Berna.

Essa tratterà temi di attualità. L'ordine del giorno verrà pubblicato più tardi. Interessati possono contattare il rappresentante ticinese di comitato centrale Peter Bernet, tel. 079 859 76 21.

■ PV Ticino e Moesano

VACANZE E CURE A ABANO TERME

dal 27 dicembre 2009 al 3 gennaio 2010

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, alle seguenti condizioni:

- camera doppia Fr. 950.- p.p.
- camera singola Fr. 1'100.- p.p.

comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di S. Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; queste ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto. È pure esclusa l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione. Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia. **Rendiamo attenti al fatto che il soggiorno è stato ridotto di tre giorni.**

Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di iscrivervi **entro il 31 agosto** tramite la cedola sottostante da inviare a: Sergio Beti, Via Cappella del Marco 15, 6517 Arbedo (Non si accettano prenotazioni telefoniche!). Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.- p.p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

CEDOLA DI ISCRIZIONE

VACANZE E CURA A ABANO TERME 2009/2010**Dati personali 1.a persona**

Cognome: _____

Nome: _____

Indirizzo: _____

CAP-Località: _____

Telefono: _____

Data di nascita: _____

Tipo di camera: doppia singola**Dati personali 2.a persona**

Cognome: _____

Nome: _____

Indirizzo: _____

CAP-Località: _____

Telefono: _____

Data di nascita: _____

Tipo di camera: doppia singola

Data: _____

Firma: _____

■ PV Ticino e Moesano

GITA E PRANZO AL MONTE TAMARO

Giovedì 10 settembre 2009

Da alcuni anni, per l'uscita di settembre si è deciso di rimanere in Ticino. Dopo l'escursione in battello sul Ceresio dello scorso anno, stavolta ci arrampicheremo, per modo di dire, sul Monte Tamaro, regione che ha dovuto e saputo trasformare le sue ambizioni di turismo invernale in un programma che offre possibilità di svago dalla primavera al tardo autunno.

Saliremo a bordo delle cabine a quattro posti all'alpe Foppa, a 1530 metri sul livello del mare, che offre una vista che spazia sul Sotto e il Sopraceneri. Ci si potrà soffermare sulla terrazza panoramica oppure passeggiare presso il vicino laghetto. Una visita di richiamo è la chiesa di Santa Maria degli Angeli, progettata dall'architetto Mario Botta e costruita fra il 1992 e il 1994 con un carattere innovativo per un edificio devozionale: realizzata in porfido, è ubicata al limite di un pendio, oltre il quale si apre una straordinaria veduta panoramica.

Il pranzo, preceduto alle 11.30 dall'aperitivo, sarà servito nel ristorante Alpe Foppa e prevede:

Piatto ticinese di affettato misto; Spezzatino di vitello ai funghi; Patate al forno con legumi di stagione; Gelato al nocino; Caffè.

Il prezzo di Fr. 50.- comprende la salita in funivia, l'aperitivo, il pranzo, 1/4 di vino Merlot del Ticino e acqua minerale.

Ritrovo ore 10.30 sul piazzale di partenza della funivia. Alla stazione di Rivera alcuni membri del comitato accoglieranno coloro che arriveranno in treno.

Orari da Airolo pt. 9.01: Faido 9.19; Biasca 9.40; Bellinzona arr. 9.53 - Bellinzona pt. 9.57; Giubiasco 10.00; Rivera Bironico arr. 10.09.

Orari da Chiasso pt. 9.33 (con fermate in tutte le stazioni): Mendrisio 9.42; Lugano 10.00; Rivera Bironico arr. 10.16.

Per coloro che ci raggiungeranno con mezzi propri possibilità di parcheggio nei pressi della funivia.

Le iscrizioni dovranno pervenire **entro il 31 agosto 2009** a:

Biagino Gioli, Via i Fracc 3, 6513 Monte Carasso
Tel. 091 825 85 83

E-mail: biagino_gioli@hotmail.com

CEDOLA DI ISCRIZIONE

GITA AL MONTE TAMARO

N. di persone che si iscrivono: _____

Cognome: _____

Nome: _____

Domicilio: _____

Tel. _____

■ PV Ticino e Moesano

Vacanze balneari a Torre Pedrera

Tutti puntuali ai posti di ritrovo, perciò partenza valida e via sull'autostrada del sole per raggiungere il luogo di villeggiatura dopo due soste per caffè e pranzo. Ripartizione delle camere rapida e ordinata, dopo di che parecchie colleghe e colleghi hanno voluto adocchiare la sistemazione in spiaggia, avendo l'hotel assegnato un «bagno» più confortevole degli scorsi anni.

Purtroppo i nostri sogni di goderci già da principio il sole della Riviera romagnola hanno dovuto fare i conti con le bizze del tempo, che ci ha costretto a costeggiare il mare e respirarne l'aria, buona e salubre certamente, ma

portata da un vento quanto mai fastidioso. A metà settimana le cose sono andate migliorando, così che i nostri visi non erano più pallidi e ci si poteva cospargere di crema per la tintarella, poi favorita da una seconda settimana più generosa di giornate soleggiate. Lo spirito che aleggiava nel gruppo non ha comunque risentito della situazione meteo, dato che ci si consolava a tavola con ottime portate e dessert abbondanti, né sono mancati i giuochi ai tavoli che hanno suscitato entusiasmo e messo in mostra molta bravura da parte di tutti.

Il torneo di bocce a coppie miste con gioco libero,

al quale si sono iscritte una trentina di persone, è stato molto combattuto, giocato con la solita sportività e con un velato sapore di sfida fra Sotto e Sopraceneri.

Come per lo scorso anno la vittoria è andata al collega Giacinto Casagrande, con al suo fianco la gentil signora Danila Taddei. Onore pure alla coppia seconda classificata, ossia Olando Ferracini e Nives Domeniconi.

Una dozzina dei nostri si sono poi cimentati con il Torneo di Scala Quaranta che ha dato vita a partite giocate sul filo di lana ed eliminazioni a sorpresa.

Ha prevalso con merito, mettendo in mostra un gioco a rischio ragionato, il collega Mario Sargenti, che ha battuto il mai domo Giacinto Casagrande.

I preparativi della partenza diretti dall'oculata regia dell'intramontabile Augusta, hanno permesso un viaggio sereno e un arrivo puntuale, con tanti ricordi, amicizie rinsaldate e alcune nuove a riempire l'album della PV Ticino e Moesano.

Giampaolo Zocchi

FINE ESTATE DEL SEGRETARIATO SEV

Il segretariato di Bellinzona sarà chiuso **venerdì 21 agosto** tutto il giorno e **venerdì 28 agosto** il mattino, per vacanze e impegni fuori sede.

Il segretariato di Chiasso sarà invece ancora chiuso **mercoledì 26 agosto**. Le permanenze riprenderanno il mercoledì dal 2 settembre.

Sull'ultimo numero di contatto.sev è stato indicato un indirizzo errato. Il SEV è infatti alla Steinerstrasse 35 di 3000 Berna 6 (e non 16). Ripubblichiamo pertanto l'annuncio invitando chi vi avesse dato seguito senza ricevere risposta a voler rinviare la documentazione all'indirizzo corretto. Ci scusiamo per l'inconveniente.



Il Sindacato del personale trasporti SEV cerca per il segretariato ticinese a Bellinzona,

un segretario o una segretaria sindacale al 60-80%

Requisiti: interesse per l'attività sindacale e politica, facilità di contatto umano, capacità di condurre trattative, sicure capacità redazionali, capacità di lavorare in team, disponibilità ad orari di lavoro irregolari, gravabilità e resistenza allo stress. Lingua madre italiana, ottime conoscenze del tedesco scritto e parlato, capacità di uso dei mezzi informatici (Office, mail, internet). Esperienze di attività sindacale e conoscenze del francese costituiscono titolo preferenziale.

Mansioni: animazione dell'attività sindacale del SEV in Ticino in coordinazione con la direzione del SEV di Berna, soluzione dei problemi sul mondo del lavoro, redazione del giornale sindacale, di comunicati e di prese di posizione, traduzioni in italiano scritte ed orali.

Offriamo: un posto di lavoro interessante e stimolante, ottime condizioni sociali e di lavoro.

Inizio: subito o data da convenire.

Le candidature, con la documentazione usuale, sono da inviare a:

Sindacato del personale dei trasporti SEV signora Ursula Lüthi, responsabile del personale Steinerstrasse 35, 3000 Berna 6 entro il 31 agosto.

Per ulteriori informazioni, potete rivolgervi a: SEV, Viale Stazione 31, 6501 Bellinzona tel. 091 825 01 15, Pietro Gianolli pietro.gianolli@sev-online.ch

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2009

Corsi in lingua italiana

Modulo 2: Reclutare e organizzare in una sezione o gruppo (3 giorni)

Contenuti

- Comunicazione: come rivolgersi a potenziali nuovi membri.
- Organizzare i membri nella sezione e mantenere vivo l'interesse.
- Organizzare e effettuare azioni - due strumenti di lavoro.
- Lavoro con gruppi di membri (per esempio commissione giovanile, femminile e migranti).
- Scambi di idee e nuovi impulsi per il lavoro sezionale.
- Politica dei trasporti in Svizzera.
- Studio della politica sociale in Svizzera.

Obiettivi

I partecipanti

- Conoscono gli strumenti per condurre una sezione in modo dinamico o per riattivarla.
- Conoscono gli strumenti per reclutare ed organizzare i membri.

Partecipanti

Presidenti e membri di comitato sezionali.

Relatori

Olivier Barraud, Jérôme Hayoz e Angelo Stroppini, segretari sindacali SEV. Altri sindacalisti. Relazioni di esperti del settore.

Luogo e data

Vitznau, Hotel Flora Alpina, dal 4 al 6 novembre 2009 (3 giorni).

Costi

Membri SEV gratuito. Non membri CHF 1'800.-.

Annuncio

Segretariato SEV Bellinzona. Il corso è limitato a 10 partecipanti. Iscrivetevi al più presto!

PREAVVISO

«BASTA VIOLENZA - OPPONIAMOCI ALLA VIOLENZA QUOTIDIANA»

Giornata di formazione per le donne del SEV
Venerdì 6 novembre a Berna

Relazioni di:

- Andreas Meyer, CEO FFS
- Jacqueline Frossard, psicologa di Basilea

Aggressioni contro il personale dei treni, discriminazioni sul lavoro, esclusione dagli spazi pubblici, marginalizzazione nelle immagini e nella lingua; si tratta di violenze giornaliere, fisiche e psichiche e di aggressioni strutturate che noi donne del SEV non vogliamo limitarci a subire.

Oratori competenti ci renderanno attente sulle molteplici forme di aggressione e mostreranno le strategie per un'opportuna risposta e difesa.

Ulteriori temi:

- Aggressione verbale.
- Prospettive dei generi nella pianificazione, la costruzione e l'architettura.
- Corsi d'introduzione alla difesa.

Pranzo, intermezzo culturale, aperitivo.

Commissione femminile SEV

Fine corsa?

**L'ATA si impegna
per migliorare
i trasporti pubblici.**

**Iscrizioni:
www.ata.ch
tel. 0848 611 613**

Vi aspetta un regalo
di benvenuto!



www.ata.ch

Con l'iniziativa «per i trasporti pubblici» l'ATA si impegna per una mobilità in armonia con l'ambiente.

Associazione
Traffico e Ambiente

ATA

Per una mobilità più sostenibile