

Continua il lavoro per le casse pensioni

La manifestazione del 19 settembre ha confermato la determinazione dei membri SEV. Adesso dobbiamo continuare gli sforzi per ottenere le giuste soluzioni

pagine 2 e 3

Géraldine Savary

La consigliera agli Stati vodesi sostiene le rivendicazioni del SEV per le casse pensioni e le richieste dell'Infrastruttura SEV.

pagine 6 e 7

Elvetino in Ticino

Luci e ombre del servizio di ristorazione ferroviaria discussi dall'assemblea del personale ticinese.

pagina 12

Ennesima riorganizzazione a Infrastruttura

Infrastruttura, dove vai?

La divisione spinge al massimo due nuovi progetti: «Infrastruttura 2014» e «Best Infrastruktur Overhead». Le aspettative e i limiti secondo il SEV.

Il nuovo capo dell'Infrastruttura FFS, Philippe Gauderon, punta ad una riorganizzazione totale, che interesserà sei dei novemila dipendenti. Il segretario SEV Urs Huber, che segue la divisione, è però categorico: «questa riorganizzazione deve impiegare il personale attuale, pena il suo fallimento».

Gli interessati hanno espresso a *contatto.sev* pareri piuttosto scettici «Siamo affetti da riorganizzazionite» ci ha detto Ernst Küng, copresidente centrale della sottofederazione Bau. In effetti, presso l'Infrastruttura le riorganizzazioni si succedono da anni senza soluzione di continuità e senza lasciare il tempo per consolidare le strutture. Dal 1999 a oggi, la divisione ha infatti vissuto una riorganizzazione maggiore almeno ogni quattro anni.

Pmo/gj

Dossier alle pagine 8 - 10



L'aumento dei treni in circolazione richiede più manutenzione, per la quale Infrastruttura FFS necessita, al di là delle riorganizzazioni, maggiori mezzi finanziari. In caso contrario, il ritardo della manutenzione non potrà che aumentare.

La commissione direttiva SEV sta preparando l'avvento delle nuove strutture organizzative

Da commissione direttiva a Comitato SEV

Il comitato SEV entrerà in funzione da gennaio. L'attuale commissione direttiva ha svolto un seminario per preparare il passaggio a questa nuova struttura: «Sono stati due giorni caratterizzati dalla discussione sulle strategie sindacali e sul futuro del SEV» è il bilancio tratto dal presidente Giorgio Tuti.

Il seminario ha preparato la prima riunione del nuovo Comitato SEV, in agenda per l'8 dicembre prossimo

Da gennaio, la commissione direttiva sarà composta da professionisti e curerà la direzione operativa del SEV, mentre gli orientamenti strategici saranno affidati al nuovo Comitato SEV, composto unicamente da militanti: i presidenti centrali e un ulteriore rappresentante per ogni sottofederazione, nonché un rappresentante per giovani, donne e migranti.

e la prima riunione ordinaria, prevista in gennaio e che vedrà l'elezione del presidente e del vice del nuovo organo.

Vi saranno però anche altri temi: in particolare la commissione direttiva ha discusso le prossime trattative per il rinnovo del CCL FFS e il futuro della comunità di trattative con Transfair, VSLF e AQTP.

Pmo/gj

EDITORIALE

L'ultimo numero del Corriere FFS riporta un'inserzione di mezza pagina in cui *transfair* sostiene che le FFS avrebbero accolto una sua rivendicazione partecipando al risanamento della cassa pensioni. Davvero? O, piuttosto, *transfair* non ha aderito ad una rivendicazione del SEV?

“ Se vi è un sindacato professionale del personale dei trasporti, questo è il SEV “

Barbara Spalinger,
vicepresidente SEV

Nel frattempo, il VSLF continua con la sua strategia di produrre fumo, anziché cucinare arrostiti. Prima organizza una votazione tra i suoi membri delle BLS su di un CCL che non ha sottoscritto e, quindi nemmeno negoziato, per poi affermare non senza sfacciataggine in una sua newsletter di volerlo firmare. Ne prendiamo atto, anche se pensiamo sarebbe opportuno chiedere anche ai sindacati che l'hanno negoziato se sono d'accordo.

L'AQTP, invece, intende firmare per conto suo, sostenendo la richiesta delle FFS di elaborare più contratti di lavoro secondo CO, a condizione di avere la rappresentanza esclusiva di questa categoria di personale. Un approccio non privo di interesse, soprattutto se si considera che la maggioranza di coloro che hanno un contratto secondo CO fanno parte del SEV.

Buon pro faccia loro. La realtà è però un'altra. Se vi è un sindacato professionale del personale dei trasporti che si assume il vero lavoro, questo è il SEV.

IN BREVE

Più disoccupati e minori indennità

■ In settembre, si è registrato un nuovo aumento della disoccupazione al 3,9% (154'400 persone), con un marcato aumento dei giovani. Contemporaneamente alla pubblicazione di questi dati, la commissione dell'economia del consiglio nazionale ha deciso diversi tagli, in particolare proprio sulla durata del diritto alle indennità per i giovani disoccupati.

Attivista di Unia arrestato in Turchia

■ Murad Akincilar è stato arrestato il 30 settembre a Istanbul sotto gli occhi della moglie. Segretario di Unia residente a Ginevra, noto in tutta Europa per la sua attività in favore dei diritti dell'uomo, era rientrato in patria per visitare la madre ammalata.

Pausa di protesta sui cantieri

■ In tutta la Svizzera si sono svolte pause pranzo prolungate per sostenere le richieste salariali.

Altransit dal Ticino ai Grigioni

■ I lavori di scavo dal Ticino verso nord hanno varcato il confine del canton Grigioni. L'attraversamento è avvenuto 2'000 metri sotto il Piz Scaï (GR) e l'Alpe Scaione (TI). Sono stati scavati 137 dei 151,8 chilometri di gallerie, pozzi e cunicoli, ossia il 91% del totale. La caduta del diaframma principale avverrà nel corso dell'anno prossimo e la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo è prevista per la fine del 2017.

CCL Lufthansa Technik a Basilea

■ Dal 1° ottobre, la filiale di Lufthansa dispone di un CCL, valido sino al 2012 che prevede 41 ore settimanali e trattative salariali ogni anno. «Questo CCL permette di tutelare le condizioni d'impiego. Ora dobbiamo aumentare la nostra forza con nuove adesioni, per avere maggior successo nelle trattative salariali e sulla durata del lavoro» ha commentato il presidente di SEV-GATA Philipp Hadorn.

Alla manifestazione del 19 settembre faranno seguito numerose altre azioni

SEV festeggia i suoi 90 anni davanti a Palazzo federale

Il 30 novembre, il SEV compirà 90 anni. Una giornata che verrà consacrata ad un'azione in favore del risanamento della cassa pensioni.



La manifestazione del 19 settembre ha costituito solo l'inizio delle attività del SEV in favore del risanamento delle casse pensioni: sull'onda dell'importante partecipazione si pensa già ai prossimi passi, in quanto vi sono ancora molte incertezze, considerato come il Consiglio federale non abbia nemmeno licenziato il suo messaggio. La pubblicazione dovrebbe avvenire nelle prossime settimane e contemplare l'importo di 1,148 miliardi in favore della cassa pensioni FFS: «si tratterà quindi di ribadire che non siamo d'accordo e che rivendichiamo invece i 3,4 miliardi di fran-

chi dovuti dalla Confederazione» afferma il presidente Giorgio Tuti.

Compleanno d'azione

Una cosa è chiara: indipendentemente dalle scadenze e dal contenuto del messaggio del Consiglio federale, il 30 novembre, il SEV sbarcherà sulla piazza federale, in occasione del suo 90.mo compleanno. «C'è poco da festeggiare. A quello penseremo tra 10 anni, per il secolo di vita!

Vogliamo invece utilizzare questa giornata per mostrarci ai politici, in particolare al Parlamento che ha la possibilità di raddrizzare la situazione, risolvendo il problema della sottocopertura della cassa pensioni!», spiega Tuti.

Seguire tutto il processo

Il piano d'azione va però anche oltre, in quanto vuole accompagnare un processo di per sé noto: dopo la presentazione del messaggio verrà decisa la camera che lo

tratterà per prima e la commissione che avrà il compito di analizzarlo. I suoi membri dovranno quindi essere al centro di tutte le attività di lobby, in quanto il loro responso potrebbe risultare di importanza fondamentale. La prima camera affronterà verosimilmente il messaggio durante la sessione primaverile, seguita dalla commissione della seconda camera per finire, probabilmente durante la sessione estiva, con la discussione del messaggio da parte della seconda camera. Solo allora avremo una decisione definitiva, sempre che non sorgano divergenze tra le camere, il cui appianamento potrebbe comportare un ping-pong tra le stesse. Il SEV intende farsi sentire durante tutto il processo, contando sul sostegno e la partecipazione di tutti i suoi membri, che riceveranno informazioni complete e tempestive.

Peter Moor / gi

Rivendicazioni salariali della comunità di trattative FFS

2 per cento e 80 franchi

Oltre ai mezzi per gli aumenti derivanti dal sistema salariale, i sindacati rivendicano dalle FFS la compensazione degli aumenti dei contributi di risanamento della cassa pensioni FFS e un aumento generalizzato di 80 franchi al mese.

La situazione da cui trae origine questa rivendicazione salariale alle FFS è particolare: da una parte l'azienda presenta cifre molto positive, alle quali il personale ha contribuito in misura deter-

minante con marcati aumenti di produttività; dall'altra lo stesso personale deve sopportare il risanamento della cassa pensioni, gli aumenti dei premi di cassa malati e le conseguenze della crisi economica.

Contributi di cassa pensioni da gennaio

«Il personale sarà chiamato a pagare un pesante contributo al risanamento della cassa pensioni già dal prossimo gennaio, mentre il messaggio del Consiglio federale non è nemmeno ancora stato presentato», spiega il vicepresidente SEV Manuel Avallone, che guiderà la delegazione alle trattative con le FFS. I sindacati hanno quindi pre-

sentato congiuntamente un pacchetto di rivendicazioni alle FFS, che comprende un adeguamento dal 1° gennaio delle scale salariali del 2 per cento per tutti gli assicurati alla cassa pensione FFS, quale compensazione parziale degli aumenti di contributi.

80 franchi per tutti

La seconda richiesta riguarda un aumento reale di 80 franchi al mese per tutti i dipendenti; la terza, quasi d'obbligo, la messa a disposizione dei mezzi necessari per il riconoscimento integrale degli aumenti individuali. «Proprio di questi tempi in cui l'opinione pubblica discute della qua-

lità delle ferrovie, la motivazione del personale assume un'importanza particolare e le FFS non si possono permettere di perdere i loro specialisti a causa delle cattive condizioni d'impiego» aggiunge Avallone.

Conclusione entro dicembre

Le trattative salariali inizieranno in novembre e dovrebbero terminare ad inizio dicembre. L'anno scorso, non era stato possibile rispettare questo calendario: si è potuti giungere ad un accordo solo dopo una proroga dei termini e l'inoltro di una petizione del SEV che aveva conosciuto un ampio seguito.

Pmo/gi

Cassa pensioni FFS

La Confederazione deve pagare i suoi debiti!



Giorgio Tuti e Manuel Avallone con i militanti romandi, per i quali la manifestazione del 19 settembre è stata solo l'inizio della lotta.

Martedì 6 ottobre, una ventina di responsabili delle sezioni romande del SEV hanno reso visita al presidente Giorgio Tuti per chiedere che il SEV allarghi il ricorso a mezzi di lotta per indurre la Confederazione a ricapitalizzare la cassa pensioni FFS nei modi dovuti, ossia versando 3,4 miliardi di franchi.

Centocinquanta-duecento franchi di trattenuta supplementare sullo stipendio fanno male! Sono molti i ferrovieri disgustati dai contributi di risanamento della cassa pensioni che saranno chiamati a pagare dal prossimo gennaio. Una ventina di responsabili delle sezioni romande hanno incontrato lo scorso 6 ottobre Giorgio Tuti

al segretariato centrale SEV di Berna, consegnandogli un messaggio chiaro: «la manifestazione del 19 settembre è stata senza dubbio un successo, ma non possiamo accontentarci: il SEV deve incrementare la pressione per ottenere i 3,4 miliardi dalla Confederazione in favore della cassa pensioni FFS».

Incisività

Il presidente del SEV ha analizzato con i militanti romandi le varie possibilità di azione, considerando come la decisione della Confederazione sull'ammontare della partecipazione al risanamento della cassa pensioni FFS competa al Parlamento. L'intervento deve quindi avvenire a livello politico e Giorgio Tuti ha ricordato l'attività di lobby già svolta sui parlamentari (vedi *contatto.sev* n. 19). I responsabili delle sezioni romande hanno però chiesto anche un'azione di sensibilizzazione dell'opinione pubblica, ottenendo

che alle istanze dirigenti del SEV sarà presentata una proposta per un'azione più incisiva da svolgere durante la sessione invernale delle Camere federali. «Sono anni che le nostre condizioni di lavoro vengono peggiorate. L'opinione pubblica deve rendersene conto!» è sbottato Claude Gaille, presidente della sezione ZPV Lemano.

L'incognita del CCL FFS

Secondo Manuel Avallone, vicepresidente SEV, è probabile che la decisione parlamentare sul risanamento avvenga più o meno contemporaneamente alle trattative per il rinnovo del contratto collettivo, che non potrà fare a meno di esserne influenzata. «Allora, la questione non sarà più politica, ma riguarderà i rapporti tra le parti sociali. Un terreno sul quale sapremo far valere i nostri diritti» ha precisato Giorgio Tuti.

Alberto Cherubini / gi

“IL COLORE DEI SOLDI”

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

Statistiche bugiarde

Quanti sono i disoccupati in Ticino? La questione si ripete ogni qualvolta il fenomeno torna a crescere e ad allarmare. Per le statistiche i disoccupati sono solo quelli regolarmente iscritti a una cassa disoccupazione e che ricevono un'indennità: oggi in Ticino sono circa 7'000. Per l'ufficio cantonale di statistica, che torna alla carica per denunciare questa stramberia, i disoccupati sarebbero invece almeno 26'000. La discrepanza non è da poco, porterebbe il tasso dei senza lavoro al 16%, ovvero una persona su 6 della popolazione attiva. E quali categorie allora sfuggirebbero ai dati ufficiali? Se per definizione è da ritenersi disoccupato solo colui che riceve un'indennità, ne sono ovviamente esclusi tutti coloro che hanno esaurito questo diritto (i disoccupati cronici di lunga durata), o chi non ha ancora maturato questo diritto perché non ha ancora acquisito un periodo lavorativo e contributivo sufficiente, oppure ancora chi pensa di non avere questo diritto o non intende approfittarne, pur essendo disoccupato a tutti gli effetti (come accade a molti giovani in transizione dal mondo scolastico a quello del lavoro). Poi ci sono i sottoccupati involontari (non per scelta, ma per obbligo), che in Ticino sono circa 10'000. C'è infine un'altra categoria di senza lavoro, che nella tipologia internazionale è definita degli scoraggiati, i quali figurano fra la popolazione degli inattivi ma che sarebbero prontamente disponibili al lavoro qualora si offrisse loro l'occasione. Sono persone che nell'attesa traggono il loro sostentamento da altre fonti (genitori, partner o altro). C'è anche una componente occulta che sfugge ai rilevamenti statistici, ossia quella dei frontalieri che perdono il lavoro. È giusto allora che per fini puramente amministrativi si travisi un fenomeno che sta dilagando? Una situazione che intacca tra l'altro in modo strisciante altre assicurazioni sociali, come l'invalidità o le casse malati per periodi più o meno prolungati? Il tutto si accompagna a un'altra tendenza perniciosa che mina questa volta l'intero edificio della socialità svizzera, che è quella di rimediare alla recrudescenza di certi fenomeni, inasprendo semplicemente la legge che li riguarda. È successo per l'AI, succederà per la terza volta all'assicurazione disoccupazione, continua regolarmente a capitare per le casse malati e per le casse pensioni, complici le statistiche bugiarde.



Segnali positivi dall'evoluzione dei membri

Rallentamento in calo

Un SEV più attivo e l'intensificazione delle attività di reclutamento hanno portato a migliorare l'evoluzione degli effettivi.

L'ottimismo rimane modesto, ma il presidente Giorgio Tuti nasconde a stento un sorriso: dopo anni di calo apparentemente inarrestabile, l'evoluzione degli effettivi dei membri mostra un piccolo cambiamento, insufficiente per determinare un'inversione di tendenza, ma comunque in grado di rallentare la diminuzione. Secondo Tuti, il cambiamento ha due motivi: «abbiamo dimostrato di essere un sindacato forte e rivolto al futu-

ro e abbiamo realizzato che dobbiamo fare molto di più per raggiungere nuovi membri».

Il progetto «reclutare e organizzare» lanciato recentemente, comincia a dare i suoi frutti e i membri dimostrano di apprezzare i contatti più stretti tra base e centrale sindacale.

Jérôme Hayoz, responsabile del SEV per la formazione e il reclutamento, è lieto del successo riscontrato dai corsi sull'organizzazione sindacale, che a lungo termine avranno effetti positivi: «abbiamo dato troppo a lungo per scontato il reclutamento diretto sul posto di lavoro, mentre questi corsi hanno dimostrato come le persone apprezzino un certo sostegno».

Numerose strutture organizzative hanno aggiunto ulteriori iniziative per il reclutamento: la SBV ha creato un posto a tempo parziale per una reclutatrice e lo stesso ha fatto il SEV-GATA per il personale di terra dei servizi di aviazione.

Anche il progetto nel settore turistico dovrebbe a medio termine avere effetti sul reclutamento.

Il SEV intende però farsi apprezzare in primo luogo per le sue prestazioni. I membri restano al sindacato solo se vedono una contropartita: per alcuni può trattarsi della solidarietà, per altri la collegialità e per altri ancora prestazioni come la protezione giuridica o l'informazione tramite *contatto.sev*.

pmo

Continua l'azione di reclutamento

Vi aspetta un orologio SEV!

Abbiamo ancora alcuni orologi, che meritano un piccolo sforzo supplementare per reclutare un nuovo membro SEV.

Uniti siamo forti: l'ultima dimostrazione è venuta dalla manifestazione di Berna contro la truffa delle casse pensioni. Ogni membro SEV può adesso contribuire a rafforzarsi ulteriormente, reclutando un nuovo membro.

Questo contributo non è del resto mai stato così ben premiato: disponiamo infatti ancora di alcune decine di orologi, prodotti in serie limitata e numerata, del valo-



Alexander Egger

L'orologio SEV per un ringraziamento particolare

re di 250 franchi e destinati esclusivamente a chi recluta un nuovo membro SEV.

Sei già dei nostri?

Hai una o un collega che non fa ancora parte del SEV? L'80 per cento dei dipendenti dei trasporti pubblici è affiliato ad un sindacato - aderite pertanto al SEV!

I nostri argomenti?

- Il SEV si impegna per:
- salari per una vita dignitosa,
 - una durata del lavoro che lasci anche tempo di far altro,
 - contratti collettivi di lavoro (CCL) che regolano le vostre condizioni di lavoro
 - e molto altro ancora...

Una cosa è chiara:

la forza di un sindacato e la sua capacità di migliorare le condizioni di lavoro dipendono direttamente dal numero dei suoi membri!

Dichiarazione di adesione / richiesta di abbonamento

- Voglio aderire al SEV, ricevendo quindi automaticamente l'abbonamento a *contatto.sev*
- Voglio abbonarmi a *contatto.sev* al prezzo di 40 franchi all'anno
- Voglio conoscere *contatto.sev* e ordino un abbonamento di prova (6 numeri).

Nome:

Cognome:

Via, numero:

NPA, Località:

Tel. (importante):

Data:

Firma:

Reclutato da:

(Nome, cognome, indirizzo, CAP, luogo)

Altre domande? info@sev-online.ch o www.sev-online.ch

Ci permetteremo di contattarti per ulteriori informazioni. Grazie per il tuo interesse.

Vuoi ricevere *contatto.sev*?

Conosci qualcuno che vuole leggere *contatto.sev*?

contatto.sev è recapitato direttamente ai membri, in quanto compreso nelle prestazioni del sindacato.

Vi è però la possibilità di abbonarsi anche per colleghe e colleghi di altri settori e sindacati. L'abbonamento costa 40 franchi.

Per chi vuole conoscere il nostro giornale, vi è anche la possibilità di un abbonamento di prova, gratuito, per sei numeri.

TI ASPETTA UN PREMIO PARTICOLARE
L'orologio esclusivo del SEV del valore di 250 franchi
(un solo orologio per membro che recluta un nuovo membro)



Il comitato dell'Iniziativa delle Alpi ha visitato il nuovo centro di controllo del traffico pesante di Ripshausen

«Ripsi» soddisfa anche il SEV

Lo scorso 9 settembre è stato inaugurato il nuovo centro di controllo del traffico pesante sull'autostrada del Gottardo A2 presso Erstfeld, che è stato visitato dal comitato dell'Iniziativa delle Alpi.

L'obiettivo della politica dei trasporti svizzera è di far viaggiare gli autocarri per ferrovia, per cui si è deciso, come misura accompagnatoria, di aumentare le strutture di controllo lungo l'autostrada, in modo da migliorare la sicurezza della circolazione, verificare il rispetto delle norme e contribuire così alla correttezza della concorrenza tra strada e ferrovia.

Il centro del traffico pesante di Ripshausen è il più impor-

tante lungo l'accesso da nord al San Gottardo. All'inaugurazione, il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha battezzato il centro «Ripsi», esprimendo l'auspicio che possa soddisfare tutti. «Ripsi» è costato 80 milioni di franchi; dal 2010 offrirà 52 posti a tempo pieno e sarà gestito dalla polizia cantonale di Uri per conto della Confederazione. Svolgerà controlli negli orari di circolazione dei mezzi pesanti, ossia dalle 5 alle 22, mentre i trasporti notturni autorizzati potranno essere controllati dalle pattuglie mobili.

Il comitato dell'Iniziativa delle Alpi ha visitato il centro poco dopo l'inaugurazione, constatando come gli agenti di polizia cerchino un rapporto di collaborazione con i camionisti, i quali dispongono di quasi 500 parcheggi, docce, WC, distributore di carburante, un

ristorante e un chiosco.

La visita delle tre piste di controllo coperte dotate di bilance a ponte è stata particolarmente interessante. I veicoli vengono misurati in modo interamente automatico. In un capannone separato, vi sono inoltre due piste per i controlli tecnici e i banchi per le prove dei freni. Il comitato ha potuto assistere alla verifica di un vecchio autocarro di un paese dell'est europeo, guidato da due autisti, secondo una nuova tendenza per permettere ai mezzi di circolare il più a lungo possibile, nonché al controllo di un autocarro «pescato» con i copertoni usurati, a dimostrazione della necessità di «Ripsi».

*Adrian Wüthrich,
coordinatore politico e di PR
e rappresentante SEV nel comitato
dell'Iniziativa delle Alpi*



La misurazione automatica dei mezzi pesanti di «Ripsi».

“DENTRO LA CRONACA”

A CURA DI GADDO MELANI

Palestina senza autorità

A metà settembre, un giudice sudafricano, Richard Goldstone, ha presentato all'ONU un rapporto sulle indagini condotte sui 22 giorni della «guerra di Gaza» del dicembre/gennaio scorsi. Un rapporto che conferma quanto cronache giornalistiche e testimonianze dirette avevano già ampiamente dimostrato: in quei giorni l'esercito israeliano si è macchiato di crimini di guerra spesso riconducibili a crimini contro l'umanità. Un rapporto non certo sospettabile di partigianeria preconcepita antisemita o antisionista, visto che Richard Goldstone è un rispettabile signore ebreo e sionista. Ovviamente, il giudice Goldstone ha mosso anche pesanti accuse ad Hamas per il lancio di missili contro i civili israeliani, alle quali i responsabili islamisti hanno reagito in modo moderato sottolineando l'irragionevolezza di un paragone fra gli strumenti bellici di Hamas e il potenziale distruttivo messo in campo da Israele. Un paragone respinto anche dai pacifisti israeliani, per i quali troppa è la disparità fra le sofferenze palestinesi e quelle dei civili israeliani sotto i lanci di razzi artigianali.



Com'era prevedibile, le reazioni di Tel Aviv al rapporto Goldstone sono state furibonde. Non solo per la gravità delle accuse, alle quali d'altronde Israele è avvezzo, ma anche perché il rapporto avrebbe aperto la strada a un possibile rinvio dei vertici militari e politici al tribunale internazionale dell'Aja o alla Corte penale internazionale. Ma a venire in soccorso di Israele sono giunte le stesse... vittime.

È successo a Ginevra, dove ai primi di ottobre si è riunito il Consiglio per i diritti umani dell'ONU che, stando al programma, avrebbe dovuto esaminare il rapporto e approvarne le conclusioni (primo passo per possibili ulteriori sviluppi giudiziari). Ebbene, a Ginevra è stato proprio il delegato palestinese a chiedere ai rappresentanti arabi e musulmani di rinviare a marzo ogni decisione in merito. Ridicola la motivazione: avere più tempo per un esame approfondito del rapporto.

L'incredibile decisione di congelare il voto (accolta con sdegno dall'opinione pubblica palestinese e araba) è stata presa dall'Autorità nazionale palestinese in seguito alle pressioni statunitensi e ai ricatti del governo israeliano. Per il presidente Abu Mazen, che gli avversari dipingono ora come un traditore della causa palestinese e di cui chiedono le immediate dimissioni, si è trattato dell'ennesimo cedimento. È stata sufficiente una telefonata di Hillary Clinton, sollecitata dagli israeliani che minacciavano l'immediata sospensione di ogni colloquio, per convincerlo alla resa. Hanno avuto un certo peso anche i ricatti del governo israeliano che aveva minacciato, stando a indiscrezioni riportate dai giornali, ritorsioni economiche e finanziarie contro l'ANP.

Fatto sta che agendo in questo modo, l'Autorità palestinese distrugge da sola quel poco di credibilità che le resta: fare propri gli interessi americani e israeliani può risultare utile per gli interessi personali del gruppo dirigente, ma lascia sempre più solo il popolo palestinese, a tutto vantaggio di Hamas...

Fatto sta che agendo in questo modo, l'Autorità palestinese distrugge da sola quel poco di credibilità che le resta: fare propri gli interessi americani e israeliani può risultare utile per gli interessi personali del gruppo dirigente, ma lascia sempre più solo il popolo palestinese, a tutto vantaggio di Hamas...

Fatto sta che agendo in questo modo, l'Autorità palestinese distrugge da sola quel poco di credibilità che le resta: fare propri gli interessi americani e israeliani può risultare utile per gli interessi personali del gruppo dirigente, ma lascia sempre più solo il popolo palestinese, a tutto vantaggio di Hamas...



” Penso che si debba investire massicciamente in entrambi i settori e non mettere strada e ferrovia una contro l'altra “

Géraldine Savary, consigliera agli Stati vodesi e membro della commissione trasporti

«Il mondo dei trasporti coniuga spirito imprenditoriale e politica statale. Mi interessa molto»

Se le si chiede da dove proviene il suo interesse per i trasporti, Géraldine Savary parla della sfida di una politica industriale confrontata con la logica dell'impresa di servizio pubblico. Naturalmente, non ha nulla contro la presenza femminile in un mondo essenzialmente maschile...

BIO

Géraldine Savary ha iniziato a fare politica nel consiglio comunale di Losanna nel gennaio del 1998. L'anno dopo è diventata presidente del partito socialista cittadino e nel 2003 è stata eletta in Consiglio nazionale. Dal 2007, siede nel Consiglio degli stati e fa parte delle commissioni dei trasporti e telecomunicazioni; della scienza, educazione e cultura e degli affari giuridici. Licenziata in scienze politiche, ha 40 anni ed è mamma di due bambini. Precedentemente ha lavorato come giornalista a *Domaine Public* e a *l'Événement syndical*. Dato che non ha la patente per l'auto, si sposta molto con il treno. È stata fra le prime a cumulare le due «funzioni» di madre e di politica e si rallegra che ci siano sempre più giovani donne che non esitano a conciliare figli e politica.

contatto.sev: la richiesta delle FFS di un miliardo di franchi per la manutenzione dell'infrastruttura non è stata una sorpresa, vero?

Géraldine Savary: certo che no. Chi se ne stupisce, dovrebbe considerare l'evoluzione del traffico, aumentato del 100% e persino del 120% nella regione del Lemano e in quella di Zurigo, e le misure di risparmio adottate nel contempo. I contratti di prestazione hanno sofferto i tagli di bilancio.

Come mai questa situazione?

Da alcuni anni non si investe più abbastanza nel trasporto ferroviario, mentre la domanda continua a crescere. Le FFS sono sottoposte ad una forte tensione, la manutenzione conosce tempi troppo brevi e i guasti si moltiplicano.

Ma molto si è fatto per indurre a servirsi dei trasporti pubblici...

Esattamente. Sono state fatte campagne promoziona-

” Le FFS sono sottoposte ad una forte tensione, la manutenzione conosce tempi troppo brevi e i guasti si moltiplicano “

li, offerte turistiche e altro, che funzionano molto bene. La domanda aumenta. La richiesta di un miliardo fatta da Andreas Meyer deve quindi essere considerata positivamente, in quanto è ragionevole e sicuramente giustificata.

Ma anche l'evoluzione del personale è stupefacente.

Sì, le importanti riduzioni di effettivi per la manutenzione fanno sì che in caso di malattia, per esempio, ci si trovi in difficoltà.

Lei è dunque a favore di questo miliardo per la manutenzione?

Certo. Ma occorre effettuare un'analisi generale dei bisogni delle FFS, compresa la questione del risanamento della cassa pensione. Per convincere i parlamentari, le FFS dovrebbero allesti-

re un piano finanziario globale.

Queste cifre così elevate, se riunite in un solo importo, non rischiano di spaventare?

Sono effettivamente investimenti molto pesanti, ma si lavora per i prossimi 20 anni. Anche nel settore stradale i preventivi vengono spesso superati, senza che nessuno si scandalizzi. Penso che sia sbagliato opporre la strada alla ferrovia, ma si deve investire a sufficienza in entrambi i settori.

Non crede che l'iniziativa «per i trasporti pubblici» proponga un giusto finanziamento per i progetti ferroviari?

Essa non considera però i costi di manutenzione, ma le nuove infrastrutture. Sì, sono favorevole a questa iniziativa, per poter realizzare quei progetti che non hanno

potuto essere inseriti nel SIF 2. In ogni caso, o si rinuncia a certi progetti, o si trovano altre fonti di finanziamento. La seconda variante è la più ambiziosa per la Svizzera. Occorre un fondo alimentato in permanenza, come quello per il traffico d'agglomerato, invece di una politica «stop and go», che richiede ogni volta di votare crediti per evitare che tutto si blocchi.

Un po' ovunque si chiedono nuove infrastrutture, nuove gallerie o lo sviluppo del traffico regionale. Come fissare le priorità?

Per la politica dei trasporti è veramente un problema. Tutti sono d'accordo sul principio e tutti vogliono treni dappertutto, ma quando si discute del finanziamento, non si riesce più a mettersi d'accordo. È sicuramente pagante affermare che si vuole più trasporto pubblico, ma per alcuni sono solo belle parole. Quando si arriva al dunque, non accettano più di votare i necessari mez-

INTERVISTA



La consigliera agli Stati
Géraldine Savary non guida l'auto
e preferisce spostarsi in treno.

” Occorre effettuare un'analisi generale dei bisogni delle FFS, compresa la questione del risanamento della cassa pensione dei ferrovieri, che non devono subire le conseguenze degli sbagli della Confederazione. Se il Parlamento sapesse assumersi le sue responsabilità, riconoscerebbe i suoi errori “

zi finanziari. Farebbero meglio a dire subito di no! Ma ciò danneggerebbe la loro immagine...

Qual è la sua opinione sulla cassa pensione delle FFS?

Sono sensibile alle rivendicazioni dei ferrovieri, che non devono subire le conseguenze degli sbagli della Confederazione. Se il Parlamento sapesse assumersi le sue responsabilità, riconoscereb-

be i suoi errori. Favorendo i pensionamenti anticipati, in particolare, vi è stato un trasferimento di costi dal personale attivo a quelli legati al pensionamento, generati da tagli al budget. Ed ora i problemi li ha la cassa pensione.

Cosa fare per convincere il parlamento a concedere i 3 miliardi e 400 milioni?

Nel settore dei trasporti pubblici (per esempio per nuove infrastrutture), la sinistra

trova spesso alleati con alcuni rappresentanti dei cantoni periferici. Ma nel caso della cassa pensione non è così. La solidarietà e gli interessi sono diversi, siamo soli.

La manifestazione del 19 settembre può aver avuto un influsso?

È sempre positivo che il personale dimostri così di essere unito. Ma sarà dura, di sicuro. Il terzo programma di rilancio economico è stato portato in porto a fatica.

È un segno del clima che regna in Parlamento, dove le posizioni si sono radicalizzate.

Passando ad un problema del Lemano: cosa pensa della situazione della compagnia di navigazione CGN?

I cantoni coinvolti ora devono investire e il canton Vaud, in particolare, deve fare tutto il possibile per salvare la CGN.

Intervista: Henriette Schaffter



” Gli attuali collaboratori devono poter avere l’opportunità e il tempo necessario per adempiere alle nuove esigenze “

Urs Huber, responsabile del gruppo SEV Infrastruttura

«Infrastruttura 2014»

Ristrutturazione totale; nuovi tagli e nuove persone?

Dopo i primi 100 giorni, Philippe Gauderon, nuovo capo dell’Infrastruttura delle FFS, ha annunciato in aprile un riorientamento della sua divisione. Da allora, sono in elaborazione due progetti: «Infrastruttura 2014» e «Best Infrastruktur Overhead», la cui realizzazione dovrebbe iniziare già nel 2010.

Ne abbiamo discusso con Urs Huber, segretario SEV responsabile per il settore infrastruttura.

contatto.sev: perché questa nuova ondata di riorganizzazioni è così importante per il SEV?

Urs Huber: perché coinvolge molte persone, ossia sei dei nove mila collaboratori della divisione che non lavorano nella gestione dell’esercizio. Temiamo tagli di posti di lavoro, spostamenti di servizi e cambiamenti nei profili professionali, per cui molti collaboratori saranno confrontati con nuove esigenze. «Infrastruttura 2014» è una ristrutturazione globale, composta da numerosi progetti che richiederebbero un processo di consultazione e di riorganizzazione separato. Oltre a questo, vi è il progetto «Best Infrastruktur Overhead», con molti altri provvedimenti di risparmio. Questa ristrutturazione ha una dimensione enorme ed è molto complessa. Ciò nonostante, la direzione di progetto vuole procedere a tappe forzate.

Ma la scadenza non è il 2014?

La tabella di marcia prevede di applicare le decisioni principali nei prossimi due anni. Siamo in molti a chiederci cosa si vuole ancora fare fra il 2012 e il 2014. Molte decisioni con implicazioni future vengono già adottate ora.

” Chiediamo serietà anziché rapidità! “

Come potete influire su queste decisioni?

Abbiamo avuto tre riunioni delle commissioni di accompagnamento, in cui abbiamo ricevuto molte informazioni e visto numerosi lucidi. Il tempo di porre domande è però stato scarso e quello per dare le nostre indicazioni ancora di meno. Abbiamo pertanto comunicato al capo dell’Infrastruttura che ci occorrono molte altre informazioni e molto più tempo per discuterne ed egli si è detto d’accordo.

Questa ristrutturazione è veramente necessaria?

Anche dal nostro punto di vista, ci sono settori e procedure che possono essere migliorati. Lo abbiamo più volte detto in passato, criticando anche gli errori commessi con le ultime riorganizzazioni (vedi grafico). Non hanno voluto darci retta. Anche questa nuova riorganizzazione ci preoccupa.

Perché?

Ho già parlato dell’ambiziosa tabella di marcia. Noi

chiediamo che si anteponga la serietà alla rapidità e siamo convinti che molti colleghi saranno del nostro avviso, quando conosceranno il progetto. Soltanto chi non ne conosce ancora i contenuti, si augura che le cose procedano.

Philippe Gauderon vuole affrontare troppi aspetti in una sola volta?

Una simile riorganizzazione comporta grandi rischi per l’impresa, perché i treni devono comunque poter circolare regolarmente. Oggi, vi è una forte pressione poiché l’opinione pubblica percepisce ogni perturbazione. Ma dubito che si possano riprendere pari procedimenti di manutenzione dall’industria privata come «l’industrializzazione e la concentrazione della manutenzione» e la «costituzione di una impresa di costruzione e di gestione», obiettivi dichiarati della direzione di progetto. La manutenzione dell’infra-

struttura ferroviaria è diversa: non si possono portare in officina impianti ferroviari, ponti e gallerie del valore di 75 miliardi. La manutenzione sul posto deve essere fatta sul posto, spesso di notte e nei fine settimana, affinché l’esercizio ne sia meno intralciato. Se in fabbrica una macchina si blocca o un pezzo non arriva in tempo, è un problema interno. Se questo oggi capita alle FFS, diventa subito un problema nazionale, di cui parlano mezzi di informazione e politici.

Un obiettivo della riorganizzazione è di mettere a punto procedimenti chiari, in modo che siano chiare anche le responsabilità...

Questo è vero e suona anche bene. È evidente che finora le indicazioni per dirigere erano insufficienti e poco incisive. Ma la manutenzione di un’intera rete ferroviaria è molto complessa e vi sono numerosi fattori che interagiscono. Limitarsi a definire una struttura procedurale comporta il pericolo di creare nuovi punti di attrito. A volte si ha l’impressione che queste procedure servano solo a scaricare sui livelli inferiori il ruolo di capro espiatorio.

Cosa chiede il SEV alla dire-

” Questa riorganizzazione deve avvenire con i collaboratori attuali! “

zione di progetto, oltre che privilegiare la serietà alla rapidità?

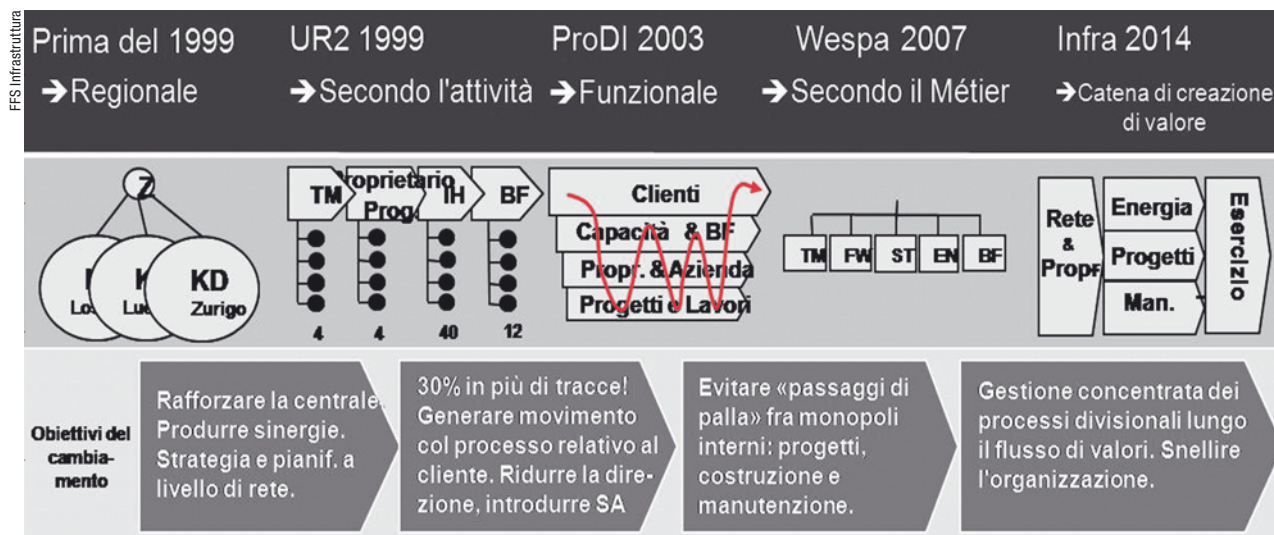
Per ogni soppressione di posto, che si dimostri dapprima perché è necessaria. «Infra 2014» potrebbe portare alla soppressione di interi livelli dirigenziali, mentre «Best Infrastruktur Overhead» dovrebbe permettere di risparmiare da 30 a 50 milioni, di cui 2/3 sul personale. Quindi con diverse centinaia di posti in pericolo. Del resto, non capiamo perché occorra ancora «Best IO», quando già c’è «Infra 2014».

Si parla della soppressione del 20% dei 1200 posti «Overhead». C’è veramente un così grande potenziale di risparmio?

Qui si deve veramente vederci chiaro, anche sulle definizioni di «Overhead» o «non produttivo».

Ci sono colleghi che ammettono che si possa risparmiare in certi settori, per cui non possiamo escluderlo, ma il 20% ci sembra vera-

DOSSIER



Riorganizzazioni all'Infrastruttura FFS dal 1999: la nuova scaccia la vecchia...

mente troppo. Temo poi che vi saranno reazioni scioccate nel constatare chi viene considerato nell'ambito di «Overhead».

Le FFS parlano della possibilità di spostare intere unità grazie al cosiddetto «Box-Moving». Ciò potrebbe avere il vantaggio di contenere i costi d'assistenza al personale

Questa storia del «Box-Moving» sa molto di pillola calmante, che alimenta in molti l'impressione che a loro non succederà nulla. È stato però un grave errore, quest'estate, aver ridotto gli effettivi presso il Settore del personale, anche in superficie, proprio poco prima di questa riorganizzazione dell'infrastruttura, che darà origine a migliaia di nuovi contratti di lavoro e a molte domande. Questo non renderà certo più facile la sua messa in atto.

Per tornare al taglio di posti: non è forse in contraddizione con il bisogno di recuperare manutenzione, per cui il capo delle FFS ha chiesto un miliardo di franchi? Questo vuol dire maggior lavoro...

Sì, diciamo apertamente che il lavoro non manca. Ci sono molti progetti di ampliamento e, a causa della densità del traffico, ci vuole

” Nelle regioni, non si devono tagliare posti di lavoro senza un'assoluta necessità! “

maggior manutenzione. C'è sicuramente lavoro per tutti, anche se le FFS si chiedono se le persone sono al posto giusto.

E se i collaboratori non dispongono delle necessarie qualifiche per i nuovi posti?

Questo è l'impegno del SEV, che vengano essi pure tenuti in considerazione in questa ristrutturazione. La direzione di progetto stabilisce esigenze e profili ideali per i nuovi posti, ma non deve dimenticare le persone che li occupano da tempo, anche da molto tempo, e che devono avere l'opportunità e il tempo per adeguarsi alle nuove esigenze. Non è ammissibile che l'unico criterio di scelta siano le esigenze teoriche e i diplomi scolastici, mentre l'esperienza e il know-how accumulati in lunghi anni non contino più nulla. Coloro che vogliono industrializzare la manutenzione e credono di poter reinventare la ferrovia, devono capire che la riorganizza-

zione deve avvenire coinvolgendo i collaboratori attuali, o fallirà.

È vero che molti quadri stanno lasciando l'Infrastruttura?

Molti non sopportano che si rimetta tutto in discussione, né il nuovo stile dirigenziale. Anche se non è detto che abbiano ragione, l'«effetto Gauderon» sta causando una preoccupante perdita di know-how. La Divisione infrastruttura deve fare attenzione, perché fra i suoi collaboratori ci sono specialisti, senz'altro in grado di trovarsi un'occupazione interessante altrove.

Ma questo potrebbe compromettere il metodo applicato da Gauderon del miglioramento continuo, che fa riferimento alle esperienze dei collaboratori: sono loro che possono dire come si può fare meglio...

Per principio, questo metodo è buono, ma può anche essere un semplice alibi, per

” La direzione del progetto deve rispettare le attuali regole sulle condizioni di lavoro “

esempio quando si sceglie la persona da coinvolgere a dipendenza del risultato che si vuole ottenere: si deve coinvolgere un nuovo capo regione o il montatore specialista? Chi ha più esperienza e a quali conoscenze tecniche dare la preferenza?

Si vocifera pure che nel progetto «Infrastruktur 2014» siano coinvolti dei «maniaci della centralizzazione»...

Sembra, infatti, che ci sia poca sensibilità nei confronti dei posti nelle regioni. Per questo, approfitto di ogni riunione per ribadire la causa delle regioni, dove non si devono tagliare posti di lavoro senza un'assoluta necessità. Neppure i lavori pianificatori devono per forza essere centralizzati!

Altre esigenze del SEV alla direzione di progetto?

Devono rispettare le attuali norme del CCL in materia di condizioni di lavoro. Noi non siamo disposti ad accettare che queste regole vengano peggiorate, solo perché Infra viene riorganizzata e queste regole causano problemi.

Quali problemi?

Nel CCL è detto che la durata del lavoro inizia nel luogo di servizio. Ma se le regioni

” Non si devono sottovalutare le conseguenze sulle classifiche! “

vengono ampliate, e quindi i percorsi di lavoro si allungano, i costi aumentano.

Non bisogna trascurare nemmeno le conseguenze sulle carriere. I cambiamenti di funzione comportano riesami e revisioni delle classifiche e dei profili professionali, che possono creare molto malcontento.

Non sono sicuro che i responsabili di questo completo cambiamento abbiano considerato tutte le possibili conseguenze, al di là dell'architettura teorica dello stesso. Se dappertutto pende la spada di Damocle della soppressione di posti, dei trasferimenti, del rischio di sentirsi dire: «tu sei al posto sbagliato», se tutti si ritroveranno un nuovo capo e un nuovo interlocutore, se tutti dovranno ricevere un nuovo contratto di lavoro e una nuova classifica, tutto questo significherà un'enorme dispersione di energie!

Opinioni di interessati dal progetto «infrastruttura 2014»

«Se il signor Gauderon tien conto degli errori del passato, ci metto subito la firma!»

Jean-Bernard Egger, responsabile di progetto per le linee di contatto a Losanna, teme che la nuova riorganizzazione «made by Gauderon» aumenti la pressione sui collaboratori dell'infrastruttura. Ciononostante, è convinto che una ristrutturazione sia necessaria, perché la divisione Infra è troppo frammentata.

Jean-Bernard Egger, 57 anni, è da 36 anni alle FFS. Oggi è responsabile del progetto per le linee di contatto. Il suo ufficio è a Losanna, ma spesso egli è fuori a preparare o a visitare i cantieri. Sindacalmente, Jean-Bernard è presidente della sezione VPV di Losanna. Come la maggior parte dei suoi colleghi della divisione infrastruttura, è vaccinato contro le riorganizzazioni. «Conoscendo l'uomo, è ovvio che Gauderon non è arrivato alla testa di Infra per mantenere lo status quo. In questi giorni le voci si moltiplicano: la riorganizzazione «made by Gauderon» è in arrivo. Staremo a vedere.»

Speranza

È ovvio che Jean-Bernard Egger si esprima con una certa prudenza, di fronte all'ennesima riorganizzazione dell'infrastruttura. Ma ci sono anche speranze e attese. «Se



Jean-Bernard Egger: «Questa Divisione infrastruttura assomiglia ad un salame, dal quale sono state tagliate numerose fette».

il signor Gauderon terrà conto degli errori commessi in passato, ci metto subito la firma!». Ma quale sarebbe l'errore più grave commesso in occasione delle precedenti riorganizzazioni? «I compiti sono stati troppo spezzettati. Questa Divisione infrastruttura assomiglia ad un salame, tagliato una fetta per volta, in un numero incredibile di fette. Dico sì ad una nuova ristrutturazione,

ma con le risorse necessarie e come priorità la sicurezza, il perfezionamento costante e la trasmissione dell'esperienza.»

Paura

Negli ultimi anni, negli uffici della Divisione infrastruttura di Losanna ci sono stati diversi casi di «burn-out». «La depressione rimane un tabù. È difficile capire perché capitati ad un collega, ma è certo che lo stress lavorativo ad alto dosaggio può mandare in tilt un essere umano». Egger teme che la nuova riforma possa accentuare la pressione sui suoi colleghi. «Non conosciamo i contenuti di questa nuova ristrutturazione, ma è certo che Gauderon vorrà ancora aumentare la produttività. Ma non deve tirare troppo la corda, che è già tesa abbastanza. E in qualche caso si è già rotta!».

Alberto Cherubini

RISORSE SCARSE

Alfredo (nome fittizio) lavora nel settore della manutenzione degli impianti di sicurezza. Le sue impressioni sono nettamente meno positive di quelle di Egger, in vista dell'annunciata nuova riorganizzazione. «Il nostro direttore non avrà i mezzi per mettere in atto la sua politica. Alla Divisione infrastruttura mancano sia le risorse finanziarie, sia quelle umane. Sono ormai cinque anni che noi suoniamo l'allarme. Abbiamo accu-

mulato un forte ritardo nella manutenzione e nel rinnovo degli impianti di sicurezza e nell'automazione del traffico ferroviario. Saremo presto confrontati con problemi gravi. Ho paura che il signor Gauderon voglia tentare di applicare soluzioni semplicistiche, la sostituzione di quadri e, in particolare, l'esternalizzazione o il subappalto di certe mansioni».

AC

«SIAMO AFFETTI DA RIORGANIZZAZIONITE»

«Le riorganizzazioni che si susseguono una dopo l'altra sin dal 1999 sono un peso per il personale – dice Ernst Küng, responsabile per l'esecuzione del progetto linee di contatto a Olten e co-presidente centrale della sottofederazione Lavori del SEV – con ogni riorganizzazione cambiano gli organigrammi e le procedure e quindi anche la rete dei contatti per i collaboratori. Essi si vedono continuamente affidare compiti diversi, che possono influire anche sulla loro retribuzione. E a volte anche un altro luogo di lavoro, se non persino essere costretti a cercare un altro posto. Non è conclusa la riorganizzazione «Wespa» e completata la dispendiosa rielaborazione delle classifiche e già tutto viene buttato all'aria... Di industrializzazione si parla già dal 1999! – sbotta Küng – ma le strutture non sarebbero certo più semplici».



Perciò è scettico che «Infra 2014» sia la soluzione giusta per i grandi problemi di Infrastruttura. Per lui si trovano nelle condizioni quadro: «Nessuno vuole pagare di più per la manutenzione, ma ci chiedono di fare di più, perché la rete è sovraccarica. Ecco perché abbiamo bisogno di un miliardo in più». E poi gli intervalli per i lavori diventano sempre più brevi. «Su diverse tratte l'anno prossimo avremo a disposizione troppo poche notti e fine settimana per effettuare i lavori!». Küng vede anche un altro problema: alle FFS ci sono sempre meno collaboratori e capi che abbiano esperienza pratica nella costruzione e manutenzione. Anche per la formazione occorre fare di più. Che si debbano sfoltrire le precedenti filiere dei capi lo trova ragionevole, ma si chiede: «A spese di chi? Con ogni probabilità di chi non è in grado di difendersi: segretarie, gente senza capi?».

Fi

«IL PERSONALE HA BISOGNO DI PROSPETTIVE»

René Zedi dirige il settore qualità e sicurezza della manutenzione Lavori e logistica di Lucerna ed è presidente della locale sezione del personale amministrativo del SEV VPV, che rappresenta anche in seno alla commissione d'accompagnamento di questa ultima riorganizzazione di Infrastruttura. Egli ritiene che questa possa essere l'occasione di rimediare agli errori della riorganizzazione del 2007: l'introduzione di un ulteriore livello decisionale e la difficoltà suddivisa tra impianti di sicurezza e linea introdotte da Wespa e che secondo lui andrebbero abolite. Per contro, egli ritiene che i ritmi serrati con cui viene portata avanti questa riforma possano portare a trascurare le conoscenze dei collaboratori. Sinora, per esempio, la commissione d'accompagnamento non ha avuto nessuna possibilità di contribuire al processo, in quanto le FFS si sono limitate a informarla delle decisioni prese. René Zedi esprime così i suoi timori: «vengono smarrite le componenti umane e trascurate le esigenze del personale, per esempio con l'esagerata centralizzazione di posti di lavoro. Il personale è molto inquieto, perché non sa dove dovrà andare a lavorare e chi sarà il suo nuovo capo. Alcuni se ne vanno, anche gente che le FFS avrebbero fatto meglio a tenere. Ma il personale ha bisogno di prospettive concrete».

Fi/Gi



Gian Meyer, dirigente dell'esercizio della RhB a Scuol

Capostazione senza stazione

Nella famiglia di Gian Meyer, la professione di ferroviere si trasmette di padre in figlio. Gian è legato alla Ferrovia Retica sin dall'infanzia, ma quest'estate ha provvisoriamente dovuto abbandonare la «sua» stazione di Scuol.

La tratta da Bever a Scuol è stata aperta al traffico il 1° luglio 1913. Originariamente, era stata concepita come parte della linea internazionale Landeck-Chiavenna, se non addirittura fra Monaco e Milano. Ma la prima guerra mondiale ha mandato all'aria questi piani e Scuol è rimasta stazione termine.

Servizio sostitutivo con autobus

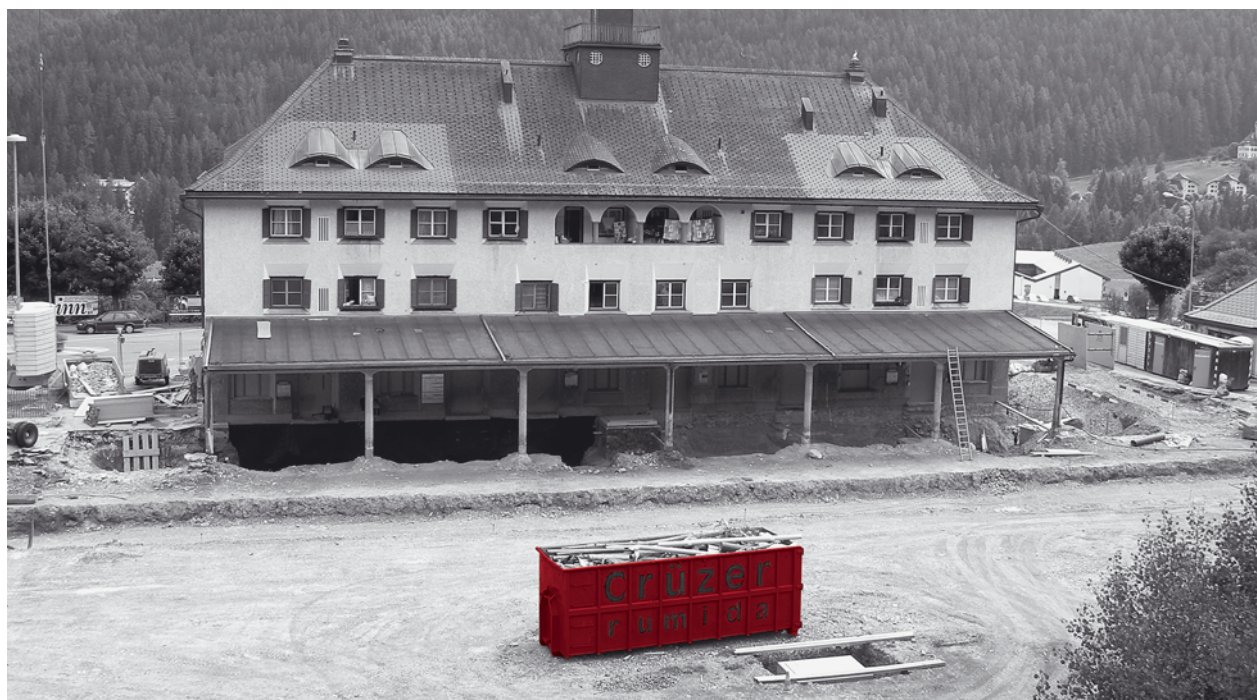
Il tunnel Tasna, terza galleria dopo quelle della Vereina e dell'Albula, situata fra le fermate di Ardez e Ftan, ha sempre causato problemi, a causa del terreno mobile che provoca deformazioni alla galleria.

I lavori di risanamento provocavano perturbazioni all'esercizio e si è quindi deciso di sospendere il traffico ferroviario, effettuando i lavori necessari 7 giorni su 7, 24 ore al giorno. Per far giungere a Scuol i viaggiatori, molto più numerosi dopo l'apertura del tunnel della Vereina, è stato allestito un servizio di autobus, mentre il trasbordo delle merci avviene a Zernez.

Anticipato il rinnovo della stazione

Approfittando della chiusura della tratta, la RhB ha deciso anche di anticipare la trasformazione della stazione di Scuol, originariamente prevista per l'anno prossimo.

L'impianto dei binari viene totalmente rinnovato, in modo che non ci sarà più bisogno di attraversarli per raggiungere i treni, come pure l'edificio della stazione



La stazione di Scuol, come si presentava in luglio: senza binari e linea di contatto. Nello stabile di servizio, a sinistra, vi sarà il nuovo apparecchio di sicurezza. Nel frattempo sono stati posati i nuovi binari e il nuovo marciapiede, più lungo, è stato pavimentato.

e si procederà alla sostituzione dell'apparecchio di sicurezza, che sarà telecomandato da Klosters. La stazione continuerà ad essere servita, ma nelle ore marginali la presenza di personale non sarà più necessaria.

Soddisfazione

Gian Meyer è così rimasto quest'estate senza stazione,

anche se ha dovuto spesso prestare servizio ad Ardez, dato che questa fermata è diventata provvisoriamente stazione termine ed ha dovuto essere servita. Il personale è contento del rinnovamento della stazione, anche se per il momento deve lavorare in container, dove si sta stretti e tutto è provvisorio: «da mesi mi sembra di essere

costantemente in trasloco» afferma Meyer.

Un bilancio positivo

Nonostante i disagi, normali in una simile situazione, il traffico stagionale è andato molto bene, secondo Meyer. Per il servizio sostitutivo sono stati impiegati 20 conducenti d'autobus temporanei. Gli echi ricevuti

sono stati in massima parte positivi. In inverno, a Scuol c'è molto traffico soprattutto in fine settimana, mentre d'estate i turisti sono molti ogni giorno, quasi i 2/3 degli ospiti. Il turismo giornaliero fa poi in modo che a Scuol non ci sia quasi mai bassa stagione, nemmeno in novembre.

Peter Anliker

LA FERROVIA, UNA TRADIZIONE DI FAMIGLIA



Non è un caso che Meyer sia diventato capostazione (come si diceva una volta). Già suo nonno lavorava alla RhB come operaio e cuoco della squadra, mentre suo padre, dapprima operaio sulla linea, era poi diventato capotreno. Così, per il ragazzo cresciuto sulla Bahnhofstrasse a Samedan, il cammino era già tracciato.

Dopo l'apprendistato e qualche anno di pratica in diversi posti, ha lavorato alcuni anni a Zernez e dal 1985 è a Scuol. La tradizione di famiglia non si ferma però con lui, perché il suo figlio maggiore è disponente d'esercizio e macchinista, pure alla RhB, mentre il minore lavora presso Scuol Tourismus.

Della tradizione di famiglia fa pure parte l'appartenenza al SEV: il padre è stato cassiere di gruppo.

Meyer è sposato con una «Unterländerin». «Mentre lei parla con i figli in romancio, io di solito uso il tedesco» dice Meyer. Quando gli chiedo notizie del suo tempo libero, mi risponde che, come si sa, il tempo libero dei ferrovieri è sovente lavoro supplementare. Il suo hobby preferito è il «dolce far niente», ma non è proprio vero, perché ogni autunno pratica la caccia alta, come ogni buon cacciatore ha un cane e suona nella banda. Ogni venerdì sera è quindi riservato. *pan*

INFO

Nei giorni 21 e 22 novembre si celebrano i 100 anni dall'apertura del tunnel della Vereina. Il 23 novembre riprenderà il servizio ferroviario fino a Scuol, mentre l'inaugurazione ufficiale è fissata all'11 dicembre, assieme alla funivia Scuol-Motta Naluns, pure totalmente rinnovata. Accanto alla cerimonia ufficiale, l'11 dicembre sarà giornata delle porte aperte della stazione e della ferrovia di montagna. La funivia verrà aperta all'esercizio il 12 dicembre. Sono previste informazioni al pubblico, visite guidate, un concorso e, per terminare, fuochi d'artificio.

Assemblea del personale Elvetino in Ticino

Ristorazione ferroviaria in Ticino: un'occasione da non perdere!

I collegamenti ICN tra il Ticino e la Svizzera interna hanno riportato la ristorazione ferroviaria sul Gottardo, abbandonata da anni, creando numerosi posti di lavoro. Il loro futuro è però tutt'altro che assicurato.

Questo è stato l'argomento principale discusso da una ben frequentata assemblea del personale ticinese e frontaliero di elvetino, diretta dal presidente della sezione SEV Servizi ferroviari Ferruccio Noto, coadiuvato dal segretario SEV Angelo Stroppini. Con l'entrata in esercizio dei collegamenti ICN, in seguito potenziati per rimediare alle lacune di affidabilità dei treni Cisalpino, la Elvetino, società appartenente alle FFS che gestisce il servizio di ristorazione, ha creato un nuovo deposito a Lugano. Elvetino impiega attualmente quasi 30 persone in Ticino. Il servizio di ristorazione si è dimostrato presto molto apprezzato dai viaggiatori. I problemi però non mancano.

Mi dispiace ma...

I partecipanti all'assemblea hanno sottolineato le disfunzioni della logistica che ostacolano un corretto servizio alla clientela, provocando considerevoli perdite di incassi e danni d'immagine: offerte della carta menu non disponibili, mancanza di tovaglie, ecc. A ciò si aggiungono le lacune della manutenzione delle carrozze ristorante da parte delle FFS. La situazione è un po' migliorata con la creazione di un rifornimento di emergenza a Lugano dopo l'inizio del progetto «Buon appetito», ma resta tutt'altro che ottimale.

Per il personale Minibar si aggiunge il problema delle macchine del caffè. Il caf-

fè è ottimo e si venderebbe molto bene (30% dell'incasso potenziale!); ma gli accumulatori si scaricano spesso dopo pochissimi caffè, non ci sono ricambi e per la ricarica sono necessarie 4 ore... Ovvio che le cifre d'affari del MiniBar ne risentano pesantemente.

«Buon appetito» indigesto!

Nonostante le rassicurazioni date da FFS ed Elvetino a seguito dell'intervento del SEV, il progetto «Buon appetito» suscita preoccupazioni per la situazione dei turni sui collegamenti ICN a composizione singola (sulle composizioni doppie il MiniBar è in servizio su quella con il ristorante chiuso), ai quali viene impedito di fare servizio in prima classe, riducendo così gli incassi. Il personale teme quindi che diversi turni (e posti di lavoro) vengano tagliati con il prossimo cambio orario a causa degli incassi insufficienti. Oltretutto, vi è l'impressione che non vi sia nemmeno un aumento almeno equivalente degli introiti del vagon ristorante: se i viaggiatori sono pochi restano posti liberi ai tavoli, mentre l'offerta al posto in prima classe è decisamente ridotta; se il treno è affollato diventa molto difficile garantire il servizio, visto che lo steward è già impegnato dal servizio ai tavoli e dalla clientela che desidera una consumazione take away. Il personale ticinese del MiniBar propone quindi che il servizio venga affidato a lui, invece che al personale treno che ha altri compiti e responsabilità, in modo da sviluppare sinergie logiche, migliorare il servizio alla clientela e creare i presupposti per valorizzare e rafforzare i depositi di Lugano e Chiasso.

Gestione del personale e tempo di lavoro

I colleghi ticinesi sono inoltre confrontati con il problema della lingua: nei rappor-



Il caffè è ottimo e molto richiesto, ma le batterie...

ti amministrativi (contratti, buste paga, ecc.) e in parte anche in quelli operativi (centrale operativa, spostamento turni, ecc.) l'italiano resta un optional.

Nonostante i miglioramenti ottenuti negli ultimi tempi, vi sono ancora problemi di gestione del personale e di rispetto della legge sulla durata del lavoro (LDL). Il personale auspica una migliore pianificazione dei turni, con particolare riguardo alla durata e alle pause: il personale del ristorante, per esempio, deve spesso svolgere turni troppo brevi e, per raggiungere il tempo di lavoro dovuto, beneficia quindi

di pochissimi giorni liberi. Il personale Minibar si trova a volte costretto a saltare le pause e prestare lavoro gratuito per assicurare un'adeguata preparazione del servizio successivo.

Frontalieri

L'assemblea di Lugano ha anche fatto il punto sulle problematiche dei colleghi frontalieri. Quelli provenienti dalle regioni italiane confinanti di Como, Varese e del Verbano (in particolare da Domodossola), nonché da Milano, costituiscono circa il 10% del totale del personale di elvetino. La sezione SEV Servizi ferroviari si è

posta la priorità di integrarli nell'organizzazione sindacale con un duplice obiettivo: garantire loro una piena tutela sindacale, comprese le prestazioni di patronato e impedire che possano venire sfruttati dalle aziende a causa del «potere contrattuale» ridotto, che spesso si ripercuote negativamente anche su tutti gli altri colleghi.

I successi ottenuti in questi ultimi anni sono anche il frutto dell'aumento del grado di organizzazione nel SEV dei colleghi frontalieri. La sezione ha sviluppato le proprie competenze per le questioni relative al rapporto d'impiego in Svizzera (tutela e rappresentanza nei confronti del datore di lavoro) e questioni amministrative, come ad esempio l'imposta alla fonte. Per quanto riguarda le prestazioni di patronato, il SEV ha stabilito un rapporto di collaborazione con l'INCA-CGIL, ai quali gli affiliati SEV possono rivolgersi (una permanenza è stata recentemente aperta presso il segretariato SEV a Chiasso, in via Motta 16, di fronte alla stazione, il lunedì pomeriggio, dalle 15.00 alle 18.00).

PROBLEMI LOGISTICI E DI MANUTENZIONE

- Il rifornimento dell'inventario completo per ogni composizione ICN avviene a Zurigo, dopo una rotazione di diversi giorni. Lo stoccaggio della grande quantità di materiale, già difficoltoso a causa degli spazi ristretti sulla vettura ristorante, avviene con la vettura in servizio, in orari di punta, con i clienti che aspettano di essere serviti. I turni di rinforzo promessi sono nel frattempo spariti.
- Dal 24 maggio al 2 giugno, una vettura ristorante ICN, numero Uic 500 540, è circolata con i frigoriferi non funzionanti, cosa che ha comportato una perdita d'introiti stimabile in almeno 2000 franchi al giorno.

Sezioni

■ VPT Ticino

GIORNATA CANTONALE DEL PERSONALE E DEI PENSIONATI DELLE IMPRESE DI TRASPORTO CONCESSIONARIE

Sabato 21 novembre 2009

Locarno

Stazione della ferrovia Centovallina (Fart)

Programma

- 09.00 Ritrovo sala riunioni stazione ferroviaria Centovalli.
09.15 Apertura giornata VPT.
12.00 Aperitivo e pranzo presso la tenuta «al Saliciolo» a Tenero.
14.30 Visita guidata della Matasci - Vini di Tenero.
16.00 Fine della manifestazione.

Trattande

1. Apertura e saluto membro del comitato centrale VPT Peter Bernet.
2. Saluto e relazione del Presidente centrale VPT Kurt Nussbaumer.
3. Saluto e relazione del Presidente SEV Giorgio Tuti.
4. Relazione del segretario SEV Pietro Gianolli.

Partenza treno per Locarno

Da Lugano: 08.00 S10 arr. Locarno 08.57
Da Biasca: 08.05 S10 arr. Locarno 08.57
Da Giubiasco: 08.34 S20 arr. Locarno 08.57

Iscrizioni

entro l'8 novembre 2009 a:

- Peter Bernet, bucalettere n. 34, Ruggì oppure Casella postale 513, 6942 Savosa
- Alessandro Mutti, presso la stazione di Locarno, ferrovia Centovalli
- Paolo Sartori, presso garage autolinee FART Locarno
- Segretariato SEV, cp 1469, 6501 Bellinzona, Tel. 091 825 01 15

TAGLIANDO DI ISCRIZIONE

GIORNATA CANTONALE DEL PERSONALE E DEI PENSIONATI DELLE IMPRESE DI TRASPORTO CONCESSIONARIE

(p.f. compilare in stampatello)

Nome: _____

Cognome: _____

Impiegato presso: _____

Tel.: _____

Firma: _____

- utilizzo treno (Tessera FVP)
 utilizzo mezzo privato

■ Lavori (BAU) Sezione Ticino

ASSEMBLEA STRAORDINARIA GENERALE AUTUNNALE

Venerdì 13 novembre 2009, ore 18.00
Casa del Popolo, Bellinzona

■ PV Ticino e Moesano

PREANNUNCIO PRANZO DI NATALE

Passati i mondiali di ciclismo, il nostro prossimo appuntamento nel Mendrisiotto sarà il ritrovo prenatalizio PV, per il quale vi diamo appuntamento **giovedì 10 dicembre 2009**. I particolari seguiranno nei prossimi numeri di «Contatto».

Il Comitato

■ Sottofederazione ZPV

ASSEMBLEA REGIONALE CENTRO

Martedì 17 novembre 2009, ore 10.00
Buffet della stazione di Olten

Discuteremo di trattative salariali, CCL 2011 e cassa pensioni FFS con:

- Erwin Schwarb; *SEV assicurazioni e cassa pensioni FFS*;
- Nick Raduner; *segretario SEV*;
- Andreas Menet; *presidente centrale ZPV*;
- Thomas Walther; *presidente CoPe personale treno*.

Sono invitati tutti i membri ZPV, il personale treni a lunga percorrenza e regionali, il personale Micronic-Personal, gli apprendisti e i pensionati.

Iscrizioni per il pranzo sulle liste esposte nei locali del personale oppure presso René Schaller, Tel. 079 479 10 68

E-mail: aargau-solothurn@zpv.ch

*I vostri coordinatori regione centro
Marco Belloli e René Furrer*

ASSEMBLEA DEL PERSONALE BLS IN TICINO

Domenica 18 ottobre 2009

ore 14.00

Locale deposito BLS in via Motta 22
Chiasso

Alcuni colleghi che lavorano per le BLS in Ticino ci hanno chiesto di indire un'assemblea per discutere il nuovo CCL, che non è ancora stato consegnato al personale. L'assemblea è aperta a tutti i colleghi delle BLS.

Abbiamo potuto assicurarci la presenza del collega Nick Raduner, segretario SEV responsabile per il personale BLS e che ha curato le trattative. Il collega Pietro Gianolli assicurerà la traduzione.

SEV-LPV Ticino

■ Unione sindacale Bellinzona e dintorni

ASSEMBLEA DEI DELEGATI STRAORDINARIA

Mercoledì 4 novembre 2009, ore 20.00
Ristorante Casa del Popolo, Bellinzona

All'ordine del giorno la presentazione e la richiesta di credito per la ristrutturazione del ristorante Casa del Popolo. La designazione dei delegati e la distribuzione dell'ordine del giorno compete alle sezioni.

Unione sindacale Bellinzona e dintorni - il comitato

CONVEGNO SEV PER I QUADRI FFS

Il sindacato del personale dei trasporti SEV invita i quadri dirigenti e specialistici delle FFS ad un convegno:

Mercoledì 11 novembre 2009, 16.30 - 18.30
Ristorante «Bundesbahn»
Hochstrasse 59, Basilea

CCL nemico dei quadri?

Le posizioni di: Eveline Mürner, responsabile della politica del personale FFS e Barbara Spalinger, vicepresidente SEV. Seguirà discussione.

SEV, VPV, SBV, BAU

CONDOGLIANZE

I colleghi della Sottofederazione Lavori Sezione Ticino sono particolarmente vicini a **Fabrizio Galli** per la perdita della mamma Marilena e porgono sincere condoglianze. *BAU/Lavori Ticino*

I NOSTRI MORTI

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

- Battaglioni Marino**, 80 anni, Gorduno
- Borner Fernando**, 95 anni, Bellinzona
- Cavanna Renzo**, 77 anni, Chiggiogna
- Fasoletti Bruno**, 86 anni, Balerna
- Galli Emino**, 90 anni, Gerra Gambarogno
- Guerino Marzio**, 66 anni, Castione
- Lafranchi Mario**, 79 anni, Cadenazzo
- Lucchinetti Romano**, 74 anni, Ligornetto
- Marioni Ada**, 82 anni, Giubiasco
- Minelli Daria**, 78 anni, Rivera
- Piccoli Lina**, 93 anni, Faido
- Rossini Irma**, 90 anni, Monte Carasso
- Tamagni Delfino**, 70 anni, Giubiasco

A tutti va un pensiero di sentita riconoscenza per la fedeltà dimostrata al nostro movimento sindacale. Ricordando questi cari colleghi e colleghe, rinnoviamo ai loro congiunti le nostre sincere condoglianze e ci scusiamo per eventuali involontarie dimenticanze.

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

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 29 ottobre.

Il termine di chiusura redazionale per le pagine sezionali e le inserzioni è il 22 ottobre alle 10.00.

Colpi di diritto

Dovere d'informazione e diritto al silenzio

Nell'assistere i nostri membri siamo spesso confrontati con la questione di quanto il datore di lavoro abbia diritto di chiedere e sino a che punto egli debba essere informato.

Il rapporto di lavoro pone il lavoratore in un certo stato di dipendenza, ragioni per cui i suoi dati devono essere protetti in modo particolare.

Disposizioni in materia sono contenute nella legge sulla protezione dei dati, nel Codice delle Obbligazioni e nei rispettivi contratti collettivi di lavoro.

In linea di principio, il datore di lavoro può raccogliere dati, e quindi porre domande, che sono in relazione con l'idoneità del lavoratore a svolgere il proprio lavoro oppure per applicare il contratto di lavoro. Le domande sulla propria persona, la formazione, i datori di lavoro precedenti, gli esami superati e le esperienze fatte necessitano di una risposta veritiera. Non sono per contro permesse domande sull'appartenenza religiosa, gli orientamenti sessuali o politici, l'impiego del tempo libero e simili e non è quindi necessario rispondervi.

Un aspetto particolare è costituito dalle domande sullo stato di salute, alle quali non si deve rispondere qualora riguardino aspetti che non influiscono sulla capa-

rità lavorativa (per esempio, vecchie ferite prive di conseguenze). Invece, vanno comunicati aspetti che incidono sul lavoro, come allergie, dolori e abitudini di consumo, per esempio nel caso di dolori alla schiena per chi deve svolgere lavori pesanti, oppure allergie ai detersivi per collaboratori della pulizia, oppure ancora problemi di dipendenza per lo svolgimento di compiti di sicurezza. Lo stesso principio è applicabile per le gravidanze: una lavoratrice addetta a lavori pesanti è tenuta a comunicarla, una collaboratrice di servizi amministrativi, almeno sino a quando non si affronta il discorso del congedo maternità e degli assegni per i figli.

Infortunio e malattia

Il dovere d'informazione in caso di infortunio o malattia di lunga durata costituisce poi un altro caso particolare: per principio, il lavoratore deve produrre un certificato medico che indichi la durata dell'assenza e il grado di incapacità al lavoro. Non vi è per contro un dovere di indicare la diagnosi. Un'eventuale procura che permetta al datore di lavoro di contattare il medico curante comprende solo il di-

ritto di discutere della durata, del grado dell'incapacità lavorativa e le eventuali limitazioni rispetto all'attività attuale. Non è quindi possibile richiedere informazioni su malattie precedenti o altre malattie che non intaccano la capacità lavorativa. La procura può inoltre essere revocata in ogni momento, comprese le procure rilasciate al datore di lavoro per contattare la Suva o l'assicurazione invalidità.

Per contro, i dipendenti sono tenuti ad annunciare in modo veritiero problemi di salute che compromettono la capacità lavorativa, senza tuttavia specificare la diagnosi.

Diritto di consultazione e correzione

I dipendenti hanno in ogni tempo il diritto di verificare i propri dati presso il datore di lavoro e chiederne la correzione qualora contenesse inesattezze di fatto (per esempio, data di nascita sbagliata, dati sbagliati sulla durata di una malattia, ecc.). Il datore di lavoro è inoltre tenuto a negare l'accesso ai dati personali a terze persone e ad utilizzare i dati unicamente per questioni inerenti il rapporto di lavoro e per la durata dello stesso.

Team assistenza giuridica SEV

NUOVA SEGRETARIA SINDACALE

IL SEV RAFFORZA LA SUA PRESENZA IN TICINO

Dal 1° dicembre, il segretariato ticinese avrà una terza segretaria sindacale, nella persona di **Françoise Gehring**. Dopo la maturità letteraria e studi all'università di Ginevra, ha svolto per oltre due decenni un'intensa attività giornalistica, collaborando con testate cantonali e nazionali e ricoprendo anche la carica di direttrice del settimanale di critica sociale «Area».

Françoise Gehring è sempre stata molto attiva anche sul piano sindacale: ha presieduto l'ex-unione svizzera dei giornalisti e fa tutt'ora parte del comitato centrale di Comedia. Lavorerà al 70 per cento, mentre dalla prossima primavera Angelo Stroppini ridurrà il suo grado d'impiego dal 100 al 90%.



SERV RAIL

Transcantabrico
Transcanada
Transsibérien

Des voyages en train et autres...

www.servrail.ch

Téléphone 031 311 89 51

Una gita autunnale su una via inconsueta sul Rothorn di Brienz

Vapore e stambecchi

Questa gita è presentata da Beat Studer, macchinista della Brienz-Rothorn-Bahn. Qui non è difficile indovinare il luogo d'arrivo!

L'escursione non comincia però a Brienz o sul Brünig, bensì si parte da Sörenberg, nella biosfera UNESCO dell'Entlebuch. Prendiamo il bus da Schüpflheim. Se ci sono bambini, la prima cosa che vogliono provare è la slittovia estiva. Poi ci si avvia lungo la Waldemme, in direzione Rothorn. Passando accanto all'alpe Flüehüttenboden si giunge alla stazione inferiore della funivia Brienz-Rothorn, a Schönenboden. Raggiungiamo il punto più alto del canton Lucerna sullo Schusters Rappen. Il percorso non è particolarmente lungo, ma alquanto ripido. La prima parte è una salita non dura, fino al Räm-siboden, poi segue un tratto più ripido, fino all'alpe Stafel. Qui inizia una salita impegnativa verso lo Stäfeli e poi all'Eisee. La capanna omonima offre l'occasione ideale per fare una pausa. Se del caso, si può far capo alla seggiovia. A piedi si prosegue dall'Eisee all'Eiseesattel fin



sul Rothorn. Dall'Eiseesattel si gode di una magnifica vista sul lago di Brienz. Giunti ai 2'350 metri del Rothorn, la fatica viene ricompensata con un paesaggio stupendo, composto dalle alpi bernesi con l'Eiger, il Mönch e la Jungfrau, la boscosa Emental e la Schrattenfluh,

come pure il Rigi e molte altre cime. Nella zona capita di vedere degli stambecchi. Se non vogliamo scendere di nuovo verso Sörenberg, si può prendere il treno a vapore che porta a Brienz e chissà che il macchinista non sia proprio Beat Studer?

pan



INFO

L'escursione da Sörenberg (1'166 metri) dura circa 4 ore e il ritorno nella stessa direzione circa 3. La Brienz-Rothorn-Bahn offre sensazioni per tutta la famiglia: dalla Märli-Bahn al viaggio in cabina del macchinista, fino a fare il fuochista. Informazioni: www.brienz-rothorn-bahn.ch

LA NUOVA IMPOSTAZIONE DI INFRA SECONDO PELLET



A SPROPOSITO DI...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

Psicologia

La psicologia è una scienza con un lungo passato, ma con una breve storia. La nascita ufficiale della psicologia moderna viene fatta risalire ad appena 130 anni fa; ma gli scritti delle antiche civiltà di India, Egitto, Cina, Asia Minore ed Egitto rivelano che l'uomo ha sempre avuto un grande interesse per i problemi della psiche, dell'origine di ansie e timori. Il termine stesso «psiche» viene dalla Grecia antica con riferimento al «soffio vitale», l'elemento sottile che anima il corpo. La psiche veniva spesso rappresentata con forme umane, nuda, oppure come un essere alato, riconoscendo il suo legame con le faccende umane al punto da inventare il famoso dualismo platonico di Amore (=Eros) e Psiche. Da sempre si conoscono molte cose sull'influsso della psiche sul corpo e tutti i guaritori dell'antichità hanno praticato il trattamento psichico, inducendo nel paziente gli stati e le condizioni psichiche più favorevoli alla sua guarigione. Comunque è solo nel IV secolo a.C. con l'opera «Sull'anima» di Aristotele che abbiamo il primo approccio sistematico e integrato alle funzioni dello spirito umano, perché Aristotele formulò anche teorie sui desideri, sul dolore e il piacere, sulle reazioni emotive e sui sentimenti. Tuttavia da Aristotele a Sant'Agostino, a Cartesio fino a Kant la psicologia era sempre stata considerata in una prospettiva molto filosofica, con l'atteggiamento di chi ritiene di poter risolvere qualsiasi problema con il solo ragionamento a tavolino. Nel frattempo la fisiologia, cioè la disciplina che studia i processi vitali dell'organismo, aveva compiuto scoperte fondamentali sull'attività del sistema nervoso: erano state localizzate con precisione le aree cerebrali che regolano il linguaggio e le funzioni motorie, mentre le ricerche sugli organi di senso, sui nervi e sui muscoli avevano contribuito alla comprensione dei sentimenti, dei pensieri e delle attività umane, al punto che un fisico, medico e filosofo tedesco, Theodor Gustav Fechner, aveva fondato la cosiddetta «psicofisica», poi applicata alla costruzione di macchine sempre più adatte al lavoro umano. Fechner però aveva un obiettivo più filosofico che scientifico ed è per questo che il vero padre della psicologia moderna è considerato Wilhelm Max Wundt. Fu questi che 130 anni or sono, nel 1879, superando molti ostacoli dottrinali, scrisse un testo scientifico di psicologia sperimentale, si fece assegnare una cattedra di filosofia all'Università di Lipsia, in Germania, e la convertì alle pratiche psicologiche fondando il primo vero laboratorio di psicologia sperimentale con stanze e apparecchiature, fece sì che gli esperimenti andassero avanti e fondò persino un giornale in cui pubblicarne i risultati, anche se lo chiamò prudentemente *Philosophische Studien*, «Studi Filosofici». Wundt era allergico a superstizioni e pregiudizi e, sebbene fosse credente, si professava libero pensatore in campo religioso. Accettava Dio solo come «energia divina del mondo» o come simbolo dell'unità dell'Universo e arrivò addirittura a definire il Cristianesimo come «un cumulo di superstizioni». Il primo psicologo della storia considerava la religione come un specie di grande sogno dell'umanità e, per capire come Wundt considerasse i sogni, basta citare questa sua affermazione: «Possiamo sperimentare nei sogni quasi tutti quei fenomeni che si verificano nei manicomi».

La Rioja et le train «El Transcantabrico»

22 au 30 avril 2010 (9 jours)

Prix forfaitaire: CHF 3930.–

Explorez en train la région de Rioja et les merveilles de la verte Espagne! TGV pour Paris, puis San Sebastian. Dégustations de vin en Rioja. Voyage en train historique «El Transcantabrico»

le long de la côte nord-ouest de l'Espagne. Ce convoi nostalgique fait fonction d'hôtel itinérant. Des hauts-lieux historiques et gastronomiques vous attendent!

P R O G R A M M E

1^{er} jour: Schweiz – San Sebastian

Voyage en TGV dès Bâle ou Lausanne via Paris à Hendaye. Transfert à l'hôtel à San Sebastian.

2^e jour: San Sebastian – Logroño

Vous visiterez San Sebastian située dans la célèbre baie de La Concha. Voyage en car jusqu'à Logroño. Visite d'une cave et dégustation. Dîner dans un restaurant typique.

3^e jour: La Rioja

Excursion à Briones. Visite du musée du vin et de son cave avec dégustation. Retour à Logroño, capitale de la Rioja, et visite de la vieille ville.

4^e jour:

Logroño – Santiago de Compostela

Voyage en car jusqu'à Burgos. Brève visite de la vieille ville et de la cathédrale. Voyage en train pour traverser le haut plateau espagnol. Arrivée à Santiago dans la soirée et transfert à l'hôtel.

5^e jour: Santiago - Ribadeo

Vers midi, début du programme «Transcantabrico» avec visite de la ville et de la cathédrale. Voyage en car pour El Ferrol. C'est à cet endroit que votre hôtel itinérant vous attend. Le train vous conduira de long des Rias Altas à Ribadeo.

6^e jour: Ribadeo - Gijon

Votre train-hôtel vous conduit à Luarca, village de pêcheur. Après la visite, poursuite du voyage à destination de Oviedo. Visite de l'imposante vieille ville. Le train poursuit son parcours pour rejoindre Gijon.

7^e jour: Gijon - Santander

Le train vous mène à Cabezon. Vous visiterez la petite ville historique de Santillana et le musée de Altamira. Poursuite du voyage pour Santander et visite de la ville.

8^e jour: Santander - Bilbao

Le «Transcantabrico» vous conduit à Bilbao. Visite de la vieille ville et du musée Guggenheim.

9^e jour: Bilbao - Schweiz

Transfert en car à Hendaye. Voyage en trains TGV jusqu'à Bâle ou Lausanne via Paris.

OPTION: VOYAGE EN AVION

1^{er} jour: Zürich – San Sebastian

Vol de ligne via Madrid jusqu'à Bilbao. Transfert à l'hôtel à San Sebastian. Continuation du voyage selon le programme valable dès le 2^e jour.

9^e jour: Bilbao - Zürich

Vers midi, transfert à l'aéroport. Vol de ligne opéré par IBERIA, via Madrid. Arrivée à Zurich vers le soir.

GARANTIE DE VOYAGE



Inscription La Rioja et le train «El Transcantabrico»

22 au 30 avril 2010 (9 jours)

- Chambre individuelle à l'hôtel désirée, supplément CHF 290.–
- Suite individuelle au Transcantabrico désirée, supplément CHF 590.–
- Voyage en avion désiré, supplément CHF 300.–
- Voyage en TGV 1^{ère} classe désiré, supplément CHF 160.–
- Voyage avec carte de réduction FIP, rabais CHF 170.–
- Je suis membre du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone P

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

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

Envoyer à: SERV RAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous www.servrail.ch

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Compris: Croisière ferroviaire «Transcantabrico» (4 jours / 3 nuits) dans des suites avec un lit français • Tous les repas durant le voyage «Transcantabrico» dans la voiture-restaurant ou dans des restaurants, vin, café et liqueurs sont compris • Guide du train «Transcantabrico» parlant français • Voyage en train Bâle ou Lausanne – Hendaye et retour ainsi que Burgos – Santiago • 5 nuitées dans des chambres à deux lits, avec petit déjeuner, dans des hôtels **** • 5 repas principaux dans des restaurants ou dans le train • Toutes les excursions, visites, entrées et transferts • Guides locaux lors des visites • Accompagnement SERV RAIL

Non compris: Supplément option voyage en avion: CHF 300.– • Supplément voyage en TGV 1^{ère} classe: CHF 160.– • Supplément chambre individuelle à l'hôtel: CHF 290.– • Supplément suite individuelle dans le «Transcantabrico»: CHF 590.– • Assurance annulation et SOS (assurance annuelle): CHF 99.– pour une personne, CHF 169.– pour un couple
Réduction: avec carte de réduction FIP CHF 170.–