

## Intervista

L'Europa e la Svizzera nello sguardo di Antoine Cochet.

Pagine 6 e 7



## Giornata sul reclutamento

Nella giornata dedicata al reclutamento, è emerso in modo chiaro che il SEV non deve abbassare la guardia. Le sfide sono roventi.

Pagina 5



## Ritratto

Ferrovia e operetta: le due passioni di Christoph Fischer.

Pagina 16

La conferenza del CCL chiede alle FFS di migliorare in modo chiaro la sua proposta

# Lo scoglio dei salari

Così no! Il SEV non potrà dare il suo accordo al nuovo sistema salariale se le FFS persistono nella riduzione dei salari inferiori.

Alla vigilia di una nuova trattativa tra

le parti, le posizioni appaiono talmente distanti da lasciar intravedere solo con molta difficoltà la possibilità di un'intesa. Questo è anche il parere espresso dalla conferenza CCL. È stata in particolare definita inaccettabile la curva salariale: tutti gli intervenuti

hanno definito inaccettabile che gli stipendi fino all'attuale livello di funzione 19 vengano rivisti verso il basso. Le rivendicazioni del SEV rimangono pertanto intatte.

Alle pagine 2 e 3



La conferenza CCL ha analizzato anche i dettagli tecnici del nuovo sistema salariale, esposti dal segretario SEV Nick Raduner.

## EDITORIALE

*Il nostro principio di collaborazione con i datori di lavoro è quello che viene chiamato partenariato sociale. Ciò significa che si cercano, durante i negoziati, soluzioni che possono essere sostenute dalle due parti, dunque che servano tanto il datore di lavoro quanto i dipendenti. A volte non raggiungiamo il nostro obiettivo attraverso questa via. Siamo dunque costretti a fare*

**“Ogni vittoria è una vittoria del personale!”**

Barbara Spalinger,  
Vicepresidente SEV

*appello a istanze esterne chiamate a pronunciarsi sulla situazione. Si tratta spesso di un Tribunale arbitrale, prevista come istanza di arbitraggio nel Contratto collettivo di lavoro. In altri casi, come attualmente per la questione della distribuzione annuale del lavoro, vengono chiamate in causa le autorità di sorveglianza dello Stato. Risultati ottenuti in precedenza ci hanno confermato che nella maggioranza delle volte scegliamo questa via al momento giusto. Ultimamente, e in poco tempo, abbiamo preso conoscenza della decisione favorevole dell'UFT nei nostri confronti, ma abbiamo anche ottenuto una vittoria presso le FFS (cfr: l'ultima edizione del giornale). Quando diciamo «in nostro favore» non parliamo del SEV. Non intraprendiamo simili passi per puro interesse personale, ma sempre nell'interesse dei nostri membri: quando imbocciamo la strada giuridica, lo facciamo per difendere le condizioni di lavoro dei nostri membri. Ogni vittoria è pertanto una vittoria del personale.*

## OFFICINE

La direzione delle FFS esprime il proprio parere favorevole alla creazione di un centro di Competenze quale forma di rilancio delle Officine di Bellinzona. In una lettera inviata al Consiglio di Stato del Canton Ticino, i vertici delle ferrovie confermano la volontà «di sviluppare a lungo termine la manutenzione pesante del materiale rotabile nello stabilimento cittadino». Il Comitato delle Officine, per ora, sta alla finestra.

A pagina 3

Lo chiedono l'Unione sindacale svizzera e il SEV

# 40 miliardi per le ferrovie



Entro il 2030 bisogna investire 40 miliardi di franchi per la manutenzione e lo sviluppo della rete ferroviaria. È quanto ha chiesto il movimento sindacale svizzero martedì 16 ottobre. Unione sindacale svizzera (USS) e Sindacato del personale dei trasporti (SEV) hanno proposto di

finanziare i progetti con nuovi prestiti e rafforzando il Fondo FTP (Fondo di finanziamento dei trasporti pubblici). L'USS e il SEV chiamano direttamente in causa la Confederazione invitandola, in particolare, ad assumersi il debito di 8 miliardi di franchi del fondo che dovrà essere finanziato ricorrendo a prestiti.

Alle pagine 8, 9 e 10

## IN BREVE

## FFS: C'È CHI VIENE...

■ Jeannine Pilloud, 46 anni, sarà la nuova direttrice della divisione viaggiatori FFS. Attualmente è vicepresidente di un'azienda internazionale di telecomunicazioni ed assumerà la sua nuova carica nella prima metà del 2011. Sino ad allora, la divisione continuerà ad essere guidata ad interim da Urs Schlegel.



## ... E CHI VA

■ Martin Bütikofer, dal 2005 direttore del traffico regionale e membro delle direzioni della divisione viaggiatori, passerà a dirigere il museo dei trasporti di Lucerna. Lucernese di origine, in precedenza aveva diretto la navigazione del lago dei quattro cantoni.

■ Vincent Ducroz, attuale responsabile delle linee principali e ex direttore ad interim della divisione viaggiatori, di cui ha continuato a far parte della direzione, sarà dal 1° luglio prossimo, nuovo direttore dei trasporti pubblici di Friburgo. Con lui, se ne va l'ultimo alto dirigente dell'era ante-Meyer.

## RIDATECI IL NOSTRO TRENO

■ Con il cambiamento d'orario 2010, FFS e Trenitalia avevano comunicato la soppressione dei treni notturni tra Svizzera e Italia. Questa soppressione ha suscitato un'ampia indignazione. Si è costituito un comitato denominato « Viva EuroNight Luna » che ha promosso una petizione, sostenuta anche dal SEV e sottoscritta da circa 6000 persone. La petizione, che chiede il ripristino di questi treni, è poi stata inviata alla ministra dei trasporti Doris Leuthard e al direttore delle FFS Andreas Meyer.

La conferenza CCL chiede alle FFS chiari miglioramenti della sua proposta

# La curva salariale resta un p

Se le FFS dovessero insistere nel voler ridurre i salari inferiori, il SEV non potrà dare il suo accordo al nuovo sistema salariale.

Questa edizione di *contatto.sev* uscirà immediatamente prima di quella che dovrebbe essere l'ultima tornata di trattativa, alla vigilia della quale le posizioni appaiono talmente distanti da lasciar intravedere solo con molta difficoltà la possibilità di un'intesa.

Questo è anche il parere espresso dalla conferenza CCL, composta dai delegati delle sottofederazioni e delle sezioni, che due settimane fa è stata aggiornata sugli ultimi sviluppi delle trattative sul sistema salariale e le sue conseguenze per il personale.

## Due fattori influenti

Il capo delegazione Manuel Avallone e i due specialisti della questione salari Nick Raduner e Philipp Hadorn hanno illustrato lo stato delle trattative. È stato evidenziato come vi siano due ele-



Manuel Avallone ha spiegato le divergenze tutt'ora irrisolte, che riguardano in particolare la curva salariale.

menti che si influenzano reciprocamente:

- rispetto a quella attuale, basata su 29 livelli di funzione, la nuova valutazione dei posti di lavoro e la loro classificazione in quindici livelli di esigenza comporterà una valutazione più elevata per alcune categorie professionali e per certi posti di lavoro e una classificazione inferiore per altri.
- «Questo cambiamento

comporterà, a tutti i livelli dell'azienda, dal più alto al più basso, vantaggi per alcuni e svantaggi per altri» ha puntualizzato Avallone.

- La nuova curva salariale proposta dalle FFS prevede una riduzione dei salari medi delle categorie più basse, rispettivamente un aumento dei salari ai livelli più elevati.

Soprattutto per le professioni dei livelli inferiori, vi è

un cumulo delle conseguenze di questi due elementi negativi che porterebbe ad una chiara svalutazione di queste categorie.

## Non solo peggioramenti

Nick Raduner ha elencato gli elementi sui quali le trattative hanno permesso di trovare un accordo: verranno per esempio eliminate le possibilità di assumere persone con un salario iniziale inferiore al

Grande campagna di sensibilizzazione: sedici giorni di iniziative per riflettere sulla violenza contro le donne

## Il sessismo nella lingua è una forma di violenza

Il linguaggio è probabilmente il più forte mezzo di creazione di ruoli che la specie umana conosca. Ma è sicuramente anche il più subdolo.

Lo affermano numerosi linguisti evidenziando un tema di cui non si ama parlare ma che è tremendamente reale: il sessismo nel linguaggio. Le parole, inutile ricordarlo, possono far male alle donne e possono perpetuare gli stereotipi di ruolo. Non si ripeterà mai abbastanza che il linguaggio è uno dei punti chiave nel raggiungimento di pari opportunità e pari diritti, dato che è il codice formale che sta alla base di tutti i

mezzi della comunicazione umana. Le donne, pertanto, possono essere molto danneggiate come categoria e come individui da un uso pregiudiziale della lingua. È dunque necessario promuovere un uso della lingua italiana simmetrico e paritario tra i generi. La riflessione su linguaggio sessista si inserisce nella campagna internazionale contro la violenza sulle donne dal 25 novembre al 10 dicembre organizzata da *Christlicher Friedensdienst* (organizzazione femminista per la pace). Sedici giorni di sensibilizzazione e informazione che la commissione donne del SEV ha deciso di sostenere.

Se quella linguistica è una forma molto subdola e sottile

di violenza che grava sulle donne, vi sono altre forme di violenza quotidiana di cui le donne sono vittime. Fisica, sessuale o psicologica: sono le forme di violenza più palesi che migliaia di donne in Svizzera subiscono ancora oggi. Da studi degli ultimi anni è emerso che in Svizzera una donna su cinque nella propria vita adulta è vittima di violenza fisica o sessuale e che il 40% delle donne subisce violenza psicologica. Di fronte a questa piaga, occorre agire. Ma c'è anche la violenza strutturale, fatta di discriminazioni che colpisce una parte ancora più ampia della popolazione femminile: ossia la disuguaglianza fra i sessi. La nostra società, infatti, è ancora organizzata in modo

tale che donne e uomini non hanno le stesse opportunità. A dispetto delle leggi, le donne in Svizzera guadagnano ancora nettamente meno degli uomini a parità di lavoro. La crisi le ha ulteriormente penalizzate, rendendo precario il loro impiego: sono sempre le prime a cui viene imposta una riduzione del tasso di occupazione o ad essere licenziate. La violenza strutturale, inoltre, è molto difficile da tematizzare. Per uscire da quello che è un vero e proprio vicolo cieco è dunque indispensabile rompere il muro di silenzio. Ed è quanto si vuole fare durante i prossimi sedici giorni di sensibilizzazione.

# roblema

minimo previsto, con la sola eccezione di persone assunte direttamente al termine di una prima formazione. Il massimo della fascia salariale dovrebbe essere raggiunto in al massimo 20 anni, anche se i delegati hanno mostrato un grande scetticismo su questa affermazione, generata dalla constatazione che gli attuali 12 anni sono previsti solo sulla carta e che la realtà resta un'altra.

I rappresentanti del SEV hanno invece reputato positiva la nuova regolamentazione della valutazione del personale, che dovrebbe derivare direttamente dai criteri della descrizione del posto di lavoro e dipendere così in misura minore dagli umori del superiore diretto.

## Nessuna perdita per il personale attuale

Le FFS hanno inoltre assicurato che lo stipendio di tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori attuali verrebbe riportato nel nuovo sistema, comprese le garanzie della vecchia indennità di residenza, riconoscendo in futuro anche a chi si ritrova al di so-

pra della propria fascia salariale, aumenti generali di stipendio in misura sensibile.

## Le rivendicazioni restano

Per i delegati alla conferenza CCL, queste assicurazioni però non bastano. Essi hanno in particolare criticato l'elevato numero di persone (circa il 40% delle collaboratrici e dei collaboratori attuali) che si ritroverebbero al di sopra della fascia salariale ora attribuita. «In questo modo le FFS mi fanno capire che, secondo loro, non mi merito lo stipendio che mi pagano» ha commentato un delegato, ricevendo calorosi applausi.

Punto dolente è poi l'evoluzione della curva salariale: tutti gli intervenuti hanno definito inaccettabile che gli stipendi fino all'attuale livello di funzione 19 vengano rivisti verso il basso. Se le FFS non sono disposte a rivedere questo punto, la conferenza CCL non potrà accettare la proposta.

Un punto di vista che è stato ribadito anche dall'intervento conclusivo del presidente SEV Giorgio Tuti. Pur ricordando la difficile situa-

zione delle FFS che, contrariamente ai profitti realizzati da Posta e Swisscom, si ritrova a dover trovare fondi ingenti per i prossimi anni, ha precisato che «questi capitali non possono certo essere trovati risparmiando sul personale».

Tuti ha dato anche un'altra prospettiva per il futuro: «molto presto, le FFS dovranno agire in ben altro modo, constatando di non più essere competitive sul mercato del lavoro».

Le trattative attuali hanno anche elementi positivi, ma la curva salariale prospettata rimane inaccettabile.

## Cartoline a Jordi

I delegati CCL hanno ribadiranno questa posizione al capo del personale delle FFS, Markus Jordi, in un'azione di invio di cartoline personali.

Il SEV si aspetta che nel corso dell'ultima trattativa del 25 novembre, da parte delle FFS vengano fatti passi concreti in questa direzione.

Peter Moor

## Officine di Bellinzona, le FFS scrivono al Consiglio di Stato ticinese

# Il centro di competenze interessa

Accordo di principio sullo scenario di sviluppo dello stabilimento di Bellinzona delineato nello studio della Supsi.

In una lettera inviata nei giorni scorsi al Consiglio di Stato del canton Ticino, i vertici delle FFS manifestano il loro sostegno all'idea di Centro di competenze nel settore dei trasporti e della mobilità sostenibile contenuta nello studio di fattibilità elaborato dalla Supsi. Le FFS si dichiarano pronte ad approfondire determinati elementi dello studio insieme ai rappresentanti del Cantone e della Supsi. L'azienda fa notare che il Centro di competenze può sostenere le attività dello sta-

bilimento industriale. La realizzazione dello scenario proposto deve tuttavia rispondere, sottolineano le FFS, alla domanda e deve essere compatibile con il contesto finan-



ziario e strategico delle Ferrovie. Nella lettera i vertici dell'ex regia confermano inoltre la volontà di svilup-

pare a lungo termine la manutenzione pesante del materiale rotabile nello stabilimento cittadino.

La trasformazione delle Officine in un Centro di competenze cantonale fa dunque l'unanimità. La lettera firmata da Andreas Meyer e Urs Schlegel si conclude con l'indicazione dei due rappresentanti scelti per seguire i lavori e gli studi di fattibilità; saranno gli interlocutori nei confronti del Cantone e dei suoi mandatari. Il Comitato delle Officine reagisce con prudenza. E non mancherà di seguire con estrema attenzione ogni passo.

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

# IL VIAGGIO DELLA SPERANZA

L'esito della votazione di domenica andrà ben al di là della posta giuridica in pallio. È in gioco il nostro stesso modo di essere. Anche se potrebbe apparire fuori tema, non è superfluo richiamare «Il viaggio della speranza» di Xavier Koller, unico film svizzero premiato dell'Oscar di miglior film in lingua straniera. Capitava esattamente vent'anni fa. Farebbe bene perlomeno allo spirito di ognuno di noi prima di depositare la scheda nell'urna.

La vicenda, realmente accaduta, del bambino turco morto sulle montagne dello Spluga risolveva gli interrogativi di sempre sul ruolo della Svizzera, stretta nella morsa morale della sua reputazione solidale da una parte e del suo opportunismo economico dall'altra. Chi crede di ritrovare nel film un paese riluttante e insensibile all'accoglienza, scopre invece una Svizzera semmai inadeguata, burocraticamente ridotta all'osservanza giuridica e a dover ossessivamente distinguere il rifugiato politico da quello economico. È un film dell'incomprensione sì, ma non dell'insensibilità. Non è necessario mettersi dalla parte dei protagonisti per avvertire tutta la portata del contrasto. Quando il gruppo di assiderati clandestini sbucca dal freddo della notte e della bufera per battere ai vetri di una piscina illuminata e riscaldata al centro di un villaggio da cartolina di Natale, è uno scontro di civiltà e di condizione di vita, tra un diritto non codificato alla speranza e la chiusura delle leggi. È una sorta di allucinazione che va ben oltre al paradiso di latte e cioccolato che i protagonisti si erano immaginati alla partenza dalla Turchia. Ancora una volta è la realtà che supera di gran lunga l'immaginazione, ma l'incomprensione resta totale, anche quando la polizia elvetica lancia nella notte l'ultimo grido d'aiuto. La storia è di valore universale e attraversa epoche e continenti. Forse proprio in questo sta il suo pregio. Poco più di cent'anni sono trascorsi dalla grande emigrazione svizzera Oltreoceano. Quante vittime della clandestinità sono state buttate a mare? Quante storie altrettanto tragiche, sconosciute o dimenticate? Jack London scrisse splendide pagine sui seguaci dello svizzero August Sutter nella sua corsa ottocentesca all'oro in California: «Nessun martire ebbe la fede che mostrarono quei pionieri. Mai dubitarono di quella terra promessa. Nessuno poteva rinunciarvi, sapevano che l'oro era là, oramai la febbre li aveva contagiati per sempre. Vendettero tutto per consegnarlo ai loro strozzini e agli approfittatori. Dimenticarono la loro terra, così come la sorte li avrebbe dimenticati...» Una storia insomma che si ripete. Forse per sempre? Almeno fin che nel mondo ci sarà povertà, ineguaglianza e da qualche parte una terra promessa.



L'ufficio federale dei trasporti richiama le FFS

# La legge esige una distribuzione annuale

Il SEV ha fatto appello allo ufficio federale dei trasporti in quanto la preparazione treni della regione Est non voleva più prevedere una distribuzione annuale e ha ottenuto ragione su tutta la linea.

Nella primavera del 2009, il segretario regionale SEV di Coira Peter Peyer è stato informato che il settore di preparazione dei treni (manovra e pulizia - ZV) di Coira non intendeva più preparare per il proprio personale una distribuzione (la legge parla di «ripartizione») annuale. Per tutto il 2010, il personale ha quindi dovuto accontentarsi di una ripartizione mensile, che però evidentemente limita notevolmente la possibilità di pianificare il proprio tempo libero. I colleghi si sono pertanto rivolti al SEV, alla sua sottofederazione RPV e alla commissione del personale (Cope), che hanno promosso diversi incontri con la direzione ZV di Coira e con quella della regione orientale.

Peter Peyer non ha un buon ricordo di questo pro-

cedimento, anche perché le FFS non hanno mai riunito tutte le parti interessate attorno al tavolo. È così successo che il SEV si vedesse attribuito un interlocutore presso la divisione, che però a sua volta rimandava per alcune questioni alla regione ZV. Inoltre, in questo periodo sono cambiate anche le persone alla testa di ZV Coira e della regione orientale. «Alla fine eravamo veramente stufo di essere sballottati da un posto all'altro, per cui il 19 luglio 2010 abbiamo richiesto una presa di posizione all'ufficio federale dei trasporti» ci spiega Peter Peyer.

## UFT decide per la ripartizione annuale

Il 3 novembre, l'UFT ha deciso che le FFS debbano elaborare per ZV Coira una ripartizione annuale, non ravvisando motivazioni di servizio sufficienti a giustificare un'eccezione al principio previsto dall'ordinanza. L'UFT motiva tra l'altro la sua decisione così:

«Le FFS adducono come motivazione per l'elaborazione di una distribuzione mensile da un canto le modifiche normali dettate, anche a breve termine, da esigenze d'esercizio e dall'altro le numerose assenze del personale per malattia o infortunio. Per quanto riguarda le assenze del personale, le FFS fanno inoltre valere per il 2010 una situazione straordinaria con assenze eccezionalmente frequenti».

Dobbiamo però considerare che, presso la divisione viaggiatori delle FFS, i carichi di lavoro derivano dall'offerta d'orario, che nel corso dell'anno non fa registrare modifiche degne di nota, salvo quelli che le stesse FFS definiscono ordinari, quindi in linea di massimo prevedibili e che non superano proporzioni normali per un'azienda. Non si ravvisano quindi circostanze tali per cui si giustifichi la rinuncia ad una ripartizione annuale.

Maggiori conseguenze dovrebbe aver avuto l'inaspettata mole di assenze del personale, dettata però da circostanze temporanee e che non dovrebbero quindi più

aver influsso. Non appare quindi giustificato rinunciare ad una ripartizione annuale a favore di una mensile solo per tener conto di una penuria di personale che potrebbe verificarsi chissà quando».

## Sondaggio superfluo

Un altro punto fondamentale della posizione dell'UFT è che l'elaborazione della ripartizione annuale non è una decisione che compete alle parti sociali, ma un'obbligo di legge, al quale è possibile derogare solo nel caso in cui sussistono motivi di servizio sufficienti.

«La protezione del singolo lavoratore dalle limitazioni di una ripartizione mensile ingiustificata sono da valutare in modo prioritario rispetto ad una decisione di gruppi di lavoratori o dei loro rappresentanti».

Si è quindi rilevata inutile, come ha confermato a *contatto.sev* il presidente Oliver Gspöner, il sondaggio svolto dalla Cope ZV superficie con la direzione della regione orientale ZV, che del resto aveva indicato chiaramente come il personale di Coira, Romanshorn e San Gallo preferisca disporre di una ripartizione annuale.

## ZV Coira riceverà una ripartizione annuale

La redazione di *contatto.sev* ha chiesto alle FFS se intendono accettare la decisione, oppure presentare ricorso al tribunale amministrativo. L'azienda ha fatto sapere di essere ancora in fase di valutazione ma che, in ogni modo, lo ZV Coira riceverà dal 1° gennaio 2011 una ripartizione annuale, «anche perché ciò corrisponde al risultato del sondaggio condotto in modo indipendente dal procedimento presso l'UFT».

Nel 2009, la regione ZV di Zurigo aveva svolto anche lei un sondaggio, in cui una chiara maggioranza si era espressa a favore della ripartizione annuale. Ciò aveva poi portato almeno all'elaborazione di una ripartizione trimestrale. In precedenza, un sondaggio analogo era stato svolto, con l'identico risultato, anche dal SEV. Nel corso delle assemblee del persona-

## COMMENTO

### Le FFS devono applicare subito la decisione dell'ufficio federale dei trasporti!

Le discussioni protrattesi per oltre due anni sull'obbligo da parte della preparazione treni (ZV) delle FFS di elaborare una ripartizione annuale hanno finalmente indotto la sottofederazione del personale di manovra RPV, unitamente al SEV, a rivolgersi all'ufficio federale dei trasporti, sollecitando una sua decisione in merito con lettera del 19 luglio 2010. La risposta del 3 novembre dà ragione su tutta la linea alla RPV e al SEV: l'UFT intima a ZV di elaborare di nuovo una ripartizione annuale, mancando ragioni di servizio sufficienti a giustificare la sola elaborazione di una ripartizione mensile.

Nella sua risposta, l'UFT puntualizza anche che:

«la ripartizione mensile costituisce per i lavoratori una significativa limitazione della pianificazione a lungo termine del proprio tempo libero (...). La decisione di elaborare una ripartizione mensile o annuale non è a discrezione delle parti sociali. Vi è un'indicazione di principio della legge a favore della ripartizione annuale, alla quale si può derogare per quella mensile solo se vi sono motivi di servizio sufficienti».

Dopo oltre due anni, la situazione appare quindi chiarita. La RPV-SEV si aspetta adesso da ZV che l'accetti e che provveda di conseguenza al più presto ad elaborare in tutte le regioni ripartizioni annuali, che non dovranno essere procrastinate, tentando di guadagnare tempo. Le FFS stesse, e non solo ZV o la divisione viaggiatori, dovranno trarre dalla decisione dell'UFT gli insegnamenti che si impongono: chi lavora a turni ha per principio diritto ad una ripartizione annuale, in quanto gli permette di pianificare anche la sua vita privata.

Hanspeter Eggenberger, presidente centrale RPV

le, la direzione ZV ha però sempre sostenuto che l'applicazione di una ripartizione annuale comporterebbe una riduzione delle possibilità per il personale di beneficiare contemporaneamente delle vacanze.

Il segretario SEV Jürg Humi aveva già contestato questa motivazione, rilevando l'assenza di motivi di servizio sufficienti a giustificare la rinuncia alla ripartizione annuale. La decisione dell'UFT ha ora confermato questa linea, definendo anche non determinanti i risultati dei vari sondaggi svolti. «Di conseguenza, le FFS devono elaborare una ripartizione annuale anche presso lo ZV di Zurigo e a tutte le altre sedi di ZV, in quanto in nessuna di esse possono essere ravvisati motivi sufficienti per non farlo».

### Ripartizione annuale: concetto fumoso?

Secondo le FFS, i servizi ZV di Zurigo, Basilea, Bienne, Lucerna, Romanshorn e San Gallo riceveranno «una ripartizio-

ne annuale corrispondente ai dettami dell'ordinanza alla legge sulla durata del lavoro. Essa verrà adeguata mensilmente o ogni trimestre alle attività operative e agli auspici dei collaboratori. Stiamo verificando (unitamente alla possibilità di interporre ricorso contro la decisione dell'UFT - ndr) se ciò corrisponde alle aspettative dell'UFT».

«Il SEV auspica che le FFS non strapazzino il concetto di «ripartizione annuale» aspettando invece i termini di legge in favore del benessere dei dipendenti» precisa Jürg Humi.

Markus Fischer/gj

(Le traduzioni in corsivo sono curate dalla redazione.)



Preparazione di un treno ICN a Lugano.

Giornata SEV-VPT sul reclutamento

# Non abbassare la guardia



Jérôme Hayoz, segretario sindacale (a sinistra) e Andreas Freimüller hanno animato la giornata del reclutamento.

Le cifre incoraggianti di questi ultimi due anni non devono fare allentare la presa nella ricerca di nuovi membri SEV. Dopo queste giornate nazionali, i militanti sono tornati sul terreno con fiducia, pronti a continuare a marciare presenza con spirito battagliero.

Più di 40 delegati in rappresentanza di una ventina di sezioni sindacali, si sono trovati lo scorso 21 ottobre a Olten allo scopo di partecipare a una giornata di formazione e di scambio in materia di reclutamento.

## Convinto, dunque convincente

Per Jérôme Hayoz, segretario sindacale e formatore, l'azione deve corrispondere: «Sono convinto, dunque posso convincere».

Di fronte ai cambiamenti di cultura, riscontrabili in modo particolare nei giovani, i nuovi strumenti informatici permettono di essere rapidi ed efficaci. Specialista in comunicazione e organizzazione di campagne, Andreas Freimüller ha portato qualche chiave di lettura in più. L'originalità d'internet, o di Facebook è soprattutto legata al linguaggio immediato e vivace, all'effetto rete, allo

l'elevata mortalità dei nostri membri pensionati come pure la generale diminuzione dei posti di lavoro, mette del piombo nelle ali del SEV, condizionando il bilancio finale. Sulla scorta delle cifre complessive, il presidente Giorgio Tuti lancia un chiaro appello alla mobilitazione e al

reclutamento. Un appello rivolto in particolare alle 180 sezioni che compongono il sindacato: «Il peso dei numeri rappresenta la forza d'urto del sindacato!» E al SEV il reclutamento dei membri è legato all'azione dei militanti sindacali.

## Scambio di riflessioni

I gruppi di lavoro hanno analizzato le rispettive esperienze e constatato che non esiste una sola regola per portare a termine con successo un'operazione di seduzione e/o di convincimento. L'azione delle sezioni deve essere assolutamente nota e messa in valore, per tutti. L'ascolto delle persone che non sono affiliate al SEV è pure molto

importante, così come una buona presentazione delle prestazioni offerte dal sindacato e la protezione giuridica. Ogni membro rappresenta l'immagine del SEV: un dettaglio di peso! Martin Ritschard, vicepresidente VPT, è soddisfatto della campagna di reclutamento 2009-2010. E per l'avvenire chiede nuove idee originali per ricompensare e incoraggiare i buoni reclutatori.

Jean-François Milani/frg

*Nel corso delle assemblee regionali VPT 2010 – in Ticino il prossimo 11 dicembre – i buoni reclutatori saranno ricompensati con la consegna di un dono.*

## Tre reazioni a caldo

# «Che cosa ti ha dato l'incontro di Olten?»

Svizzera italiana



Il marinaio **Tiziano Barra**, sezione del Lago Maggiore di Locarno, ha fatto delle domande sulla politica di reclutamento del SEV in rapporto a quanto fanno gli altri sindacati. E scopre che al SEV è in azione soltanto la base. Lui stesso non ha ancora fatto adesioni perché tutti i suoi colleghi sono già membri del SEV. L'incontro gli ha comunque dato molto. Così Tiziano ha fatto rientro in Ticino con un bagaglio più ricco che gli sarà utile.

Svizzera tedesca



Addetta ai controlli presso BLS, **Madeleine Wüthrich** è molto impegnata per rappresentare le sue colleghe, a volte difficili da convincere di aderire al SEV. Presso le donne più giovani i discorsi femministi non fanno breccia poiché non hanno vissuto e conosciuto le lotte per l'emancipazione femminile. Madeleine intende perseverare nell'uso della strategia dei mezzi informatici. Sonderà il grado di soddisfazione delle sue colleghe.

Svizzera romanda



**Aissam Echchorfi**, conducente ai TL, è piuttosto mitigato sui risultati della giornata, da cui si aspettava altro come, per esempio, un maggiore scambio di esperienze, positive e/o negative. Il reclutamento richiede molto tempo e si tratta anche di un investimento finanziario! In futuro sarebbe meglio esporre i problemi dei militanti e trovare insieme delle soluzioni. Aspetta ancora una risposta sulla protezione dei delegati sindacali.



“La Svizzera è al centro dell'Europa, ma è aggirata da tutte le parti, politicamente, ma anche dal punto di vista dei trasporti.”

Antoine Cochet, ex segretario SEV a Bruxelles

Antoine Cochet, ex segretario SEV, è ora sindacalista e amministratore presso il comitato economico e sociale europeo

# «L'Europa sta avanzando Solo gli assenti come la Svizzera non se rendono conto»

La giornata romanda del personale delle imprese concessionarie di trasporto, svoltasi a Marly sabato 13 novembre, ci ha dato l'occasione per uno scambio di opinioni con un collega che, dopo aver lavorato come segretario sindacale al SEV, guarda ora alla Svizzera da Bruxelles.

## BIO

**Antoine Cochet** è nato nel 1949 a Yverdon-les-Bains (VD). Dal 1965 al 1975 ha seguito la formazione e lavorato alle FFS come dirigente d'esercizio. È poi divenuto segretario sindacale al SEV, presso il quale ha seguito le sezioni CJ, GFM/TPF, RVT, TC, CMN, VR e TPG, specializzandosi nella durata del lavoro e occupandosi della formazione sindacale. Nel 1992, è passato alla Confederazione europea dei lavoratori a Bruxelles, lavorando come formatore all'accademia sindacale europea. Ha conseguito un

master in ingegneria della formazione per adulti. Nel 2003 ha ottenuto la nazionalità belga e quindi la facoltà di lavorare per le istituzioni comunitarie. Nel 2006 è passato al comitato economico e sociale europeo (Cese) con diverse funzioni, tra le quali quella di segretario del gruppo II di lavoratori rappresentanti i salariati. È padre di due bambini e nonno.

JFM



Antoine Cochet ha manifestato la sua gioia di ritrovare i vecchi colleghi del SEV alla giornata VPT di Marly. Da sinistra: Antoine Cochet, Pierre-Alain Perritaz e Gilbert D'Alessandro della sezione VPT TPF urbani, Danièle Dachauer, vicepresidente, e Kurt Nussbaumer, presidente centrale VPT.

**contatto.sev: Come stai? Ti fa piacere ritrovare i tuoi vecchi colleghi dei trasporti pubblici di Friburgo (Antoine Cochet ha curato all'epoca anche i contatti tra SEV e TPF, ndr)?**

**Antoine Cochet:** Grazie, io sto bene e sono molto lieto dell'invito a questa assemblea, dove ho ritrovato i miei vecchi colleghi della VPT.

**Sei partito per Bruxelles nel 1992, per lavorare all'accademia sindacale europea (ASE) della conferenza dei sindacati (CES) come formatore dei sindacalisti a tempo pieno. Non è paradossale trovare uno svizzero in questa funzione?**

In effetti, allora ero il solo Svizzero. La CES raggruppa 82 confederazioni sindacali nazionali, come l'USS, che ne è però stata uno dei sei fondatori nel 1973.

**Ma qual'è la presenza dei sindacati svizzeri a Bruxelles e di quale considerazione godono, specialmente per alcune loro particolarità, come il rispetto della pace del lavoro?**

La presenza dei sindacati svizzeri a livello europeo è in effetti piuttosto scarsa, anche se vi sono casi in cui essa evolve molto rapidamente. Non vi sono in-

vece riguardi o commenti particolari per il sistema svizzero, che viene associato alla storia del paese. L'Europa infatti avanza senza considerare più di tanto gli stati che non ne fanno parte, né dal punto

**“ Mi fa piacere ritrovare i vecchi colleghi della VPT dopo 18 anni. “**  
Antoine Cochet

di vista politico, né da quello sindacale.

**I giovani socialisti hanno convinto il PSS a chiedere alla Confederazione di riaprire le trattative per aderire all'Unione europea. Secondo te, sarebbe opportuno farlo?**

Da europeista convinto e titolare di una doppia nazionalità, penso proprio di sì. Bisogna anche chiedersi quale sia il livello di partecipazione attuale della Svizzera, che si trova solo a pagare, senza poter in nessun modo partecipare al dibattito. In quali altri settori si accetterebbero condizioni simili? Normalmente, chi paga vuol poter partecipare e dire la sua.

**Quali sono i progressi principali compiuti dall'unione europea in favore di lavoratrici e lavoratori salariati?**

Sono stati elaborati numerosi accordi tra le parti sociali, per esempio quelli inerenti il lavoro a tempo parziale, i contratti a termine, l'estensione del congedo per la nascita anche al padre e il telelavoro. A questi si aggiun-

gono poi il prolungamento del congedo di maternità, il cui finanziamento non è però ancora garantito, le disposizioni sul mercato del lavoro e i provvedimenti per reintegrare chi ne è stato escluso, i miglioramenti della coordinazione della protezione sociale tra gli stati per i lavoratori che si spostano, comprese le condizioni di prepensionamento, le misure di lotta contro la povertà, la garanzia di una pensione decente, le cure di lunga durata e, soprattutto, la garanzia di un reddito minimo. Mi sembra poi importante ricordare la carta dei diritti fondamentali dell'UE ripresa dal trattato di Lisbona, composta da 54 articoli, di cui uno, il 28, riguarda il diritto di sciopero e che sancisce importanti progressi dal profilo sociale.

# INTERVISTA



Antoine Cochet è stato segretario sindacale del SEV prima di raggiungere le istituzioni europee a Bruxelles.

**Presso il comitato economico e sociale europeo (CESE) ti occupi di nuovo di trasporti. Cosa fai precisamente e hai ancora contatti con il SEV?**

Il Cese conta circa 350 rappresentanti della società civile, dispone di un diritto d'iniziativa e analizza i testi della commissione europea, del Parlamento e del Consiglio. Io sostengo i relatori nella preparazione delle posizioni del

essere utili anche al SEV. L'Europa vuole rilanciare le ferrovie, riducendo i costi, migliorando la qualità dei servizi, proponendo nuovi prodotti e sviluppando i mercati. L'Unione europea ha bisogno di un nuovo tipo di ferrovie, anche se vi è tutt'ora un divario tra gli intenti del Consiglio, che va avanti spedito e prende le sue decisioni e gli stati membri,

**» L'Europa vuole rilanciare le ferrovie, riducendo i costi, migliorando i servizi, proponendo nuovi prodotti e sviluppando i mercati. «**

Cese. I sindacati hanno anch'essi la possibilità di intervenire, per esempio tramite la federazione europea dei trasporti (ETF) sul futuro «spazio ferroviario unico europeo». Le nostre conclusioni possono

che invece ne frenano a volte l'applicazione.

**La Svizzera ha appena festeggiato lo scavo della galleria di base del Gottardo, che sta finanziando completamente, anche se a beneficiarne sarà tutta**

**l'Europa, in quanto è destinata a divenire il pilastro della politica dei trasporti nord-sud. Si tratta di un contributo importante da parte svizzera, che però continua a non far parte dell'unione. Come vengono commentati questi aspetti a Bruxelles?**

È in effetti un problema. Bisogna capire che anche l'architettura europea dei trasporti viene concepita e realizzata senza considerare quanto avviene in Svizzera, finendo inevitabilmente per aggirarla, su assi che attraversano gli stati membri. È un fatto che le grandi decisioni e i progetti di linee nord-sud e est-ovest evitano l'isola svizzera. D'altra parte, il sistema di trasporto combinato e la rete ferroviaria svizzera sono presi ad esempio e molto ammirati. Anche il Gottardo è una opera molto valida, che dovrà però essere accom-

pagnata da altri provvedimenti.

**In tutta Europa, basti pensare alla Francia, si parla di pensioni. Tu, come salariato europeo,**

**quando potrai andare in pensione?**

Io potrò passare alla pensione tra due anni, a 63 anni d'età.

*Intervista di Jean-François Milani/gj*

## STRUTTURA SEMPLIFICATA DELLE ISTITUZIONI EUROPEE

**Consiglio d'Europa** definisce gli orientamenti politici generali e le massime priorità dell'Unione europea

**Parlamento europeo** deputati, rappresentanti del popolo

**Consiglio dell'Unione europea** composto dai ministri degli stati membri.

**Commissione europea** composta dai commissari e competente per l'amministrazione e la gestione dell'UE.

**Organi consultivi** Comitati delle regioni (in rappresentanza delle autorità regionali e locali); comitato economico e sociale europeo (di cui Antoine Cochet è amministratore; rappresenta la società civile, gli impiegati e i lavoratori).

Internet: <http://europa.eu>



“La Confederazione ha la possibilità di dare un segnale chiaro in favore delle ferrovie. La nuova ministra dei trasporti deve approfittarne per rilanciare il futuro delle ferrovie.”

Rolf Zimmermann, segretario dell'USS

Investire nell'infrastruttura ferroviaria per garantire il futuro dei trasporti pubblici

# Confermare la tendenza e assicurare la manutenzione

*Unione sindacale svizzera e sindacato del personale trasporti SEV chiedono investimenti per lo sviluppo e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, indispensabili per mantenere anche in futuro un trasporto pubblico sicuro e di qualità.*

La Svizzera dispone di una rete di ferrovie pubbliche ammirata da tutto il mondo. Il completamento dello scavo della galleria di base del Gottardo ci ha procurato altre lodi. Mantenere la qualità della rete richiede però un impegno continuo, mentre la base finanziaria dell'ampliamento dell'infrastruttura, costituita dal fondo FinTP, rischia di essere prosciugata dal completamento delle NTFA e dall'esigenza di ripagare i debiti accumulati di 8 miliardi di franchi. Per l'USS e il SEV, si tratta di una prospettiva inaccettabile che, unitamente al grido d'allarme degli audit svolti dalle FFS

e che hanno quantificato ritardi nella manutenzione per 850 milioni di franchi, li ha indotti a presentare proposte concrete. I sindacati chiedono di garantire l'elevata qualità del trasporto pubblico, la sua sicurezza, nonché le condizioni di lavoro dei dipen-

degli altri settori. Ciò permette al SEV e all'USS di presentare rivendicazioni derivanti dai suggerimenti e dalle constatazioni derivanti dall'esperienza pratica giornaliera e dall'elevato senso di responsabilità del personale delle ferrovie.

“La Confederazione dovrebbe contrarre un prestito dell'ordine di 13 miliardi di franchi, facendo capo al mercato dei capitali.”  
Giorgio Tuti, presidente del SEV

denti. I dipendenti del trasporto pubblico si identificano nella loro attività al servizio della comunità in misura molto maggiore

Rivendicazioni principali per la politica dei trasporti

1. La qualità dei collegamenti su tutto il territorio nazio-

nale deve essere garantita dal pacchetto «ferrovia 2030» che deve essere concretizzato nella sua variante più ambiziosa, che contempla 21 miliardi di investimenti da realizzare al più presto, assicurandone il finanziamento. Solo questa variante, che deve comprendere anche l'ampliamento del profilo della linea del Gottardo prima dell'apertura della galleria di base permetterà di tra-

sferire il traffico dalla strada alla ferrovia e di evitare strettoie sulla rete.

2. La manutenzione deve continuare a poter garantire la massima sicurezza e la qualità dell'esercizio (puntualità, frequenza dei treni ecc.). I suoi costi devono quindi essere contemplati dalla pianificazione finanziaria delle opere, evitando così anche di compromettere nuovi investimenti.

## FINANZIARE GLI INVESTIMENTI CON PRESTITI DELLA CONFEDERAZIONE

Unione sindacale svizzera e SEV hanno presentato le loro rivendicazioni in occasione di una conferenza stampa:

1. il trasporto pubblico svizzero va ampliato anche dopo la realizzazione della linea di base del Gottardo. Bisogna quindi portare avanti celermente e assicurare il finanziamento di «ferrovia 2030», nella sua variante da 21 miliardi. Essa è infatti la sola a garantire il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.
2. Occorre garantire la manutenzione della rete di trasporti pubblici e della sua estensio-

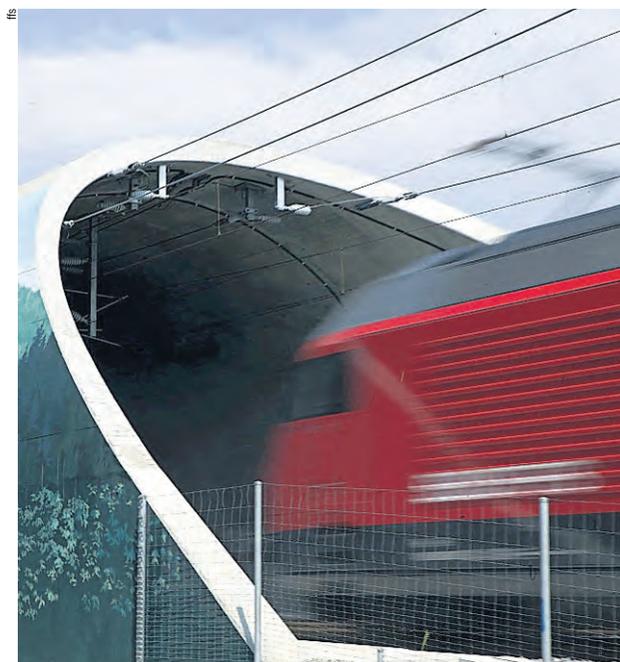
ne, anche per evitare incidenti. La manutenzione deve contemplare la riduzione dei rallentamenti, una manutenzione preventiva sistematica e la ripresa in prima persona di compiti ora esternalizzati per garantire il mantenimento delle conoscenze.

3. Per garantire a lungo termine il finanziamento dei trasporti pubblici, il fondo FinTP, attualmente dedicato alla realizzazione di importanti progetti, deve essere liberato dai debiti e reso di durata illimitata.

Per finanziare gli investimenti previsti, quantificati in 40 miliar-

di, USS e SEV chiedono alla Confederazione di rimborsare gli 8 miliardi di debiti del fondo FinTP e di realizzare gli investimenti più urgenti, per 5 miliardi di franchi, finanziandoli con prestiti, approfittando della favorevole situazione del mercato dei capitali.

Le attuali fonti di finanziamento del fondo FinTP devono essere prolungate e vi devono essere destinati anche il 50% dei proventi della tassa sugli oli minerali, come richiesto dall'iniziativa per i trasporti pubblici di SEV e ATA (800 milioni).



I rallentamenti sono troppo numerosi e devono assolutamente essere ridotti. Dobbiamo anche sviluppare le tratte di circonvallazione, come per esempio il tunnel che aggira la fabbrica di latticini Emmi, presso Kirchberg (BE).

# DOSSIER



Secondo il SEV e l'USS, le FFS devono riprendere in proprio la maggior parte dei lavori di manutenzione, affidandosi a terzi solo in caso di necessità di macchinari particolari.

3. Il finanziamento a lungo termine del trasporto pubblico deve basarsi sulle modalità attuali, che si sono dimostrate molto valide. Bisogna quindi evitare l'azzeramento del fondo FinTP una volta portati a termine progetti quali ferrovia 2000, NTFA e SIF. Esso deve essere confermato senza limiti di tempo per far fronte a ferrovia 2030, garantendone la manutenzione sin dal primo giorno.

#### Esigenze finanziarie

##### Ampliamenti

Il pacchetto Ferrovia 2030 prevede investimenti per 21 miliardi per ampliare i nodi ferroviari e sopprimere le strettoie sulla rete.

##### Manutenzione

Gli audit delle FFS hanno documentato un ritardo nella

manutenzione dell'ordine di 850 milioni di franchi all'anno (l'UFT ha confermato un ritardo di 500 milioni), rispettivamente di 2,25 miliardi entro il 2012. Manca poi una stima delle esigenze di manutenzione per le ITC. Le FFS prevedono inoltre altri 840 milioni all'anno a più lungo termine, con ferrovia 2030.

#### 40 miliardi di investimenti

Gli investimenti previsti dal 2010 al 2030 per NTFA, SIF, collegamenti alla rete ad alta velocità e ferrovia 2030 ammontano ad almeno 40 miliardi. Trasformare il fondo FinTP in un fondo per l'infrastruttura non limitato nel tempo richiede contributi annui dell'ordine di 1,4 miliardi, che dovrebbe poter partire senza debiti. Perciò, USS e SEV

propongono prioritariamente i seguenti strumenti finanziari: la Confederazione dovrebbe rimettere gli 8 miliardi di debito del fondo, finanziandolo con prestiti contratti in favore dei trasporti pubblici e nel contempo promuovere un pacchetto di investimenti di circa 5 miliardi da finanziare tramite prestiti, approfittando della situazione favorevole del mercato dei capitali. La Confederazione dovrebbe inoltre mantenere le attuali fonti di introiti del fondo, destinandovi pure introiti supplementari derivanti da una quota di almeno il 50% dei proventi della tassa sugli oli minerali, come richiesto dall'iniziativa sui trasporti pubblici promossa da ATA e SEV (circa 800 milioni all'anno).

Dal punto di vista sindacale, ciò avrebbe importanti conseguenze per l'esercizio:

- mantenere la massima priorità alla sicurezza dell'esercizio e alla prevenzione degli incidenti
- mettere a disposizione i mezzi necessari per recuperare le esigenze di manutenzione e preservare la sostanza della rete, sulla base delle indicazioni fornite dagli audit delle FFS
- permettere l'eliminazione dei numerosi rallentamenti e al realizzazione di linee di circonvallazione
- la possibilità di prevedere una manutenzione sistematica, con effetti positivi per la durata dell'infrastruttura, ripristinando anche i sistemi interni di allarme

- investire la tendenza all'outsourcing rilevata negli ultimi anni, riportandola verso l'insourcing. Le FFS devono provvedere in prima persona alla manutenzione della rete, ricorrendo a terzi solo per l'impiego di grossi macchinari
- l'insourcing deve riguardare soprattutto funzioni chiave quali il coordinamento e la direzione lavori, nonché l'analisi degli incidenti, ora affidate a uffici privati di ingegneria
- le FFS devono prendere provvedimenti per mantenere il know-how e promuovere i ricambi di personale, evitando così anche la crescente dipendenza dai privati.

## SEI DOMANDE A GIORGIO TUTI

**contatto.sev:** Come mai Unione Sindacale e SEV hanno presentato proposte congiunte per il finanziamento delle infrastrutture dei trasporti pubblici?

**Giorgio Tuti:** All'USS abbiamo constatato di avere preoccupazioni analoghe sul trasporto pubblico, senza però che nessuno proponga anche metodi di finanziamento realistici e concreti. Ci è quindi parso importante dare un segnale in questa direzione.

**Ma il SEV che interesse ha in questa questione?**

È chiaro che la nostra prima priorità è di difendere gli interessi del personale, che però sono direttamente chiamati in causa sotto due punti di vista: da una parte, temiamo che prima o poi il personale sia chiamato ancora una volta a contribuire per raddrizzare la situazione e, secondariamente, perché sosteniamo da tempo che il trasporto pubblico, le FFS in particolare, si espongono ad una importante perdita di know-how, affidando gli incarichi a terzi.

**Quali soluzioni proponete?**

Per il finanziamento, la Confederazione dovrebbe contrarre un prestito dell'ordine di 13 miliardi di franchi, facendo capo al mercato dei capitali, che servirebbero a ripianare i debiti del fondo FinTP (vedasi l'articolo alle pag. 8 e 9) e a permettere di anticipare investimenti urgenti, che altrimenti verrebbero realizzati solo dopo il 2030.

**A quali ti riferisci in particolare?**

Penso certamente alle linee di accesso alle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, alle quali si stanno interessando anche altri: recentemente l'ufficio federale dei trasporti ha comunicato la volontà di intervenire per permettere il carico di rimorchi sino a 4 metri di altezza, che ormai costituiscono uno standard internazionale. Sarebbe veramente assurdo costruire gallerie senza però poter trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia perché le linee di accesso non sono pronte.



**Tu hai però insistito molto sulle esigenze di manutenzione. Come mai?**

La Svizzera ha sempre mostrato grande entusiasmo per l'estensione della rete ferroviaria, mettendo a disposizione anche i relativi crediti. Adesso si constata però che manca la copertura dei costi che ne derivano e che vi è un certo ritardo da recuperare, accumulato poiché negli ultimi anni si è trascurata la cosiddetta manutenzione preventiva. La manutenzione ha bisogno di maggiori fondi, in particolare proprio per quella preventiva, che permette di evitare perturbazioni. Costa anche meno che aspettare e riparare i guasti prodottisi nel frattempo.

**Avete anche parlato del mantenimento delle conoscenze...**

Ho solo ripetuto quanto affermato già in primavera (vedasi *contatto.sev* 5/10). Le FFS hanno sempre più spesso affidato a terzi compiti che un tempo svolgevano da sé. In questo modo, però, le ditte ricevono anche le conoscenze, con due conseguenze: la necessità di riacquistarle, sovente a caro prezzo e il perdurare della riduzione di personale. Noi vogliamo che certi compiti ritornino in azienda, invece di esternalizzarli. A lunga scadenza, si tratta anche senz'altro di un'opzione economica, in particolare in quei settori dell'infrastruttura che ormai soggiacciono di fatto ad un monopolio privato.

domande: pmo

Il Consiglio federale rivede il finanziamento delle linee regionali

## Nessun taglio sui bus

In discussione vi erano 160 linee del traffico regionale. Il consiglio federale ci ha però ripensato e ha ritirato le sue proposte di tagli, dando seguito alle sollecitazioni giunte da diverse associazioni, tra le quali il SEV.

La resistenza è stata condotta dall'ATA (Associazione Traffico e Ambiente), coadiuvata dal SEV, dalla comunità di interessi per il trasporto pubblico Citrap e dalla Pro Bahn Svizzera (in Ticino Astuti - associazione degli utenti dei trasporti pubblici). Quest'alleanza si è rivelata vincente, inducendo il Consiglio federale a rinunciare alle misure di risparmio sulle linee del trasporto regionale, evitando l'indebolimento delle regioni periferiche e la riduzione di prestazioni del trasporto pubblico.

Nell'ambito del cosiddetto pacchetto di consolidamento delle finanze, il governo aveva

infatti previsto di ridurre i contributi della Confederazione alle linee regionali, portando il limite minimo per il sostegno dai 32 attuali ai 100 viaggiatori giornalieri. Le quattro associazioni si sono immediatamente opposte a questa misura, che avrebbe inferto un colpo mortale al trasporto pubblico.

**Risparmiare al posto sbagliato**

ATA, Citrap Svizzera, SEV e Pro Bahn hanno quindi promosso una petizione «per non soffocare le linee regionali», firmata da 34.403 persone.

Tutte queste firme hanno avuto il loro effetto: il Consiglio federale ha concordato con i cantoni che avrebbe rinunciato alle misure di risparmio nel traffico regionale. Anche se, formalmente, la decisione dovrà essere ratificata dal Parlamento nel corso della discussione sul pacchetto di consolidamento delle finanze, essa dovrebbe essere definitiva.

Le associazioni hanno preso atto con grande soddi-

sfazione di questa modifica, che evita di indebolire la rete del trasporto pubblico.

Attualmente, sono 1300 le linee del traffico regionale che ricevono indennità da parte della Confederazione. La maggior parte di esse sono gestite da Autopostali. Il programma di risparmio avrebbe colpito circa 160 linee, ossia una linea su sette, scorrendo intere regioni dalla rete di trasporti pubblici. Le misure di risparmio avrebbero colpito anche linee di regioni turistiche, con gravi conseguenze per la loro economia.

Indebolire i trasporti pubblici appare un controsenso anche dal punto di vista della politica climatica. L'abbandono delle linee avrebbe comportato un aumento della circolazione di automobili, con un conseguente aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

sev



Un impegno che ha prodotto i suoi frutti: la petizione (qui la consegna delle firme a palazzo federale con Franziska Teuscher, presidente ATA, Edwin Dutler, presidente Pro Bahn, Bea Heim, presidente Citrap, e Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV) ha permesso di evitare i tagli nel trasporto pubblico.

Weekend intenso per i ferrovieri sportivi svizzeri

## Campioni del mondo di maratona!



La squadra svizzera con il neopresidente Alberto Petrillo e il presidente del comitato d'organizzazione Romeo Koch (da sin.).

L'unione sportiva dei ferrovieri svizzeri ha organizzato a Tenero, nell'ambito della Maratona Ticino, i campionati europei USIC della disciplina, cogliendo un risultato di prestigio.

Grazie anche all'oliata macchina organizzativa della Vis Nova Contone, che ha portato la manifestazione alla 28a edizione, tutto è funzionato al meglio. Verso le 11.30, Ethica Tesfaye, etiope di

Ginevra, ha così tagliato il traguardo della Maratona Ticino in 2.20.31, battendo il primato della gara. Al sesto posto assoluto, con un ritardo di poco più di 10', è giunto Urs Schönholzer, che si è aggiudicato il titolo USIC, mentre il macchinista Silvano Turati si è aggiudicato, con il 27 posto finale (17a della classifica USIC) il titolo cantonale della disciplina. Il quadro è stato completato dal titolo a squadre conseguito dalla Svizzera.

### Nuovo presidente USFS

Mentre gli atleti rappresentanti le 16 nazioni il sabato si preparavano alla gara visitando i castelli di Bellinzona, i delegati delle varie sezioni USFS si sono riuniti a Amden per eleggere il nuovo presidente centrale. A succedere a Peter Lienhard è stato chiamato Alberto Petrillo, mentre Martin Sonnenmoser sarà il nuovo cassiere. Dopo una rapida trasferta in Ticino, il neopresidente ha potuto aprire al meglio il suo mandato, assistendo al successo della squadra svizzera. Gi

### UFST

## Campionati ticinesi di tennis UFST 2010

Domenica 17 ottobre a Sementina si sono svolti i Campionati Ticinesi di tennis con ben 14 iscritti. A partite iniziate, ci ha fatto visita il candidato alla presidenza dell'unione dei ferrovieri sportivi svizzeri Alberto Petrillo, (nel frattempo eletto ndr) venuto apposta dalla svizzera tedesca per sostenere il nostro impegno.

Chris Beretta, poi la testa di serie n. 2 Filippo Cavaleri. Cirulli è stato fermato solo in semifinale da Sacha Ponzio, che a sua volta si è dovuto arrendere alla superiorità di Athos Keller impostosi per la quinta volta consecutiva per 6-0 / 6-1. Il torneo di consolazione dal canto suo ha visto in finale i due più giovani del torneo, ovvero Chris Beretta e Filippo Cavaleri; si è imposto al tiebreak Chris Beretta.

Come di consueto al termine della intensa giornata di sport è seguito un ricco aperitivo al Bar del tennis di Sementina e la premiazione.

UFST / Tennis Keller A.



La cronaca del torneo segnala un Maurizio Cirulli in grande spolvero, che ha dapprima sconfitto il giovane

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### Urne nel deserto

Un'occupazione che dura da 35 anni, seconda, per durata, solo a quella che subiscono i palestinesi, e di cui, esattamente come per questi ultimi, non si vede la fine. È quella del Sahara occidentale, patria del popolo saharawi, occupato dal Marocco. Se ne è tornati a parlare nei giorni scorsi in seguito a una violentissima repressione dell'esercito marocchino ad Al Aayun, la capitale. I soldati hanno messo a ferro e fuoco un accampamento allestito a una dozzina di chilometri dalla città in segno di protesta per le pessime condizioni di vita cui è sottoposta la popolazione. Una protesta di vastissime proporzioni visto che vi avevano aderito circa quindicimila persone. L'intervento dell'esercito ha provocato almeno una quindicina di morti (ma alcune fonti ne ipotizzano un centinaio), circa 750 feriti e 159 «dispersi» e quando a quelle latitudini si parla di «dispersi», la speranza di una loro riapparizione è pressoché nulla. Gli scontri sono poi continuati all'interno di Al Aayun, con altre vittime (fra cui uno, forse due soldati) e decine di arresti. Il divieto d'accesso alla regione imposto alla stampa internazionale non permette di avere notizie precise.

Quanto accaduto ha inferto una nuova battuta d'arresto ai colloqui fra Marocco e Fronte Polisario (il movimento di liberazione che rappresenta il popolo saharawi) che si svolgono sotto l'egida della ONU e che dovrebbero sfociare nell'indizione di un referendum sull'autodeterminazione di quella regione africana, una volta colonia spagnola, quindi occupata dal Marocco che ne rivendica la sovranità, forte della contiguità territoriale, anche se fra le rispettive popolazioni non c'è alcun legame storico.

Fu nel 1990, dopo anni di guerra, che al Palazzo di vetro si giunse alla decisione, con l'accordo delle parti, di lasciare alla popolazione la possibilità di decidere con lo strumento delle urne. Tre le possibilità offerte sulla carta: indipendenza; autonomia sotto sovranità del Marocco; annessione al regno marocchino. Ma a Rabat si era già pensato alla contromossa. Chi avrebbe dovuto votare? Per l'ONU e il Polisario non c'erano dubbi: il popolo saharawi. Per il Marocco il diritto andava esteso a tutti gli abitanti della regione e cioè anche alle decine di migliaia di cittadini marocchini che avevano invaso il Sahara occidentale con la famigerata «marcia verde» del 1975 e vi si erano stabiliti. Una richiesta assurda visto che avrebbe dato il diritto di voto e di decisione (vista la maggioranza numerica) agli invasori stessi. In cifre: per il Marocco i votanti dovrebbero essere 220 000; per l'ONU, 90 000.

Oggi re Mohammed VI ha nuovamente cambiato le carte in tavola: ora si dovrebbe trattare su un unico progetto di autonomia sotto sovranità marocchina. Una pretesa di questo genere chiude le porte a una possibile soluzione pacifica, prospettiva che non dispiace alla corte del sovrano marocchino, forte del sostegno, non dichiarato, ma concreto, delle potenze che contano. Non ha forse sottolineato, con estremo candore, davanti al Parlamento, il premier spagnolo Zapatero di «dover dare la priorità agli interessi della Spagna» visto che «il Marocco è il nostro partner privilegiato»?

I saharawi praticano un islam moderatissimo, ma attenzione, nella vicina Mauritania già opera Al Qaida e dopo decenni di frustrazioni...

## IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona; contatto@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.-

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

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

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

Prossima edizione il 9 dicembre. Termine di chiusura redazione: 2 dicembre alle 10.00.

■ LPV Ticino - Assemblea macchinisti divisione viaggiatori Ticino

## Il futuro dei nostri posti di lavoro ci preoccupa!

La sezione LPV Ticino vuole fare il punto sulla situazione dei posti di lavoro della divisione P nel cantone.

Il comitato sezionale invita pertanto tutti i macchinisti ticinesi della Divisione Viaggiatori ad un'assemblea.

L'assemblea si terrà:  
Lunedì 29 novembre 2010, dalle ore 20.00, presso il ristorante Casa del popolo di Bellinzona, con il seguente ordine del giorno:

1. Presentazione della problematica dei posti di lavoro FFS in Ticino
2. Situazione macchinisti Divisione P in Ticino

3. Discussione
4. Decisioni / Presa di posizione

Oltre ai membri di comitato della sezione LPV Ticino parteciperanno i segretari sindacali Angelo Stroppini e Françoise Gehring.

Comitato LPV Ticino  
[www.lpv-sev.ch](http://www.lpv-sev.ch)

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

### PRANZO DI NATALE 2010

Martedì 7 dicembre al Centro manifestazioni del Mercato coperto di Mendrisio, ore 11.00

Il Centro manifestazioni del Mercato coperto di Mendrisio ospiterà, come da tradizione, l'ultimo appuntamento dell'anno. Un incontro che coinvolge un elevato numero di colleghe e colleghi, vuoi per la vicinanza e l'atmosfera delle festività del Natale, vuoi per l'opportunità di ritrovare vecchie conoscenze di lavoro e amicizie di lunga data. Il comitato sezionale è già da tempo al lavoro per non lasciare nulla al caso, dalla scelta delle vivande, alla decorazione della sala e l'assegnazione dei posti. Si tratta di una giornata di festa, perciò limiteremo la parte ufficiale allo stretto necessario, dando maggior spazio alla musica, al ballo e alla mega lotteria con in palio sostanziosi premi. Il ritrovo è fissato per le 11.00 e, poco più tardi, sarà servito l'aperitivo. Verso le 12.15, verranno servite le seguenti portate:

*Bresaola della Valtellina con olio e scaglie di grana; Tortelloni al prosciutto  
Piccata al Marsala con contorni di patate trifolate e verdura al burro  
Semifreddo all'amarretto e caffè corretto*

Merlot del Ticino da 7,5 di della Cantina sociale di Mendrisio e acqua minerale naturale o frizzante. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di Fr. 40.–

Treni consigliati: **da Airolo 9.01** – Faido 9.19 – Biasca 9.40 – Bellinzona arrivo 9.53, cambio di treno a Bellinzona 9.57 – Giubiasco 10.00 – Rivera 10.09 – Mezzovico 10.13 – Taverne 10.19 – Lamone 10.21 – Lugano 10.28 – Paradiso 10.31 – Melide 10.35 – Maroggia 10.38 – Capolago 10.42 – Mendrisio 10.48.

**Da Locarno 9.33** – Cadenazzo 9.48 – Giubiasco arrivo 9.53, cambio di treno a Giubiasco 10.00 – Mendrisio arrivo 10.48. **Da Chiasso: 10.33** – Balerna 10.36 – Mendrisio arrivo 10.42.

Buone possibilità di parcheggio per coloro che ci raggiungono con mezzi propri.

**Iscrizioni da inoltrare entro il 30 novembre a:** Biagino Gioli, Via ai Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 85 83, E-mail: [biagino\\_gioli@hotmail.com](mailto:biagino_gioli@hotmail.com), utilizzando il cedolino di iscrizione sottostante.

Contiamo come sempre sulla puntualità del vostro annuncio che ci faciliterà il lavoro organizzativo. Se la vostra iscrizione o di un familiare deve essere annullata all'ultimo momento, desideriamo esserne informati onde evitarci spese supplementari. A tutti, già sin d'ora, il più cordiale benvenuto.

Il comitato sezionale

----- ✂ -----

**Pranzo di Natale martedì 7 dicembre 2010: tagliando di iscrizione**

Nome..... Cognome.....

Firma.....

Numero di persone che si iscrivono .....

### PV VALLESE: INCONTRI NATALIZI

• Il tradizionale incontro dell'alto Vallese si terrà martedì 14 dicembre dalle 11.30 al ristorante River Side di Brig-Glis. Iscrizioni entro il 9 dicembre a Rudolf Luggen, casella postale 493, 3900 Briga; tel. 027 923 2139

076 202 21 39; e-mail: [luggen.r@valaiscom.ch](mailto:luggen.r@valaiscom.ch).

• L'incontro per il basso Vallese avrà luogo mercoledì 15 dicembre dalle 11.30 presso la sala comunale in Rue des Petits-Epineys, a Martigny.

Iscrizioni entro il 10 dicembre a Madeleine Oberli, Rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice, tel. 024 485 25 28.

Maggiori dettagli seguiranno sul prossimo numero

■ Sottofederazione imprese di trasporto concessionarie

## Giornata ticinese VPT sabato 11 dicembre 2010, ore 9.00

La manifestazione avrà luogo a Mendrisio e sono invitati anche i pensionati delle sezioni VPT.

Hanno confermato la loro partecipazione il presidente del SEV Giorgio Tuti e la vicepresidente Barbara Spalinger, nonché il nuovo capo della sezione trasporti del canton Ticino Martino Colombo. Oltre ai tre segretari SEV ticinesi Françoise Gehring, Angelo Stroppini e Pietro Gianolli sarà pre-

sente pure il presidente centrale VPT Kurt Nussbaumer.

Il programma prevede la parte ufficiale presso la galleria Baumgartner in via Francini 24. Il pranzo avrà luogo al ristorante Stazione a Mendrisio. Segue visita esposizione ferromodellismo ancora alla Galleria Baumgartner. Iscrizioni entro il 5 dicembre e maggiori info: Peter Bernet.

■ VPT Servizi Ferroviari

## Permanenza a Domodossola

Prossime presenze: mercoledì 1° e 15 dicembre 2010. Presso Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione), dalle 14.00 alle 18.00. Seguono date per il 2011.

■ Conferenza dei delegati SBV

## Work-Life-Balance: «ascoltare sé stessi»

È possibile ascoltare il proprio corpo, rilassarsi per compensare la tensione sul lavoro e trovare comunque il tempo per il sindacato?

La conferenza dei delegati SBV del 3/4 novembre si è svolta a Ovornnaz e ha offerto ai suoi partecipanti un corso sul Work-Life-Balance, che ha fornito ai 33 delegati indicazioni sull'alimentazione corretta e sulle tecniche respiratorie e di rilassamento indicate per ridurre gli ormoni dello stress.

Stefan Böhm, Sylvia Grogg e Gabriel Klausner sono stati delegati alla conferenza CCL, con Marcel Ruoss e Guido Flückiger come sostituti; sono stati designati i candidati per le elezioni delle Cope P e I FFS e la conferenza ha approvato i preventivi 2011 della SBV.

Gilberte Imboden ha commentato il progetto pilota sul reclutamento, prolungato per il 2011 dalla conferenza direttiva e il rapporto d'attività di quest'ultima. I dirigenti regionali sono incaricati di indicare le date per le varie azioni da riprendere nella pianificazione annuale.

La presidente centrale SBV Elisabeth Jacchini ha espresso la sua soddisfazione per l'arresto del calo dei membri, incoraggiando tutti a parlare ed illustrare l'attività del sindacato in ogni occasione.

I rappresentanti della vendita hanno richiesto maggior protezione delle FFS contro le aggressioni al personale degli sportelli. Essi hanno proposto l'affissione di autocollanti simili a quelli applicati sulle autopostali, indicanti che le aggressioni ai danni del personale sono perseguite d'ufficio. *Urs Schopfer*



La relatrice Diana Bertschi.

In seguito, la conferenza ha fatto il punto sui numerosi cambiamenti in corso presso le FFS (per quelli delle centrali d'esercizio vedasi intranet: [www.news.sbb.ch/betriebszentrale/faq](http://www.news.sbb.ch/betriebszentrale/faq)).

Vi hanno partecipato per la prima volta anche i delegati della polizia dei trasporti e di Securitrans, con il presidente uscente di quest'ultima

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 25 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmungen der Schweiz.

Für unser Marketing- und Verkaufsteam in Worblaufen suchen wir eine

## Kundenberaterin/KAM (m/w) (60–80%)

### Ihr Aufgabenbereich

Sie betreuen selbstständig unsere Partner-Firmen und suchen aktiv nach Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Drittfirmen (Key Account Management). Weiter leiten Sie interessante Projekte und wirken an der Entwicklung und Betreuung von neuen Produkten mit. Auch die Mitarbeit in Werbung und Verkaufsförderung ist für Sie eine zentrale Aufgabe. Der Libero-Tarifverbund beschäftigt Sie täglich und Sie arbeiten in entsprechenden Arbeitsgruppen mit.

### Ihr Profil

Wir wenden uns an eine jüngere Persönlichkeit (Idealalter zwischen 25 und 40) mit ausgeprägtem Verkaufsflair und kundenorientierter Denkweise. Sie verfügen über eine kaufmännische Ausbildung und haben sich im Bereich Marketing und/oder Verkauf weitergebildet (oder planen eine entsprechende Weiterbildung). Sie arbeiten gerne im Team und haben einen guten Zugang zu Geschäftspartnern aller Hierarchiestufen. Der öffentliche Verkehr interessiert Sie, und Sie wollen aktiv mitwirken, die Aufmerksamkeit für unsere Dienstleistungen zu erhöhen.

Wir bieten eine abwechslungsreiche und selbstständige Tätigkeit in einem engagierten Team. Für weitere Informationen steht Ihnen Jürg Kernen, Tel. 031 925 55 04, juerg.kernen@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, richten Sie Ihre schriftliche Bewerbung an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen.

Colpi di diritto

# Novità nell'ordinanza sulla durata del lavoro

*Il 1° dicembre entreranno in vigore alcuni cambiamenti dell'ordinanza alla legge sulla durata del lavoro (OLDL), che presentiamo in questa rubrica, illustrando anche le conseguenze che potrebbero avere nell'attività quotidiana dei nostri membri.*

Al termine di lunghe discussioni, è stata precisata in un nuovo articolo 1a la definizione delle imprese del traffico locale e suburbano: si tratta di «imprese che gestiscono linee in regioni urbane o che collegano comuni suburbani con i centri delle città (le traduzioni sono a cura della redazione)». Questa definizione permetterà per esempio di definire i settori che ricadono sotto l'applicazione dell'articolo 9.6 e 10.3.b dell'OLDL.

#### Turni di 14 ore solo a determinate condizioni

All'articolo 10, viene aggiunto un capoverso 3<sup>bis</sup> per precisare l'applicabilità di turni di servizio per imprese regionali di bus e le loro aziende accessorie. Esso permetterà a determinate condizioni di prevedere turni di servizio sino a 14 ore, mentre finora erano limitati a 13.

#### Considerare le linee senza cadenza oraria

L'ordinanza preciserà infatti che la lunghezza del turno di servizio può essere estesa con l'accordo del personale o dei suoi rappresentanti sino a 14 ore una volta tra due giorni liberi, purché nella media di 28 giorni non si superi la durata di 12 ore e il lavoratore al quale è assegnato il turno sino a 14 ore sia impiegato esclusivamente in linee senza cadenza oraria. Questi turni saranno quindi applicabili su linee con corse distribuite in modo irregolare al mattino, sul mezzogiorno e la sera. La modifica non tocca invece le imprese di trasporto locale e suburbano che già attualmente ricadevano sotto una disposizione analoga prevista dall'articolo 10.3.b.

#### Precisare per maggior chiarezza

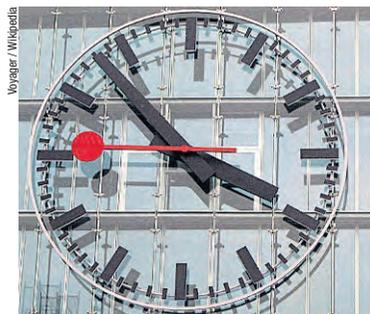
L'articolo 14.6 riporterà una precisazione redazionale richiesta dal SEV: in caso di assenza del lavoratore per servizio militare, civile, o protezione civile che oltrepassano i 6 giorni consecutivi (questa è la precisazione) il diritto ai giorni di riposo viene ridot-

to secondo i metodi sin qui applicati. Ciò significa che assenze più brevi non avranno conseguenze sul diritto ai giorni di riposo. Si tratta di un miglioramento nella misura in cui il servizio prestato (militare, civile, protezione civile) dà un diritto generale alla compensazione di salario che viene versata al datore di lavoro. Di conseguenza, in caso di riduzione del diritto a giorni di riposo, il lavoratore si ritrova penalizzato due volte. Per evitare questa ingiustizia, è corretto limitare la riduzione ai casi di assenza prolungata.

#### Regolamentazione diversa per i casi di malattia

Questa disposizione non viene applicata se l'assenza è da addebitare a casi di malattia, infortunio, congedo non pagato o maternità. In questi casi, vengono computate anche assenze durante l'anno inferiori a sei giorni consecutivi, che vengono cumulate. Se superano i sette giorni, il diritto a giorni liberi viene ridotto di conseguenza.

Assistenza giuridica SEV



Oltre che per gli utenti, lo scorrere del tempo è importante anche per i dipendenti dei trasporti pubblici. Legge e ordinanza sulla durata del lavoro stabiliscono, tra l'altro, la durata del turno di servizio e le condizioni da rispettare per definirla, per rendere il lavoro più sicuro e garantire che può essere svolto senza mettere in pericolo la propria salute.

# USA - Mexique

26 mai au 9 juin 2011 (15 jours)

Prix forfaitaire: CHF 5690.-

De Chicago, la métropole au lac Michigan, à Mexico City, la ville aux plusieurs millions d'habitants avec sa culture ancestrale. Des circuits ferroviaires fantastiques vous attendent: En voiture-lits de la compagnie AMTRAK du nord au sud, de Chicago à Albuquerque. Au nord-ouest du Mexique avec le train «El Chepe» à travers le canyon de cuivre à couper le souffle ainsi que le «Tequila Express» avec de la musique Mariachi vers la fabrique de tequila à Guadalajara.

## P R O G R A M M E

### 1er jour, 26 mai 2011: Zurich - Chicago

Vol direct à Chicago avec SWISS.

### 2e jour: Chicago et départ avec AMTRAK

Dans la matinée, circuit de ville à Chicago. En suivant le lac Michigan, vous verrez la Skyline fantastique de la ville et le centre «The Loops». L'après-midi, départ en train «Southwest Chief» de l'AMTRAK en direction du Sud.

### 3e jour: Arrivée à Albuquerque

Le trajet en chemin de fer traverse l'ouest central des USA via Kansas City jusqu'à Albuquerque.

### 4e jour: Albuquerque - El Paso

Petit circuit de ville à Albuquerque puis voyage en car pour El Paso. Le Rio Grande fait office de frontière entre les USA et le Mexique.

### 5e jour: El Paso - Chihuahua

Le voyage en car vous conduit à travers l'immense paysage de la Sierra Tarahumara jusqu'à Chihuahua.

### 6e jour: Chihuahua - Divisadero

Après une brève visite de la ville, voyage en car jusqu'à Cuauhtémoc. Continuation en car jusqu'à Creel et puis à Divisadero d'où vous pouvez admirer une vue fantastique sur les trois gorges qui se rejoignent, Cobre, Urique et Tararecuc.

### 7e jour: Divisadero - Bahuichivo - Cerocahui

Trajet en train 1<sup>ère</sup> classe avec le «El Chepe». Vous allez vivre une aventure des plus spectaculaires sur le tronçon du canyon de cuivre, à travers des gorges profondes, des tunnels hélicoïdaux et des ponts, sur le plateau à 2400 m jusqu'à Bahuichivo. Puis continuation en car jusqu'à Cerocahui.

### 8e jour: Cerocahui - Bahuichivo - El Fuerte

Voyage en car et en train jusqu'à El Fuerte. Lors du tour à pied, vous allez apprendre l'histoire riche de cette ville.

### 9e jour: El Fuerte - Guadalajara

Visite de la ville coloniale El Fuerte. Dans l'après-midi, transfert en car à Los Mochis et vol pour Guadalajara.

### 10e jour: «Tequila Express»

Excursion en train et en bus à Tequila. Aller avec le «Tequila Express» accompagné de la musique Mariachi, puis visite d'une fabrique de tequila. L'après-midi, voyage de retour à Guadalajara avec arrêt et visite de Tlaquepaque.

### 11e jour: Guadalajara - Mexico City

Vol pour Mexico City. Après l'arrivée, visite de Xochimilco, les jardins flottants près de la métropole.

### 12e jour: Mexico City

Dans la matinée, visite du centre historique de Mexico City. Ensuite, voyage à Teotihuacan et visite des pyramides impressionnantes. Au retour, arrêt à la Villa de Guadalupe avec sa basilique de la Vierge.

### 13e jour: Mexico City

Dans la matinée, visite du musée anthropologique au centre de la ville. Après-midi libre.

### 14e jour: Mexico - Miami - Zurich

Transfert vers l'aéroport et vol pour Miami, puis continuation avec SWISS pour Zurich.

### 15e jour, 9 juin 2011: Arrivée à Zurich

Tôt le matin, arrivée à Zurich.

GARANTIE DE VOYAGE



**Compris:** Vol de ligne avec SWISS/Lufthansa Zurich - Chicago et Mexico City - Zurich en Economy • Vols à l'intérieur du Mexique en Economy • Taxes d'aéroport et de sécurité (état octobre 2010) • Logement en chambre double, hôtel \*\*\*/\*\*\*\*, y compris petit-déjeuner américain • Tous les repas au wagon-restaurant de l'AMTRAK et demi-pension au Mexique • Tous les transferts aux aéroports et aux gares aux USA et au Mexique • Visites selon programme y compris les entrées • Trajets en train selon programme, Chicago - Albuquerque en wagon-lits, compartiment à 2 • Guide local lors des excursions et visites • Guide SERV RAIL dès et jusqu'à Zurich

**Non compris:** Supplément chambre individuelle dans les hôtels, CHF 1240.- (wagon-lit sur demande) • Assurance-annulation et SOS obligatoire (assurance annuelle), CHF 99.- pour une personne, CHF 169.- pour une famille

## Inscription USA - Mexique

26 mai au 9 juin 2011

Chambre individuelle aux hôtels désirée, supplément CHF 1240.-

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

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

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

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Jérôme Mugny ci invita a camminare (o a slittare) su una cresta del Giura

## La passeggiata preferita dai tramvieri

Jérôme Mugny è attivo da anni nella sezione VPT Giura. Di formazione funzionario d'esercizio, da tempo lavora piuttosto in campo amministrativo e dell'esercizio dei Chemins de fer du Jura. Questo «ragazzo» di 33 anni ci ha fatto scoprire la passeggiata domenicale preferita dai tramvieri.

Il tragitto parte dal Col du Mont-Crosin e Jérôme consiglia di partire da Tramelan in bus. Quello delle 14.02 (linea delle CJ, ma di domenica servita dal bus) permette di fare la passeggiata nel pomeriggio, dato che dura circa 3 ore.



Giunti al Mont-Crosin, invece di fare il circuito turistico abituale (quello che costeggia le pale eoliche), si deve prendere la direzione delle Bises. Si percorre così la cresta che, in caso di bel tempo, offre la vista su alcune cime alpine. È una passeggiata tranquilla e senza particolari difficoltà, anche se ci si trova a 1200 metri di altitudine. Bambini e anziani sono perciò benvenuti, in tutte le stagioni, perché la gita si può fare anche d'inverno (la pista di sci di fondo segue lo stesso tracciato). La prima pausa possibile, dopo 45 minuti di marcia, è lo chalet degli Amici della natura. Vi si può gustare un caffè, poiché in fine settimana c'è il guardiano. Poi si prosegue fino allo scilift di Tramelan. E si: a Tramelan si può sciare! Nella regione ci sono alcuni impianti di risalita, i pendii non sono così ripidi come nelle Alpi e si prestano bene per imparare a sciare. Il percorso prosegue quindi fino al ristorante des Bises (chiuso la domenica sera dalle ore 19, il lunedì e il martedì).

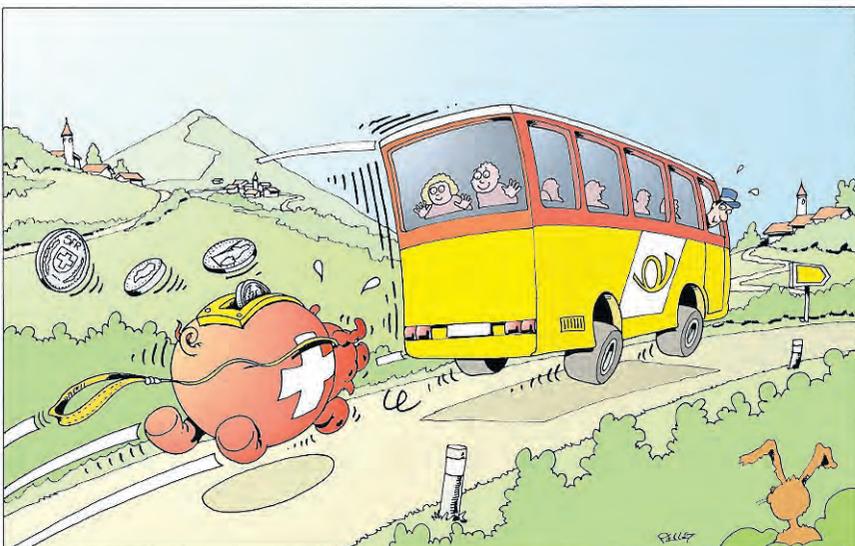


Jérôme Mugny.

«È un posto che va bene per chi ha molta fame e per chi si accontenta di poco» spiega Jérôme Mugny. La specialità della casa è la carne, che si può ordinare in porzioni di 100 grammi, senza limitazioni verso l'alto, per i più carnivori. A questo punto, la camminata è già durata due ore, due ore e mezzo. Si discende quindi verso Tramelan, a piedi se non c'è neve, altrimenti... con la slitta! Che si può chiedere al ristorante, il cui personale si occupa poi di riportarla in sede. Quindi, nessun problema per gli utilizzatori. Allora: ai berretti e ai moon-boot!

Henriette Schaffter

### IL SALVATAGGIO DELLE LINEE REGIONALI ...SECONDO PELLET



## A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

### Pesci

Nel nostro linguaggio ci sono dei modi di dire assolutamente impropri. Noi, ad esempio, diciamo «sentirsi come un pesce fuor d'acqua» per significare disagio. Ma siamo sicuri che tutti i pesci si trovino così a disagio fuori dall'acqua? Non ho avuto affatto questa impressione la prima volta che dal ponte di una nave vidi uno sciame di pesci volanti guizzare improvvisamente nell'aria e «volare» per parecchi metri, prima di rituffarsi tra le onde. Le loro grandi pinne pettorali sembravano ali su cui questi pesci planavano come uccelli sopra il mare. Ho poi saputo che i pesci volanti superano facilmente distanze di una cinquantina di metri in tre secondi, il che equivale ad una velocità di 50 km/h. Durante il loro «volo», portati dal vento, possono salire finanche a cinque metri sopra il pelo dell'acqua! È un comportamento fuori dalla norma, probabilmente dovuto a un adattamento secondario, che ricorda alla lontana ciò che avvenne nelle remotissime ere geologiche, allorché animali marini passarono dalla vita acquatica a quelle terrestri, modificando gradualmente la loro struttura anatomica. Eppure i pesci volanti non sono gli unici a dimostrare di trovarsi bene anche fuori dall'acqua. Ci sono, ad esempio, anche i pesci «podisti» che stanno fuori dal loro elemento vitale persino più a lungo. Questi inconsueti viandanti terrestri posseggono evidentemente dispositivi di vario tipo che assicurano la persistenza di un certo grado di umidità nelle branchie e sulla pelle, evitando in questo modo i due maggiori pericoli che minacciano i pesci fuor d'acqua: l'asfissia e il disseccamento. Per potersi muovere sulla terraferma alcuni di questi pesci «podisti» hanno le pinne curiosamente trasformate in puntelli e, per quanto la loro andatura non sia delle più eleganti, si può dire che camminino sul terreno asciutto. Ma probabilmente quelli più bizzarri tra questi pesci anfibio sono i cosiddetti «perioftalmi» che, nelle distese melmose delle foreste tropicali, durante la bassa marea usano marciare fuori dall'acqua trascinandosi sulle loro pinne pettorali simili a due esili braccine, spiando prudentemente i dintorni con i loro occhioni sporgenti e mobili come quelli dei camaleonti. Nel fango, tra le radici delle mangrovie, trovano molluschi e granchiolini a bizzeffe, pertanto non sembrano affatto a disagio per essere dei «pesci fuor d'acqua». D'altra parte è quanto mai erroneo anche quell'altro modo di dire che attribuisce al pesce una salute di ferro. La verità è che, avendo «acqua in bocca», se ne sta muto e sembra – appunto – essere «sano come un pesce» semplicemente perché, a differenza nostra, non può lamentarsi in continuazione di tutti i suoi malanni. Ma basta possedere un acquario per apprendere, a proprie spese, che i pesci sono persino più cagionevoli di salute di noi!

Christoph Fischer calca la scena nel Fricktal con il Pipistrello

## Ferrovia e operetta

Il responsabile della stazione di Frick contagiato dalla febbre dell'operetta.

«Nel corso delle ultime settimane, per me c'erano soltanto il Pipistrello e il mio lavoro», ha detto Christoph Fischer il 28 ottobre alla DRS, a proposito della «febbre da operetta a Rheinfelden», parlando della rappresentazione del Pipistrello di Johann Strauss junior, con la compagnia del Fricktal.

«Il Pipistrello prima di tutto?» gli ha chiesto l'intervistatore: «L'ultima settimana di sicuro» ha ammesso il dirigente del servizio vendita della stazione di Frick, «ogni sera una rappresentazione. È stato pazzesco. Ma non ho mai avuto un ripensamento.»

«La settimana precedente la prima del 16 ottobre è stata molto dura» aggiunge Fischer «provavamo fino a mezzanotte e restava poco tempo per dormire». Christoph Fischer non abita nel Fricktal, bensì a Kleinhünningen, assai lontano dalla stazione di Basilea e per raggiungere la sua stazione di Frick, di cui è responsabile da due anni e mezzo, impiega un'ora buona.

La sua partecipazione al Pipistrello è dovuta al caso: ordinando i biglietti per la nuova stagione della Fricktaler Bühne (da musicofilo

qual è non ha mai perso una stagione negli ultimi dieci anni) ha appreso che cercavano voci maschili per il coro e allora si è annunciato. Cantare gli è sempre piaciuto ed ha fatto parte di varie corali, nel periodo in cui ha prestato servizio in diverse stazioni. Così ha superato la prova per cantare nel Pipistrello. Inoltre gli è stato affidato il ruolo di Iwan, il servitore del principe Orlofsky e in tale ruolo lo si può ancora vedere il 26 e il 27 novembre nella sala della stazione di Rheinfelden. I biglietti si possono ordinare al numero 062 873 08 44, oppure [www.fricktalerbuehne.ch](http://www.fricktalerbuehne.ch), se non sono già esauriti.

### Non è il paradiso in terra

Che cosa ha spinto questo basilese verso la stazione di campagna di Frick? «Dopo vari anni nella vendita a Basilea, avevo bisogno di un cambiamento e ho concorso quando il posto di Frick è diventato vacante.» Vi aveva già lavorato e conosceva bene il suo predecessore. «La gente qui è molto aperta e simpatica. Lo dicono anche i vari rimpiazzanti che vengono qui.» Ma non è il paradiso terrestre: ogni settimana i vandali lasciano il segno nella sala d'aspetto e nei gabinetti. Le caselle del bagaglio sono state eliminate, perché le chiavi erano sempre rotte.

I viaggiatori (ma pure i vandali) non provengono solo dal borgo di Frick, che conta circa 4800 abitanti, ma da un'altra ventina di comuni, fin su al Bözberg e alla Staffelegg, visto che da Frick si può andare ogni mezzora a Zurigo o Basilea e ci sono bus che vanno in ogni direzione. Del suo raggio d'azione fanno parte anche Stein-Säckingen e Laufenburg, dopo che lì sono stati chiusi gli sportelli. Un pericolo che Frick non corre, poiché il suo giro d'affari è più o meno uguale a quello di Rheinfelden. E poi ci sono i viaggi organizzati delle numerose associazioni, che danno molto da fare a Christoph Fischer e ai suoi cinque collaboratori, fra cui due apprendisti. A dar man forte in caso di assenze, arrivano quattro supplenti da altre stazioni.

A Christoph Fischer piace molto il lavoro a Frick, più variato di quello specializzato di Basilea e comprendente



Christoph Fischer nella parte di Iwan nell'operetta «Il Pipistrello».

vare le altre informazioni. Le limitate risorse in personale hanno indotto Fischer a ridurre l'orario di apertura degli sportelli nei giorni feriali dalle 7.30 alle 18.30, mentre prima si apriva alle 6.30 e si chiudeva alle 19.00. La cifra d'affari non ne ha però risentito. Ciononostante, le FFS vogliono ridurre la retribuzione del personale di vendita, con la scusa di allinearsi alle condizioni del mercato e questo per Christoph Fischer è riprovevole. «Le FFS continuano ad essere un buon datore di lavoro, ma dimostrano di voler seguire le varie mode, con un paio d'anni di ritardo. Non dovrebbero seguire il brutto esempio di chi vuole far approfittare solo i piani alti, mentre in basso si tira la cinghia, con la scusa che si deve risparmiare. Le FFS hanno anche il dovere di dare il buon esempio.»

Quanto resterà ancora a Frick? «Certo non fino al pensionamento, un capogestione come me non può essere solo un allenatore. A

volte penso di trasferirmi in Brasile, quando avrò 50 anni, ma non sono uno che pianifica a lunga scadenza.»

Markus Fischer



Il capo gestione di Frick nel suo ufficio: «È un lavoro impegnativo!»

la vendita di biglietti, la spedizione di bagaglio, i trasferimenti di denaro con la Western-Union, gli oggetti trovati e l'ufficio viaggi. «A causa di Internet, oggi ci rimane solo la parte più complicata delle operazioni, perché la maggior parte dei biglietti viene acquistata agli automatici e noi vendiamo solo ai clienti che non li sanno usare.» A Frick il 70% dei viaggiatori si servono da soli.

### Un'attività impegnativa

Il lavoro allo sportello è diventato così più impegnativo ed esigente. «Dobbiamo sapere molte cose!» Ma il tempo per aggiornarsi è poco e vale il principio di limitarsi a quello che effettivamente occorre conoscere e, per il resto, sapere dove tro-

BIO

**Christoph Fischer** (44 anni) di Basilea, dopo la maturità classica ha studiato due anni economia, ma ha pure fatto il conducente di tram. Poi ha effettuato l'apprendistato di disponente d'esercizio alle FFS, con servizio in diverse stazioni, ma soprattutto a Basilea, in tutti i possibili settori della vendita. Per alcuni mesi è stato attivo al Contact Center di Briga e nel marketing a Berna. Dal 2008 è capo gestione a Frick. I suoi hobby sono la lettura, la cultura, il Brasile, la bici e il fitness. Vive a Basilea, con la sua compagna.

FI