

Nuova immagine

Più grintoso: il SEV ripensa il proprio look rinfrescandosi l'immagine.

Pagina 4



Licenziamenti abusivi: revisione del CO

O taci o prendi la porta. Succede spesso così ai colleghi che difendono i diritti sindacali all'interno delle aziende. L'USS risponde alla procedura di consultazione.

Pagina 5



Ritratto

Joël Cretin crede nel valore della solidarietà sindacale.

Pagina 16

FFS Cargo International: intervista a Philipp Hadorn, titolare del dossier

Il nodo del traffico merci

FFS Cargo non ha altra scelta se non quella di uscire presto dalle cifre rosse.

«Il mantenimento della sede principale in Svizzera, della maggioranza

della proprietà di FFS Cargo e la garanzia di acquisto di prestazioni hanno soddisfatto le rivendicazioni del SEV. Ora dobbiamo assicurare i posti di lavoro». FFS Cargo, che si è data una nuova struttura scindendo il traffico nazionale da quello internazio-

nale, deve uscire dalle cifre rosse, ma non a scapito del personale. Il SEV vuole in tempi brevi un CCL per i dipendenti di FFS Cargo International.

Fi

Alle pagine 8, 9 e 10



FFS Cargo International ha iniziato la sua attività con l'anno nuovo.

EDITORIALE

Con i suoi obiettivi strategici (cfr. pagina 3), il Consiglio federale conferma esigenze elevatissime nei confronti delle FFS, che suscitano nel SEV profonda apprensione. Va ricordato che stiamo parlando di una delle migliori ferrovie al mondo, con una rete capillare di collegamenti che per frequenza, puntualità e qualità non ha uguali.

«Questa politica deve cambiare.»

Pietro Gianolli, segretario SEV

Ciononostante, il Consiglio federale continua a chiedere sempre di più, comprimendo i contributi e senza curarsi degli aumenti di produttività degli ultimi anni.

Le FFS sono uscite massacrate dal recente sondaggio sulla soddisfazione del personale, a riprova del fatto che il sistema ha ormai superato i limiti dell'esigibile. Realtà trascurate dal governo, che si limita a chiedere in termini generici una politica del personale sociale e moderna, limitando nel contempo i mezzi per praticarla, e ad imporre obiettivi finanziari rivolti ai miglioramenti dei risultati dell'infrastruttura, nonostante le indicazioni chiare delle necessità di ampliamenti e di maggior manutenzione.

Da ultimo, sul fronte merci, vi è da chiedersi sino a quando le FFS continueranno ad essere uno strumento della politica di trasferimento, dovendo ottenere il pareggio dei conti nel traffico internazionale entro il 2013, con una concentrazione sul trasporto di treni completi ed un abbandono dei quantitativi minori. Vi è veramente da preoccuparsi.

IL PESO DELL'EURO

La forza del franco comincia a preoccupare anche i sindacati. La svalutazione dell'euro nei confronti della moneta svizzera non mette in difficoltà solo l'industria d'esportazione e il turismo, ma anche il trasporto merci su ferrovia. Il SEV teme che, in assenza di provvedimenti, andranno persi ulteriori posti di lavoro. FFS Cargo e BLS Cargo hanno infatti già confermato al SEV di essere in difficoltà.

A pagina 2

Intervista al presidente Giorgio Tuti

2011: le sfide del SEV

Un presidente non può mai essere del tutto soddisfatto, costretto com'è a guardare sempre avanti. Le sfide che attendono il SEV sono molte e sebbene l'anno appena concluso sia stato estremamente impegnativo, non c'è tempo di fermarsi. Il 2011 richiederà energie, impegno e forza perché le occasioni di lotta sono già ben visibili lungo l'orizzonte, e non solo nel campo della politica dei tra-

sporti e delle ferrovie, ma anche nella difesa dello Stato sociale e nel reclutamento di nuovi membri. Membri che costituiscono le fondamenta dell'edificio sindacale. Tra gli appuntamenti importanti, il congresso del SEV nel prossimo mese di maggio.

pan.

Alle pagine 6 e 7

IN BREVE

REKA +4,7%

■ Anche nel 2010 la Reka fa segnare una crescita nelle vendite dei mezzi di pagamento Reka. Sono stati venduti Reka-Check e Reka Rail per un totale di 652,2 milioni di franchi pari ad un aumento del 4,7% rispetto all'anno scorso. La valuta Reka soddisfa le esigenze dei clienti: negli ultimi 10 anni la valuta Reka ha realizzato una crescita complessiva delle vendite del 56%. Con gli appartamenti di vacanza la Reka ha generato un totale di 1,31 milioni di pernottamenti (-1,1%) realizzando una cifra d'affari di 39,3 milioni di franchi (-2,2%). Il risultato è stato influenzato negativamente da un calo delle frequenze delle offerte di vacanza nel Mediterraneo. Al contrario si presenta attrattiva, e stimola la domanda, l'offerta Svizzera con villaggi turistici Reka. Come numero uno per vacanze per la famiglia la Reka migliora e amplia ancora di più la sua offerta. Questo Natale è stato aperto a Sörenberg un nuovo villaggio turistico Reka con 54 appartamenti, piscina, ampi spazi e aree di gioco e di svago e inoltre viene progettata la costruzione di un nuovo resort a Blatten-Belalp (VS). Grazie all'ottimo andamento economico aziendale, l'organizzazione senza scopo di lucro Reka, ha potuto investire anche nel 2010 oltre 2,5 mio. di franchi in vacanze fortemente ribassate a favore di famiglie con un reddito basso.

JUNGFRAU

■ L'anno scorso 672.000 persone hanno raggiunto in ferrovia lo Jungfraujoeh, la celebre meta turistica dell'Oberland bernese. Rispetto al 2009 vi è stata una crescita del 3,2%, che la Ferrovia della Jungfrau attribuisce in particolare all'intensa attività di marketing in Asia. L'annata sarebbe stata ancora migliore se l'eruzione di un vulcano islandese, in aprile, non avesse paralizzato il traffico aereo europeo. Per il gruppo, che gestisce anche diversi altri impianti di risalita nella regione, è partita bene pure la stagione invernale 2010/2011: fino al 2 gennaio il giro d'affari ha raggiunto i 13,9 milioni di franchi, con una progressione dell'1% su base annua.

Incontro a Berna tra rappresentanti dei sindacati e dell'economia, delusione del SEV

In pericolo posti di lavoro e trasferimento delle merci

La svalutazione dell'euro nei confronti del franco svizzero non mette in difficoltà solo l'industria d'esportazione ed il turismo, ma anche il trasporto merci su ferrovia. Il sindacato del personale dei trasporti SEV teme che, in assenza di provvedimenti, andranno persi ulteriori posti di lavoro.

Il SEV è deluso dalla mancanza di risultati concreti dell'incontro di venerdì scorso tra rappresentanti dell'economia, della politica e sindacali. «Siamo molto preoccupati per i posti di lavoro e per il trasferimento su ferrovia del traffico», spiega Giorgio Tuti, presidente del SEV, mentre il segretario che segue il settore merci Philipp Hadorn aggiunge: «I prezzi sono per lo più stabiliti in euro, mentre i costi generati sono in franchi. Questa discrepan-



La svalutazione dell'euro sta mettendo in grande difficoltà il trasporto internazionale su rotaia.

za mette sotto grande pressione i posti di lavoro in Svizzera».

Difficoltà evidenti

Su nostra richiesta, sia FFS Cargo che BLS Cargo hanno confermato di essere in difficoltà a causa dell'abbassamento del corso dell'Euro. Nonostante il volume dei trasporti sia in netta ripresa e

abbia ormai colmato le lacune registrate negli anni di crisi, gli introiti non hanno seguito la stessa evoluzione. Se le ferrovie fossero costrette ad adeguare i loro prezzi ai costi, si assisterebbe ad un trasferimento dei trasporti su strada, che risulterebbe in contrasto con la politica di trasferimento e dunque del tutto inaccettabile.

«Il SEV chiede alla banca nazionale e al Consiglio federale provvedimenti efficaci per riequilibrare in modo ragionevole il corso dell'euro e del franco svizzero - rivendica Giorgio Tuti - considerando il trasporto merci su ferrovia alla stessa stregua dell'economia d'esportazione e del turismo».

Firmato il quarto CCL delle FFS, che entrerà in vigore il 1° luglio 2011

Chiusura formale del CCL

Una firma veloce, al termine di trattative molto lunghe. L'ultimo atto del quarto CCL FFS si è svolto senza inutili fronzoli.

Giorgio Tuti e Manuel Avallone per il SEV, Andreas Meyer e Markus Jordi per le FFS e due rappresentanti di ognuna delle altre organizzazioni del personale hanno suggellato con la loro firma il CCL 4 delle FFS. «Il lavoro comincia adesso, in quanto con le FFS abbiamo diversi punti in sospeso da regolare» ha puntualizzato Giorgio Tuti firmando il CCL.

pmo



Giorgio Tuti, Andreas Meyer e Manuel Avallone al momento della firma del CCL FFS 4.

Traffico merci, politica del personale, partenariato sociale in primo piano

FFS, assegnati i compiti

Il Consiglio federale ha fissato i nuovi obiettivi strategici per le FFS che, in qualità di proprietario, intende raggiungere negli anni 2011-2014.

A grandi linee ha confermato l'attuale orientamento, rivelatosi positivo in passato. Le modifiche principali riguardano il traffico merci transfrontaliero.

La Confederazione è azionista unico della FFS SA. Il compito di difendere gli interessi del proprietario spetta al Consiglio federale, che definisce ogni quattro anni gli obiettivi strategici dell'impresa. Il Consiglio di amministrazione delle FFS ha il compito di perseguire ed attuare tali obiettivi e si assume la responsabilità del loro raggiungimento. Il Consiglio federale valuta annualmente il raggiungimento degli obiettivi, elaborati in collaborazione con le FFS. Negli obiettivi generali il Consiglio federale chiede che le FFS forniscano soluzioni di mobilità interessanti e di buona qualità per le persone e per le merci, approntino l'infrastruttura necessaria a tale scopo e gestiscano i propri immobili in modo professionale. A tale obiettivo è legato il mandato di promuovere globalmente il trasporto pubblico e di contribuire in maniera decisiva al trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.

Nell'ambito operativo del traffico viaggiatori, dopo anni di forte crescita, le capacità della rete ferroviaria e del materiale rotabile in molte regioni sono esaurite. A fronte del pronosticato aumento del traffico, il Consiglio federale esige che le FFS offrano anche in futuro prestazioni di elevata qualità. Nel mercato liberalizzato del trasporto viaggiatori a lunga distanza il Collegio esige che le FFS rafforzino la propria posizione di mercato attraverso cooperazioni, garantendo così buoni collegamenti con i principali poli economici europei.



Il Consiglio federale non allenta la pressione sulle FFS.

Nell'ambito operativo del traffico merci internazionale si assiste ad un cambiamento radicale degli obiettivi strategici: in cooperazione con l'impresa svizzera Hupac, la FFS Cargo International deve puntare al ruolo di azienda trazione di trasporti combinati e treni completi sul corridoio nord-sud. Entro il 2013, in quest'ambito l'impresa deve conseguire guadagni. Nel traffico interno, la FFS Cargo deve gestire una rete ferroviaria di trasporto delle merci a carri completi finanziariamente autonoma, orientata alle esigenze dei trasportatori.

Gli obiettivi della Divisione Infrastruttura prevedono che le FFS attuino un sistema di gestione professionale e non discriminatoria dei tracciati, mantenendo l'elevato livello di qualità della propria rete mediante investimenti adeguati. Per garantire durevolmente il finanziamento dell'infrastruttura, le FFS sono tenute a gestire nel modo più efficiente possibile l'esercizio delle infrastrutture. Il Consiglio federale esige che la Divisione Immobili gestisca il suo portafoglio immobiliare secondo principi di mercato e sviluppi in modo mirato le aree delle stazioni. Anche in futuro, i proventi della Divisione Immobili dovranno contribuire in maniera determinante al risanamento della

Cassa pensioni FFS, integrando il finanziamento dell'infrastruttura da parte della Confederazione con un contributo annuo pari a 150 milioni di franchi.

Vista la situazione finanziaria insoddisfacente delle FFS, già alla fine del 2009 il Consiglio federale aveva proceduto ad un adeguamento degli obiettivi strategici in quest'ambito, definendo per il 2010 chiari obiettivi circa il guadagno che l'impresa deve conseguire e il cash flow libero. Questo orientamento viene mantenuto e ulteriormente precisato per il quadriennio 2011-2014.

Anche in futuro le FFS dovranno perseguire una politica del personale sociale e moderna, cercando di rafforzare la fiducia del personale nella gestione dell'impresa. La FFS SA deve concludere, con i partner sociali, contratti collettivi di lavoro (CCL) nei quali siano disciplinati i diritti di partecipazione dei sindacati. Per le unità organizzative trasferite in società svizzere del gruppo vige l'obbligo di condurre trattative per la stipula dei CCL. Il Consiglio federale è del parere che la FFS SA debba poter instaurare cooperazioni sia in Svizzera che all'estero. Per lo svolgimento di queste attività esso fissa tuttavia chiare linee guida.

DATEC

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

SPRECHI E AFFARI

Quando il riciclo del cibo scaduto diventa un business. Affiorano sempre più spesso nuove forme parallele di approvvigionamento alimentare, un mercato secondario, incontrollato e incontrollabile, solitamente online, ai margini della legalità, incurante oltretutto della vera origine dei prodotti e della loro effettiva scadenza. Come nel lavoro nero, nel mercato d'armi o nella prostituzione, anche per il cibo invenduto si possono fare solo delle stime. Pare che siano tonnellate di merci e miliardi di franchi che vanno in fumo. Le statistiche europee calcolano per esempio per l'Italia una perdita di 640.000 pasti al giorno e un centinaio di TIR che portano tutti i giorni il cibo scaduto in discarica. Non è una novità, intendiamoci, questo avviene ovunque nel mondo, in Olanda o in Germania, così come in Corea del Sud o in Brasile, non appena insomma un paese entra nella società dei consumi. La Svizzera fa ovviamente la sua parte, proporzionalmente anche molto importante. A parte però l'enorme spreco, che si riversa in definitiva poi ancora sul prezzo del prodotto e sul consumatore, quali sarebbero gli altri rischi più gravi? Il rischio è che non tutto lo scaduto sia appunto distrutto. E qui allora bisogna distinguere: c'è un periodo dopo la scadenza che il cibo è ancora perfettamente commestibile, ma sta perdendo l'una o l'altra delle sue proprietà organolettiche. In sé dunque può essere ancora consumato ed è proprio qui che si scatena una seconda e parallela battaglia commerciale, con sconti fino al 75-80%. Sul fronte dei prodotti scaduti, la piattaforma attualmente più avanzata è Londra, con siti online che nel periodo di Natale hanno dovuto interrompere la distribuzione per affollamento di richieste. Ci sono anche iniziative lodevoli, come la distribuzione del quasi scaduto ai poveri, ciò che avviene da tempo anche in Ticino, ma sull'insieme è poca cosa. Il guaio è quando si mette in pericolo la salute della gente, ossia quando si oltrepassano le minime norme legali e quelle sanitarie, forti del fatto che la rete, al di sopra notoriamente dei confini nazionali, è difficilmente perseguibile. Sono i punti deboli di una catena alimentare, nel senso commerciale in questo caso, le cui responsabilità possono in un certo qual modo essere fatte risalire anche alla grande distribuzione. Pur di accalappiare il consumatore vengono prodotti infiniti tipi e forme di uno stesso bene, senza poi curarsi della sua effettiva necessità. E approfittando della crisi, il consumatore lo si accalappa così per vie parallele una seconda volta. Quando il riciclo diventa insomma un vero business.



Il nuovo prospetto per presentare il sindacato in modo più attraente

Un'immagine colorata e dinamica del SEV

Tre nuovi prospetti per il reclutamento e uno per la presentazione sono i nuovi strumenti di propaganda del SEV.

«Il vostro partner forte – il sindacato SEV»: il SEV si presenta così alle e ai dipendenti dei trasporti pubblici, dalla copertina di nuovi prospetti sviluppati dall'ufficio di comunicazione «Selezione» di Ligornetto, secondo le direttive del responsabile della comunicazione del SEV Peter Moor.

Oltre a nuovi testi esplicativi, il prospetto presenta una veste grafica integralmente rinnovata per sottolineare l'immagine che il SEV vuole dare di sé. «Le immagini dinamiche e in movimento vogliono proprio ribadire questi aspetti tipici del nostro sindacato» rileva Moor.

I prospetti sono mirati a diversi gruppi: oltre ai due rivolti ai dipendenti delle FFS e delle ITC, nel corso del progetto è stato sviluppato un terzo, per gli addetti agli impianti turistici, per sostenere il progetto lanciato dal SEV per prendere piede in questo settore.

Sono pure previsti altri

elementi: «È per esempio possibile inserire ulteriori pagine rivolte a categorie professionali specifiche, oppure a ITC. Vogliamo inoltre sviluppare un altro prospetto per i giovani, che riprenderà la grafica, ma che si esprimerà in modo mirato nei testi e nelle immagini» continua Moor.

«Questi prospetti sono il primo mezzo di contatto con nuovi potenziali membri e sono molto soddisfatto della immagine che trasmettono» ha esclamato il presidente SEV Giorgio Tuti.

La gamma è completata da un prospetto di presentazione, che verrà indirizzato ai nuovi membri per illustrare loro l'organizzazione, il suo funzionamento e le singole prestazioni.

Sezioni e sottosezioni possono ordinare da subito i nuovi prospetti presso la centrale SEV, con i numeri di articolo 7011 per le FFS, 703i per le ITC e 704d o f per gli impianti turistici (non disponibile in italiano). Il prospetto di benvenuto viene per contro spedito direttamente ad ogni nuovo membro. sev



Un'immagine più giovane, dinamica e stuzzicante del SEV.





2011

Gli anniversari e le sfide Lavoro e parità

Organizza il Gruppo Donne USS Ticino e Moesa in partenariato con l'Ufficio legislazione e delle pari opportunità del Canton Ticino e SIC Ticino

Martedì 8 febbraio 2011
dalle 17 alle 20.30
Castelgrande (sala arsenale),
Bellinzona

Programma

17.00-17.10
Benvenuto, introduzione, moderazione:
Françoise Gehring, giornalista, sindacalista SEV,
presidente Gruppo Donne USS Ticino e Moesa

17.10-18.00
Presentazione della piattaforma
www.equality-salario.ch
Marilena Fontaine, avvocatessa, Ufficio legislazione e
pari opportunità
Anita Testa-Mader, psicologa, consulente e ricercatrice

18.00-18.15
Conciliare famiglia e lavoro: progetti e percorsi
formativi SIC-Ticino
Sabrina Guidotti, sociologa, responsabile progetti

18.15- 18.30
Discussione

18.30-19.30
Contraddittorio sul salario minimo
Saverio Lurati, presidente dell'Unione sindacale
svizzera Sezione Ticino e Moesa
Luca Albertoni, direttore della Camera del commercio,
dell'Industria e dell'artigianato del canton
Ticino

19.30
40 anni di suffragio femminile: festa di compleanno!
Saluto di Marina Carobbio Guscetti,
consigliera nazionale, presidente della
Deputazione ticinese alle Camere federali

14 GIUGNO 2011: STOP ALLA FINTA PARITÀ

Fervono i preparativi per commemorare i vent'anni del primo sciopero nazionale delle donne, il prossimo 14 giugno. Le donne dell'Unione sindacale svizzera, impegnate nell'organizzazione di una serie di attività, ribadiscono l'obiettivo del movimento femminista e sindacale: parità per tutte! Oggi abbiamo il diritto di voto, l'articolo della Costituzione federale sull'uguaglianza e la legge federale sulla parità. Ma la parità, l'abbiamo veramente? Percepriamo lo stesso salario degli uomini per il medesimo lavoro? Chi pulisce la casa e fa il bucato? Chi si occupa dei figli, delle figlie e delle persone bisognose di cure? Chi fa quale carriera? Insomma le cose da cambiare sono ancora moltissime, a cominciare dalla parità salariale che fa ancora gravemente

difetto: la differenza salariale tra uomini e donne è, infatti, del 19,8 %; la parte di lavoro non remunerato assunto dalle donne è, inoltre, il doppio rispetto a quello degli uomini. Per quanto concerne le possibilità di permettere a donne e uomini di conciliare famiglia e lavoro, la strada è ancora lunga, anche a livello di strutture di accoglienza: attualmente in Svizzera mancano 50'000 posti in asili nido. Per favorire la conciliazione dei ruoli, le donne dell'USS sostengono i padri che fanno la loro parte, per questo chiedono a gran voce un congedo paternità e congedo parentale ora! E' ora di finirla con la finta parità. Mobilitiamoci!

Ulteriori informazioni sul sito:
www.14giugno2011.ch

Licenziamenti antisindacali: revisione parziale del Codice delle obbligazioni, avviata la procedura di consultazione

«Tieni la bocca chiusa o te ne vai»

I licenziamenti abusivi legati all'attività sindacale sono una realtà che il movimento sindacale denuncia da parecchi anni. E anche nel corso del 2010 non sono mancati i casi di colleghi e di colleghe che hanno perso il posto di lavoro per avere difeso i diritti dei e delle dipendenti; i più recenti riguardano il settore delle cure nella Svizzera romanda.

Nell'ambito della procedura di consultazione avviata alla fine del 2010, l'Unione sindacale Svizzera (USS) ha preso posizione in un documento del 29 dicembre 2010.

Dopo anni di denunce e di pressioni, il Consiglio federale sembra dunque intenzionato a prendere provvedimenti attraverso la revisione parziale del Codice delle obbligazioni, proponendo di meglio proteggere i/le rappresentanti del personale contro i licenziamenti abusivi. I licenziamenti di questi/e rappresentanti per ragioni economiche, sarebbero automaticamente considerati abusivi. Secondo l'USS, tuttavia, il progetto di legge non si spinge abbastanza in là poiché prevede solamente di raddoppiare la sanzione finanziaria. Per l'USS – come ha già dichiarato in un'intervista a *contatto.sev* il segretario centrale dell'USS Jean-Christophe Schwaab (numero 24, 9 dicembre 2010) – una legislazione che davvero vuole proteggere efficacemente i/le salariati/e con responsabilità sindacali, deve ugualmente contemplare la reintegrazione delle persone licenziate abusivamente. «Solo una disposizione giuridica di questo tenore – osserva l'USS – proteggerà contro i licenziamenti abusivi e garantirà dei negoziati davvero paritari tra partner sociali. La misura della rein-

tegrazione, inoltre, non sarebbe nuova, dal momento che la Legge federale sulla parità tra i sessi (LPar) la prevede da quindici anni». Da quando cioè è entrata in vigore il primo luglio 1996.

A parte le dichiarazioni di principio, l'USS ha dettagliato la sua presa di posizione in un documento di sette pagine all'indirizzo del Dipartimento federale di giustizia e polizia.

Il sistema attuale non è dissuasivo

Con una premessa: la moltiplicazione dei licenziamenti antisindacali di questi ultimi anni, ha mostrato che l'attuale sistema delle sanzioni non produce l'effetto dissuasivo che si darebbe per scontato; un apprezzamento peraltro confermato dalla dottrina giuridica (commentario Rieder) e condiviso dall'USS: la sanzione prevista attualmente dal Codice delle obbligazioni «non garantisce una protezione dal licenziamento degna di questo nome, poiché un'indennità massima di 6 mesi di salario non ha nessuno effetto dissuasivo e non costituisce una protezione dal licenziamento». Infatti, rincara l'USS, «una sanzione di qualche mese di salario può essere facilmente pagata dall'azienda, e in particolare da quelle grandi». Emblematico l'esempio ricordato: «La sanzione inferiore a 30 mila franchi a cui è stata condannata Tamedia (Gruppo Tages-Anzeiger, ndr), corrisponde ad una somma ridicola rispetto ad una società con un giro d'affari annuo di 766 milioni di franchi (per il 2009)». In questo modo, annota l'USS, le aziende poco aperte e restie al partenariato sociale o poco rispettose dei diritti fondamentali, possono permettersi il lusso di «comprare» un licenziamento antisindacale. La conclusione è lapalissiana: i e le rappresentanti del personale non sono sufficientemente tutelati.

Non mettere a rischio il partenariato sociale

I casi denunciati all'inizio del 2010 nel corso di una confe-



Licenziamenti antisindacali, una realtà che occorre contrastare.

renza stampa (26 febbraio 2010) in cui l'USS ha consegnato al Consiglio federale una petizione firmata da 1234 rappresentanti sindacali attivi in diverse aziende svizzere, rappresentano il fallimento dell'attuale sistema. Fallimento peraltro confermato a livello internazionale: la Svizzera è infatti stata condannata dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) poiché «la protezione» contro il licenziamento in vigore nel nostro Paese non rispetta gli impegni internazionali assunti dalla Svizzera, in particolare la Convenzione 98 dell'OIL. Il diritto e la libertà di creare dei sindacati, come pure l'azione sindacale, sono parte integranti delle «norme fondamentali del lavoro». Esattamente come la parità salariale, il divieto del lavoro minorile e dei lavori forzati. Queste regole, che sottolineano la dimensione della dignità del lavoro, devono essere garantite su tutto il pianeta. «Senza libertà sin-

dacale – sottolinea l'USS – è impossibile avere rapporti di lavoro sottoposti a regole economiche e sociali eque. Non applicarle tollerando che padroni senza scrupoli si liberino dei loro dipendenti sindacalizzati, rimette in causa il buon funzionamento del partenariato sociale in Svizzera, se non addirittura la pace sociale». In caso di licenziamento abusivo, inoltre, il margine di manovra dei partner sociali è attualmente molto debole. E in base ad una valutazione della Camera ginevrina delle relazioni collettive di lavoro, migliorare la protezione contro il licenziamento attraverso un Contratto collettivo di lavoro (CCL) è estremamente difficile, se non addirittura impossibile.

Proposte e posizioni dell'Unione sindacale svizzera

Solo la possibilità di reintegrare le vittime di licenziamenti abusivi, ripete e sottolinea con forza l'USS, ha un

effetto dissuasivo sufficiente. Nel sostanziale la propria posizione, l'USS fa riferimento alla LPar che, nell'intento di tutelare le persone che sul lavoro difendono i diritti fondamentali e la parità dei diritti, accorda «una accresciuta protezione» contro i congedi-ritorsione. Secondo l'USS questa condizione concerne anche i licenziamenti antisindacali «poiché la protezione contro il licenziamento antisindacale mira, come la protezione della parità tra donne e uomini, a fare rispettare un diritto costituzionale: la libertà di coalizione (art. 28)», il cui libero esercizio deve essere assicurato sul posto di lavoro. Occorre infatti tenere presente che tanto il partenariato sociale, quanto il rispetto dei diritti sindacali, sono possibili solo se i sindacati possono contare su membri e militanti attive all'interno delle aziende sottoposte a CCL. Solo una buona conoscenza del terreno e della realtà aziendale, offrono le premesse per essere credibili in sede negoziale. Rivendicando la reintegrazione del/la dipendente licenziato/a abusivamente, l'USS non fa che recepire la prassi corrente nelle legislazioni di altri paesi, che contemplano questa possibilità. È persino il caso degli Stati Uniti e della Gran Bretagna, la cui legislazione in materia di lavoro è considerata «più flessibile» di quella elvetica.

L'USS propone pertanto che la revisione parziale del Codice delle obbligazioni contempli sostanzialmente tre punti: un licenziamento antisindacale abusivo può essere annullato sulla base di quanto già previsto attualmente dalla LPar; la vittima viene reintegrata nelle sue funzioni precedenti il licenziamento abusivo o, in via subordinata, le viene proposta un'occupazione equivalente; se il lavoratore o la lavoratrice interessato/a non desidera essere reintegrato/a nell'azienda, deve essere indennizzato/a.

Françoise Gehring



»Nelle discussioni su aspetti sindacali non ci possono essere tabù. Spetta a noi fare i conti con il nostro futuro, che ci piaccia o meno.«

Giorgio Tuti, Presidente del SEV

Intervista di inizio anno con il presidente del SEV Giorgio Tuti

«Un sindacato deve rivendicare»

contatto.sev: Il 2010 è stato un anno molto intenso e il 2011, appena iniziato, non si annuncia tranquillo. Puoi comunque dirci qualcosa di piacevole sui giorni di festa?

Giorgio Tuti: Oh sì. Ho letto un sacco, sono stato molto con la mia famiglia e, semplicemente, mi sono rilassato. Sono davvero in forma per il 2011 e mi rallegro di riprendere il lavoro insieme a tutti i miei colleghi laddove l'abbiamo lasciato a fine 2010: con molta energia e impegno, per assicurare il benessere dei nostri membri.

Nel corso del 2010 sono state prese alcune decisioni importanti su argomenti di politica sociale, con implicazioni per i dipendenti delle ferrovie e dei pensionati. Quale il tuo bilancio?

L'anno scorso è stato un anno difficile, caratterizzato da un massiccio attacco al sistema previdenziale e al nostro stato sociale. I risultati di questi smantellamenti sono lì da vedere. È vero, alcuni attacchi siamo riusciti a respingerli, penso in particolare al progetto di decurtare il tasso di conversione del secondo pilastro. Ma non siamo riusciti ad arginare quelli contro l'assicurazione disoccupazione. E questa pressione non sarà, purtroppo, allentata; ricordiamoci, infatti, che la composizione politica del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati è lungi dall'essere favorevole ai salariati e alle salariate. Nello scorso anno di quest'anno si terranno le elezioni federali e il futuro volto delle Camere federali è nelle nostre

mani: saremo noi a decidere chi votare e chi non più votare. Nel nostro giornale indicheremo chiaramente chi sono i politici e i partiti che stanno dalla parte del personale e dei pensionati. La storia difficile e senza fine del risanamento della Cassa pensione delle FFS, ha superato l'ostacolo della prima Camera. Grazie alle

»Sono in piena forma per affrontare le nuove sfide per il 2011!«

argomentazioni portate dal SEV alla Commissione delle finanze, il Consiglio degli Stati si è espresso a favore (40 voti favorevoli contro 0 contrari) del contributo di risanamento di 1,148 miliardi di franchi proposto dal Consiglio federale. Ma questa prima tappa non basta. Nel 2011 sarà infatti il Consiglio nazionale a doversi esprimere. Pertanto la nostra opera di convincimento in seno al Parlamento deve continuare con la stessa intensità.

Che cosa ci puoi dire su questioni sindacali più puntuali?

Nel settore delle ITC abbiamo rinnovato una serie di Contratti collettivi di lavoro (CCL) esistenti e ne abbiamo concluso dei nuovi. Si tratta di un settore per noi strategico e lo abbiamo gestito molto bene. I nuovi contratti nazionali, cantonali e aziendali firmati dal

stenza quotidiana ai nostri membri, la protezione giuridica e la consulenza, possiamo senz'altro fare sempre meglio.

Allora, il tuo bilancio?

Non si può mai essere soddisfatti e io non lo sono. Devo però riconoscere che l'anno scorso abbiamo sicuramente ottenuto qualcosa per i nostri membri. Il mio bilancio è pertanto moderatamente positivo.

Non è forse umiliante chiedere il massimo, ottenere un compromesso e qualificarlo di successo?

No, è del tutto normale. Un sindacato deve chiedere, esigere ma deve anche sapere negoziare per raggiun-

»Un sindacato deve esigere, un sindacato deve negoziare per ottenere e raggiungere il meglio.«

gere il miglior risultato possibile. Un sindacato deve anche essere in grado di negoziare e accettare dei compromessi, dal momento che

i nostri membri ci chiedono soluzioni, risultati e non conflitti. Un buon esempio è la conclusione delle trattative sul sistema salariale con le FFS, che si sono tradotte con un rinnovo del CCL senza cambiamenti per altri 3,5 anni.

Il SEV ha compiuto il suo primo anno con la nuova organizzazione e le nuove strutture di gestione, ossia con il «Comitato strategico» e la «Commissione direttiva». Come è andata? Aspettative soddisfatte?

Qualche settimana fa, nel corso di un seminario il Comitato si è chinato esattamente sulla questione. Ha esaminato un intero anno, valutato i risultati interme-

di di lavoro e concluso di essere sulla strada giusta. Naturalmente ci sono potenziali di miglioramento, ma ci siamo resi conto che favorire un sano confronto contribuisce a sviluppare una cultura della discussione molto utile al processo decisionale. La cosa importante – che è anche un nostro dovere – è rendersi conto che in futuro ci saranno sempre più domande come quelle, per esempio, sul posizionamento del SEV in seno al movimento sindacale. In queste discussioni non c'è spazio per i tabù; siamo noi a dovere fare i conti con il nostro futuro, che ci piaccia o meno.

Quest'anno ci sarà il congresso del SEV, dove i membri sono

CINQUE DOMANDE PERSONALI A GIORGIO TUTI

Trovi abbastanza tempo per la tua famiglia, tua moglie e le tue figlie?

Direi di sì. Gli impegni richiedono molto tempo, ma con una buona organizzazione – e io mi posso organizzare – la mia vita privata non viene eccessivamente sacrificata. Ma dovrei rivolgere la domanda a mia moglie e alle mie figlie.

Mi permetto di dubitare delle tue doti nel formulare pronostici, dopo che nel 2010 avevi scommesso sull'Italia campione

del mondo di calcio. Fai sport? Che sport pratici?

Sì, fino a due anni fa giocavo a calcio, solo che sta diventando uno sport sempre più pericoloso, quindi sono passato al tennis, che pratico regolarmente da due anni. Non sono un campione, ma mi diverto.

Nella famosa isola deserta, puoi portare solo tre libri, quali metti in valigia?

Sono tre i libri che hanno significato molto per me: die «Kinderge-

schichten» di Peter Binschel, «Siddharta» di Hermann Hesse e «L'Étranger» di Albert Camus.

Che cosa sai leggendo attualmente?

«Judenhetze» di Carl Albert Loosli.

Se potessi esprimere un desiderio ad una fata buona, quali vorresti che esaudisse?

Di continuare a godere di buona salute!

INTERVISTA



Il presidente del SEV Giorgio Tuti a colloquio con il redattore di *kontakt.sev* Peter Anliker.

protagonisti. Che cosa ti aspetti?

In occasione del congresso del 2009 abbiamo proceduto alla riforma delle strutture, comprese quelle del congresso stesso. Abbiamo mantenuto la scadenza biennale, ma abbiamo cambiato la durata, proponendo in alternanza uno e due giorni. Nel 2011 avrà luogo un congresso di lavoro di una giornata, da cui mi attendo buone discussioni e chiare indicazioni sulla direzione che deve prendere il sindacato a livello di politica e di lavoro sindacale. Mi aspetto anche una buona discussione sulle attività che ci interessano da vicino, come i trasporti pubblici, sulle relazioni e i rapporti di collaborazione tra colleghi, sulle posizioni che dobbiamo assumere. Mi rallegra di incontrare i colleghi. Anche se si tratta di un congresso di un giorno, sarà

importante prendersi cura della collegialità.

In questo 2011, quali sono le speranze che nutri per il SEV e per i suoi membri?

Speranza è la parola sbagliata. Ho piuttosto delle priorità a livello di lotta sindacale, che intendo portare avanti con forza ed energia. Un sindacato non può sperare. Un sindacato deve al fianco di tutti i suoi membri, lavorare per raggiungere obiettivi comuni. Ed è quello che continueremo a fare. Alcuni esempi: dobbiamo mantenere il possesso di palla nella politica dei trasporti e concludere nuovi CCL. Nel 2011 dobbiamo imprimere un colpo di acceleratore per concludere dei CCL in diversi cantoni, tra cui Zurigo, Vallese, Argovia e Ticino. In diverse aziende dobbiamo proseguire o rilanciare il tema della riorganizzazione e as-

sicurare il coinvolgimento dei lavoratori. Agire nelle e sulle aziende è una necessità molto avvertita da parte del personale, che vive spesso molte frustrazioni. La motivazione è un fattore importante per ogni azienda; il risultato del sondaggio sul grado di soddisfazione del personale FFS la dice lunga. Spesso le riorganizzazioni si avverano inutili, generando un clima di lavoro che non favorisce i dipendenti. Oggi nessun datore di lavoro può permettersi un personale frustrato, è controproducente.

Il risanamento della Cassa pensioni delle FFS rimane per noi un grosso tema. Non possiamo in alcun modo abbassare la guardia e dobbiamo proseguire con il nostro lavoro di lobbying puntando sulla buona qualità dei nostri argomenti. Saremo anche confrontati con le elezioni delle Com-

missioni del personale delle FFS. Per i nostri membri che si candideranno vogliamo assicurare una buona campagna e garantire sostegno e regolare collaborazione prima e dopo l'elezione.

Quali le priorità della «casa-SEV»?

Il reclutamento dei membri! Come nel 2009, siamo riusciti anche nel 2010 a corroborare la base dei membri attivi investendo così in un potenziale di crescita. Il numero maggiore di membri reclutati va anche in parte a compensare le partenze, che anche nel 2010 sono diminuite. E questo è un buon segnale. Non posso non esprimere un grande tributo ai pensionati, che praticamente non hanno registrato alcuna perdita. Se questo lusinghiero risultato è stato raggiunto, è soprattutto grazie alle interessanti attività pro-

poste. Purtroppo anche nel corso dell'anno appena concluso molti pensionati sono deceduti. Queste dipartite hanno un peso anche sulla struttura del SEV, confrontato con un'erosione generale dei membri. In un sindacato il reclutamento assume pertanto un valore prioritario, per questo sarà necessario intensificare gli sforzi di reclutamento a tutti i livelli, coinvolgendo i membri di tutte le sottofederazioni e di tutte le sezioni. Uno sforzo comune che dobbiamo intensificare, nell'interesse di tutti. E posso solo, nel contesto di questo appello, ringraziare tutte e tutti coloro per il lavoro svolto finora e per quello che faranno in futuro.

Peter Anliker/frg



«Il mantenimento della sede principale in Svizzera, della maggioranza della proprietà di FFS Cargo e la garanzia di acquisto di prestazioni presso il gruppo hanno soddisfatto le rivendicazioni principali del SEV. Ora dobbiamo assicurare i posti di lavoro.»

Philipp Hadorn, segretario SEV responsabile del team Cargo

FFS Cargo International ha iniziato la sua attività con l'anno nuovo

Ultima spiaggia di FFS Cargo

La filiale di FFS Cargo e di Hupac offrirà la circolazione di treni completi del traffico combinato e di quello convenzionale di clienti importanti tra Germania e Italia. Essa dovrebbe disporre di una struttura il più possibile «snella», per permettere finalmente a FFS Cargo di uscire dalle cifre rosse nel traffico internazionale.

Se non ci dovesse riuscire, resterebbe probabilmente solo l'appoggio a una ferrovia estera. Nel traffico merci in transito non rimarrebbero più società svizzere indipendenti. Ciononostante, il SEV non è disposto ad accettare che si risparmi sul personale.

Alla nuova società partecipano FFS Cargo e Hupac in ragione del 75, rispettivamente del 25%. Hupac è anche l'operatore leader nel traffico combinato dell'asse nord-sud. Rimane anche possibile la partecipazione di altri partner. Secondo la comunicazione rilasciata lo scorso 5 luglio, con la nuova società le due aziende intendono approfondire la reciproca collaborazione: FFS Cargo apporta risorse nel campo della trazione e know-how ferroviario, mentre Hupac vanta una presenza affermata sul mercato europeo e assorbe una parte importante del volume di trasporto.

«In vista dell'apertura della galleria di base del San

Gottardo, i due attori svizzeri più importanti devono unire le forze - aveva spiegato il presidente del consiglio d'amministrazione di Hupac Hans-Jörg Bertschi - in quanto è l'unica possibilità di rispondere con soluzioni proprie alle pressioni delle ferrovie estere». Dal canto suo, il direttore di FFS Cargo, Nicolas Perrin, aveva sottolineato la volontà di creare un attore forte, in grado di sostenere il trasferimento del traffico e di contribuire alla crescita della piazza economica svizzera.

Aumenti di produttività e taglio di 150 posti

Alla conferenza stampa è stata sottolineata anche l'indipendenza di FFS Cargo International nei confronti di tutti

i clienti e la consapevolezza dei costi da combinare ad una qualità elevata. L'ottimizzazione delle risorse su determinate relazioni e il dimezzamento dei costi strutturali dovrebbero permettere di assumere un ruolo di leader nel settore del trasporto combinato, offrendo nel contempo la qualità tipica della produzione svizzera.

FFS Cargo ha puntato alla costituzione di una filiale «snella» unitamente ad un partner forte del traffico combinato anche a seguito delle difficoltà di uscire dalle cifre rosse nel settore internazionale, assillata dall'agguerrita concorrenza delle altre ferrovie e del trasporto stradale. Si tratta di realtà che comprimono fortemente i

prezzi, soprattutto per le società che si occupano della trazione.

Per questo motivo, trascorso un periodo d'introduzione, FFS Cargo International intende rinunciare ad offrire trasporti di carri singoli in Italia e Germania, per concentrarsi sulle prestazioni di trazione di treni completi del traffico combinato e convenzionale, svolte per conto di Hupac, spedizionieri, altre ferrovie e ditte in grado di fornire i volumi necessari, per esempio nel settore della siderurgia. FFS Cargo International curerà poi la circolazione dei treni dell'autostrada viaggiante della RAlpin.

«Elemento centrale della strategia aziendale è l'aumento della produttività delle locomotive e dei macchinisti. Questo obiettivo sarà raggiunto grazie all'introduzione di un sistema di produzione cadenzato con maggiori rotazioni di locomotive, tempi di sosta ridotti e la concentrazione dei trasporti sulle relazioni che presentano un forte volume» riportava la comunicazione del 5 luglio, che ribadiva anche l'intenzione di risparmiare nel settore amministrativo, ricorrendo alla «vendita indiretta» tramite gli operatori. Secondo Nicolas Perrin, l'effettivo di posti di lavoro potrebbe essere ridotto di circa 150 posti.

Il SEV condanna questi tagli e chiede soluzioni socialmente accettabili per gli interessati. «Questi ulteriori tagli e riorganizzazioni del trasporto

merci devono finalmente portare ad una stabilità a lungo termine, in cui i dipendenti possano ritrovare un minimo di serenità» chiede Philipp Hadorn, segretario SEV, che segue il settore. «Questa stabilità è anche una condizione indispensabile per riuscire a produrre lo sforzo necessario per raggiungere il pareggio di bilancio».

Produzione all'estero

Per la produzione in Germania e in Italia, FFS Cargo International farà capo al personale delle sue filiali dei due paesi, integrate da inizio anno nella società di produzione. «In caso di necessità, le società noleggeranno ulteriore personale» ci ha precisato il servizio stampa di FFS Cargo.

Gli attuali depositi di macchinisti di FFS Cargo International si trovano a Offenburg, Colonia, Karlsruhe, Brescia, Milano, Ponte Chiasso, Domodossola, Gallarate, Novara e Torino, con la sede di Offenburg che dovrebbe essere trasferita prossimamente nei dintorni di Mannheim.

FFS Cargo International non dispone di materiale rotabile proprio, ma fa capo al noleggio di circa 110 locomotive di linea di FFS Cargo e diverse moderne locomotive multisistema per l'impiego transfrontaliero. Il servizio stampa di FFS Cargo ha comunicato che in futuro si potrebbe pensare di acquistare materiale rotabile proprio.

Le cifre di FFS Cargo International

L'esternalizzazione del settore internazionale ad una nuova filiale «snella» costerà 150 posti di lavoro presso FFS Cargo, che nel 2009 ha occupato in media annua circa 3700 collaboratori (dato dal rapporto di gestione). Le cifre del 2010 saranno rese note solo con i conti annuali a inizio aprile.

Attualmente, FFS Cargo International occupa circa 600 dipendenti su 540 posti a tempo pieno. 160 di questi sono in Germania, 280 in Italia e un centinaio in Svizzera.

Nel 2011, la nuova società dovrebbe far circolare oltre 30 000 treni, ossia quasi 700 treni a settimana. Il 25% saranno treni completi di carattere convenzionale, mentre il 75% saranno di traffico combinato.

FI



FFS Cargo International concentrerà la sua attività sul traffico tra Germania e Italia, impennandola su Basilea.

DOSSIER

Nel traffico combinato, le ferrovie trasportano contenitori e semirimorchi da un terminale all'altro (qui un treno sul Gottardo). Questo traffico è di fondamentale importanza per le ferrovie tra il mare del Nord e l'Italia, quindi anche per FFS Cargo.



Produzione in Svizzera affidata a FFS Cargo

Per tutte le prestazioni di trasporto in transito attraverso la Svizzera, FFS Cargo International farà in un primo tempo capo alla casa madre, in quanto non beneficia ancora del riconoscimento quale impresa ferroviaria. Questo passo dovrebbe essere compiuto al più presto nell'estate del 2011, ma FFS Cargo International intende continuare a ricorrere al personale di locomotiva di FFS Cargo. L'impiego di macchinisti propri è infatti previsto solo per una terza fase.

In Svizzera, il personale di FFS Cargo International è quindi per il momento concentrato nella sede principale.

Continua a pagina 10

Markus Rüegegger guarda a Olten con fiducia



Markus Rüegegger è arrivato alle FFS a 18 anni, dopo la scuola di commercio, nel 1983. Dopo la formazione come dirigente d'esercizio, ha lavorato soprattutto nella circolazione treni in una ventina di stazioni, tra le quali Zugo, Göschenen, Versoix GE, Lucerna, Bellinzona e Basilea. Nel 2001 è poi approdato alla centrale di FFS Cargo a Basilea come impiegato specialista, dove oggi lavora come capoturno. Il suo compito è di assicurare la puntualità dei treni Cargo, in collaborazione con i dirigenti del traffico ferroviario delle centrali d'esercizio e delle stazioni, nonché dei macchinisti. I dipendenti devono intervenire soprat-

tutto nei casi di ritardi, di risorse mancanti o di perturbazioni.

Come tutti i dipendenti della centrale Cargo alla Elsässertor (ETOR) di Basilea toccati dal provvedimento, Markus Rüegegger l'anno scorso è stato invitato ad annunciarsi a nuovi posti di lavoro presso FFS Cargo International oppure presso la casa madre. In dicembre, gli è poi stato comunicato che avrebbe potuto svolgere una funzione analoga a quella attuale presso FFS Cargo International.

Il suo posto di lavoro verrà però trasferito a Olten, verosimilmente per il 1° luglio, a condizione che gli uffici siano pronti e dotati di tutti gli allacciamenti informatici necessari. Markus non ha ancora ricevuto, di conseguenza, nessun nuovo contratto di lavoro.

Partecipazione aziendale

Markus Rüegegger parteciperà alle trattative per il nuovo CCL, che inizieranno in marzo, come rappresentante del personale. Dal 2007, è infatti membro della commissione del personale della ETOR di Basilea. Da inizio anno, fa pure parte della commissione del personale provvisoria di FFS Cargo International. Quella definitiva potrà essere definita solo dopo la conclusione del nuovo CCL, che fornirà una base legale adeguata. Markus Rüegegger confida anche che la commissione sarà coinvolta tempestivamente nella struttura dei posti di lavoro, degli uffici, dei turni, nella gestione dei parcheggi ecc.

Secondo Markus Rüegegger, la nuova sede di Olten è ubicata in modo ideale per la maggior parte dei dipendenti, in particolare per co-

loro che facevano i pendolari dall'altopiano a Basilea. Gli altri avranno da sopportare un aumento, comunque sopportabile, della durata del tragitto.

Lui abita con la famiglia a Sisseln AG, nel Fricktal, presso Stein-Säckingen. Gli occorreranno pertanto circa 40' con l'auto, contro gli attuali 25', per recarsi al lavoro. Con i mezzi pubblici, il tragitto dura circa il doppio, per cui, in particolare per coprire gli orari irregolari, farà capo più spesso all'auto.

In linea di massima, Rüegegger valuta con ottimismo le possibilità della nuova filiale di Cargo, che dovrebbe essere in grado, grazie a strutture snelle, processi ottimizzati, strumenti informatici unificati e competenze elevate, di raggiungere le cifre nere.

Continua dalla pagina 9

Al momento, i compiti di vendita, pianificazione della offerta, assistenza alla clientela, disposizione treni, direzione della produzione, risorse umane ecc. sono ancora svolti alla centrale di Basilea, ma nel corso della primavera dovrebbero essere trasferiti a Olten, dove si prevede di creare un centinaio di posti a tempo pieno. Il servizio stampa di FFS Cargo ha precisato che la maggior parte di questi posti sono stati occupati da collaboratori di FFS Cargo, ma sono state assunte anche persone provenienti dalle divisioni viaggiatori e infrastruttura, nonché dallo esterno delle FFS. Entro giugno, dovrebbe essere elaborato un CCL anche per la nuova azienda (vedi a fianco).

Per i macchinisti di FFS Cargo che guidano treni internazionali non sono per il momento previsti cambiamenti. Essi rimangono assoggettati al CCL FFS Cargo, che non prevede di modificare le sedi dei depositi sull'asse nord-sud, né gli effettivi di macchinisti nella Svizzera centrale o in Ticino.

Nuovo concetto di trazione

FFS Cargo International strutturerà la sua trazione in primo luogo secondo il principio della territorialità, ha precisato il servizio stampa, con cambi a Basilea, Bellinzona, Chiasso e Domodossola, con poche eccezioni puntuali, per esempio per turni che dall'Italia giungono sino a Bellinzona, oppure da Arth-Goldau a Mannheim.

«I macchinisti della Svizzera centrale insistono per poter continuare a circolare in Germania, per poter mantenere la licenza tedesca – ci ha spiegato Dominik Baumberger, membro del comitato centrale LPV – anche in vista dell'apertura della galleria di base del Gottardo. Nessuno conosce infatti le intenzioni di FFS Cargo nei confronti dei depositi interni una volta completata la linea di base».

Markus Fischer

Il SEV vuole concludere al più presto un CCL per i dipendenti di FFS Cargo International

«Vogliamo un contratto di lavoro entro fine giugno»

Philipp Hadorn è il segretario che cura i contatti del SEV con FFS Cargo e la sua nuova filiale. Come commenta l'esternalizzazione del traffico internazionale e le conseguenze per il personale?



Philipp Hadorn: «I rapporti tra le parti sociali non possono essere considerati un ostacolo dall'azienda.»

contatto.sev: FFS Cargo ha deciso di esternalizzare il traffico combinato e quello a treni completi, affidandolo ad una filiale. Il SEV cosa ne pensa?

Philipp Hadorn: Le continue ristrutturazioni degli ultimi anni hanno generato più che altro insicurezza nel personale. Il fatto di aver mancato ripetutamente gli obiettivi hanno messo FFS Cargo sotto una tale pressione da obbligarla ad affrontare un ulteriore cambiamento. La fissazione in Svizzera della sede principale e il mantenimento della maggioranza della proprietà della nuova società da parte di FFS Cargo hanno però soddisfatto due criteri principali per una nostra valutazione positiva.

FFS Cargo International dovrebbe far capo ad un effettivo di personale e di materiale rotabile ridotto al minimo, noleggiando dalla casa madre le prestazioni di macchinisti e di locomotive. Non si sta cercando di scaricare costi sul resto del gruppo?

No, al contrario, il gruppo non sarà più chiamato ad assumersi solidalmente i costi, mentre FFS Cargo International vuole posizionarsi sul mercato con un'offerta adeguata, prestata da una struttura molto snella. I Sindacati hanno insistito affinché le prestazioni fossero acquistate in seno al gruppo e non presso terzi. Del resto, dal punto di vista del know-how necessario non c'erano molte alternative possibili.

Nel frattempo si conoscono i nomi del centinaio di dipendenti svizzeri che passeranno nella nuova azienda. Cosa succederà al personale che si occupava

del traffico internazionale, ma che non ne farà parte?

Sino ad oggi, presso FFS Cargo vi erano numerosi dipendenti che non si occupavano solo del settore internazionale, ma di più settori. Chi si è annunciato ad un posto presso FFS Cargo International, senza poterlo ottenere, resterà presso FFS Cargo, dove è ancora in corso il processo di revisione di posti e compiti.

Le trattative per il CCL di FFS Cargo International dovrebbero iniziare solo in marzo di quest'anno. Come mai questo ritardo?

La vicenda del CCL di FFS Cargo International ha diversi capitoli ed è ben lungi dall'essere terminata. Dapprima, la direzione del gruppo non voleva assoggettare la nuova azienda ad un CCL e ci è voluta una petizione di protesta dei dipendenti e l'interruzione delle trattative per il rinnovo del CCL del gruppo per farle cambiare idea. Il 2 luglio abbiamo così potuto concordare che anche la nuova azienda avrebbe avuto come standard un CCL, che non era però ancora in grado di elaborare, in quanto né i dirigenti, né i responsabili delle risorse umane, erano ancora stati designati. Da una parte, ciò è comprensibile, ma non ha permesso di sciogliere i diversi punti in sospeso dalla procedura di consultazione ed è pertanto in contrasto con quanto concordato. Dovremo pertanto chiarirci sul procedimento, mentre sono state fissate le date che dovrebbero permettere di concludere le trattative entro fine giugno.

Ma quali sono questi punti rimasti in sospeso?

Si tratta per esempio dei dettagli sul diritto alle formazioni auspicabili o necessarie, alle riqualifiche professionali, ai trasferimenti o alle modalità di pensionamento anticipato e al loro finanziamento. Restano anche da definire le possibilità di offrire posti di lavoro equivalenti e ragionevolmente esigili, dal punto di vista del luogo di lavoro, della funzione e del livello di esigenze.

A quali condizioni di lavoro saranno sottoposti i dipendenti sino all'entrata in vigore del CCL?

La maggior parte di essi proviene dal CCL 3 di FFS Cargo, che resterà in vigore per 12 mesi dopo la sua scadenza. Per i collaboratori reclutati al di fuori delle FFS o del campo di applicazione del CCL, l'azienda ha adottato in modo unilaterale un regolamento del personale.

Perché tanta fretta di concludere un CCL?

I CCL sono il pilastro principale dei rapporti tra le parti sociali, mentre disporre di basi legali e contrattuali diverse tra il personale (CO/regolamento del personale, CCL prolungato) non favorisce certo l'instaurazione di una nuova cultura aziendale.

E quali sono le divergenze principali di queste trattative?

Ad oggi, non vi è ancora stato uno scambio di posizioni. Sarà comunque importante

che il nuovo CCL non risulti inferiore, dal punto di vista qualitativo e dei contenuti, di quello delle FFS e di FFS Cargo. La nuova azienda si deve inoltre rendere conto che i rapporti contrattuali e tra le parti sociali aperti e franchi non rappresentano un ostacolo, ma portano ad una semplificazione ed un'omogeneizzazione delle condizioni di lavoro, che vengono regolate in modo collettivo e trasparente. Ciò va a vantaggio di entrambe le parti.

Negli altri settori di Cargo sono previste ristrutturazioni. In primo luogo, presso l'Overhead e in seguito nel traffico a carri singoli. Il SEV ha ricevuto maggiori informazioni?

Nei prossimi mesi dovremo esprimerci sulle conseguenze di questa esternalizzazione per FFS Cargo. Come al solito, il nostro sindacato coinvolgerà i suoi membri per analizzare le proposte della azienda ed elaborare una presa di posizione congiunta.

Il SEV ritiene che queste ristrutturazioni vengano portate avanti in modo socialmente accettabile?

Grazie a NOA, alla prevenzione NOA e alla nuova borsa dei posti di lavoro, vi sono le premesse per trovare soluzioni accettabili ed in grado di fornire prospettive di sviluppo interessanti, anche se vi saranno inevitabilmente singole situazioni di difficile soluzione.

Intervista: FI

IL SEV – IL TUO SINDACATO ANCHE ALL'ELSÄSSERTOR E A OLTEN

Nelle prossime settimane, tutti i collaboratori di Cargo che passeranno a FFS Cargo International riceveranno una lettera dal SEV, con la quale vogliamo stabilire uno stretto contatto con gli interessati in vista delle trattative per il CCL. Si tratta infatti delle situazioni in cui uniti possiamo raggiungere i migliori risultati. Naturalmente, proprio in queste occasioni, giova anche un elevato grado di organizzazione, per cui intendiamo presentare gli obiettivi e le prestazioni del SEV anche a coloro che ancora non ne fanno parte. Rappresentanti del SEV e delle sottofederazioni SBV e VPV distribuiranno all'Elsässertor e a Olten materiale informativo e saranno a disposizione per domande. Contiamo quindi di incontrarvi al più presto di persona.

team cargo SEV, SBV e VPV

Il nuovo contratto, approvato all'unanimità dai dipendenti, sarà valevole per i prossimi cinque anni

Nuovo CCL per le Autolinee bleniesi

Il nuovo CCL, approvato dal consiglio d'amministrazione lo scorso dicembre, è entrato in vigore il primo gennaio 2011. Prevede concreti miglioramenti salariali e sociali.

Autolinee Bleniesi è una azienda di trasporto pubblica attiva in Valle di Blenio e sulla sponda destra del fiume Ticino da Biasca sino a Bellinzona. Opera pure, offrendo prestazioni di qualità, in ambito turistico. Una azienda in espansione quindi, alla quale il comunque buon CCL del 1992 cominciava ad andare stretto. Il nuovo CCL ha mantenuto i punti positivi del vecchio, tra i quali l'adeguamento automatico al rincaro (analogamente ai dipendenti della Confederazione), e aggiunto altre prestazioni non indifferenti (vedi sintesi riassuntiva). La comunità di trattativa, composta da SEV, OCST e la locale commissione del personale, ha lavorato in modo coeso ottenendo un buon risultato come sottolineato dal personale nel corso dell'assemblea per l'approvazione del CCL. Per il SEV le trattative sono state condotte dal segretario sindacale Angelo Stroppini.

Da sottolineare anche la partecipazione di tutto il personale alle tre assemblee organizzate dalla comunità di trattativa e dalla commissione del personale. In queste assemblee il personale ha partecipato attivamente indicando la via da seguire, formulando precisi mandati, varando una petizione all'attenzione della direzione in un momento di difficoltà nelle trattative ed infine votando all'unanimità il risultato finale. La partecipazione corale di tutti i dipendenti alle assemblee è un'ottima indicazione per una costruzione sindacale democratica e crea le necessarie premesse per continuare insieme il buon lavoro fatto sinora. Il nuovo CCL prevede pure un regolamento per la commissione del personale. Vi sono definiti in modo chiaro i compiti della stessa sul modello delle FFS con una partecipazione in termini di codiscussione, codecisione ed autogestione. Le trattative di carattere finanziario, modifiche del CCL e dei suoi allegati restano di competenza dei sindacati. Il CCL prevede un contributo alle spese d'applicazione di 20 franchi e per chi è occupato a tempo parziale di 10. La quota sindacale comprende già questo importo. L'invito è pertanto

rivolto a tutti ad aderire al SEV beneficiando così di tutte le altre prestazioni offerte dal sindacato.

Prestazioni di carattere sociale

- Pensionamento anticipato: al personale con oltre 20 anni di attività nel settore, dei quali almeno gli ultimi 10 alle dipendenze di Autolinee Bleniesi, viene concessa la possibilità di usufruire di un pensionamento anticipato a partire dal 62° anno d'età. La rendita ponte ammonta al 90% della rendita massima AVS (scala 44).
- Vacanze: una settimana in più per tutte le classi d'età. Per ogni anno civile, il collaboratore ha diritto alle vacanze come segue: apprendisti e giovani collaboratori fino a 20 anni compiuti 6 settimane; fino al termine dell'anno civile in cui compie 49 anni: 5 settimane; dall'inizio dell'anno civile in cui compie 50 anni: 6 settimane; dall'inizio dell'anno civile in cui compie 60 anni: 7 settimane.
- Assegni per i figli: in aggiunta agli assegni cantonali l'azienda versa un importo di 50 franchi mensili per ogni figlio beneficiario di assegni di base o di formazione.

- Cassa pensione: il contributo per la cassa pensione a carico del datore di lavoro viene aumentato del 2%, con un corrispondente sgravio a carico dei dipendenti, a partire dal 1° gennaio 2011.

Prestazioni finanziarie

- Per l'anno 2010, le collaboratrici ed i collaboratori di AB riceveranno con il salario di dicembre 2010, oltre all'adeguamento del rincaro regolarmente già compensato, un ulteriore versamento unico di 1000 franchi.
- La scala salariale è stata adattata con ulteriori 2000 franchi. L'evoluzione del



Il collega Silvano Ferrari, membro del SEV dal 1973 ha svolto l'ultimo giorno di lavoro lo scorso 23 dicembre ed è stato degnamente festeggiato dalle proprie colleghe e colleghi con una giornata ricca di sorprese iniziata di primo mattino con una decorazione floreale del suo bus di turno.

salario avviene in 13 anni con 13 scatti annuali dalla minima alla massima classe di stipendio. Con le disposizioni transitorie è previsto un aumento per tutti.

- A decorrere dal 2011 la scala salariale è stata adattata con un ulteriore 1%.
- Tutte le indennità sono state maggiorate e rimangono in vigore assegni particolari del precedente CCL (es. Assegno matrimonio 1000 franchi).

Ulteriori accordi

In merito alla cosiddetta «sentenza Orange» del Tribunale Federale del 2005, le

collaboratrici ed i collaboratori di AB impiegati nel servizio Bus riceveranno quale riconoscimento della retroattività un versamento unico di CHF 1000.-. Con l'introduzione del nuovo CCL a decorrere dal 1° gennaio 2011 le indennità per servizio festivo e servizio irregolare sono state adeguate a tale sentenza.

Angelo Stroppini

VOGLIA DI VACANZE BIANCHE?

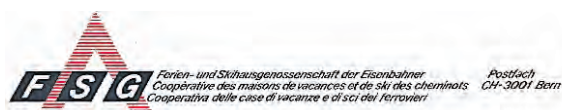


Bettmeralp

Avete l'imbarazzo della scelta tra le nostre interessanti offerte di appartamenti disponibili a Bettmeralp, Grindelwald e Samedan.

I membri SEV beneficiano di uno sconto speciale del 10%, anche sui prezzi di alta stagione. Se diventate membro anche della FSG avrete uno sconto del 20%!

Offerte e date disponibili su www.fsg-ferien.ch; informazioni e prenotazioni presso renate.freiburghaus@fsg-ferien.ch; telefono 031 911 46 88 (mattino).



ANCHE DA PARTE DEL SEV I MIGLIORI AUGURI PER QUESTA NUOVA STAGIONE DELLA VITA!



Silvano Ferrari riceve gli auguri da Angelo Stroppini

Colpi di diritto

Un rosso di troppo!

Molte direzioni di ITC abbandonano i conducenti che ricevono, a volte eccessivamente, diverse multe. Ma il SEV non li lascia da soli!

Circolare in città diventa sempre più stressante, a causa del traffico in costante crescita e dell'aumento di rotonde, semafori, limitazioni di circolazione, semafori, passaggi pedonali e quant'altro. La vicenda che riportiamo qui, avvenuta lo scorso anno in una città della Svizzera romanda, illustra molto bene le difficoltà che questa situazione causa agli autisti di bus.

Immaginate un semaforo prima di una biforcazione. Subito dopo la svolta a destra, troviamo un passaggio pedonale, oltre il quale si trova la fermata del bus: una situazione molto delicata, tale da causare sudori freddi a molti autisti di bus, che spesso vedono il semaforo passare all'arancione mentre si stanno avvicinando con il loro veicolo. Quando si tratta di un articolato da 18 metri, è infatti impossibile frenare con il vigore sufficiente

da fermarsi prima del semaforo evitando di mettere in pericolo la clientela. D'altra parte, passare con l'arancione implica spesso che la seconda parte del veicolo transiti dopo lo scatto del rosso, data anche l'impossibilità di accelerare a causa della vicinanza del passaggio pedonale e della fermata del bus. Succede quindi l'inevitabile: la manovra porta ad una multa di 250 franchi.

Interpellata, la polizia locale si trincerò dietro al fatto che l'impianto è conforme alle norme federali, dato che la fase arancione e la tolleranza prima dello scatto fotografico comandato dal radar rispettano i tempi previsti dalla legislazione: tre secondi, rispettivamente mezzo secondo. Questi tempi sono quindi stati considerati nel calcolo della durata del passaggio al rosso quando è transitato il bus ed è stata scattata la foto.

Anche l'azienda risponde picche alle sollecitazioni, attribuendo la responsabilità delle multe unicamente ai dipendenti. Il collega interessato si rivolge pertanto all'assistenza giuridica del SEV, che affida il mandato di tutelare il collega ad un suo legale di fiducia. Il suo intervento dà subito un risultato positivo, con il ritiro della multa ai danni del collega, in considerazione dei rischi che un altro modo di agire dell'autista avrebbe comportato per la numerosa utenza. Resta per contro il problema di fondo, legato alle distanze, per affrontare il quale il segretario SEV indice un incontro con il municipale responsabile del dicastero polizia e un dirigente dell'azienda, constatando come il calcolo delle distanze percorse venga effettuato sulla base di parametri troppo severi, che portano ad una netta sopravvalutazione delle distanze percorse. Ogni multa emessa su questa base era quindi da considerare arbitraria. Un altro successo dell'intervento sindacale.

Team di protezione giuridica SEV

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

PRANZO DI NATALE 2010

Ancora una volta il Mercato coperto di Mendrisio è stato punto d'incontro per il pranzo che conclude l'attività sezionale dell'anno. Possiamo dichiararci soddisfatti per l'esito della manifestazione: puntualità, lotteria, pranzo, musica, ballo ecc. Non di meno dobbiamo sottolineare una preoccupante diminuzione delle presenze. Fortunatamente, diversi giovani, si fa per dire, hanno rimpiazzato la vecchia guardia, così che le previsioni per l'avvenire sembrano incoraggianti.

Dopo l'aperitivo, tutti a tavola per ascoltare il benvenuto del presidente sezionale Eligio Zappa, seguito dal gradito ospite collega presidente della Commissione centrale Ricardo Loretan. Esprimendosi in buon italiano, ha voluto portare il suo saluto e l'augurio di Buone feste ad una sezione, come la nostra, che si dimostra quanto mai dinamica e propositiva anche a livello nazionale contribuendo, attraverso i suoi rappresentanti in varie sedi, alla salvaguardia degli interessi comuni. Egli ha espresso ottimismo circa il risanamento della Cassa pensioni FFS, escludendo un ritocco verso il basso della rendite. Per ciò che riguarda le facilitazioni di trasporto, Ricardo osserva che l'aumento del valore del buono da 66 a 100 franchi non deve soddisfarci e si dovranno chiedere ulteriori miglioramenti tariffali anche per incoraggiare l'uso dei mezzi pubblici di trasporto. Al termine della sua relazione, accolta da un meritato applauso, il presidente ha assicurato che le rivendicazioni pendenti avranno tutta l'attenzione degli organi sindacali per far sì

che il pensionato non debba subire la costante erosione del potere d'acquisto. Il sindacalista del SEV, Angelo Stroppini ha portato i saluti da parte del segretariato di Bellinzona. Ha parlato delle sfide che attendono il SEV nel 2011, a livello nazionale come a livello regionale. Per ciò che concerne il Ticino ha informato che già da ora è partita una vera e propria campagna a favore dei posti di lavoro in ferrovia in vista della realizzazione di Alptransit nel 2016. Bisogna infatti impedire che il Ticino diventi unicamente un corridoio di transito e si vuole che in questo Cantone rimangano pregiati posti di lavoro nel settore ferroviario. Ha ricordato inoltre le sfide che attendono il SEV a livello nazionale, invitando tutti a partecipare attivamente a votazioni o a raccolte firme contro gli attacchi al nostro stato sociale. Unità e solidarietà sono valori che, secondo Stroppini, non vanno dimenticati e che possono essere una valida arma di risposta in un mondo sempre più veloce e dove i problemi arrivano prima e a getto continuo. Ha ribadito che l'esperienza dei pensionati deve essere utile agli attivi di oggi ed invita tutti a continuare a recitare un ruolo importante in questa società che cambia, evitando in tutti i modi di diventare unicamente spettatori di questi cambiamenti.

I ringraziamenti vanno ai gerenti, famiglia Schuler, del ristorante Starna Federale per l'accurata preparazione delle pietanze, al personale del servizio a tavola, al Dicastero sport e tempo libero del comune di Mendrisio nonché all'ufficio tecnico, alla Chicco d'oro per la generosa e sempre gradita partecipazione al banco premi.

Giampaolo Zocchi

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Lavora e taci

Non c'è dubbio alcuno: se per gli Stati Uniti l'uomo dell'anno del 2010 è stato l'australiano Julian Assange, quello di Wikileaks, per l'Italia quest'uomo si chiama Sergio Marchionne, avvocato, commercialista, filosofo, cittadino italiano e canadese, con residenza nel canton Zugo. Nome notissimo nel mondo della finanza (è presidente del consiglio di amministrazione della Société Générale de Surveillance di Ginevra, siede nel consiglio di amministrazione della UBS e in quello della Philip Morris International), dal 2004 è amministratore delegato della FIAT, e dal luglio del 2009, anche dell'americana Chrysler.

I suoi pubblici estimatori nei settori che contano, da quello politico a quello sindacale, da quello industriale a quello finanziario, lo considerano l'imprenditore del futuro, quello che risolleverà le sorti dell'auto italiana, garantendo il lavoro a migliaia e migliaia di uomini e donne. L'uomo del fare, bene in sintonia del «governo del fare», come ama definire il suo esecutivo Silvio Berlusconi.

Che Marchionne «faccia» è certissimo, che faccia bene è altra cosa, e se poi la sua linea strategica dovesse imporsi e far scuola nell'industria manifatturiera italiana, allora, dovrebbe preoccuparsi l'intero mondo operaio europeo.

Il suo modello è presto detto: abbassare fino all'impossibile il costo del lavoro per essere più concorrenziale. Obiettivo già dubbio quando si pensa che nel processo produttivo di un'auto, il costo del lavoro incide solo per il 7-8%. E se la FIAT vende meno delle altre case, è perché non è competitiva e non sarà certo colpa degli operai!

Procedendo con il metodo del ricatto (o mi dite «sì» o chiudo e vado altrove), Marchionne ha imposto nuove regole di lavoro quali: turni di lavoro di 8-9 ore + 1 di straordinario, 3 pause di 10 minuti, mensa solo a fine turno (il che vuol dire stare alla catena di montaggio per ore e ore senza poter mangiare), malattia non riconosciuta se a ridosso di giorni festivi, rappresentanza sindacale scelta da e fra chi appoggia la direzione e poi divieto di sciopero, un diritto sancito dalla costituzione.

Altro che manager del futuro: Sergio Marchionne ricalca figure di padroni non dico del secolo scorso, ma addirittura di quello precedente, di fine Ottocento. Lavora e taci, altrimenti «fò di ball».

La linea Marchionne contrasta con la stessa Costituzione? La cosa non pare disturbare né sindacati (ad eccezione della FIOM), né il maggiore partito della sinistra, il PD. Purtroppo non c'è da scandalizzarsi. Pensate solo a quanto è successo a Civitavecchia a fine dicembre. Alcune centinaia di pastori sardi, che avevano intenzione di andare a Roma per manifestare, sono stati presi a manganellate dalla polizia al momento dello sbarco. Non avevano commesso nessun reato, stavano muovendosi sul suolo nazionale, come liberi cittadini. A condannarli alle bastonate è stata sufficiente l'intenzione di partecipare a una manifestazione non preventivamente autorizzata. E, con sgomento, si deve osservare che non v'è stata indignazione, non vi sono state proteste. Nel teatrino della politica le botte di Civitavecchia non hanno trovato spazio.

Comitato centrale ZPV

Forze nuove per il reclutamento

La seduta del 3 dicembre ha permesso di trarre un primo bilancio delle nuove strutture ZPV, introdotte un anno fa, per le quali i membri hanno espresso una certa soddisfazione.

Il prossimo anno vedrà il rinnovo delle cariche, che il

comitato vuole affrontare in modo da garantire l'attuale qualità del flusso di informazioni tra la commissione del personale e il comitato centrale. Si tratterà anche di trovare un nuovo responsabile del reclutamento ZPV. Le buone condizioni finanziarie

della sottofederazione hanno permesso di offrire ai membri di comitato centrale una buona cenetta e il pernottamento all'Hotel Hirschen a Beromünster.

Janine Truttmann

La parola ai lettori

Le conseguenze di Toco

Le festività ci hanno permesso di staccarci un po' dalle trattative su Toco e dal loro risultato. Resta però la constatazione che quest'ultimo sia negativo e siamo convinti che i colleghi ferroviari stiano svegliando e realizzando di essere stati raggrati e mal rappresentati.

Negli ultimi giorni, abbiamo ricevuto diverse richieste di spiegazione sugli aumenti di stipendio 2011 e su Toco. I colleghi erano convinti che il SEV avesse negoziato un aumento dell'1,5%, come scritto nella Newsletter FFS. Basta però spiegare che riceveranno solo un premio unico di 550 franchi per vedere i sorrisi sparire ed i volti assumere un'espressione corrucciata. Ci viene chiesto perché il sindacato continua a negoziare premi unici e dobbiamo spiegare loro che il mandato espresso da alcune sezioni sindacali era chiaro: non avremmo accettato premi e si dovevano trattare aumenti reali di stipendio. La raccomandazione è però stata trascurata dalla centrale SEV e dalla delegazione alle trattative, che hanno finito per accettare un altro premio unico.

Per quanto riguarda Toco, sono ben pochi i colleghi che conoscono il problema, ma ancora meno quelli che si fidano di queste quattro lette-

re. Vi è chi scherza, alcuni si sono fidati del SEV e solo una parte sta cominciando a realizzare quanto li aspetta al 1° luglio 2011.

Per quanto ci riguarda, non riusciamo a capire come un'organizzazione di lavoratori che si definisce sindacato abbia potuto emettere un preavviso positivo ad un accordo, ben sapendo che esso comportava, a seconda dei casi, perdite salariali, l'attesa di oltre 20 anni per raggiungere il massimo, invece degli attuali 12, il congelamento del salario per anni, il riconoscimento di solo la metà del rincaro, o ancora aumenti ridotti in quanto la somma messa a disposizione dalle FFS non è sufficiente e la dissoluzione di prospettive di un aumento dietro fumose argomentazioni del proprio superiore, apportate durante la valutazione del personale.

I colleghi della conferenza CCL si sono lasciati irretire da un preavviso superficiale del SEV e da una progetto mal concepito, prendendo una decisione dalle conseguenze salariali negative per lavoratrici e lavoratori delle FFS.

Il SEV ha negoziato salari al ribasso, diretto dalla paura alla quale cede sempre quando dovrebbe insorgere nei confronti delle FFS. E se i nostri negoziatori fossero convinti di poter essere soddisfatti

di aver difeso il CCL per quattro anni, farebbero invece meglio a cominciare a preoccuparsi per quanto potrebbe avvenire a fine 2014, quando le FFS partiranno alla carica per affondare il colpo di grazia. A quel momento dovremo constatare di aver perso tutto: il nostro vecchio CCL, il nostro sistema salariale e tutte le nostre prerogative di un tempo. Non ci resteranno che gli occhi per piangere e i contributi di risanamento della cassa pensioni FFS da pagare.

*I presidenti e i delegati alla conferenza CCL delle sezioni ZPV
Léman, LPV Genève,
LPV Vaud-Bas-Valais*

Il SEV non condivide le valutazioni negative degli autori di questa lettera. Abbiamo sempre ricordato come questo CCL sia un compromesso ragionevolmente accettabile, pur senza entusiasmo. Esso ci darà inoltre la possibilità di ripresentare e di concretizzare le rivendicazioni del personale, senza vederci ogni volta opporre dalle FFS la motivazione che le attuali condizioni di impiego non sono adeguate alle condizioni di mercato. Dovranno quindi ascoltare ed affrontare le nostre richieste ed i nostri argomenti.

Presidenza SEV

Sottofederazioni VPV e SBV

Ulteriori passi verso la fusione tra VPV e SBV

Il 10 gennaio, il gruppo di lavoro VPV/SBV ha svolto la sua sesta riunione per preparare le basi di una possibile fusione tra le due sottofederazioni.

Sino ad ora, sono state esaminate sette possibili varianti per l'unione delle due strutture. Esse sono risultate molto diverse fra loro, ma alla fine si sono cristallizzate due possibilità di struttura: secondo la suddivisione geografica, generalmente adottata nel SEV, oppure secondo i settori professionali (vendita, esercizio, amministrazione ecc.), che sono state approfondite nell'ultima riunione, diretta come sempre da Rolf Feier. Il primo riprende appunto la suddivisione geografica e prevede una direzione delle sezioni a tempo parziale che permetterebbe di professionalizzare l'assistenza ai membri grazie ad una maggior disponibilità di tempo, riducendo nel contempo la

struttura di milizia. Le sezioni che ne risulterebbero avrebbero dimensioni uguali o superiori a quelle attuali. Il secondo modello è orientato alle divisioni delle FFS, inquadrando i membri prioritariamente secondo il settore in cui lavorano e solo in seconda battuta secondo le regioni. Questa soluzione avrebbe il vantaggio di semplificare i contatti con gli interlocutori delle FFS, ma richiede la messa disposizione di maggiori risorse di milizia sul territorio. Il conseguente aumento del numero delle sezioni andrebbe a scapito delle loro dimensioni, nettamente minori che nel modello «professionistico». Entrambe le varianti prevedono comunque la figura del presidente centrale a tempo pieno.

Adesso si dovrà valutare i costi delle due varianti e affinarne i dettagli, in modo da sottoporre alle due assemblee dei delegati di maggio una base di discussione solida.

Sh

www.sev-online.ch

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

Prestampa: 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 3 febbraio 2011. Termine di chiusura redazionale: giovedì 27 gennaio alle 10.00.

INFO

CHIUSURA SEGRETARIATO

INFORMIAMO CHE IL SEGRETARIATO SEV DI BELLINZONA RIMARRÀ CHIUSO GIOVEDÌ E VENERDÌ 20 E 21 GENNAIO CAUSA IMPEGNI FUORI SEDE.

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola

Prossime presenze:
mercoledì 26 gennaio e
9 febbraio.

DOVE: presso Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione).

ORARIO: dalle 12.30 alle 16.00.

Al «Dopolavoro» è a disposizione una bacheca informativa da consultare regolarmente e vi è la possibilità di lasciare in consegna

documenti. Troverete pure le prossime date di presenza. In ogni caso, salvo nuovo avviso, la permanenza continuerà tutti i secondi e quarti mercoledì di ogni mese.

C. F. Noto

GRUPPO SPORTIVO TPL

GIRO DELLA PUGLIA
dal 29 maggio 2011 al 5 giugno 2011

S. Giovanni Rotondo - Alberobello - Grotte di Castellana - Gallipoli - Santa Maria di Leuca - Otranto - Taranto - Brindisi - Lecce - Ostuni

Programma

1° giorno - Domenica 29 maggio 2011

Partenza ore 05:00 da Lugano - Stadio di Cornaredo, lato fiume.

Partenza ore 05:20 da Balema - Centro Breggia.

Arrivo a S. Giovanni Rotondo in serata. Sistemazione e cena in albergo di 3 stelle

2° giorno - Lunedì 30 maggio 2011

Intera giornata a libera disposizione per visite individuali al Santuario di Padre Pio a S. Giovanni Rotondo.

3° giorno - Martedì 31 maggio 2011

Partenza per Castellana Grotte, per visitare le famose «Grotte».

In serata arrivo ad Alberobello e sistemazione in albergo di 4 stelle.

4° giorno - Mercoledì 1° giugno 2011

Intera giornata dedicata alla visita di Gallipoli, Santa Maria di Leuca e Otranto.

5° giorno - Giovedì 2 giugno 2011

L'intera giornata è dedicata alla visita delle città di Taranto e Brindisi.

6° giorno - Venerdì 3 giugno 2011

L'intera giornata è dedicata alla visita delle città di Lecce e Ostuni.

7° giorno - Sabato 4 giugno 2011

Partenza per Porto S. Giorgio con arrivo in serata, quindi sistemazione in albergo di 4 stelle.

8° giorno - Domenica 5 giugno 2011

Partenza per Loreto e visita individuale del Santuario. Pranzo a sorpresa.

Partenza per il Ticino, arrivo in serata.

N. B. Gli orari e il programma dettagliato verranno comunicati ogni sera.

COSTO: CHF 1160.- per persona in camera doppia, CHF 1410.- camera singola.

La quota comprende: viaggio in comodo torpedone, pensione completa, bevande ai pasti: ½ acqua minerale, ¼ vino e caffè, guida locale, entrata alle Grotte di Castellana

TERMINE DI ISCRIZIONE: 25 marzo 2011, minimo 40 persone

Al momento dell'iscrizione verrà richiesto il versamento di un acconto pari al 50% del costo del viaggio (per persona) e la rimanenza entro il 25 aprile 2011.

Annullamento entro 30 giorni dalla partenza: partecipazione al costo 50%.

Annullamento entro 20 giorni dalla partenza: nessun rimborso.

ISCRIZIONE E ULTERIORI INFORMAZIONI:

a Cosimo (Mimmo) Gresi, tel./fax 091 970 16 40, natel 076 317 60 41

LPV TICINO**PREAVVISO ASSEMBLEA**

Il comitato della sezione LPV Ticino comunica che l'assemblea generale 2011 si svolgerà

martedì 22 febbraio 2011, alle ore 17.00

presso il locale istruttore del deposito P della stazione di Chiasso Viaggiatori.

Seguiranno aperitivo e cena in comune.

Maggiori informazioni e ordine del giorno dettagliato sul prossimo numero di *contatto.sev*.

Per informazioni e iscrizioni: Massimo Piccioli, tel. 0512 816 824
Thomas Giedemann: 079 505 04 57.

COPE FFS: CANDIDATE E CANDIDATI CERCASI

Le commissioni del personale (CoPe) delle FFS verranno integralmente rinnovate per il 1. luglio 2011, data di entrata in vigore del nuovo CCL, valido sino a fine 2014. Le FFS stanno preparando le elezioni, che si svolgeranno nei mesi di febbraio e marzo. Un prospetto dettagliato, comprendente anche un tagliando di annuncio, verrà distribuito nelle prossime settimane per la via di servizio.

Il SEV lancia un appello a tutti i suoi affiliati ad impegnarsi nelle CoPe e a inoltrare la propria candidatura!

I presidenti centrali delle sottofederazioni sono a disposizione per ogni ulteriore informazione e per ricevere le candidature entro il 25 febbraio 2011:

LAVORI	C. Suter	christian@suter-ch.ch
LPV	R. Zobebe	rinaldo.zobebe@sev-online.ch
RPV	H. P. Eggenberger	hampegg@bluewin.ch
SBV	E. Jacchini	elisabeth.jacchini@sev-online.ch
TS	W. Schwarzer	werner.schwarzer@sev-ts.ch
VPV	R. Schwager	roland.schwager@vpv-online.ch
ZPV	A. Menet	andreas.menet@sev-online.ch

I candidati che fanno parte del SEV non devono raccogliere firme di proponenti. La loro affiliazione al SEV è sufficiente.

Le CoPe hanno un ruolo importante in seno all'azienda per concretizzare il principio della partecipazione aziendale. Il SEV auspica pertanto una forte rappresentanza nelle CoPe e un'ottima collaborazione. Quindi: forza e coraggio! Annunciatevi!

Daniel Trolliet, segretario SEV, coordinatore CoPe

I NOSTRI MORTI

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

Bernasconi Maria, 90 anni, Chiasso

Bosisio Antonietta, 62 anni, Besazio

Caminada Giuseppe, 72 anni, Rivera

Cattaneo Luisa, 91 anni, S. Antonino

Corti Costantina, 86 anni, Balerna

Grossi Cecilia, 85 anni, Monte Carasso

Lazzarotto Luigina, 94 anni, Bellinzona

Pedrolini Carla, 83 anni, Bellinzona

Rossetti Matilde, 90 anni, Biasca

Schumacher Hans, 88 anni, Tenero

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

CONDOGLIANZE

Vicini al nostro collega **Aldo Grimani**, colpito negli affetti famigliari per il decesso della madre, porgiamo sincere condoglianze.

Sezione VPT Locarno

Alla scoperta di Champex-Lac (Vallese)

Un tocco di Canada

Frédéric Nouchi, conducente di bus presso i TPG a Ginevra, ci fa scoprire Champex-Lac in inverno, stazione vallesana molto tranquilla, situata a circa 1500 metri di altitudine.

L'Ufficio del turismo del luogo non prova alcun brivido. Non esita a qualificare Champex-Lac «il piccolo Canada»... Se facciamo astrazione delle dimensioni e possiamo lo sguardo sul paesaggio, siamo ben obbligati di riconoscere che il paragone non è un'usurpazione. Champex-Lac è un magnifico gioiello avvolto in una preziosa filigrana naturale nel cuore delle Alpi. In estate incanta gli innamorati delle escursioni. È pure una tappa obbligata nel giro del massiccio del Monte Bianco, che gli escursionisti effettuano in cinque o sei giorni.

Sentiero per racchette di 4 km

Ma è Champex-Lac in inverno che ci interessa e che abbiamo scoperto grazie a Frédéric Nouchi. Certo, a Champex-Lac è possibile sciare, praticare sci di fondo e passeggiare. Ma «Fred», come lo chiamano i suoi colleghi dei TPG, preferisce le racchette. «C'è un sentiero molto

ben curato. Una boccia di 4 km che costeggia una riva del lago e poi si snoda a strapiombo sulla stazione di Champex-Lac. È semplicemente fantastico». Solo circa 280 residenti vivono tutto l'anno a Champex-Lac. La calma regna sovrana. Come nei grandi spazi canadesi...

Arrivarci con i trasporti pubblici

Frédéric Nouchi è il segretario della sezione VPT TPG. È appena stato brillantemente eletto dai colleghi nel comitato di gestione della Cassa pensione dei TPG. Benché lavori a Ginevra, vive a Martigny. Si spiega in parte così la sua irresistibile voglia di coinvolgerci. «Ci si può tranquillamente andare con i trasporti pubblici: dalla stazione FFS di Martigny, occorre prendere il treno St-Bernard Express della compagnia RegionAlps, fino al capolinea di Orsières. Il tragitto dura esattamente 36 minuti. A Orsières bisogna poi prendere l'autopostale che conduce a Champex-Lac in soli 25 minuti».

Pattinare sul lago

Il lago di Champey è situato a 1466 metri di altitudine, la sua superficie è di 1,1 km quadrati, ossia l'equivalente di 75 piste di ghiaccio. Nulla a che vedere con le dimen-



Frédéric Nouchi, conducente di bus ai TPG.

sioni dei grandi laghi della America del Nord... Ma, come in Canada, in inverno si può pattinare sul lago ed è un'esperienza semplicemente meravigliosa. Con grande tatto, nel corso della chiacchierata Frédéric Nouchi ci dà un indirizzo. «Consiglio ai colleghi del SEV di pernottare alla pensione *En Plein Air*. Vedrai, non saranno delusi!» I prezzi sono corretti: 55 franchi la camera con colazione (www.pensionenpleinair.ch). Nulla a che vedere con i prezzi esorbitanti della vicina stazione turistica, ossia Verbier. Una cosa è sicura: se vi piacerà Champex-Lac in inverno, c'è da scommettere che ritornerete in estate.

Alberto Cherubini/frg

www.champex.info
www.regionalps.ch

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

CAVOUR

Nell'anno del 150mo dell'Unità d'Italia, si commemora anche l'anniversario della morte di uno dei suoi massimi fautori, deceduto alle 7 di mattina del 6 giugno 1861, meno di tre mesi dopo la proclamazione del Regno d'Italia, e cioè il Conte (di Cellarengo e di Isolabella) Camillo (Paolo Filippo Giulio) Benso (nobile dei Marchesi) di Cavour. Nel carnevale di quasi quarant'anni prima, nel 1823, nel teatrino dell'Accademia Militare di Torino si rappresentava una farsa, intitolata: «I poeti ai Campi Elisi». Durante la recita interveniva un «deus ex machina», cioè calava dall'alto del palcoscenico un puttino alato, che doveva rappresentare il genio d'Italia. Sul palco erano i poeti, il genio d'Italia scese su di loro e pronunciò un nobile discorso. Ebbene, ironia della sorte, si trattava proprio del giovanissimo Camillo! In effetti, fra i tanti sedicenti genitori del Belpaese, probabilmente nessuno è stato più padre della patria di questo nobiluomo liberale, che dedicò tutta la sua vita alla gloria dei Savoia, iniziando la carriera a quattordici anni come paggio del re Carlo Alberto. Tuttavia il più grande diplomatico dell'Ottocento, l'uomo dalle mille mediazioni europee che era stato capace di concretizzare – pur sotto l'egida della monarchia sabauda – i confusi e contraddittori ideali del Risorgimento italiano facendo diventare monarchico persino Garibaldi, morì 150 anni fa con il rammarico di non aver potuto portare a termine l'ultima delle sue straordinarie mediazioni: quella con l'ultimo dei papi-re, Pio IX, che era un osso molto più duro di Garibaldi e di Mazzini. Forse, se Cavour fosse stato ancora vivo, Vittorio Emanuele II avrebbe risolto in maniera più elegante la «questione romana», evitando di farsi scomunicare con la ferita militare di Porta Pia, che ritardò di altri sessant'anni la pacificazione civile e religiosa dell'Italia. In realtà «il tessitore» si era spento, ad appena 51 anni, con la consapevolezza di essere poco amato da tutti: dai conservatori che lo consideravano troppo liberale; dai rivoluzionari che lo consideravano troppo di destra e persino dal suo re, che aveva più manifesta simpatia per Garibaldi che per il suo primo ministro. Quando, al termine della seconda guerra d'Indipendenza dall'Austria, l'armistizio di Villafranca minacciò la sua concessione politica dell'Unità d'Italia, Cavour disse: «Volevo fare l'Italia cominciando dal settentrione. Ebbene, vorrà dire che la farò invece cominciando dal mezzogiorno». In queste sue parole vi era già il germe della vittoriosa spedizione dei Mille. Ma Cavour – che aveva ben compreso come l'Unità d'Italia fosse comunque una «forzatura» – pur non considerando l'Italia una semplice «espressione geografica», come l'aveva definita sprezzantemente negli anni del Risorgimento il cancelliere austriaco Metternich, aveva comunque ben compreso come il suo compito fosse quello di «fare un'Italia unica», cioè di riuscire a fondere insieme i vari elementi componenti l'Italia stessa: quindi accordare Nord e Sud e risolvere la questione di Roma capitale. Di lui scrisse Montanelli: «Solo dopo l'unificazione, Cavour scese a visitare Bologna, Firenze e Pisa; ma oltre l'Arno non andò mai. E al ritorno disse al suo segretario: «Meno male che abbiamo fatto l'Italia prima di conoscerla».

IL CONGRESSO DEL SEV, UN EVENTO ATTESO CHE AVRÀ LUOGO IL 24 MAGGIO A BERNA ... SECONDO PELLET



Grande specialista delle nevi: Joël Cretin, capo tecnico delle piste di EspaceDôle nel Giura Vodese

Le piste di sci non hanno segreti

A 40 km a nord di Ginevra e a 20 da Nyon, tre impiegati lavorano durante l'anno agli impianti di risalita TéléDôle SA. Tutti e tre sono membri SEV! Abbiamo incontrato uno di loro, Joël Cretin, 52 anni, capo tecnico, il cui lavoro consiste nel garantire la sicurezza degli impianti e delle piste, oltre a fare lo slalom in permanenza con la meteo e attraverso la frontiera franco-svizzera.

E sì! Per poter sciare sulle piste svizzere di EspaceDôle, uscendo dall'autostrada a Nyon in direzione di St-Cergue, si deve per forza passare su suolo francese. Dalla dogana di La Cure (VD), bisogna percorrere ancora 4 km, prima di parcheggiare al termine delle piste. Se si preferisce andarci con i mezzi pubblici, c'è la navetta fra la stazione della NStCM di La Cure e le piste da sci. Il parcheggio si trova su territorio francese, ma un centinaio di metri più

in là, c'è la partenza della seggiovia e le piste di EspaceDôle sono in Svizzera. «Qui il confine è stato tracciato alla metà del XIX secolo da Napoleone III e dalla Confederazione», ci spiega Joël Cretin. Tuttavia, non tutti i cippi della vecchia frontiera sono stati eliminati e d'inverno non è sempre facile sapere da che parte del confine si sta», aggiunge con un sorriso malizioso.

Dipendenti dalla meteo

Il capo tecnico di TéléDôle è abituato a fare lo slalom sul confine, come pure a destreggiarsi con le condizioni atmosferiche. «Nelle fine settimana di bel tempo registriamo circa 35 mila passaggi al giorno sui nostri impianti. Ma nei giorni brutti solo un migliaio.» Con un tale scarto nelle frequenze bisogna fare le acrobazie con il personale. TéléDôle impiega tre dipendenti fissi, tutti membri del SEV e assume 37 ausiliari durante la stagione, essenzialmente cittadini francesi. «La maggior parte di loro sono contadini o boscaioli, che in inverno non hanno lavoro. I nostri stagionali sono molto fedeli alla nostra impresa. Quest'anno, su 37 solo due sono nuovi.»

Prima di tutto la sicurezza

Per Joël Cretin, la sicurezza degli impianti e delle piste è la preoccupazione numero uno. «Come nei trasporti pubblici, non possiamo permetterci di scherzare con la sicurezza. I nostri impianti sono controllati dall'Ufficio federale dei trasporti e dal Concordato cantonale per le teleferiche e gli scilift.» Per essere sempre aggiornato, Joël Cretin segue ogni anno un corso di due o tre giorni.

Solidarietà sindacale

Joël è da 22 anni membro della sezione VPT NStCM-TPN, che raggruppa i dipendenti della ferrovia Nyon-St-Cergue-Morez e quelli dei bus TPN, della regione di Nyon. La NStCM-TPN è stata l'azionista principale di TéléDôle, prima di cedere il controllo maggioritario ai comuni della regione, e questo è il



Joël Cretin davanti alla partenza della seggiovia che conduce sciatori e sciatrici da 1230 a 1678 metri d'altitudine.

motivo per cui Joël e i suoi colleghi sono membri del SEV. Pierre-Marc Iseli, presidente della sezione, è molto contento di averli fra i suoi membri: «Le loro condizioni di lavoro sono molto diverse da quelle degli stagionali della TPN o della NStCM; ciononostante, partecipano regolarmente alle nostre assemblee generali. In segno di solidarietà, la nostra sezione ha acquistato azioni di TéléDôle SA. Anche se sono un po' isolati nelle montagne, li consideriamo colleghi di lavoro a parte intera. Non li abbandoniamo di sicuro.» Piccola lacuna, Joël Cretin si rammarica che gli impiegati degli impianti di risalita non possano godere delle facilitazioni di viaggio, come i ferrovieri, i quali beneficiano di riduzioni sugli impianti di risalita di TéléDôle.

Lavoro difficile ma gratificante

EspaceDôle è una stazione di sci a carattere familiare. «Il 70% della nostra clientela viene dalla Francia. I mo-

menti di punta sono in fine settimana. Ci troviamo a sole due ore da Lionne e da Digione e ad appena 40 km da Ginevra» osserva Joël. «Contrariamente ai nostri colleghi che lavorano sui treni o sui bus, non siamo praticamente mai confrontati con compor-

tamenti incivili o violenti. Qui la gente viene soprattutto per rilassarsi. Nonostante il clima che a volte può essere avverso, per chi ama la natura e il contatto con la clientela è un lavoro veramente piacevole.»

Alberto Cherubini

INFO

Collegamento con le piste francesi

TéléDôle comprende 12 impianti di risalita, 3 a St-Cergue e 9 a EspaceDôle. Le piste di EspaceDôle sono lunghe una ventina di chilometri e sono collegate con quelle della stazione francese Des Rousses, pure di una ventina di chilometri. Nella regione ci sono quindi circa 40 km di piste. «Sebbene la nostra sia una stazione di media altitudine, non abbiamo cannoni da neve, mentre ci sono sulle piste francesi, fa notare Joël. Ma forse un giorno anche noi dovremo farvi ricorso, se vogliamo avere buone condizioni di innevamento per tutta la stagione.»

BIO

Joël Cretin è nato il 30 gennaio 1959 a Morez (F). È cresciuto a Bois-d'Amont, piccolo comune a pochi chilometri da EspaceDôle, dove risiede ancora con sua moglie e i suoi figli. Dopo l'apprendistato di meccanico di manutenzione, lavora per alcuni anni nel montaggio e la manutenzione di macchine utensili in alcune segherie svizzere e francesi. Nel 1983 viene assunto da TéléDôle solo in fine di settimana, per la manutenzione. L'anno seguente è impiegato in pianta stabile come conducente del gatto delle nevi e

preparatore delle piste di sci e naturalmente per la manutenzione. Nel 1986, dopo aver svolto la formazione a Sion e a Winterthur, ottiene il brevetto federale di specialista di impianti di trasporto a fune. Nel tempo libero, Joël Cretin d'estate pratica la marcia e l'arrampicata. D'inverno lo sci di fondo. Nella vita del responsabile tecnico di TéléDôle non c'è solo la montagna: lui e suo figlio inforcano la moto da cross. «Accompagno mio figlio alle gare di cross.»