

Intervista

Ueli Stüchelberg analizza la situazione odierna del trasporto pubblico in Svizzera

Pagine 6 e 7



Politica dei trasporti

Il progetto del Consiglio federale di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è stato accolto con diverse riserve, di segno opposto.

Pagina 4



Ritratto

Biagino Gioli ha lasciato dopo 19 anni la carica di amministratore della Casa del popolo.

Pagina 16

FFS Cargo: 80 milioni di disavanzo e rischio di ridurre la rete di servizio

Nubi nere su FFS Cargo

Portare il settore dei carri completi alle cifre nere entro il 2013: FFS farà sapere come entro fine anno.

Il direttore di FFS Cargo Nicolas Perrin deve di nuovo fare i conti per fre-

nare una nuova emorragia. Ha fatto sapere di volere intervenire in particolare nei settori del materiale rotabile, dell'amministrazione e dell'informatica, ma non esclude neppure il taglio di un numero maggiore di posti rispetto ai 157 previsti sino al

2012, annunciati con l'esternalizzazione del settore internazionale. Il SEV ritiene sbagliato e prematuro l'annuncio di possibili tagli e seguirà attentamente gli sviluppi.

A pagina 2



Non c'è pace per FFS Cargo, che ora deve vedersela anche con la forza del franco svizzero

EDITORIALE

« La minaccia di tagli del personale e delle prestazioni plana su FFS Cargo », annunciano le FFS. Il direttore Nicolas Perrin ha inviato un segnale dubbioso. Certo, il corso dell'euro, il prezzo delle tracce, i problemi economici dei grandi clienti e la concorrenza della strada, complica la vita di FFS Cargo. Ma destabilizzare i collaboratori di Cargo – già segnati da innumere-

» Riflettere invece di minacciare! «
Philipp Hadorn,
capoteam Cargo SEV

voli riorganizzazioni, spesso infruttuose – è un errore! Sarebbe meglio occuparsi, per esempio, di rispettare la volontà popolare di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. FFS Cargo deve dimostrare di non riuscire ad assolvere questo preciso mandato di prestazione senza generare dei disavanzi. Occorre che contributi mirati siano versati per assicurarsi un traffico ferroviario delle merci funzionante, sicuro, efficace e nel contempo una mobilità delle merci ecologica, un traffico stradale efficiente e il mantenimento di impieghi. Tutti i dirigenti e i dipendenti di FFS Cargo devono impegnare le loro enormi competenze affinché il traffico merci ferroviario possa continuare a svilupparsi. È possibile ricostruire l'avvenire di FFS Cargo se il pubblico e le autorità politiche non faranno mancare il loro sostegno, di cui il traffico merci ferroviario ha disperatamente bisogno.

(leggere anche a pagina 2)

TOCO, ECCO COSA FARE

Il problema principale di ToCo resta la mancanza di documenti: i superiori non sono sempre in grado di fornire tutta la documentazione.

Mancano infatti ancora descrizioni dei posti di lavoro ed attualmente si sta procedendo anche alla revisione di quelle già fornite. Intanto vale la regola: non firmare nulla se non si è in chiaro e segnalate eventuali minacce o pressioni da parte dei superiori.

A pagina 3

Nel cuore delle montagne vallesane

La grande centrale elettrica



In Vallese, FFS e Alpiq costruiscono una delle più potenti centrali di pompaggio idroelettriche della Svizzera. Tra Martigny e Chamonix, sul territorio del comune di Finhaut (VS), da oltre due anni circa duecento lavoratori stanno scavando gallerie sotto le Alpi Vallesane

– tra 1200 e 2200 metri di altitudine – e presto scaveranno grotte giganti per installare la centrale di pompaggio a turbina di Nant de Drance, con una potenza di 900 megawatt e per un costo stimato a 1,8 miliardi di franchi.

Alle pagine 8, 9 e 10

IN BREVE

NUOVI PRESIDENTI
DELLE COPE FFS

Le diverse assemblee costitutive delle CoPe FFS hanno provveduto all'elezione dei rispettivi presidenti. Quella della divisione viaggiatori ha confermato tacitamente l'uscente Marcel Ruoss (SEV). Confermato anche Fritz Augsburger (SEV) dalla CoPe Infrastruttura, mentre agli Immobili è stata eletta per la prima volta Liliane Staub (SEV). Alla testa della CoPe Cargo è invece stato eletto Alex Brunner (VSLF). Marcel Ruoss è stato confermato anche presidente della CoPe del gruppo FFS, carica che aveva ripreso ad inizio anno dal dimissionario Fridolin Disler.

NIENTE PIÙ
HOOLIGAN

In futuro, i treni svizzeri non dovrebbero più essere obbligati a trasportare i tifosi delle varie squadre, rei sovente di danneggiamenti ai vagoni. È quanto auspica Ulrich Gygi, presidente del Cda delle Ferrovie federali (FFS), che sta lavorando a un cambiamento legislativo con l'Ufficio federale dei trasporti. Attualmente, le FFS sono obbligate per legge a trasportare chicchessia, purché munito di un biglietto valido. Per l'Ufficio federale dei trasporti si potrebbe invece spingere i club a prenotare un treno per i loro tifosi, previo deposito di una cauzione a copertura di eventuali danni.

SALARI MINIMI
LOTTA RAFFORZATA

L'Unione sindacale svizzera approva le misure discusse lo scorso 7 luglio dal Consiglio federale volte a rafforzare le misure di accompagnamento nella lotta contro i pseudoindipendenti e l'inasprimento delle sanzioni in caso di infrazioni in materia di salario minimo. Queste misure devono essere applicate il più presto possibile. Il Consiglio federale vuole così rispondere alle forti pressioni sui salari in caso di nuove assunzioni e alla mancanza di salari minimi nella Svizzera tedesca, in un mercato del lavoro dove il dumping salariale è molto diffuso. Esige anche l'applicazione concreta delle sanzioni in caso di abusi.

FFS Cargo: 80 milioni di disavanzo e rischio di ridurre la rete di servizio

Nuovi tagli sul territorio?

L'anno scorso, le FFS si erano prefisse di togliere entro il 2013 il traffico a carri completi dal disavanzo finanziario in cui si era sempre trovato, quantificando l'esigenza di risanamento in circa 20 milioni di franchi.

Il 6 luglio, il «Tages Anzeiger» e il «Bund» hanno però riferito di una nuova analisi che porta il fabbisogno a 80 milioni.

Il direttore di Cargo Nicolas Perrin ha indicato 3 ragioni per il peggioramento degli ultimi 12 mesi: il crollo dell'euro che si è ripercosso negativamente sugli introiti, dato che circa il 20% avvengono in questa valuta, mentre i costi sono esclusivamente in franchi; la stagnazione dell'attività, dovuta anche a fattori negativi quali la chiusura della segheria di Domat-Ems



Tra le misure prospettate dal direttore Perrin vi è anche la verifica della rete di servizio e delle prestazioni.

e della cartiera di Biberist SO, tra i maggiori clienti di FFS Cargo e l'aumento di 10 milioni del prezzo delle tracce d'orario. Su di una cifra d'affari di 600 milioni, questo aumento corrisponde ad un adeguamento delle tariffe per la clientela del 2 percento. «Siamo obbligati a ribaltare gli aumenti delle tracce e dei costi dell'energia ai nostri clienti, anche se ciò indebolisce

la nostra concorrenzialità, in quanto tutti devono contribuire in qualche misura all'ampliamento delle infrastrutture» ha aggiunto Perrin sui giornali.

Misure in preparazione

Entro fine anno, FFS Cargo vuole indicare come intende portare il settore dei carri completi alle cifre nere entro il 2013. Perrin ha parlato in

particolare dei settori del materiale rotabile, dell'amministrazione e dell'informatica, ma non esclude neppure il taglio di un numero maggiore di posti rispetto ai 157 previsti sino al 2012, annunciati con l'esternalizzazione del settore internazionale.

Confederazione in causa

Perrin ha però anche affermato di aspettarsi che la Confederazione, quale proprietaria, indichi le prestazioni da fornire in favore dell'economia, riconoscendo anche un'indennità per quella parte che non può risultare redditizia.

L'ente pubblico dovrebbe così assumere anche nel traffico merci il ruolo di committente, come avviene nel traffico regionale. Se ciò non fosse il caso, Cargo dovrebbe ridurre drasticamente la propria offerta, concentrandosi sui traffici più importanti. «Ciò comporterebbe una forte diminuzione del fabbisogno di personale» ha precisato Perrin al Tages Anzeiger, pur precisando di non potersi immaginare un abbandono di tutto il settore, a causa degli elevati investimenti attuati da FFS Cargo e dai maggiori clienti.

LE MISURE
DI RISANAMENTO
PREVISTE

Il direttore di FFS Cargo, Nicolas Perrin, sul corriere FFS n. 13/2011 del 6 luglio ha indicato i seguenti punti principali nel piano di risanamento aziendale:

- ulteriore semplificazione dei processi e standardizzazione dell'offerta;
- fatturazione mirata delle prestazioni di trasporto richieste dai singoli clienti e ribaltamento degli aumenti delle tracce d'orario e dei costi energetici;
- verifica della rete di servizio, delle necessità e delle ordinazioni da parte della Confederazione;
- efficienza di impiego del materiale rotabile ed intensificazione dei miglioramenti dei processi di manutenzione. *Fi*

TRE DOMANDE A PHILIPP HADORN

contatto.sev: FFS Cargo ha informato il SEV sulle misure di risparmio previste nel traffico a carri completi?

Philipp Hadorn, segretario SEV e capoteam Cargo: a inizio luglio, la direzione di Cargo ci ha informato dei problemi con i costi e gli introiti, spiegandoci che sta verificando le possibilità di ridurre i costi, che ci presenterà a fine estate. A quel momento, dovremo decidere sull'opportunità di chiedere una procedura di consultazione.



Ma presso Cargo vi sono effettivamente ancora margini per migliorare l'efficienza?

In linea generale, si può affermare che in ogni azienda vi è sempre un potenziale per aumentare l'efficienza e la produttività, derivante dai cambiamenti delle circostanze interne ed esterne. Presso FFS Cargo, però, le riorganizzazioni si susseguono senza tregua e, almeno per quanto riguarda il personale, penso siamo arrivati ad una soglia critica, al di sotto della quale sia molto difficile e doloroso andare.

Il direttore di Cargo Nicolas Perrin non esclude il taglio di altri posti. Cosa ne pensi?

Questa affermazione è prematura, sbagliata dal punto di vista della politica del personale e controproducente da quello psicologico. Quello di cui FFS Cargo ha veramente bisogno sono condizioni quadro adeguate, che permettano di svolgere un mandato voluto anche dalla popolazione. In questo ambito, non vedo oltretutto margini per ridurre ulteriormente il personale, se non nell'ambito di misure molto puntuali, elaborate in una procedura di consultazione, che consideri anche le modalità, la durata e la fluttuazione di personale.

domande: Fi

Le esperienze dai colloqui su Toco sono le stesse in tutte le regioni

Il problema principale di Toco resta la mancanza di documenti

Il problema constatato nei molti colloqui svolti resta lo stesso: numerose collaboratrici e collaboratori non ricevono i documenti necessari per poter capire la classificazione del proprio posto.

Il termine per il rinvio della comunicazione delle FFS era stato originariamente fissato per settimana scorsa, ma è poi stato posticipato anche grazie all'intervento del SEV. Adesso, collaboratrici e collaboratori delle FFS devono inviare alle FFS lo scritto di accordo oppure una richiesta motivata di riclassificazione entro metà settembre. Nel frattempo, numerosi membri del SEV hanno contattato il sindacato, in gruppo, di persona o per telefono per avere

chiarimenti che hanno confermato un problema generale: il fatto che i superiori non sono sempre in grado di fornire tutta la documentazione richiesta. Mancano infatti ancora descrizioni dei posti di lavoro ed attualmente si sta procedendo anche alla revisione di quelle già fornite. Per collaboratori e superiori è quindi spesso impossibile procedere ai paragoni trasversali necessari per valutare la classificazione del proprio posto di lavoro. Una realtà che fomenta incertezza presso il personale e presso i superiori.

Ci è pure stato riferito, in casi poco numerosi ma non per questo meno condannabili, di minacce verbali di licenziamento pronunciate nei confronti di colleghi, nel caso in cui non firmassero la comunicazione delle FFS. Si tratta di minacce del tutto

campate in aria. La procedura prevista dalle FFS (ed illustrata nella stessa comunicazione) non prevede in nessun caso il licenziamento, mentre quella di FFS Cargo prevede solo in un secondo tempo la possibilità di ricorrere ad una disdetta-modifica. «Chi riceve questo genere di minacce, dovrebbe rivolgersi subito a noi. Provvederemo ad intervenire presso le FFS, evidentemente senza rivelare identità della collaboratrice o del collaboratore» indica la vicepresidente del SEV Barbara Spalinger. La proroga dei termini permette ora di chiedere e di verificare la documentazione necessaria. L'indicazione resta comunque quella che il SEV aveva dato dall'inizio: firmare solo quando tutto appare chiaro e corretto.

pmo

L'era della doppia affiliazione è finita

Roland Schwager lascia l'AQTP

SEV o associazione dei quadri? Roland Schwager ha preso la sua decisione: il presidente centrale VPV e vicepresidente del comitato SEV ha lasciato l'AQTP.

contatto.sev: molti membri SEV fanno parte anche dell'AQTP. Come mai te ne vai?

Roland Schwager: L'AQTP si impegna soprattutto per i quadri sottoposti al CO, trascurando invece la grande maggioranza che sottosta al CCL. Inoltre, secondo me, l'AQTP non è nemmeno molto determinata nella difesa degli interessi dei lavoratori e assume spesso posizioni troppo vicine alle FFS, che non hanno certo bisogno di aiuto. La goccia che ha fatto traboccare il vaso è però stata l'ultima Newsletter, in cui si è lamentata "dello scarso sostegno delle altre organizzazioni del personale", rimproverando inoltre al SEV alcune "mezze verità". Avremo tutti



bisogno di membri, ma non sopporto il ricorso a questi mezzi scorretti. Consiglio quindi a tutti i doppi membri di seguire il mio esempio.

C'è chi fa il passo inverso...

Io invito tutti a valutare i pro e i contro: da una parte un SEV grande e solido, dall'altra l'AQTP con i suoi 1000 membri, per realizzare chi possa essere a battersi con successo per i nostri interessi. Non può essere che il SEV.

E' normale che il SEV rappresenti anche i quadri?

Lo ha sempre fatto, sin dal

1919 (una volta, aver rappresentato il SEV alle trattative costituiva persino un punto a favore della propria carriera). Il SEV non ha mai fatto differenze tra colletti blu e bianchi, con o senza cravatta. Invece, molti quadri farebbero meglio a realizzare che anche loro sono "solo" impiegati con doveri e diritti, a favore dei quali bisogna impegnarsi.

pmo

L'AQTP REPLICA

L'AQTP si è distanziata in un comunicato dall'appello a disdire le doppie affiliazioni: «siamo convinti che i quadri sappiano chi è in grado di rappresentarli al meglio e se è il caso di appartenere a più organizzazioni. Tre quarti dei nostri membri sono assoggettati al CCL e la nostra associazione si prefigge di rappresentare tutti, indipendentemente dalla base contrattuale,(...)».

IL COLORE DEI SOLDI

FABRIZIO FAZIOLI

Ritorno alla normalità

La storia del franco forte ci riporta in fondo alla normalità del franco forte. Ci riporta ai parametri di un'economia piuttosto solida che oseremmo addirittura credere in ripresa, nonostante gli indicatori alla rovescia come gli indici di borsa o i debiti pubblici in espansione un po' ovunque. Che il franco sia una moneta relativamente forte e stabile, non è una novità. Lo è praticamente da sempre e quando non lo fosse ci si raccapriccia casomai per capirne le ragioni e per trovarne i rimedi, come fosse una malattia cronica e pernicioso. Ma ci sono altri sintomi che ci riportano al già visto e vissuto. Sono i sintomi che chiameremmo della paura e dell'eccessiva prudenza che cadono generalmente sul gobbo della gente. Uno di questi sono le regole sempre più severe e minacciose che emanano dagli uffici federali e che circondano, quasi fossero in costante agguato, le assicurazioni sociali, a partire in particolare dalla nuove norme sugli investimenti dei fondi pensione. Cosa è successo? Semplicemente, anche qui, un graduale ritorno alla normalità, che consiste nella fattispecie nel rendere più difficili e garantiti i collocamenti di fondi pensione a più lungo termine, secondo nuove direttive che imporrebbero maggiore prudenza e, soprattutto, maggiore redditività, essendo attualmente i fondi pensione i maggiori attivi in grado di garantire ancora ai mercati finanziari volatilità e rendimento. Ma sarà poi così? Non è dai mercati finanziari e dal ruolo delle banche che è partita tutta la buriana che ha aperto la più grande crisi di liquidità del dopoguerra? Ecco allora un terzo fattore di ritorno alla normalità, che per la verità comincia piuttosto a inquietare, ossia il riutilizzo in grande stile dei prodotti derivati che provano, in assenza d'altro, a forzare delle borse scialbe e che non promettono nulla di buono a fondi pensione che invece devono restituire agli assicurati delle coperture sufficienti, proprio per assicurare loro principi e direttive basilari di copertura. Non è forse del tutto facile capire, ma assistiamo a una sorta di contraddizione: da una parte investimenti a lungo termine sulla scorta di prodotti derivati che la Banca dei Regolamenti Internazionali di Basilea (BRI) raccomanda - ma poi invita alla prudenza (memore delle recenti cattive esperienze) - dall'altra si chiede alle casse pensioni maggior rigore e regole che a volte sfiorano l'assurdo e l'impossibilità effettiva di realizzarle. Ben vengano dunque la normalità, la ripresa, persino la moneta forte e le regole pensionistiche più severe, purché non ci ripiombino addosso anche gli errori e le ingenuità recenti, che rischiano di vanificare tutte le buone intenzioni e lasciare in brache di tela chi ha creduto nella bontà di tutte queste soluzioni.



Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, sintesi della consultazione avviata dal Consiglio federale

Molti scontenti, per ragioni diverse

Il progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), proposto quale controprogetto all'iniziativa «Per i trasporti pubblici» dell'Associazione traffico e ambiente (ATA) – e sul quale lo scorso numero di *contatto.sev* ha dedicato un dossier – ha suscitato parecchio malumore.

Per creare a lungo termine una solida base finanziaria per l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, il Consiglio federale intende garantire i mezzi necessari creando un nuovo fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) e ricorrendo a entrate supplementari. Tra le misure previste dal Consiglio federale la limitazione della deduzione fiscale per i costi di viaggio a livello di imposta federale diretta a un importo forfettario di 800 franchi, corrispondente al prezzo di un abbonamento per i trasporti pubblici valido nella zona centrale degli agglomerati. Complessivamente, questa misura genererà per la Confederazione entrate supplementari di circa 250 milioni di franchi annui, che andranno ad alimentare il Fondo FInFer. È previsto inoltre che i Cantoni versino contributi supplementari pari a 300 milioni di franchi annui. Oltre a ciò, nel 2013 il Consiglio federale intende aumentare di 200 milioni di franchi i costi per l'utilizzo delle linee ferroviarie (prezzi delle tracce orarie).

Mancanza di strategia

L'Associazione Traffico e Ambiente (ATA) e la ventina di associazioni che sostengono l'iniziativa, apprezzano sostanzialmente l'intenzione del governo di costituire un apposito fondo, con durata illimitata, in sostituzione degli strumenti attualmente utilizzati. Le medesime organizzazioni rilevano tuttavia la mancanza di ambizione e di strategia. E, soprattutto, sot-

tolineano che le misure di finanziamento proposte dal governo, rischiano di fare aumentare in modo drastico il prezzo dei biglietti del treno. Pertanto l'ATA ha deciso di mantenere la sua iniziativa popolare. «La prima tappa, precisa l'ATA, dovrebbe intervenire più rapidamente e avere una maggiore ampiezza rispetto a quanto previsto.» Le proposte di finanziamento, inoltre, non rappresentano una vera alternativa all'iniziativa e si andrebbe incontro a un drastico aumento del prezzo dei biglietti dei treni.

Finanziamento insufficiente

Anche secondo l'*Iniziativa delle Alpi* il finanziamento proposto è insufficiente. Ci vogliono sicuramente entrate supplementari, come ad esempio una tassa sui veicoli per le consegne fino a 3,5 tonnellate. Il progetto governativo, inoltre, non tiene sufficientemente conto del traffico ferroviario delle merci e dei bisogni che deriveranno dall'apertura della galleria di base del San Gottardo.

Il Partito socialista concorda con la creazione di un fondo illimitato, ma non con

le misure di finanziamento, ritenute insufficienti. Propone dunque mezzi supplementari in tre forme: sdebitamento del fondo esistente, rialzo delle imposte sugli olii minerali e rialzo dell'imposizione sugli utili delle aziende. I Verdi, dal canto loro, si schierano apertamente con l'iniziativa popolare, sostenuta anche dai Verdi Liberali.

L'Unione dei trasporti pubblici (UTP) accoglie con particolare favore la proposta di finanziare le opere con un fondo di infrastrutture ferroviarie (FInFer) illimitata nel tempo. Viene però chiesta una migliore «simmetria dei sacrifici» anche per finanziare i mezzi supplementari: oltre agli utenti (attraverso gli aumenti delle tariffe), i Cantoni e i contribuenti, anche la Confederazione deve contribuire concretamente al finanziamento supplementare. A questo scopo l'UTP propone di alimentare il fondo con il prelievo, limitato nel tempo, dell'1 per mille dell'IVA (300 milioni di franchi all'anno) o di rinunciare a pagare gli interessi sul debito.

Per Touring Club e Associazione svizzera dei trasportatori stradali, il progetto è inaccet-

tabile nel suo insieme. Stessa musica per l'organizzazione padronale USAM, secondo cui il progetto viola il principio di causalità. I direttori cantonali dei trasporti definiscono «inaccettabile» la scelta di fare passare alla cassa proprio i cantoni chiedendo loro di versare 300 milioni di franchi all'anno per compiti che, a loro parere, spettano alla Confederazione. FFS e BLS appoggiano invece il progetto che assicura una pianificazione sul lungo periodo.

A destra gli scontenti

Quanto ai partiti politici di destra e centro destra, si dicono poco entusiasti del progetto di finanziamento. L'UDC urla allo scandalo affermando che si tratta «di un attacco frontale contro il traffico stradale». Il PLR si dice «abbastanza scettico» e, soprattutto «è totalmente opposto a punire i pendolari». Il PPD appoggia il progetto della «sua» ministra dei trasporti Doris Leuthard, non lesinando critiche sulla deduzione fiscale delle spese di trasporto e sui biglietti differenziati per i treni.

ats/rgf



PREZZI IN CRESCITA DEL 27% ENTRO IL 2018

Versate dalle compagnie ferroviarie per utilizzare la rete, le tariffe delle tracce orarie non coprono attualmente i costi aggiuntivi generati dall'uso del treno. Il Consiglio federale intende riformare questo sistema tariffario, facendolo variare a seconda degli orari. In questo modo prevede di incassare 300 milioni di franchi supplementari. Uno scenario di questo tipo spingerà i prezzi dei trasporti pubblici verso l'alto nella misura del 3,5–4% all'anno. Entro il 2018 l'aumento sarà addirittura del 27%. Questo calcolo tiene conto del rincaro, delle necessità delle aziende di trasporto (+0,8% all'anno) e dell'aumento della loro efficacia. L'organizzazione si dice pronta a farsi carico di una parte dell'aumento delle tariffe delle tracce orarie, ma non nella misura richiesta dal Consiglio federale. Propone inoltre di limitare l'innalzamento a 150 milioni di franchi. In questo modo, afferma l'UTP, si arriverebbe ad una crescita dei prezzi per gli utenti di circa il 20% fino al 2018. Un'evoluzione di questo tipo sarebbe «più accettabile per i clienti». È inoltre fondamentale che i prezzi del traffico stradale presentino un'evoluzione simile a quella dei trasporti pubblici. Un trasferimento sulla strada causerebbe inoltre problemi di capacità e metterebbe a rischio gli obiettivi ambientali della Confederazione. Per l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) l'aumento delle tariffe delle tracce orarie si ripercuoterà sul costo dei biglietti solo nella misura del 10%. «Ciò corrisponde a un terzo dell'incremento preventivato dall'UTP», indica Peter Füglistaler, direttore dell'UFT. Il resto degli aumenti è invece da ricondurre al rincaro e al fabbisogno delle ferrovie.

ats

LA POSIZIONE DEL SEV E DELL'USS

Ne va della garanzia a lungo termine della «storia di successo» delle Ferrovie svizzere. A tal fine, l'Unione sindacale svizzera (USS) e il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) appoggiano il progetto di finanziamento (non limitato nel tempo) e di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), ma chiedono che la Confederazione si adoperi al tempo stesso a risanare i debiti della ferrovia e a mantenere i prezzi stabili. Il SEV e l'USS accolgono con particolare favore la creazione di un fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) perché rappresenta uno strumento di finanziamento globale per i grandi progetti di investimento così come per il funzionamento e la manutenzione della ferrovia. Questo strumento, tuttavia, potrà soltanto funzionare e rivelarsi efficace se sul FInFer non graverà fin dall'inizio il peso del debito del precedente fondo, addebito a finanziare progetti di infrastrutture dei trasporti pubblici (FTP); pena la creazione di una spirale di aumento dei prezzi. Nessuno si augurerebbe di assistere al ritorno sulle strade del traffico passeggeri e del traffico merci, a causa dell'aumento dei prezzi. Ecco perché l'USS e il SEV chiedono fermamente alla Confederazione di riprendere a proprio carico l'acconto di 8 miliardi di franchi concesso a suo tempo al fondo FTP per i grandi progetti ferroviari, oggi completati. La situazione finanziaria consente questa operazione senza alcun problema. Anche un eventuale indebitamento supplementare rappresenterebbe, nell'attuale contesto del mercato, un investimento per il futuro facilmente sopportabile.

com.

L'USS chiede di applicare ai temporanei le stesse condizioni dei dipendenti fissi

Lavoratori interinali colpiti dal dumping

Il lavoro temporaneo è una forma precaria di impiego e sovente è soggetto a dumping salariale, ha affermato a Berna Paul Rechsteiner, presidente dell'Unione sindacale svizzera (USS). Il 41% delle agenzie del ramo non rispetta le condizioni minime stabilite dai Contratti collettivi di lavoro (CCL). Negli ultimi 15 anni il volume del lavoro temporaneo è quadruplicato per giungere al 2,5% del totale degli occupati, anche in seguito all'influenza della libera circolazione delle persone con l'Unione europea.

Prima dell'ultima votazione popolare nel 2009 sull'allargamento della libera circolazione alla Romania e alla Bulgaria, le autorità avevano promesso di rafforzare le misure di protezione delle condizioni di lavoro anche per quanto riguarda gli impieghi

temporanei. In questo campo finora non è stato realizzato, ad esempio nella CCL di obbligatorietà generale,



Anche aziende della Confederazione, come le FFS, non vogliono offrire il livello di protezione del CCL agli interinali che lavorano per loro.

zato un CCL di obbligatorietà generale. «L'obiettivo – sottolinea l'USS in una nota stampa – è la parità di condizioni di lavoro fra il personale temporaneo e quello fisso. Tale principio è anche contenuto in una direttiva dell'Unione europea che dev'essere applicata entro fine anno». In Svizzera la parità di trattamento vige solo per i

edilizia. Tale lacuna è colmata dal CCL per il lavoro temporaneo, che contempla nell'allegato altri contratti collettivi e imprese per cui è valida la parità di trattamento. «Il punto cruciale – sottolinea il presidente dell'USS Paul Rechsteiner – è che molte aziende da tempo si rifiutano di applicare il loro CCL al personale a tempo deter-

minato con un unico obiettivo: applicare alla manodopera interinale condizioni di lavoro inferiori rispetto a quelle sancite nel CCL».

Perfino ex regie federali come Swisscom e FFS non hanno aderito a tale Contratto collettivo, ha rilevato Daniel Lampart, capo economista dell'USS, aggiungendo che il Consiglio federale deve fare pressioni affinché le ex regie vi aderiscano. La Posta invece rispetta la parità di trattamento.

«I problemi – evidenzia Daniel Lampart – si riscontrano principalmente nell'industria e nel settore chimico-farmaceutico. Qualora non fosse possibile dotare il settore del lavoro interinale di un CCL efficiente, il principio della parità di trattamento dovrà essere raggiunta attraverso una legge». Secondo l'economista dell'USS la Confederazione dovrebbe promulgare un contratto tipo di lavoro con le indicazioni chiare di minimi salariali obbligatori.

Vania Alleva, vicepresidente dell'USS e membro

della direzione di UNIA, ha menzionato il caso della Novartis di Stein (Argovia) che ha una quota di impiegati temporanei del 20%: un preparatore chimico tecnico a tempo determinato riceve 26 franchi invece di 34 l'ora per il personale fisso.

Il Contratto collettivo di lavoro per le oltre 260 mila persone impiegate in Svizzera a tempo determinato è stato sottoscritto nel 2008 dall'associazione delle imprese del ramo *swissstaffing*, dai sindacati e dalle organizzazioni degli impiegati. Sarà valido solo quando il Consiglio federale dichiarerà la sua obbligatorietà generale. Attualmente non è possibile poiché sono ancora pendenti diversi ricorsi e poiché vi hanno aderito troppe poche aziende, ha infine precisato l'USS. La questione della pressione dei salari verso il basso sta assumendo grandi e preoccupanti proporzioni anche in Ticino.

Servizio stampa USS

Rapporto sulla repressione dei diritti sindacali nel mondo

Sindacalisti uccisi

90 sindacalisti assassinati, 2500 arresti, 5000 licenziamenti: questi i dati impressionanti censiti dalla Confederazione sindacale internazionale (CSI), di cui fa parte anche l'Unione sindacale svizzera.

È ancora la Colombia la bestia nera dei sindacalisti: in base al rapporto della CSI nel 2010 sono stati 49 i sindacalisti assassinati nel paese latinoamericano. Ma la lista delle violazioni dei diritti sindacali, stilata nel 2010 prendendo in considerazione 143 paesi, è ben più drammatica:

- 90 omicidi
- 75 minacce di morte

- 2500 arresti almeno
- 5000 licenziamenti almeno a causa dell'attività sindacale.

Il rapporto della CI ha messo inoltre in evidenza il mancato rispetto delle legislazioni sul lavoro da parte dei governi, la mancanza di aiuto al finanziamento delle funzioni legate all'ispezione e alla protezione del lavoro, l'assenza di diritti e gli abusi nei confronti delle lavoratrici e dei lavoratori migranti nel mondo intero. Per non parlare, poi, dello sfruttamento della manodopera femminile. Per quanto riguarda il Medio Oriente, teatro della Primavera araba, il rapporto indica che all'origine

delle rivolte popolari ci sono anche la repressione nei confronti di attività sindacali libere e indipendenti.

La vecchia Europa non è certo senza macchie: le misure di austerità prese da diversi governi per far fronte alla crisi finanziaria ed economica, incidono in modo nefasto su lavoratori e lavoratrici e ostacolano l'esercizio dei diritti sindacali, particolarmente sotto pressione in Russia, Ucraina, Bielorussia e Turchia. Poco gloriosa la situazione in Svizzera, paese in cui la protezione contro i licenziamenti per attività sindacali è timida e lacunosa.

USS/frg

Iniziativa per la cassa malati pubblica

Una sola!

È in corso la raccolta di firme per l'iniziativa popolare lanciata a livello nazionale da una larga coalizione, che comprende associazioni dei consumatori e dei pazienti, il Partito Socialista, i Verdi e i sindacati.

L'obiettivo dell'iniziativa popolare, che chiede la creazione di una cassa malati pubblica (su modello della SUVA), è quello di correggere il sistema attuale, introducendo una vera trasparenza dei costi e dei premi e una netta separazione fra assicurazione malattia obbligatoria e assicurazioni complementari. L'attuale concorrenza tra

le casse malati è un'illusione che non giova agli assicurati soffocati da un sistema opaco, inefficace e costoso. Basti pensare che la pubblicità, il marketing, le commissioni e i cambiamenti di cassa malati costano ogni anno tra 200 e 400 milioni di franchi. Una cassa malati pubblica offrirà agli assicurati-consumatori:

- la trasparenza: un solo interlocutore al posto di 80, un solo premio per ogni cantone
- premi equi, calcolati esattamente in base ai costi
- la limitazione delle riserve e delle spese amministrative allo stretto necessario.

red



«Il trasporto pubblico non è un settore economico come gli altri.»

Ueli Stückelberger, Direttore UTP/FUS

Ueli Stückelberger analizza la situazione del trasporto pubblico in Svizzera

«Preservare l'attrattiva del trasporto pubblico»

Ueli Stückelberger è dal marzo scorso il direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e di Funivie svizzere (FUS). Giurista ed esperto di trasporti ha affrontato con molto slancio il suo difficile incarico, portando idee nuove per sciogliere le contraddizioni tra la funzione di rappresentante di un'associazione padronale e di paladino di trasporti pubblici esemplari.

contatto.sev: Ueli Stückelberger, la prima domanda è di carattere generale. Come vede oggi l'UTP e FUS: si tratta di organizzazioni politiche o di associazioni padronali?

Secondo me, il compito principale dell'UTP è quello di rappresentare gli interessi dei suoi membri. Spesso si tratta di prestazioni e servi-

zi, privi di carattere politico. Altre volte, questo carattere è invece molto presente, soprattutto quando si tratta di trovare e costituire maggio-

lare in Ticino, realizzano la maggior parte della loro cifra d'affari nei mesi estivi, altre sono attive praticamente solo d'inverno,

Non le conosco in dettaglio, per cui dovrei fare solo supposizioni.

Converrà però con noi che salari minimi di 2900 franchi, come quelli versati da impianti di risalita in Grigioni, siano intollerabili. Inoltre, ultimamente sono stati verificati casi di collaboratori che hanno lavorato 31 ore di seguito, oppure di persone pagate a giornata chiamati a prestare turni di 16 ore.

In questo settore, ci stiamo sforzando di spiegare le norme legali, per esempio quelle della legge sulla durata del lavoro, sulle cui conoscenze constatiamo diverse lacune. Nemmeno l'autorità di sorveglianza,

sbarcare il lunario. Queste situazioni mi preoccupano. Se una stazione chiude uno skilift, riduce i propri costi, ma sopprime anche posti di lavoro.

Devo però ribadire ancora una volta che i bassi salari sono l'espressione di un settore economicamente al limite della sopravvivenza. Non sono quindi convinto che un salario minimo più elevato possa costituire la soluzione.

Lasciamo ora il settore degli impianti di risalita. Come direttore dell'UTP, si è ritrovato nel pieno della bufera, con temi come l'aumento delle tariffe, l'obbligo di avere un biglietto ecc. Qual è il vostro margine di manovra? In questi casi, l'UTP non è un po' ostaggio delle aziende principali, in particolare delle FFS?

No, non è il caso. Proprio nella decisione sugli aumenti, ho avuto un ampio margine di influenza. Io

«Il buon andamento del settore dipende infatti da quello delle aziende, del loro personale e della clientela.»

ranze a favore del trasporto pubblico. Il buon andamento del settore dipende infatti da quello delle aziende, del loro personale e della clientela. Il trasporto pubblico non è un settore economico come gli altri. La soddisfazione della clientela è fondamentale, dato che spesso siamo chiamati a votare su temi del trasporto pubblico, il cui esito dipende alla fiducia che ci siamo guadagnati.

Ultimamente, i media hanno riferito di diverse imprese di montagna affiliate a Funivie svizzere in lotta con disavanzi crescenti. Nonostante le difficoltà di affermarsi sul mercato del turismo estivo, alcune stanno addirittura abbandonando l'esercizio invernale. Si tratta di una tendenza?

Penso sia esagerato parlare di una nuova tendenza, quanto di una diversificazione degli interessi. Offrire attrazioni nelle Alpi su tutto l'arco dell'anno può del resto essere economicamente molto interessante. Alcune imprese, in partico-

come alcuni impianti nei Grigioni. Non si può quindi generalizzare. Vi sarebbe un certo potenziale nel miglioramento dei collegamenti con i mezzi pubblici di trasporto. Occorre anche considerare che il numero di sciatori è in calo, a causa del diffondersi di alternative.

«Offrire attrazioni nelle Alpi su tutto l'arco dell'anno può essere molto interessante.»

Lo Stockhorn è un classico esempio di difficoltà. Non vi è più nessuno che d'inverno si assume una camminata di 20 minuti dalla stazione alla partenza della cabina.

È vero e la Stockhornbahn ha preso la decisione giusta: ha smantellato gli skilift e si è concentrata sulla offerta panoramica e su quella gastronomica, sviluppando quindi un pacchetto che va al di là della sola risalita in cabina.

Come giudica le condizioni di lavoro in questi impianti montani d'estate e d'inverno?

l'ufficio federale dei trasporti, se ne è molto occupato. Il problema deriva anche dalle diverse tipologie di aziende: alcune sono estre-

«Ritengo che tutti i viaggiatori debbano essere trattati allo stesso modo, indipendentemente se sono seduti in un treno regionale o in uno a lunga percorrenza.»

mamente professionali, altre invece sono gestite quasi a livello di hobby.

È vero anche che gli stipendi sono bassi, paragonabili a quelli nel settore della ristorazione. Diverse aziende hanno però difficoltà a

mi sono prodigato per evitare di andare al voto e per trovare una soluzione condivisa e ho un ruolo importante anche per quanto riguarda la definizione della struttura tariffale.

BIO

Ueli Stückelberger è nato nel 1969 a Berna ed ha seguito una formazione da avvocato.

Dopo aver lavorato quattro anni presso il canton Berna, è stato per un decennio alle dipendenze dell'Ufficio federale dei trasporti.

Dal marzo 2011, è direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e dell'associazione delle Funivie Svizzere (FUS).

Ha fatto parte del consiglio comunale di Berna, come rappresentante della lista verde, che ha anche presieduto per quattro anni. Collabora anche con l'Ata e il WWF Berna.

È sposato e padre di tre figli. Abita con la famiglia a Berna. Non possiede auto. Per i suoi spostamenti usa la bici o i trasporti pubblici, mentre nel suo tempo libero gli piace camminare.

INTERVISTA



Ueli Stückelberger nel giardino della sede dell'UTP e della FUS, al centro di Berna.

Per quanto riguarda poi l'obbligo di avere un titolo di trasporto, devo dire che sono io il responsabile principale. Ritengo infatti che tutti i viaggiatori debbano essere trattati allo stesso modo, indipendentemente se sono seduti in un treno regionale o in uno a lunga percorrenza, anche

“I bassi salari sono l'espressione di un settore economicamente al limite della sopravvivenza.”

se è importante disporre del margine per differenziare tra chi non sapeva di non avere un biglietto valido e chi invece specula di poterla far franca.

L'UTP dovrebbe avere un ruolo di integrazione delle numerose aziende del settore. Ultimamente si constata però una certa disgregazione, dovuta alla considerazione dei propri particolari interessi. Non vi è pericolo di compromettere la qualità di tutto il sistema?

Io sono soddisfatto della apertura e della qualità del-

la cooperazione in seno agli organi dell'UTP, in cui vi è un clima costruttivo, discutendo di temi quali le conseguenze sulle aziende dello aumento del prezzo delle

tracce d'orario. A volte vi è però anche una certa ignoranza sul come deve essere gestita una moderna azienda di trasporto pubblico.

Cosa pensa del fatto che l'abbonamento generale non sia più valevole su certe linee di navigazione?

Io mi impegno affinché nessuna azienda lasci l'ambito di validità dell'AG. Per questo, voglio che nella commissione del trasporto turistico vi siano anche due rappresentanti della FUS. La collaborazione giova a tutti. Dobbiamo però anche considerare che i problemi finanziari hanno conseguenze molto più pesanti per gli

impianti turistici che per il trasporto suburbano, dove tutti hanno interesse alle aziende che si occupano di trasportare i pendolari.

“Occorre anche considerare che il numero di sciatori è in calo, a causa del diffondersi di alternative.”

Potrebbe fare una previsione sulla situazione del trasporto pubblico in Svizzera tra tre – cinque anni? Quali sono le sue speranze e le sue paure?

Spero di poter mantenere e migliorare ulteriormente l'attrattiva del nostro sistema e che possa continuare

ad assumere personale capace ed interessato a lavorare nel settore.

Alcuni aumenti di prezzo saranno inevitabili, a causa per esempio dell'aumento

delle tracce, per mantenere la qualità dell'offerta, ma dovranno avvenire parallelamente ai costi della strada, per evitare un travaso.

Il mio obiettivo è che la clientela sia disposta a pagare di più per una rete ancora più estesa e fitta.

Intervista: Peter Anliker



“Gli investimenti nelle pompe a turbina, come a Nant de Drance, sono indispensabili.”

Roger Nordmann, consigliere nazionale PS

In Vallese, FFS e Alpiq costruiscono una delle più potenti centrali di pompaggio idroelettriche della Svizzera

Il gigantesco cantiere sotto le montagne vallesane

Tra Martigny e Chamonix, sul territorio del comune di Finhaut (VS), da oltre due anni circa duecento lavoratori stanno scavando gallerie sotto le Alpi Vallesane - tra 1200 e 2200 metri di altitudine - e presto scaveranno grotte giganti per installare la centrale di pompaggio a turbina di Nant de Drance, con una potenza di 900 megawatt e per un costo stimato a 1,8 miliardi di franchi.

Lo scopo principale di questa nuova centrale è quello di fornire energia sufficiente per consentire ai treni della rete delle FFS di circolare nelle ore di punta. La stazione sotterranea di pompaggio a turbina di Nant de Drance fornirà precisamente la corrente detta di punta in grado di produrre e immettere energia elettrica nella rete

ferroviaria quando la domanda è forte. Il cantiere di Nant de Drance è stato inaugurato il 30 giugno 2009; la centrale elettrica dovrebbe essere operativa entro il 2017.

L'esercizio della centrale assicurato da personale FFS

Tra i livelli di acqua delle dighe del Vieux Emosson e di Emosson, poco distanti l'una

dall'altra (solo 1,5 km), c'è una differenza media di 300 metri. Una configurazione geografica ideale per costruire un impianto di pompaggio a turbina che sfrutterà la breve distanza e il forte declivio tra le due dighe attraverso un pozzo, la cui pressione dell'acqua farà girare sei turbine da 150 megawatt ciascuna. Queste turbine saranno costruite in una grotta lunga 170 metri e alta 50 metri. Per rendersi conto delle dimensioni si pensi ad

uno stadio di calcio costruito a 535 metri sotto la montagna! Ecco ancora qualche cifra da brivido: si accede alla centrale di pompaggio attraverso un tunnel lungo 5,6 km, scavato partendo da Châtelard Village.

In questa galleria sarà realizzata una strada dalla pendenza media del 10,3% e che permetterà l'incrocio di due camion. Essa consentirà anche la fornitura e lo scarico di energia. Quando i lavori saranno completati, «l'esercizio della centrale e la manutenzione degli impianti saranno eseguiti da personale delle FFS; dovrà pertanto essere reclutato del personale supplementare», ha confermato

Frédéric Revaz, portavoce delle FFS.

Un cantiere impeccabile

Attualmente lavorano sul cantiere circa 200 lavoratori; al culmine dell'attività saranno tra i 360 e i 400. Impiegati dal gruppo Marti-Implenia, questi lavoratori vivono in strutture attrezzate nella località di Châtelard. Tra gli operai di dieci nazionalità diverse, l'ambiente di lavoro e i rapporti personali sono piuttosto buoni, secondo il segretario del sindacato Unia Philippe Alvares, che a Châtelard assicura una permanenza sindacale una volta alla settimana. «In mensa, anche se non parlano la stessa lingua,



Avvio ufficiale del cantiere di Nant de Drance a Emosson il 30 giugno 2009. Da s. a. d.: Eric Wuilloud, direttore di Nant de Drance SA; Walter Steinmann, direttore dell'Ufficio federale dell'energia; Jean-Michel Cina, consigliere di Stato vallesano; Andreas Meyer, direttore generale delle FFS; Giovanni Leonardi, direttore generale di Alpiq.



L'acqua sarà pompata dallo sbarramento di Emosson (sullo sfondo) in alto, verso lo sbarramento del Vieux Emosson (qui davanti), la cui diga è stata rialzata di una ventina di metri per aumentare la sua capacità di immagazzinamento, che passerà da 13,5 a 25 milioni di m³.

DOSSIER



Con i suoi 15 km di gallerie e cunicoli e le sue tre grotte, il cantiere di Nant de Drance è il secondo cantiere alpino più importante della Svizzera, dopo quello del tunnel di base del Gottardo.

tra di loro allacciano contatti facilmente.» Per quanto riguarda le condizioni di lavoro, Philippe Alvares assicura che al momento non ci sono problemi importanti. «Certo, queste sono condizioni di lavoro molto difficili, ma è un cantiere impeccabile. Marti e

Implenia sono grandi aziende che conoscono le regole del gioco; non abbiamo riscontrato nessun caso di dumping. Il CCL dell'edilizia viene applicato e rispettato, anche dai camionisti. Gli operai lavorano in squadre, per 8 ore ciascuna.» Il sinda-

calista segnala la presenza di una trentina di lavoratori provenienti dalla Slovacchia, specializzati nell'uso delle mine.

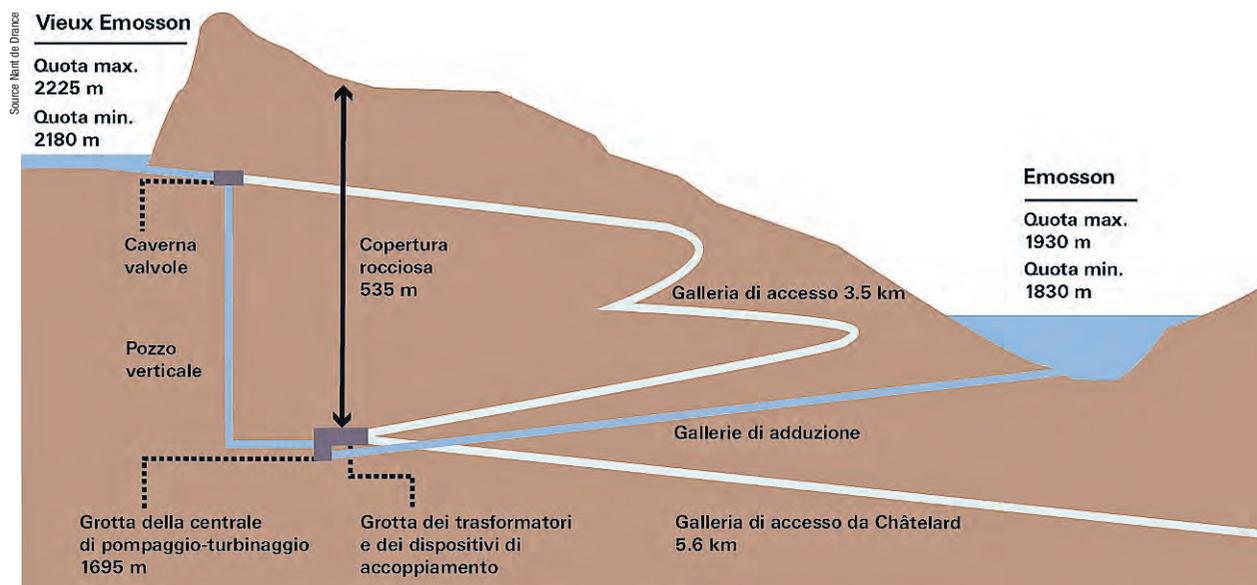
Il pompaggio dell'acqua tra le due dighe genererà un consumo di 3,1 miliardi di kWh. La maggior parte di

questa energia sarà fornita dalle centrali nucleari.

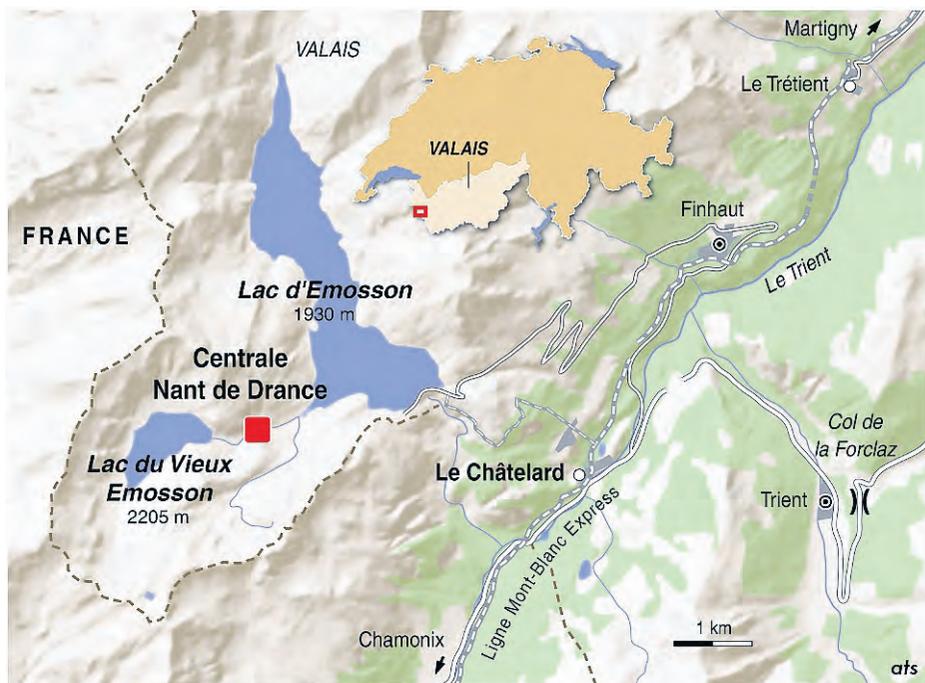
Senza nucleare come sarà?

Siccome la Svizzera ha deciso di uscire dal nucleare attorno al 2034, come funzionerà l'impianto di Nant de Drance, la cui durata di vita è stata

calibrata su un centinaio di anni? Con quale fonte di energia si pomperà l'acqua di Emosson? Christel Varone, addetto stampa di Alpiq, tenta di aggirare la domanda: «L'energia utilizzata per il pompaggio proviene da diverse fonti. Di notte, si tratta di energia corrente, proveniente principalmente da centrali elettriche che non si fermano. Si tratta quindi di energia proveniente da centrali termoelettriche (nucleare, carbone, petrolio o gas). Ma proviene anche, e in misura sempre maggiore, dagli impianti eolici, nella misura in cui funzionano anche di notte. L'energia prodotta da grandi centrali idroelettriche a pelo d'acqua, che è pure un'energia rinnovabile, può anch'essa essere usata per il pompaggio.»



Continua a pagina 10



Segue dalla pagina 9

«Con il necessario sviluppo delle nuove energie rinnovabili – aggiunge il portavoce di Alpiq – il concetto stesso dell'utilizzo del pompaggio a turbina verrà modificato. A seconda del volume di energia prodotto dal sole e dal vento, le pompe potranno attivarsi anche durante il giorno. Questo permetterà di assorbire la corrente dalla rete e conservarla in modo ecologico, grazie alla diga.» Il consigliere nazionale socialista Roger Nordmann (Vaud), in un'intervista pubblicata nel numero del 14 aprile di *contatto.sev* aveva affermato di rimanere ancora un forte sostenitore, esattamente come il Consiglio federale, di impianti di pompaggio a turbina. «Gli investimenti nelle pompe a turbina, come a Nant de Drance, sono indispensabili. Consentono di immagazzinare temporaneamente l'elettricità per fare fronte ai bisogni di punta.» Una cosa è chiara: la ricetta miracolo del post-nucleare per soddisfare i nostri bisogni energetici non è ancora stata trovata. Nant de Drance costituisce tuttavia un passo nella giusta direzione.

Alberto Cherubini/frg

LE TAPPE DI NANT DE DRANCE ENTRATA IN FUNZIONE VERSO IL 2017

■ Giugno 2006: Atel e FFS lanciano il progetto Nant de Drance, una centrale sotterranea di pompaggio a turbina, composta da 4 turbine che sprigionano una potenza di 600 megawatt. La centrale è progettata tra le due dighe di Emosson. Preventivo iniziale: 700 milioni di franchi. Messa in esercizio prevista: 2015.

■ 25 agosto 2008: l'allora consigliere federale Moritz Leuenberger firma la concessione per la costruzione della centrale di Nant de Drance. Il preventivo sale a 990 milioni. Alpiq (nata dalla fusione tra Atel e Energie Ouest Suisse) detiene una partecipazione del 60% e le FFS il 40%.

■ Novembre 2008: nasce la società Nant de Drance SA con sede sociale a Finhaut (VS). Le Forze motrici vallesane entrano nella società con una quota del 10%. Ad Alpiq resta il 54% e alle FFS il 36%.

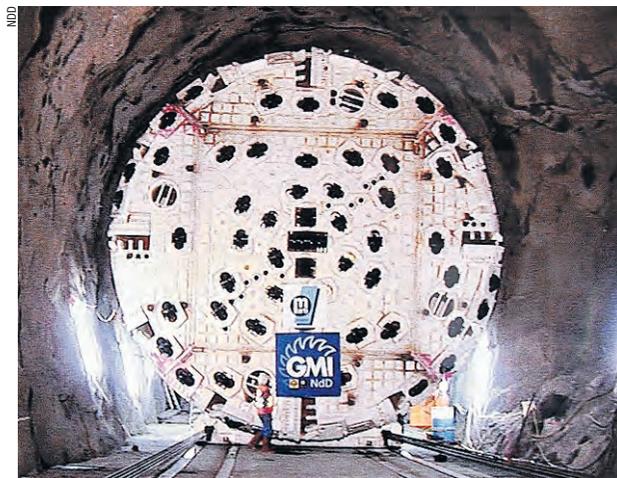
■ 30 giugno 2009: avvio ufficiale dei lavori di costruzione della centrale sul sito d'Emosson, alla presenza di Andreas

Meyer, direttore generale delle FFS, di Giovanni Leonardi, direttore generale d'Alpiq e di Jean-Michel Cina, consigliere di Stato vallesano e Walter Steinmann, direttore dell'Ufficio federale dell'energia. In Svizzera sette treni su dieci in Svizzera viaggiano con la forza idrica – un dato senza paragoni in tutto il mondo.

■ 5 luglio 2011: Nant de Drance SA dà il suo accordo per l'estensione della centrale, i cui costi ora si stimano a 1,8 miliardi di franchi. Nella grotta saranno installate sei turbine da 150 megawatt, invece delle 4 previste inizialmente. La diga superiore del Vieux Emosson sarà rialzata di una ventina di metri. La messa in esercizio viene procrastinata al 2017. «Con i suoi 900 megawatt, Nant de Drance sarà il numero due o tre sul mercato dell'elettricità in Europa», afferma Jörg Aeberhard, responsabile della produzione idraulica presso Alpiq. La centrale sarà in grado di produrre 2,5 miliardi di kWh, ossia il consumo annuo di 650 000 economie domestiche.



Presso il vecchio buffet della stazione di Châtelard sulla linea del Mont-Blanc Express, è possibile visitare un'esposizione dedicata al cantiere di Nant de Drance.



La fresa usata nel cantiere di Nant de Drance è uguale a quella usata per la costruzione della galleria di base del Lötschberg.

UN'ABERRAZIONE, MA...

Sophie Michaud Gigon, segretaria romanda di Pro Natura, dà un parere molto profilato sulle centrali elettriche di pompaggio a turbina. «In sostanza si tratta di un'aberrazione poiché questo tipo di centrali consumano più energia per pompare l'acqua rispetto a quanto ne producono attraverso le turbine (Nant de Drance consumerà 3,1 miliardi di kWh per pompare l'acqua e produrrà 2,5 miliardi di kWh nella turbina, ndr.). Inoltre, finora fanno capo principalmente all'energia

nucleare per il pompaggio dell'acqua. Ma da un punto di vista commerciale, queste centrali sono vacche da mungere per le aziende elettriche.» Sophie Michaud Gigon ricorda che Pro Natura non si oppone alla costruzione di Nant de Drance, «perché vi è un'alta qualità di compensazione ambientale. Si tratta di un progetto che è ben guidato. È stato infatti istituito un gruppo di monitoraggio, di cui fa parte anche Pro Natura».

AC

■ VPT Servizi ferroviari

Un successo che merita maggior sostegno

La Sezione VPT Servizi ferroviari nel 2010 ha contribuito a un quarto della crescita dei membri attivi della VPT e a un decimo di quella del SEV nel suo complesso.

Nel 2007, una piccola maggioranza dell'Assemblea generale aveva deciso di lanciarsi nella riconquista della fiducia dei lavoratori in questo settore a lungo trascurato, aumentando il livello di organizzazione per migliorare le condizioni di lavoro e salariali.

Contesto complesso

Parole chiave del concetto: organizzazione autonoma, responsabilità propria, vic-

SEV Giorgio Tuti e del presidente VPT Kurt Nussbaumer, sono stati segnali di riconoscimento molto apprezzati e hanno dato nuovo slancio. Mentre Giorgio Tuti nel suo intervento ha posto l'accento sull'importanza della struttura di milizia per il SEV, Kurt Nussbaumer ha ricordato i casi importanti gestiti dal Comitato SEV e dalla sottofederazione. Se la crescita continua su questa strada, Kurt Nussbaumer intravede la possibilità di creare un settore «servizi ferroviari».

Molto impegno al servizio del sindacato

La sezione, con 400 soci distribuiti in quattro aziende e in circa 20 posti di servizio, comporta un grande lavoro sindacale che rappresenta per i responsabili della sezione,



La vicepresidente della sezione Ely Wüthrich consegna al presidente del SEV Giorgio Tuti le firme raccolte per l'iniziativa popolare sull'introduzione di un salario minimo legale. La sezione ha dimostrato ancora una volta la propria capacità di mobilitazione.

nanza di soci e colleghi di lavoro, prestazioni adeguate e reclutamento dei membri. In breve: il lavoro vicino alla base! Oggi, quattro anni dopo, i membri presenti all'assemblea generale vedono che la strada perseguita è stata quella giusta. La sezione, con il supporto del SEV e della VPT, ha potuto più che triplicare il suo effettivo, ha potuto consolidare le sue strutture e ampliare l'organizzazione in un contesto complesso. Ora è in grado di gestire un numero sempre maggiore di problemi sindacali con successo!

Quest'anno la partecipazione all'assemblea generale, i discorsi del presidente del

un grande impegno a livello di tempo. Ma allentare gli sforzi potrebbe condurre a una caduta libera. La sezione continua pertanto ad occuparsi intensamente del reclutamento dei membri, delle prestazioni di sostegno e dei dossier sindacali, tra cui la revisione del CCL di elvetino. Nei prossimi mesi la grande sfida sarà quella di trovare una soluzione strutturale per il futuro sostenibile del sindacato in questo settore.

cfv

■ Assemblea congiunta SBV e VPV

Le due sottofederazioni verso la fusione?

I due presidenti centrali Elisabeth Jacchini e Roland Schwager sono venuti in Ticino lo scorso 4 luglio per presentare le possibili varianti di fusione elaborate congiuntamente dalle due sottofederazioni del personale amministrativo e del personale di vendita e d'esercizio.

Il progetto è nato dalla volontà di riunire il personale d'ufficio in un'unica sottofederazione, migliorando l'impiego di risorse e tenendo conto del fatto che numerosi membri della VPV provengono comunque dalla SBV.

Sul progetto gravano peraltro alcune incognite, dettate in primo luogo dall'adeguamento delle quote per i membri VPV e dalla ricostituzione degli organi centrali. Due le varianti presentate: una essenzialmente di milizia (salvo la figura del presidente centrale) ed un'altra che, a fronte di maggiori costi dello ordine di ca. 70000 franchi, prevede una liberazione al 10% dal lavoro anche per i



Un momento della presentazione del progetto di fusione con i presidenti centrali Roland Schwager ed Elisabeth Jacchini (da destra)

presidenti sezionali. Il calendario prevede di coinvolgere le sezioni entro il prossimo autunno. Vi sarà poi un'assemblea dei delegati congiunta per scegliere la variante da approfondire in vista dell'assemblea dei delegati del maggio 2012. Quest'ultima emetterà una raccomandazione per la votazione generale che, se darà responso affermativo, porterà alla nascita della nuova sotto-

federazione al 1° gennaio 2013.

A causa del periodo di vacanza e degli altri problemi che evidentemente stanno catalizzando le attenzioni dei membri, l'assemblea ha avuto un seguito abbastanza modesto. I presenti hanno tuttavia manifestato il loro consenso al progetto, per approfondire il quale non mancheranno comunque ulteriori occasioni. *Pietro Gianolli*

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Vacanze estive a Torre Pedrera

Il buon numero di vacanze, decisi a trascorrere con noi due settimane di vacanza sulle rive dell'Adriatico, ha raggiunto puntualmente la meta, nonostante vari ostacoli al traffico, che ci ha obbligato a deviazioni e ad una sosta per il pranzo assai problematica.

Una volta sul posto, le varie fasi di scarico bagagli, di sistemazione nelle camere e di assegnazione dei posti in spiaggia si sono svolte molto rapidamente, grazie alla cortesia del personale dell'albergo Punta Nord e all'abilità della nostra Augusta, che non ha tardato a prender contatto con il bagnino.

L'anticiclone che ci ha accolto è rimasto tranquillo sulla regione, permettendoci di godere di una situazione meteorologica quasi perfetta, abbronzandoci rapidamente, di tuffarci in acqua o passeggiare

lungo la spiaggia. Ci sono pure stati momenti d'ilarità quando si discuteva sul prezzo di oggetti vari, con i simpatici ma talvolta noiosi «vu'cumprà».

Non sono mancati neppure i momenti di svago, con le gare di scala quaranta e bocce a coppie «Lui & Lei» ad aggiungersi agli intrattenimenti serali, affrontati con sportività, agonismo, impegno e serietà. Tutti i contendenti si sono espressi al massimo livello rendendo appassionante ogni sfida. Carla Manfredini-Mombelli in coppia con Orlando Ferracini si sono assicurati la vittoria nella gara a bocce superando sul filo di lana i pur validi Pina Fontana e Massimo Minini.

L'arbitraggio e la regolarità della finale sono stati assicurati dall'esperto Dizio Vanza.

Medesimo entusiasmo per le sfide di scala quaranta risoltesi con Orlando Ferracini capace di fregiarsi di un altro diploma, eliminando nelle fasi finali un coriaceo Massimo Minini.

Ho lasciato per ultimo la soddisfazione per il trattamento alberghiero, sulla quale i pareri discordano. La direzione vorrebbe anche eliminare il servizio al tavolo, per instaurare un servizio a buffet per tutte le portate. Il comitato, cosciente che un trasferimento in una stazione balneare di maggior prestigio potrebbe incrementare la partecipazione alle vacanze estive, si chinerà sul problema e riferirà in merito a tempo debito.

Giampaolo Zocchi

La Società degli impiegati del commercio SIC Ticino attribuisce un premio di 1000 franchi alla miglior storia maschile

Conciliare lavoro e famiglia, concorso aperto agli uomini

L'obiettivo del premio è di promuovere le pari opportunità tramite una più equa rappresentanza di uomini e donne sia in ambito professionale che di cura dei figli.

È dimostrato che il modello tradizionale di ripartizione dei ruoli tra uomo e donna rischia di compromettere non solo i percorsi di vita individuali – precludendo alle donne un inserimento professionale e agli uomini una partecipazione negli impegni di cura – ma anche di avere un impatto negativo sulla crescita economica perché l'invecchiamento della popolazione e la scarsa natalità determinano una forte domanda di forza lavoro qualificata che può essere fornita anche da un maggior inserimento delle donne nel mondo professionale.

Come per il resto della Svizzera, anche Ticino il lavoro a tempo parziale per una donna è considerato sempre più un fatto «normale», per gli uomini la situazione è molto diversa: i dati dell'Ufficio federale di

statistica indicano che solo una residua parte di loro lavora a tempo parziale. Un uomo, per lavorare a tempo parziale, deve far fronte a molti pregiudizi perché infrange «schemi e stereotipi sia familiari (che lo vogliono comunque ancora pilastro – soprattutto finanziario) della famiglia) sia aziendali (che vogliono il lavoratore presente e occupato a tempo pieno). Alla luce di questi dati e nell'ambito di un progetto più ampio volto a promuovere una migliore conciliazione tra lavoro e famiglia per gli uomini che hanno impegni familiari nell'ottica di una più equa rappresentanza di uomini e donne sia nel settore professionale che negli impegni di cura, la Società degli impiegati del commercio SIC Ticino lancia la prima edizione del concorso pubblico per «uomini che meglio conciliano professione e cura dei figli». Sono invitati a partecipare al concorso tutti gli uomini che conciliano lavoro e famiglia grazie a modalità di lavoro atipiche (tempo parziale, tempo flessibile, o altro).

Come partecipare

La partecipazione avviene tramite la compilazione di un semplice questionario (all'indirizzo: www.sicticino.ch/concorso-lui oppure da richiedere in forma cartacea allo 091 821 01 01) che deve pervenire agli organizzatori entro fine agosto. Dopo una prima selezione, una rosa di candidati sarà chiamata al colloquio di approfondimento in seguito al quale, la giuria deciderà il vincitore. La giuria è composta da: Claudio Moro, Economista e Presidente SIC Ticino; Silvano Degiovannini, Esperto risorse umane; Anita Testa-Mader, Esperta di pari opportunità e membro Commissione federale per le questioni femminili; Marilena Fontaine, Responsabile ufficio della legislazione e delle pari opportunità del Canton Ticino; Matteo Ferrari, Presidente Conferenza Cantonale Genitori.

La premiazione è prevista in autunno. Al vincitore sarà assegnato un buono vacanze del valore di 1000 franchi. Per altre info: SIC Ticino, via Vallone 27, 6500 Bellinzona, www.sicticino.ch; info@sicticino.ch; 091 821 01 01.

SIC Ticino

AZIONE DI RECLUTAMENTO

Dal 23 maggio 2011 al 30 aprile 2012, la VPT organizza una nuova campagna di reclutamento, riconoscendo i seguenti premi:

da 4 a 5 adesioni	50.–
da 6 a 8 adesioni	100.–
da 9 a 12 adesioni	300.–

da 13 a 16 adesioni	500.–
da 17 a 19 adesioni	700.–
20 e più adesioni	1000.–

Gli importi verranno pagati in buoni Reka e saranno consegnati in occasione delle assemblee regionali VPT del 2012.



Avete domande relative alla campagna di reclutamento? Contattate: martin.ritschard@vpt-online.ch

AZIONE RECLUTAMENTO SOTTOFEDERAZIONE LAVORI

La commissione centrale della sottofederazione lavori ha deciso di sostenere l'azione di reclutamento dal 1° gennaio all'11 novembre 2011, con un'azione propria.

Le migliori reclutatrici e i migliori reclutatori della sottofederazione Lavori riceveranno anche i seguenti premi da parte della sottofederazione:

1° premio: 300 franchi

2° premio: set da scrittura o uno zaino

3° premio: un ombrello.

Chi dovesse reclutare più di 9 membri verrà invitato con tutti gli onori alla prossima assemblea dei delegati. Auguri di buon reclutamento.

Ernst Walder, segretario

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Sudan: restano i nodi

Si chiama Repubblica del Sud Sudan ed è il 54esimo Stato indipendente del continente africano e il 193esimo a entrare a fare parte dell'ONU (sul pianeta di stati indipendenti ce ne sono 202, sia detto per chi ama la precisione).

Il Sud Sudan è nato ufficialmente a mezzanotte di sabato 9 luglio (dopo il referendum sull'indipendenza dello scorso gennaio) da una costola del Sudan, il più esteso stato d'Africa, tanto povero quanto potenzialmente ricco, considerate le sue risorse naturali, a cominciare dall'oro più prezioso: quello bianco, cioè l'acqua (vi scorre il Nilo) e quello nero, il petrolio. Come dire un Paese destinato alle predatorie attenzioni internazionali pubbliche (degli Stati) e private (multinazionali), che d'altronde si sono già manifestate da tempo. Basti un esempio: stando a un rapporto di una ONG norvegese pubblicato a fine 2010, il 9% della terra del Sudan del Sud, ovviamente quella più fertile, è stata acquistata a prezzi irrisori dai capi tribù locali da compagnie internazionali per il settore agricolo e quello dei biocarburanti (un fenomeno di cui abbiamo già parlato su queste colonne).

Dopo 22 anni di guerra civile e due milioni di vittime, la cerimonia per l'indipendenza, tenutasi a Juba, la capitale (provvisoria) del nuovo Stato, è stata presieduta da Pagan Amun, ministro della pace. Una scelta, e una carica, che vogliono essere di buon auspicio, di speranza, anche se, purtroppo, il signor Pagan Amun rischia fortemente di essere messo nell'angolo. Troppi sono i problemi rimasti in sospeso fra i due stati, a cominciare da quelli relativi ai confini, da definire attraverso regioni le cui popolazioni sono tuttora in guerra, come quelle del Kordofan, ricco di petrolio, che si trova nel settore Nord del Sudan, ma abitato prevalentemente da popolazioni nilote da sempre schierate con il Sud. Subito a nord-ovest del nuovo stato c'è il Darfour (pure ricco di petrolio) dove si combatte da anni, ma dove ora i suoi abitanti di origine nilota potrebbero rivolgersi ai connazionali del Sud Sudan per appoggi e aiuti nella loro resistenza agli attacchi dei nomadi arabi finanziati dal Nord.

E c'è dunque il petrolio. La maggior parte dei giacimenti si trova nel territorio meridionale, ma il suo sfruttamento avviene mediante raffinerie che sono esclusivamente al Nord, a Port Sudan. Il dilemma per il nuovo Stato è ora scegliere fra la cooperazione con Karthoum, sfruttando l'oleodotto sudanese e dividendo quindi i proventi con gli ex-dominatori, o cedere alle lusinghe di chi è pronto a finanziare un nuovo oleodotto che attraverso il Kenya convoglierebbe l'oro nero verso il porto di Mombasa.

Per un Paese di 9 milioni di abitanti, sparsi su circa 650.000 km², senza sbocchi sul mare, di etnie e religioni conflittuali, analfabeti all'84%, al 90% con un reddito di mezzo dollaro al giorno e il tasso di mortalità infantile più alto al mondo, senza infrastrutture, (sono appena 100 i km di strade asfaltate), con una classe politica e burocratica tutta da costruire (ma già minata dalla corruzione), il futuro si presenta drammatico. Non però di un passato di distruzioni e guerre.

Colpi di diritto

Incidente con l'auto della ditta: partecipazione ai danni trattenuta direttamente dallo stipendio?

In caso di incidenti con l'auto della ditta, il o la dipendente non possono in genere essere chiamati a contribuire alla copertura di danni derivanti da un loro lieve errore.

Giovanni svolge gran parte del suo lavoro giornaliero con l'auto della ditta. Un giorno, quello che sarebbe potuto succedere è successo: posteggiando in una strada stretta, ha urtato la ringhiera di ferro di un giardino, danneggiandola e ammaccando leggermente la carrozzeria dell'auto. La fattura si è però rivelata comunque abbastanza elevata.*

Giovanni* ha però constatato con sorpresa che il datore di lavoro gli aveva dedotto le spese di riparazione dell'auto e della ringhiera direttamente dallo stipendio. Non essendo d'accordo con questo procedimento, si è rivolto all'assistenza giuridica del SEV.

In linea di massima, il lavoratore è responsabile dei danni causati intenzionalmente o per negligenza al datore di lavoro (art. 321e, par. 1 CO). Nello stabilire la misura della colpa del lavoratore, si deve valutare la diligenza che avrebbe dovuto dimostrare nel prestare il proprio lavoro.

Cosa significa concretamente? La questione della diligenza non può essere definita in modo generale, ma deve essere valutata secondo la natura del rapporto di lavoro, tenendo conto del rischio professionale, il grado di istruzione, le cognizioni tecniche richieste dal lavoro, nonché le capacità e le abitudini del lavoratore. D'altra parte, il datore di lavoro che vuole addebitare un danno al lavoratore, deve dimostrare di averlo istruito a sufficienza, di averlo assistito e avergli messo a disposizione mezzi adeguati.

Il lavoratore deve però anche rispondere nei casi di *negligenza leggera*. In questi casi, però, la somma da pagare viene generalmente sensibilmente ridotta, rispettivamente può essere contenuta o persino esclusa da accordi o dai CCL, com'è il caso per le FFS e per FFS Cargo (art. 42, risp. 43 del CCL FFS e FFS Cargo). Può inoltre essere imputato solo il danno che non viene coperto da un'assicurazione.

Una situazione particolare deriva dalle attività lavorative particolarmente esposte a rischi, in cui le possibilità di incorrere in danni sono elevate, per valutare le quali non si con-

sidera solo il rischio professionale, ma le situazioni concrete che hanno portato al danno. Questo è il caso anche di incidenti della circolazione con un'auto di servizio durante il lavoro. In questi casi, il lavoratore non deve essere chiamato a partecipare alla copertura del danno.

Nessuna trattenuta dallo stipendio senza accordo del lavoratore

E per quanto riguarda la trattenuta dallo stipendio? La legge prevede questa possibilità (art. 120 risp. 323b CO), ma vi si può far ricorso solo con l'accordo del lavoratore, rispettivamente dopo aver chiarito il suo obbligo a partecipare al danno. Altrimenti il lavoratore viene privato di ogni possibilità di far valere le sue ragioni, nel caso in cui sia convinto di non dover contribuire.

Nel caso del nostro Giovanni*, il suo datore di lavoro aveva ricevuto la fattura da parte del proprietario della ringhiera e della carrozzeria e ha dedotto entrambi gli importi dallo stipendio, senza averlo prima contattato in merito. Le circostanze (una strada stretta in cui era obbligato ad infilarsi per lavoro, la pioggerella che limitava la visibilità) avrebbero però dovuto essere adeguatamente considerate nella valutazione della diligenza, portando alla conclusione che si era trattato di una lieve negligenza e che quindi non avrebbe dovuto essere chiamato a partecipare al danno, men che meno ad una deduzione dallo stipendio.

L'intervento dell'assistenza giuridica ha poi indotto il datore di lavoro a fare marcia indietro e a versare a Giovanni lo stipendio intero.

* Nome modificato

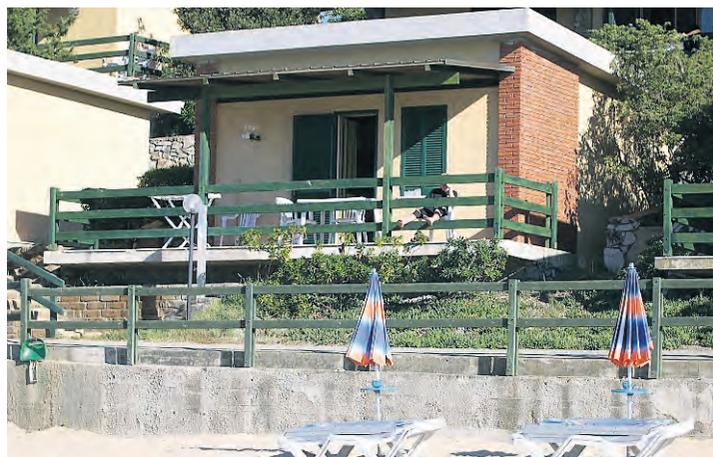
Protezione giuridica SEV

VILLAGGIO VACANZE GOLFO DEL SOLE DELLA REKA A FOLLONICA, IN TOSCANA

Da ben 25 anni i membri SEV possono approfittare di sconti per il villaggio Golfo del Sole in Toscana. Questa prestazione rimarrà valida fino al 2012, in quanto i bungalow e gli appartamenti non corrispondono più allo standard di comfort attuale e un investimento in tal senso non si rivela sensato per il nostro sindacato. Comunque i membri SEV fino

ad allora possono continuare ad approfittare dello sconto del 25% per i bungalow e del 30% per gli appartamenti. Il SEV offrirà inoltre per gli anni 2011 e 2012 uno sconto supplementare del 10% per alcuni bungalow e appartamenti.

Prenotazioni direttamente presso la Reka al numero 031 329 66 99.



I bungalow e gli appartamenti SEV non corrispondono più allo standard di comfort attuale.

Offerta speciale

3.0 pilastro A

SEV **Versicherungen**
Assurances
Assicurazioni

Per ogni polizza sottoscritta dal 1. giugno al 1. dicembre 2011 vi offriamo :

Un buono acquisto Coop di Fr. 100.-- per la conclusione di una somma assicurata di 49'999.- franchi o meno (minimo 15'000.--)

O

Un buono acquisto Coop di Fr. 200.-- per la conclusione di una somma assicurata di 50'000.- franchi o più

Informazioni allo 061 225 22 22

PIÙ INFO...

Ricordiamo ai nostri lettori e alle nostre lettrici che sul nostro sito www.sev-online.ch (sotto la voce: «servizi») è disponibile la raccolta di Colpi di diritto dal 2009.

**SEGRETARIATO:
GLI ORARI
DELL'ESTATE**

Dal 22 luglio al 26 agosto compreso, il segretariato regionale SEV di Bellinzona è aperto tutti i pomeriggi dal lunedì al giovedì. Il venerdì rimane chiuso tutto il giorno.

VPT Servizi ferroviari**Passeggiata pensionati
30 agosto 2011**

La sezione invita tutti i pensionati di elvetico, di tutte le aziende di ristorazione ferroviarie e dei treni notturni, nonché i loro coniugi, a partecipare alla gita annuale che avrà luogo il 30 agosto.

Partenza con il battello da Thun in direzione Interlaken, da qui si prosegue con la ferrovia del Brünig per Lucerna. Pranzo in comune sul battello.

La sezione parteciperà alle spese. Siamo comunque cercando altri sponsor.

Il programma dettagliato verrà spedito per posta. Iscrizione obbligatoria!

Maggiori informazioni presso:

Calogero F. Noto, presidente sezionale, e-mail c.f.noto@bluewin.ch, telefono 079 461 05 37.

VPT Servizi ferroviari**Permanenza a Domodossola**

Dopo la pausa estiva la prossima presenza presso il «Dopo-lavoro ferroviario FS» sarà mercoledì 17 agosto dalle 12.30 alle 16.00.

Consultare comunque

la bacheca della sezione.

Per informazioni e appuntamenti contattare: Calogero Ferruccio Noto, tel. 0041 79 461 05 37, mail: c.f.noto@bluewin.ch

**PV Ticino e Moesano
Ferrovieri pensionati**

Comunichiamo che la gita autunnale del 13 settembre non avrà luogo causa difficoltà organizzative.

Vi attendiamo però numerosi alle castagnate di Vacallo e di Biasca.

Il Comitato

Si è tenuto a Pollegio dal 14 al 19 giugno

I ferrovieri vincono il torneo di calcio

L'associazione Sportiva Pollegio (ASP) ha riproposto anche nel 2011 il tradizionale Torneo di calcio «AlpTransit», con l'obiettivo di coinvolgere, oltre agli affezionati, anche chi lavora alla realizzazione di questa grande opera.

Le competizioni si sono svolte con la formula di torneo a 8 giocatori (compreso il portiere) su campo ridotto «tipo allievi D9». Ottima l'organizzazione della locale società ASP, sia dal profilo prettamente sportivo del torneo sia per il collaudato «Team di cucina». L'edizione 2011 ha visto al via anche la squadra Seniori dell'Unione ferrovieri

sportivi Ticino (UFST), assieme al Bodio, Personico, Pollegio, Portoghesi, Camorino, Gudo e Minusio. Purtroppo per problemi di contingente le squadre del Camorino e del Gudo sono state costrette al forfait fin dalla prima giornata e il torneo si è svolto quindi a 6 squadre anziché 8. Per l'UFST il cammino verso la qualificazione alle semifinali in programma nel fine settimana, è stato tutt'altro che semplice, ma l'obiettivo è stato centrato andando ben al di là. Le semifinali sono state molto equilibrate. Nella prima l'ha spuntata a sorpresa il Personico, vincendo per 1:0, mentre nella seconda, conclusasi con il medesimo risultato, l'UFST si è qualificata per la finalissima, grazie ad una rete di Wicky Verzasc-

ni, con tiro dalla distanza. Il Bodio si è aggiudicato il terzo posto a tavolino poiché i Portoghesi hanno rinunciato a prendere parte alla piccola finale per il 3° e il 4° posto.

La finale ha visto in campo un'UFST più convinta dei propri mezzi e dopo alcune concrete occasioni da goal, non concretizzate per pochissimo, ecco giungere la rete della vittoria, realizzata da Daniele Cippà, che in diagonale ha ripreso con abilità una corta respinta del portiere. Ottima quindi la prestazione agonistica dell'UFST che alla sua prima partecipazione al torneo, si è aggiudicata il trofeo Seniori AlpTransit.

*Per l'UFS Ticino
Aurelio Peduzzi*

CONDOGLIANZE

Porgiamo sentite condoglianze ai nostri colleghi **Fausto e Maurizio Rossini**, colpiti negli

affetti familiari per la scomparsa della madre.

Sezioni TS Ticino e RPV Ticino

I NOSTRI MORTI

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

Fenazzi Erasmo, 88 anni, Claro

Ferrari Emilia, 90 anni, Coldrerio

Paparelli Mario, 86 anni, Gordola

Reali Lauretta, 96 anni, Chiasso

Vanazzi Elvezio, 67 anni, Giubiasco

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

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

RECLUTANDO SI VINCE SEMPRE

Chi recluterà il maggior numero di nuovi membri alla SBV (ma almeno due) potrà vincere:

1° premio: 1 week-end per due persone a scelta al Parkhotel Brenscino di Brissago (TI) o all'hôtel Floralpina di Vitznau, sul lago dei quattro cantoni.

2° premio: 1 pranzo o cena per due persone in un buon ristorante della vostra regione.

Dal 3° al 5° premio: buoni Reka per 100 franchi.

Dal 6° al 10.mo premio: premio di consolazione.

Durata del concorso fino al 30 novembre.

SBV Unterverband des Betriebs- und Verkaufspersonals
Sous-fédération du personnel de l'exploitation et de la vente
Sottosezione del personale d'esercizio e di vendita

SEV

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 Gianoli, 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*, *kontakt@zs-werbeag.ch*

Prestampo: 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 18 agosto dopo le vacanze estive della redazione. Termine di chiusura redazionale: giovedì 11 agosto alle 10.00.

La regione dei Tre Laghi e le sue particolarità

Il canale della Broye, naturale e selvaggio

Raoul Béguelin, capitano presso la LNM da oltre 30 anni e presidente della sezione VPT Neuchâtel Navigation, ci conduce a bordo del «Fribourg», il battello ammiraglia della compagnia. Ci raccomanda il tragitto Neuchâtel-Morat, che ci permette di scoprire i due laghi e i canali della Broye. I canali tra i due laghi sono la particolarità della navigazione della regione. Tanto vale approfittarne!

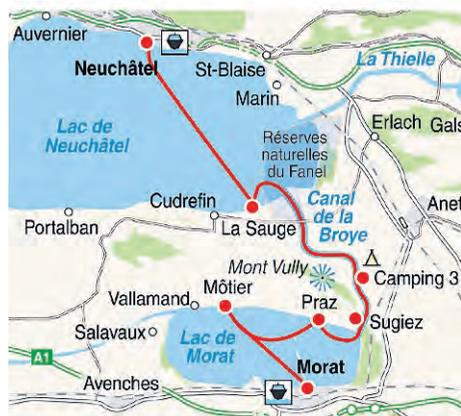
Prima di imbarcare sul «Fribourg», Raoul Béguelin ci consiglia di visitare il centro storico di Neuchâtel, in particolare il castello. Le visite guidate sono organizzate durante i mesi estivi, si può dunque bene combinare l'escursione con una gita in battello. Siccome la visita dura 45 minuti, optate per quella delle 10, che vi permetterà di camminare nelle strade pedonali e, perché no, bere un caffè o un aperitivo sulla terrazza prima di andare al porto, dove alle 12.10 parte il battello (gli orari su www.navig.ch).

Solo pochi minuti di marcia per raggiungere a piedi il porto dalla piazza Pury (se volete un bus vi condurrà direttamente vicino al porto, dalla stazione). Se si preferisce passeggiare sulle rive del lago di Neuchâtel, invece di andare in città, appuntamento al Jeunes-Rives, la spiaggia di fronte all'Università, vicino al porto.

Canale selvaggio e centro ornitologico

La prima fermata del battello è a La Sauge, dove è situato un centro di Pro Natura, poi il battello prosegue lungo il canale della Broye che, secondo Raoul Béguelin, è più affascinante, selvaggio e naturale rispetto a quello della Thielle.

Siccome al ristorante del «Fribourg» si mangia bene, il capitano consiglia di prenotare se si desidera mangiare a bordo. E in questo caso è meglio far ritorno a Neuchâtel via lago, per godersi il tragitto lungo il canale. Giunti a Praz



e Môtier, si può ammirare il Mont Vully, famoso per i suoi vini. Arrivati a Morat verso le 13.45, dovrete decidere se tornare in battello a Neuchâtel (partenza alle 13.55) oppure se visitare la città, a piedi o a bordo del treno che parte alle 14.15 alla Porte de Berne o alle 14.30 dal porto; il biglietto lo si può acquistare direttamente dal conducente. La passeggiata dura un'ora. Per tornare in battello a Neuchâtel la partenza è alle 16.45 (arrivo alle 18); se preferite il treno, la stazione dista 15-20 minuti a piedi dal porto.

Hes

Per altre info:

www.neuchatel-tourisme.ch
www.navig.ch
www.murtentourismus.ch

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

Radio

In un anno particolarmente infausto per il nucleare, non va comunque dimenticato il centenario dell'assegnazione del premio Nobel per la chimica alla scopritrice della sostanza stessa che dà il nome alla radioattività, il radio. Marie Sklodowska Curie aveva già vinto nel 1903, insieme al marito Pierre Curie e al fisico francese Becquerel, un primo premio Nobel, ma per la fisica, per le sue ricerche che aveva portato avanti con abnegazione anche dopo la morte del marito, finito banalmente travolto dalle ruote di un carro mentre attraversava la strada! La loro era una coppia molto affiatata: condividevano anima e corpo la stessa passione per la scienza e, quando trovavano un po' di tempo per riposare nella gelida baracca in cui avevano impiantato il loro primo laboratorio, parlavano il più delle volte di quella sostanza ancora ignota come se fosse un loro figlio che stava per nascere. «Mi domando – disse un giorno Marie – quale aspetto potrà mai avere. Tu, Pierre, come te lo immagini?» E lui: «Non so, ma vorrei tanto che avesse il colore dei tuoi occhi.» Per inciso vorrei ricordare che la loro figlia maggiore, Irène Curie, avrebbe poi vinto anche lei nel 1935 un premio Nobel (per la chimica), insieme al proprio marito Frédéric Joliot; ma purtroppo entrambi i suoi genitori erano ormai defunti. Mamma e papà Curie erano persone semplici, scienziati d'altri tempi: quando, dopo l'assegnazione del primo premio Nobel, si trovarono a dover frequentare banchetti e ricevimenti in loro onore, si sentivano come dei pesci fuor d'acqua in mezzo a tutto quel lusso. Marie, vestita di scuro e senza neanche l'ombra di una collana, di un diadema o di un braccialetto, restava a bocca aperta di fronte a tutti quegli sfavillanti gioielli che sfoggiavano le altre dame. Una sera si accorse con stupore che persino il suo consorte era attratto, ma nel contempo come distratto, da quello spettacolo. Sennonché le confidò: «Sai, Marie, mi stavo divertendo a calcolare quanti laboratori potremmo costruire con tutti quei gioielli!» Marie Curie, nata in Polonia nel 1867, aveva fatto l'insegnante a Varsavia finché non era riuscita a mettere da parte i soldi per poter andare a studiare a Parigi. Un giorno, proprio a Parigi, sarebbe diventata la prima docente universitaria in gonnella della Sorbona! Ma, dopo la morte di Pierre, non furono tutte rose e fiori. Accusata di avere una storia d'amore con il collega ed ex pupillo del marito, il fisico Paul Langevin (che era un uomo sposato e con quattro figli!) la vedova Curie fu costretta a fuggire e a nascondersi. Era il 1911: rischiò l'espulsione dalla Francia e di giocarsi il secondo Nobel, al quale le fu chiesto di rinunciare. Ma lei tenne duro insieme alla figlia Irène e andò a Stoccolma a ritirare il premio, per poi rifugiarsi a Londra dalla sua migliore amica, la scienziata Hertha Ayrton, dirigente del movimento delle suffragette, allora nel momento più caldo della rivendicazione dei diritti femminili. Non solo, ma rinunciò a brevettare il metodo di isolamento del radio da lei scoperto, per favorire il libero progresso scientifico. Andò persino oltreoceano per organizzare negli Stati Uniti delle collette a favore della ricerca sulla radioattività; inoltre durante la Prima Guerra Mondiale si adoperò per l'allestimento di unità radiografiche mobili, onde migliorare la diagnosi sui soldati feriti. Morì nel 1933, di leucemia, provocata con ogni evidenza dalla prolungata esposizione a sostanze radioattive, di cui all'epoca si ignorava la nocività. In effetti tutti i suoi appunti di laboratorio sono ancora oggi chiusi dentro scatole piombate e non si possono consultare senza le apposite protezioni, essendo ancora pesantemente contaminati. Diceva: «Nella vita non c'è nulla da temere, solo da capire».

OCCHIO A CANDIDATI E CANDIDATE DALLA PARTE DEI TRASPORTI PUBBLICI... SECONDO PELLET



Biagino Gioli, ha lasciato dopo 19 anni la carica di amministratore della Casa del popolo a Bellinzona

Una seconda pensione

Per 19 anni si è occupato delle finanze dell'Unione sindacale di Bellinzona. Altrove potrebbe essere un incarico poco impegnativo, ma a Bellinzona esso comporta l'amministrazione di tutto il complesso della Casa del Popolo, composto da tre palazzi con un valore di stima di diversi milioni.

Tutti lo conoscono come Biagino anche se, in realtà, lui si chiama Biagio Gioli; «come mio papà», tiene a precisare. La ferrovia sembra parte del patrimonio genetico della famiglia. «Mio papà era capomanovra e la mia famiglia ha abitato a lungo nel casello ferroviario di Paradiso. Dopo l'apprendistato, ho lavorato 6 mesi alla Monteforno, prima di essere assunto come artigiano alle Officine di Bellinzona». Il rapporto con le ferrovie non è però sempre stato solo positivo. «Ad un certo momento, avevo pronte le dimissioni. Nonostante il mio diploma di metalcostruttore, non mi si permetteva di svolgere compiti di saldatura, che erano di esclusiva competenza dei saldatori. Volevo mettermi in proprio, ma in famiglia mi hanno poi convinto a ricon-



Biagino Gioli davanti alla Casa del Popolo di Bellinzona, punto di ritrovo di molti ferrovieri e dei sindacati.

siderare i vantaggi del posto sicuro in ferrovia. In seguito, anche mio figlio ha svolto l'apprendistato alle Officine».

Da sempre nel sindacato

«Una volta fatta questa scelta, ho cominciato ad impegnarmi anche nel sindacato, passando alla commissione officina (l'attuale commissione del personale ndr.), della quale sono poi stato presidente per 12 anni. Il presidente era poi membro d'ufficio del comitato dell'allora sezione WAV e ho fatto parte anche del comitato centrale della sottofederazione per nove anni».

Una vita tra le cifre

In seguito, nel 1983, Biagino ha assunto l'incarico di cassiere sezionale, che ha ricoperto sino al 1995. Per 15 anni ha anche funto da cassiere della SEV assicurazioni e per 20 anni è stato anche il cassiere dell'associazione inquilini. Nel 1992, è poi entrato nel comitato dell'Unione sindacale di Bellinzona, come amministratore, su richiesta del presidente sezionale Duielio Biaggio. Allora si trattava di risollevarle le sorti della Casa del Popolo, che stava attraversando una fase difficile.

«All'epoca stavamo ristrutturando le sale di riunione sopra al ristorante e subito dopo abbiamo eliminato due appartamenti per strutturare gli uffici dell'allora Sindacato edilizia ed industria SEL.»

Impegni importanti

«Erano tempi in cui avevamo dovuto ricorrere a prestiti e ad anticipi da parte dello stesso sindacato per poter procedere ai lavori. Vi hanno fatto seguito una prima ristrutturazione del ristorante e di alcuni uffici.»

Nel 1996, l'USB ha costruito una palazzina con 16 appartamenti sussidiati, che si è rivelata un ottimo investimento, che procura utili pur offrendo appartamenti con un ottimo rapporto qualità/costo.

Nel 2004 si è conclusa un'altra importante fase di lavori, con la realizzazione del nuovo palazzo che ospita il cinema Forum, numerosi uffici, tra i quali quelli di Unia e alcuni appartamenti.

«Avremmo potuto farne uffici, ma abbiamo voluto garantire alla città la presenza di un cinema, dato che tutte le sale avevano chiuso i battenti. Purtroppo, per quest'opera abbiamo avuto

un sorpasso che ne ha pregiudicato la redditività economica. Le opere sono poi state concluse dalla completa ristrutturazione del ristorante, riaperto il primo maggio dello scorso anno, che ne ha rilanciato l'attrattiva in seno alla città. In questi 19 anni, siamo riusciti a realizzare tutti gli investimenti con mezzi propri per ben oltre 2 milioni e assumendo debiti per 14 milioni. Gli introiti sono passati da 200 000 a oltre 1,2 milioni di franchi allo anno».

Autodidatta

Per far fronte alle esigenze di queste cariche, occorrevano anche conoscenze di cui Biagino non disponeva. «Mi ricordo dei sabati che passavamo negli uffici delle Officine, con il direttore Alfredo Keller che mi insegnava ad utilizzare un programma di contabilità su di un Commodore 64. Queste conoscenze mi sono poi tornate utili in seguito, anche nella professione, come pure quelle acquisite con l'associazione inquilini, che mi hanno permesso di affrontare i problemi della gestione degli appartamenti. Anche se, evidentemente, ho commesso anche errori».

Il momento di lasciare

«Guardando indietro, sono estremamente soddisfatto di quanto abbiamo potuto fare. Proprio nelle ultime settimane, sono riuscito ad affittare l'ultimo appartamento. Lascio con la coscienza tranquilla che viene da una situazione solida, al di là dei debiti e con una liquidità che permette di guardare con fiducia al futuro. Un rimpianto e un pensiero va al collega Silvano De Bernardi, che mi ha accompagnato come presidente per lunghi anni. Avevamo già deciso di lasciare insieme quest'anno, ma il suo destino ha voluto diversamente».

A Biagino, quando si parla della «sua» Casa del popolo, luccicano gli occhi, come quando ricorda un'altra fase particolare, che ha segnato tutta la vita di Bellinzona.

La cassa dello sciopero

Anche durante lo sciopero delle Officine, Biagino si è ritrovato a curare i soldi altrui, compito che ha svolto con la consueta cura. «Ho portato in banca oltre 440 000 franchi, incassati dal ristorante-bar improvvisato in pittura. È stato un periodo emozionante ed estremamente commovente. Mi ricordo ancora un anziano svizzero-tedesco che è arrivato ed ha offerto trecento franchi. Poco dopo, vedendolo un po' spaesato, l'ho avvicinato e mi ha confessato di non aver più i soldi per mangiare, né per rientrare. Gli ho quindi restituito cento franchi».

Adesso Biagino ha rimesso tutte le sue cariche, salvo quella di membro del comitato della sezione pensionati PV Ticino e Moesano.

«Non sono però cassiere» precisa ridendo.

Ha comunque garantito anche la sua collaborazione al nuovo comitato dell'USB per assicurare la continuità, in favore delle colleghe e colleghi sindacalizzati.

Pietro Gianolli

BIO

Biagino Gioli, 69 anni il prossimo mese di dicembre, è entrato alle FFS all'età di 21 anni. Ha sempre lavorato alle Officine di Bellinzona sino al pensionamento (ovvero nel 2003), raggiungendo la qualifica di capo team. Abita a Monte Carasso con la moglie; si occupa volentieri del giardino e della sua baita ai monti di Mornera. Cura anche un vigneto, con 800 gambi di vigna, producendo in proprio vino e grappa. Papà di due figli, è anche orgogliosissimo nonno di cinque nipotini, di cui uno di soli nove mesi.