

Sguardi insoliti

«Flora ferroviaria», un libro sulla stazione di Chiasso che parla della natura che impone le proprie leggi.

Pagina 5



Rivendicazioni salariali dell'USS

Basta con i premi unici, e aumenti salariali reali del 2-3% per il 2012, con almeno 100 franchi al mese in più del rincaro. Queste le rivendicazioni dell'Unione sindacale svizzera.

Pagina 3



Ritratto

Cassiere centrale della VPT, Roger Maurer è capitano del battello a vapore «Schiller».

Pagina 16

Applicazione discutibile del sistema salariale nella Divisione Infrastruttura

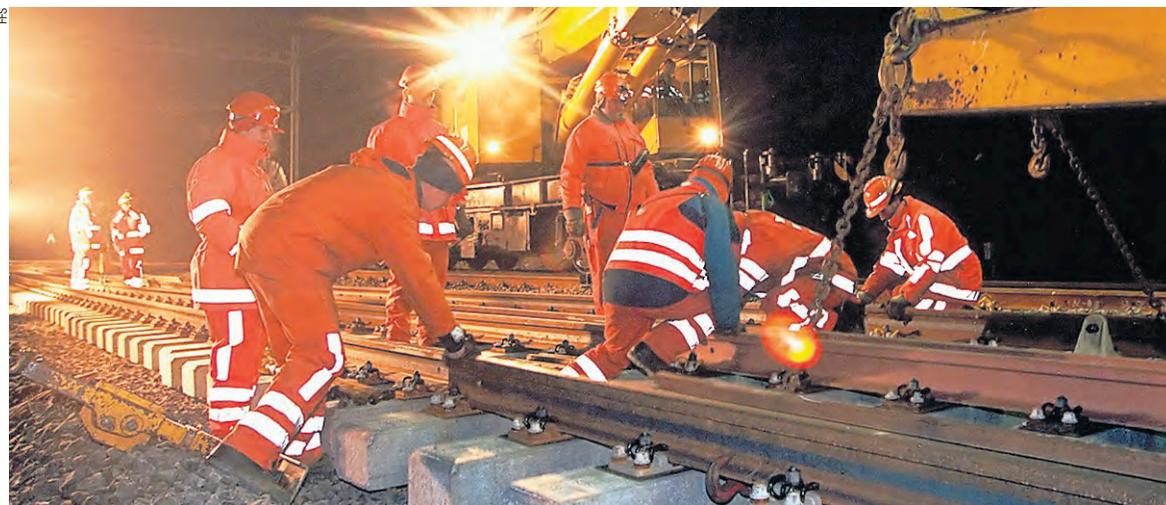
Abusi di Toco?

La Divisione Infrastruttura ha assegnato a un numero impressionante di persone un livello di esigenze più basso rispetto a quello corrispondente alla precedente classificazione.

Per quale motivo la Divisione Infrastruttura ha rivisto al ribasso le classificazioni dei mestieri tecnici artigianali? A questa domanda le persone direttamente coinvolte non riescono a dare una risposta, perché non comprendono tale scelta. Nella maggioranza dei casi i documenti esplicativi

mancano. Descrizioni dei posti di lavoro degne di questo nome, in molti casi sembrano non esistere. Allora su quale base è stato attribuito un livello di esigenze? Il SEV vuole vederci chiaro, attraverso richieste collettive.

Alle pagine 8, 9 e 10



Le FFS hanno penalizzato molti collaboratori specializzati con una svalutazione del loro lavoro, quando in realtà sono difficili da sostituire.

FESTA DELL'USS TICINO APERTA A TUTTI!

Domenica 11 settembre al Grotto del Ceneri (Monte Ceneri), a partire dalle 11, si terrà la festa dell'USS Ticino e Moesa. Un'occasione, per il movimento sindacale, di rinsaldare i legami tra lavoratori e lavoratrici in un momento particolarmente critico del mercato del lavoro. Il movimento sindacale è chiamato, ancora una volta, a tutelare non solo i diritti di chi lavora, ma anche la loro dignità!

A pagina 4

Intervista al criminologo Martin Killias

Il valore della sicurezza



«Numerose persone non sarebbero di per sé attaccabrighe e si comporterebbero in modo assolutamente normale, se le strutture non rendessero loro le cose così facili», afferma il professore Martin Killias. Di fronte all'aumento della violenza nei trasporti pubblici, il criminologo criti-

ca in particolare la soppressione dell'accompagnamento sulle grandi linee e sui treni regionali zurighesi. Chiede pure che si limitino le possibilità di disturbare la quiete pubblica, introducendo per esempio gli orari legali di chiusura e limitando gli orari notturni dei trasporti pubblici.

Peter Moor, alle pagine 6 e 7

EDITORIALE

È davvero una contraddizione se l'USS chiede con una mano l'aiuto federale per le aziende in difficoltà e con l'altra rivendica aumenti salariali tra il 2 e il 3%? Niente affatto! Poiché l'aiuto della Confederazione è necessario solo per settori ben definiti, ovvero quelli toccati dalla forza del franco. E non è il caso di tutti. Sono interessati il traffico merci ferroviario e una parte del turismo.

«La crisi non sia un pretesto per penalizzare il personale.»

Giorgio Tuti, Presidente SEV

Ma soprattutto l'economia di esportazione, settore da cui si levano minacce di soppressione di posti di lavoro (tralasciando di menzionare il lavoro gratuito non dichiarato dovuto al prolungamento degli orari di lavoro). Ma il clima di isteria veicolato dai media – che portano senza scrupolo acqua al mulino dei datori di lavoro – fa dimenticare che in Svizzera ci sono numerose aziende che stanno bene, persino molto bene. Il discorso vale per tutti i settori che non sono in contatto con l'estero né è per acquistare, né per vendere, e che producono, semplicemente, in Svizzera e per la Svizzera. Questo vale anche per i grandi gruppi svizzeri, che devono confrontarsi con le fluttuazioni del cambio. Finora sono stati realizzati ingenti utili, pertanto il personale deve approfittarne attraverso aumenti salariali duraturi. Ma c'è il legittimo sospetto che le aziende usino il pretesto della crisi per servire gli azionisti e penalizzare il personale.

IN BREVE

NUOVO DIRETTORE
PER AMSA

Il Consiglio di Amministrazione delle Autolinee Mendrisiensi ha nominato quale nuovo direttore Ivano Realini di Coldrerio. Attualmente Realini dirige la stazione di smistamento FFS di Chiasso. La sua entrata in servizio presso AMSA avverrà il 1° marzo 2012. L'attuale direttore Fredy Flückiger ha dato la sua disponibilità a garantire la direzione dell'azienda fino all'entrata in funzione del suo successore.

AMPLIAMENTI AL
GOTTARDO

La messa in esercizio delle gallerie di base del Gottardo (a fine 2016) e del Ceneri (2019) permetterà di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza sull'asse Nord-Sud, per il quale si prevede una cadenza semioraria. In vista di questo ampliamento dell'offerta, lungo la riva Est del lago di Zugo verrà realizzato il raddoppio dei binari su di una distanza di 1,7 km. Dalla fine del 2016, la tratta Oberwil-Arth-Goldau verrà sbarrata per due anni. I treni verranno deviati via Rotkreuz.

IN SILENZIO SUL
VERBANO

Dallo scorso febbraio, tra Cadenazzo e Luino i treni regionali erano stati sostituiti da bus per permettere la posa



di ripari fonici lungo la linea. Il cantiere di 13,5 km è il più esteso della Svizzera per questo tipo di interventi e ha richiesto un investimento di 40 milioni di franchi, finanziato dalla Confederazione. Esso verrà concluso a breve, permettendo ai treni della S30 di riprendere la circolazione da lunedì 5 settembre.

Il comitato accoglie una proposta della VPT

Coordinare il reclutamento

Quest'anno, il reclutamento del SEV sta dando ottimi risultati. Tuttavia, vi sono ancora lacune che il comitato ha deciso di voler colmare.

L'azione «11-11-11 – Memberstars» tuttora in corso ha permesso di migliorare le cifre degli ultimi anni. Il raggiungimento dell'obiettivo contenuto nel preventivo, secondo il quale il SEV dovrebbe mantenere il livello dello anno precedente di entrate da contributi, richiede ancora uno sforzo.

2011 avanti tutta

«I risultati sono nettamente superiori alla media – ha commentato il presidente Giorgio Tuti – anche se si potrebbe fare ancora meglio».

Il segretario SEV Jérôme Hayoz, che ha illustrato le

cifre, ha rilevato come «nel 2011 non abbiamo avuto cali di tensione, nemmeno nei mesi di solito deboli, come l'agosto». Nei prossimi mesi verrà poi posta l'attenzione su azioni a diretto contatto con i membri, per testimoniare l'apprezzamento e il sostegno del sindacato nei loro confronti.

Quest'anno 333 colleghe e colleghi hanno contribuito al buon risultato del reclutamento con almeno un nuovo membro. Questo risultato dimostra la validità del concetto di contatto diretto, da sempre applicato dal SEV e che, come ha tenuto a sottolineare Gior-

gio Tuti, suscita grande considerazione e stima anche presso gli altri sindacati.

Colmare le lacune

Dal punto di vista organizzativo, la responsabilità del reclutamento compete alle sottofederazioni, i cui incaricati si incontrano diverse volte all'anno con gli specialisti del reclutamento del SEV per coordinare le loro attività. Questa organizzazione ha però ancora margini di miglioramento, constatati da tutto il comitato. Vi è per contro una certa divergenza di vedute sulle modalità di sfruttare questi margini.

Il comitato centrale VPT ha presentato una proposta che richiede uno studio per approfondire le possibili sinergie tra SEV e sottofedera-

zioni. Per alcuni, questa proposta andava troppo in là, mentre altri interventi hanno espresso aspettative più elevate, chiedendo la creazione di un posto di lavoro che si occupi a livello professionale del reclutamento, sin qui demandato a tempo parziale ai segretari sindacali.

La votazione ha poi visto prevalere al proposta della VPT. Il SEV è quindi incaricato di presentare un rapporto sulle possibili migliorie, suscettibili di incrementare gli attuali successi in materia di reclutamento di nuovi membri.

Peter Moor

NESSUN MOTIVO DI INTERRUPTARE LA COLLABORAZIONE SEV – CPT

Un membro ha chiesto al SEV perché non interrompe la collaborazione con la cassa malati CPT, dato che nei confronti del presidente del consiglio d'amministrazione di quest'ultima è in corso un'inchiesta dell'ente di sorveglianza dei mercati finanziari. La vicenda risale al 2010, quando la CPT ha manifestato l'intenzione di fondersi con la Sanitas. In vista della fusione, le aziende della CPT erano state rivalutate in modo massiccio, procurando ingenti guadagni ai di-

rigenti e ai consiglieri d'amministrazione della cassa. Il membro SEV ha quindi chiesto se anche funzionari del SEV o della VPT (di cui lui fa parte) avessero approfittato di questa contingenza e se il SEV avesse taciuto sulla questione per questo motivo. Il comitato si è occupato della vicenda, che nel frattempo ha però perso d'attualità, anche perché la fusione non è avvenuta e di conseguenza i guadagni sulle azioni non hanno potuto essere conseguiti. È invece tutt'ora in cor-

so l'inchiesta nei confronti del presidente del Cda. Il primo accordo tra SEV e CPT, che permette ai membri del SEV di avere uno sconto di circa il 20 per cento sulle assicurazioni complementari, risale al 1999. L'amministratore del SEV Ruedi Hediger ha spiegato che sono circa 4000 i membri ad usufruirne. Questo contratto dà un tornaconto anche al SEV, sotto forma di provvigioni derivanti dal contratto collettivo, ma non vi sono funzionari del SEV, né

della VPT, attivi nella CPT. Nessuno ha quindi tratto beneficio dalla vicenda, che non è però stata banalizzata: «Condanniamo con forza tutte queste manovre con i soldi dei premi degli assicurati» ha affermato il comitato. Le spiegazioni lo hanno comunque indotto a confermare le collaborazioni con la CPT, le cui offerte continueranno ad essere propagate anche sul sito del SEV.

IL COMITATO IN BREVE

• **Luci e ombre sui conti del primo semestre del SEV:** da una parte i successi nel reclutamento, con le sottofederazioni VPT e LPV che registrano contributi in crescita rispetto allo scorso anno e le ripercussioni positive dei risparmi d'esercizio; dall'altra le pesanti incertezze sugli utili del capitale derivanti dalle turbolenze dei mercati finanziari.

La chiusura intermedia ha dato un risultato negativo e in agosto vi sono state fluttuazioni per quasi un milione di franchi. In queste condizioni è quasi impossibile fare una previsione per fine anno.

• Il comitato ha approvato le regolamentazioni specifiche dell'orario di lavoro (**BAR della divisione viaggiatori FFS**). Tutti i BAR vengono ripresi praticamente senza

modifiche e, in particolare, senza peggioramenti.

• Il comitato ha pure approvato il **CCL aziendale della compagnia di navigazione Mouettes Genevoises**. Entro la sua scadenza, prevista per fine 2014, esso prevede aumenti graduali di stipendio dell'ordine di 300 franchi mensili.

• Il comitato ha pure preso atto che al SEV mancano ancora 3500 firme per rag-

giungere la sua quota di partecipazione all'**iniziativa sui salari minimi**. Nel corso dell'autunno verranno intensificati gli sforzi per la raccolta, per esempio durante le assemblee e con azioni mirate.

pmo

Ecco le rivendicazioni dell'Unione sindacale svizzera

Aumenti generalizzati

Aumenti in busta paga del 2-3% per il 2012, con almeno 100 franchi al mese in più del rincaro. Perché anche i salari bassi e medi, dimenticati dalla ripresa congiunturale tra il 2004 e il 2008, devono crescere.

Basta con il ricorso a falsi pretesti per imbrogliare lavoratrici e lavoratori quando si tratta di adattare i loro salari al costo della vita. È l'inequivocabile denuncia dell'Unione sindacale svizzera che venerdì scorso a Berna ha presentato le rivendicazioni salariali delle rispettive federazioni. «Gli aumenti generalizzati non sono più rinviabili – ha rilevato il presidente dell'USS, Paul Rechsteiner – tanto più che la maggior parte delle aziende hanno un portafoglio di ordini ben fornito, registrano utili e addirittura lamentano carenza di personale». Gli ha fatto eco Daniel Lampart, capo economista dell'USS, secondo cui è chiaro «che non mancano i mezzi per realizzare gli aumenti salariali richiesti».

Nelle trattative il franco forte non c'entra

Inoltre, la questione del franco forte, osserva ancora Daniel Lampart, «molto spesso

non è pertinente nelle trattative salariali in corso: quasi il 90% dei salariati lavorano in-

accettare premi unici come forma sostitutiva degli aumenti salariali reali. La diffe-



Alle aziende gli utili e ai dipendenti i sacrifici? I lavoratori non ci stanno.

fatti in settori che non sono sensibili ai tassi di cambio». Secondo la presidente della VPOD, Katharina Prelicz-Huber, i margini di manovra per concedere aumenti salariali dell'ordine del 2-3% esiste, poiché «quest'anno Confederazione, cantoni e comuni registreranno eccedenze in termini di miliardi di franchi».

Il tempo dei premi unici è ormai passato

Giorgio Tuti, presidente del SEV, ha sostenuto la causa degli aumenti reali, facendosi portavoce delle decisioni votate dalla base del sindacato lo scorso mese di maggio. «Il nostro congresso – precisa Tuti – ha deciso di non più

renza è del resto evidente: gli aumenti salariali sono duraturi, le gratifiche sono una tantum. Il potere di acquisto di salariati e salariate non è una questione di un anno». Giorgio Tuti ha inoltre fatto notare che il successo crescente che caratterizza i trasporti pubblici in Svizzera, è dovuto soprattutto al grande impegno del personale, a cui si continua a chiedere un aumento della produttività. Per Aldo Ferrari, membro del comitato direttivo di UNIA, gli aumenti salariali di almeno 100 franchi, oltre alla compensazione del caro-vita, sono «necessari, possibili e giudiziosi nei servizi, nella costruzione, artigianato e industria». uss/frg

Un sondaggio tra i membri del SEV svela indicazioni importanti

«Una busta paga più consistente»

Aumento di salario: il 60% dei/delle partecipanti si è espresso per l'aumento di salario quale priorità per l'azione sindacale.

Quattro le opzioni sottoposte ai membri SEV: 1) mantenimento e ripristino del potere d'acquisto attraverso aumento salariale duraturo; 2) possibilità di prendere la pensione anticipata a 60 anni; 3) riduzione del tempo di lavoro settimanale; 4) lavoro a tem-



Buste paga leggere? No Grazie!

po parziale. Su 150 risposte, il 60% si è pronunciato per l'aumento del salario. La se-

conda opzione più votata è stato il pensionamento anticipato, mentre le ultime due hanno raccolto pochi consensi. Su 50 mila membri del SEV, il campione di 150 non è tuttavia rappresentativo e i risultati non hanno certamente un valore scientifico. Permettono però di delineare una tendenza piuttosto chiara: la preoccupazione per la continua pressione sui salari.

Volete anche voi dire la vostra? Basta andare sulla pagina internet del SEV: www.sev-online.ch! SEV

IL COLORE DEI SOLDI

FABRIZIO FAZIOLI

Finanza e mali oscuri

Sulle responsabilità della crisi che serpeggia un po' ovunque si è scritto molto. Si fanno in generale risalire al mondo finanziario con i suoi prodotti altamente speculativi e improduttivi, con il benessere delle banche e con il supporto degli enti pubblici. Il tutto in nome di un liberismo diventato sacro e intoccabile. Noi qui ci limitiamo a un paio di constatazioni per illustrare un sistema che, nonostante le promesse, non ha assolutamente cambiato intenti e che lascia anzi presagire altri amari rovesci. Per esempio, detta crisi finanziaria avrebbe dovuto provocare un ripiego importante delle attività bancarie entro i confini nazionali, con il ritiro di molte partecipazioni all'estero. Uno studio della Deutsche Bank dimostra invece il contrario, che la globalizzazione continua cioè a nutrirsi di alleanze sistemiche e di una impressionante concentrazione di capitali. Altra constatazione: gli enti pubblici hanno perlopiù assorbito i disavanzi e gli inconvenienti sociali provocati dalla speculazione, ciò che spiega in buona parte il forte indebitamento degli stati, così che il margine di manovra dei governi è oggi ridotto all'osso. E pensare che certe visioni critiche sono sostenute a gran voce da ministri e banchieri, che poi però non traducono nella pratica con progetti legislativi. Badate cosa ha detto settimana scorsa il ministro del Tesoro italiano Giulio Tremonti a Rimini, che suona come un vero affondo: «le banche giocano d'azzardo ai casinò della finanza, i loro sistemi di vigilanza non funzionano. Roosevelt non salvò le banche, ma le famiglie e le imprese. Invece le nostre banche salvate dal denaro pubblico, essendo sistemiche, contenevano in sé la speculazione. La medicina è diventata così il male in sé. Sarebbero stati i banchieri che avrebbero dovuto essi stessi proporre delle soluzioni ai governi, invece niente». Invece niente, la finanza allegra sta rimettendo fuori le antenne con prodotti sofisticatissimi, alla portata di tutti. È un modo come un altro si dirà, un po' disperato per la verità, per rilanciare i mercati finanziari. Twitter, uno dei motori di comunicazione via Internet più diffusi al mondo, ha lanciato il primo hedge fund, strumento finanziario che per i suoi precedenti non ha però una gran buona reputazione. Il guaio è che quando sui mercati finanziari entrano tutti indistintamente, la bolla si gonfia a dismisura, per poi scoppiare prima o poi.



Nuove regole

FVP al 50%

Facilitazioni di viaggio per il personale FFS: una piccola precisazione che porta finalmente chiarezza.

Alcuni membri hanno segnalato al SEV una certa anomalia: chi si trova in una situazione di pensionamento parziale per questioni mediche può, secondo il processo della reintegrazione professionale, essere nuovamente assunto. In quel caso è possibile che l'occupazione corrisponda a più della metà del tempo di lavoro normale, ma che il salario, considerate le capacità limitate, sia al di sotto della metà del salario pieno. Molti dipendenti in questa situazione, si sono così visti rifiutare l'Abbonamento generale (AG) e le FVP. È normale?

Il SEV ha dunque deciso di intervenire presso il servizio del personale delle FFS, chiedendo di «esaminare subito questa pratica e di correggerla, tenendo in considerazione il tasso di attività basato sul tempo di lavoro». Non è il salario, rispettivamente il tasso di attività in base al contratto di lavoro, ma la presenza reale (tempo di lavoro) in azienda che deve essere considerata per la concessione delle FVP.

Errore corretto

Con grande soddisfazione del SEV, le FFS hanno reagito prontamente: «Le persone che beneficiano della pensione parziale con una percentuale del tempo di presenza a partire dal 50% e un tasso di attività ridotto, saranno considerati come «attivi» ai sensi della tariffa 639 e riceveranno pertanto gratuitamente l'AG FVP 2ª classe. Adatteremo il foglio del registro e provvederemo a registrare nella nostra banca dati FVP questi casi come attivi».

A volte sono le piccole omissioni a generare dubbi, insicurezza e situazioni di ingiustizia. Il SEV, nelle sue vesti di forte rappresentante del personale si impegna, e spesso con successo, per ottenere un'applicazione dei regolamenti che tenga conto dei diritti dei/delle dipendenti.

SEV

Alle FFS le 59 composizioni che saranno realizzate da Bombardier costeranno 1,9 miliardi di franchi

Modello in legno dei nuovi treni a due piani



Anteprima in scala reale per i nuovi treni delle FFS.

Per realizzare il modello in legno, la ditta che ha ricevuto l'appalto dalle FFS per costruire i nuovi treni a due piani, ha speso 3,5 milioni di franchi. Una cifra ragguardevole,

ma che per Bombardier valeva la pena investire. Se non fosse per l'enorme lunghezza di 46 metri, nulla indicherebbe che non si tratti di un «vero» treno a due piani, ma di

legno... Il modello ha soprattutto permesso a 200 esperti di vedere dove migliorare, correggere, adattare, ottimizzare. Invitate all'anteprima anche le organizzazioni dei

disabili e il personale FFS che lavorerà sul treno. Le 59 composizioni costeranno alle FFS 1,9 miliardi di franchi

red

L'IMPEGNO SEV

Insieme alle altre federazioni sindacali, anche il SEV sarà presente alla festa dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa.

Hanno per ora annunciato il loro contributo la sezione **PV Ticino e Moesano** (ferrovieri pensionati) «che invita i soci a prendere parte alla festa cantonale»; la sezione **LPV Ticino** (macchinisti), la sezione **RPV Ticino** (manovratori) e la sezione **VPT Ticino** (Imprese di trasporto concessionarie).

In un momento carico di tensioni nel mondo del lavoro, l'incontro del Monte Ceneri è anche l'occasione per rinsaldare i legami tra lavoratori e lavoratrici. La pressione sui salari innescata dal franco forte esige una risposta unitaria da parte dei sindacati. Tanto più che con il pretesto del franco forte, c'è chi pensa di peggiorare le condizioni di lavoro. La richiesta di aumento della produttività viene spesso avanzata a senso unico, caricando sulle spalle di lavoratori e lavoratrici oneri, e fatiche, supplementari. Il movimento sindacale è chiamato, ancora una volta, a tutelare non solo i diritti di chi lavora, ma anche la loro dignità!

red



Festa Cantonale USS al Monte Ceneri

domenica 11 settembre 2011

presso il Centro Amici del Ceneri (Grotto Monte Ceneri)

PROGRAMMA

- ore 11.00 Ritrovo dei partecipanti al Grotto Monte Ceneri.
- ore 11.30 Parte ufficiale.
- ore 12.15 Pranzo al prezzo di Fr. 10.- (bambini gratis), bibite a carico dei partecipanti.
- ore 13.30 Musica con Moreno Trio, giochi e divertimenti, per i bambini favole con i Confabula.
- ore 16.00 Chiusura.

In caso di cattivo tempo telefonare al no. 1600 a partire dalle ore 07.00 di domenica 11 settembre 2011 – Dall'Italia 0041848801600

Vi aspettiamo numerosi con i familiari e amici.



Il Sindacato.
Die Gewerkschaft.
Le Syndicat.

«Flora ferroviaria», un libro sulla stazione FFS di Chiasso che parla della natura che impone le proprie leggi nei luoghi più impensabili

Singolari viaggiatori tra i binari

Ristampato a maggio 2010 dalle edizioni Florette di Chiasso, «Flora ferroviaria» è un'opera curiosa e originale, considerata prezioso esempio della letteratura ambientalista svizzera. Pubblicato per la prima volta nel 1980, il libro – che si presenta come un taccuino di viaggio – raccoglie le osservazioni di Ernesto Schick, speditore e botanico dilettante, che studiò con metodo e passione le piante spontanee ricomparse nell'area della stazione di smistamento di Chiasso, stravolta da un decennio di lavori di bonifica per l'ampliamento della stazione commerciale (1957-1967).

Quando i primi convogli ricominciano a circolare, Ernesto Schick è pronto a scrutare ogni forma vegetale che riesce a insediarsi tra il fascio dei nuovi binari. Sull'arco di diversi anni osserva e disegna le piante spontanee che, grazie ai semi arrivati come clandestini a bordo dei treni o ai pollini trasportati dal bosco e dai campi vicini, ricominciano lentamente, progressivamente e tenacemente a riconquistare quel terreno ingrato, dando vita a un ambiente naturale ricchissimo e affascinante, che ospita una biodiversità sbalorditiva.

«Questo libro – leggiamo al termine della prefazione – è dedicato ai vecchi lettori, che hanno contribuito a tenerlo vivo, e a quelli nuovi che si lasceranno contagiare dalla poesia delle piante viaggiatrici». E i nuovi lettori potranno intraprendere questo singolare viaggio grazie all'iniziativa di Simonetta Candolfi e Nicoletta De Carli, che hanno curato la ristampa di «Flora Ferroviaria», arricchendo il volume con la prefazione di Graziano Papa (già Presiden-



Un libro, un taccuino di viaggio, un mondo botanico che rivela tutta la sua bellezza.



Cichorium intybus L.



Lathyrus sylvestris L.



Plantago lanceolata L.

te della Lega Svizzera per la Protezione della natura) e un'introduzione di Nicola Schoenenberger (conservatore di botanica del Museo cantonale di Storia naturale di Lugano), che ha pure rivisto

e aggiornato la parte scientifica. «La ferrovia rappresenta un ambiente lineare con caratteristiche omogenee per migliaia di chilometri, un corridoio ecologico sfruttato da certe piante per coloniz-

zare l'Europa. Analogamente alla flora spontanea presente nelle città (la flora urbana) – scrive Schoenenberger nella sua introduzione intitolata *Viaggiatrici clandestine* – quella ferroviaria è composta da



Matricaria chamomilla L.



Buddleja Davidii Franchet



Papaver rhoeas L.

un *pot pourri* di piante dalle più disparate origini e storie di vita. Come i viaggiatori che si incontrano sui marciapiedi delle stazioni, anche le piante che crescono tra i binari provengono da ogni angolo del pianeta, e se ci fermiamo ad ascoltarle scopriamo innumerevoli storie diverse».

A distanza di 30 anni, il libro non ha perso la sua freschezza e conserva intatto il suo fascino. Sfogliando le 166 pagine, soffermandosi sulle suggestive illustrazioni, si scopre un mondo fatto di delicatezza e nel contempo di resistenza. Si perché la natura sa imporre le proprie leggi anche nella terra di nessuno della stazione internazionale di Chiasso. Un luogo di passaggio desolato, abitato da una vegetazione clandestina che sopravvive ai più potenti diserbanti chimici. Così un seme portato da chissà dove, si insinua in posti impossibili, cresce e germoglia. Nel suo libro Ernesto Schick dedica ad un fiore molto diffuso, il papavero, un bel passaggio: «crescono in mezzo al grigiore generale del cemento, del ferro, dell'asfalto e degli inerti, accendono le loro fiamme dondolanti al più lieve alito di vento (...) Vivono in gruppi assai numerosi e anche se il singolo fiore non dura che una giornata, la loro presenza è assicurata durante tutta l'estate, grazie ad una continua fioritura».

Descrizioni poetiche riprese dal contributo del poeta ticinese Fabio Pusterla – *Collage delle piante Pilota* – nella appendice della nuova edizione. Pusterla, nato a Chiasso, era stato conquistato dalla tenacia commovente della flora ferroviaria, che riscopre attraverso le pagine di Schick: «Noi, bambini e poi ragazzi, si giocava, lungo quei binari, o si vagava alla ricerca di qualcosa a cui non avremmo saputo dare un nome; e qualcuno di noi ogni tanto ci ritorna ancora, come in un luogo speciale e a suo modo sacro. Non si tratta di nostalgia, niente affatto; è che in quel paesaggio devastato ritroviamo qualcosa di noi, uno strano miscuglio di veleno e vita». *frg*



» Molte persone non sarebbero dei picchiatori e si comporterebbero normalmente, se le strutture non lo rendessero così facile. «

Prof. Dr. Martin Killias, criminologo

Martin Killias, professore in criminologia e specialista per la sicurezza nel settore pubblico

«Dobbiamo ristabilire condizioni normali»

Il giurista e sociologo sostiene che oggi per certa gente sia troppo facile creare disordini in pubblico, anche sui treni. Egli afferma che occorre una forte presenza di personale, la reintroduzione dell'ora legale di chiusura e la limitazione della vendita di alcolici. Per quanto riguarda la dotazione di armi per la polizia dei trasporti, vorrebbe anzitutto chiarire la disponibilità degli agenti senz'arma ad intervenire in caso di conflitti, oppure se tendono ad evitarli.

contatto.sev: La settimana scorsa, il Consiglio federale ha deciso che la polizia ferroviaria potrà essere dotata di armi da fuoco. Come giudica questa decisione?

Martin Killias: La capisco. Però vorrei sapere come sia possibile, su base scientifica, ottenere le informazioni necessarie a chiarire questa controversa questione in modo consensuale.

» Il compito della polizia è quello di intervenire, quando le situazioni degenerano. Se non lo fa, ecco che il senso di impunità si espande. «

Che cosa intende dire?

Si può facilmente immaginare che agenti armati sui treni, a certe condizioni, potrebbero costituire una minaccia per i viaggiatori. Ma anche nel corso della vita di un poliziotto normale, in servizio quotidiano di pattuglia, l'uso dell'arma costituisce una rara eccezione. In ferrovia sarebbe un caso ancora più raro. Questo è il primo punto. Il secondo è che l'agente armato si sentirebbe più sicuro e meno vulnerabile. Ciò gli faciliterebbe lo svolgimento diligente del suo compito, poiché non si troverebbe più a pensare che una determinata situazione potrebbe degenerare e lui potrebbe avere la peggio.

Per lei, qual è l'aspetto prioritario?

L'agente di polizia vive sul treno situazioni senz'altro molto più delicate che sulla strada. Mi piacerebbe però sapere con che frequenza essi si sono ritrovati in situazioni in cui non sono intervenuti in quanto avrebbero potuto degenerare e divenire pericolose. In

altre parole: negli ultimi 1, 2, 5 anni si sono verificate situazioni in cui non hanno potuto agire, perché non sufficientemente attrezzati? Se ciò si fosse verificato sovente, allora sarebbe il caso di dotarli di un arma, altrimenti l'arma non serve.

Ai poliziotti piacciono i conflitti?

Non bisogna pensare che ai poliziotti piaccia particolarmente gettarsi nella mischia. Ma il compito della polizia è quello di intervenire, quando le situazioni degenerano. Se non lo fa, ecco che le situazioni di anomalia si espandono, rendendo rapidamente invivibili alcune zone e le ferrovie inutilizzabili.

Crede che anche il treno sia un posto di particolare pericolo?

Nel 2000 abbiamo condotto un sondaggio per conoscere il parere sulla sicurezza e il senso di sicurezza esistente sui treni. Abbiamo constatato che i viaggiatori abituali vivono in modo più pericoloso. Inoltre abbiamo visto che la gente – anziani, giovani – tutti in treno hanno più

paura che sulla strada, più che su un tram o un bus. Il motivo risiede nella vulnerabilità: in treno non si può schivare, non si può scappare; si è molto più indifesi che sulla strada. In parte, c'è poca gente che possa aiutare, sempre che lo voglia fare, ma questa è un'altra faccenda.

Il problema principale di ogni giorno sono le aggressioni al personale del treno e ai viaggiatori: la polizia ferroviaria può contribuire a risolverlo?

Sono sempre stato scettico a proposito della riduzione del personale ferroviario. Così si creano luoghi pubblici non protetti, dove prima o poi si verificano fatti incresciosi. È quasi una legge della natura. Sono pure molto critico nei confronti della riduzione di personale sulla S-Bahn zurighese. Si sostiene che la polizia ferro-

che la polizia ferroviaria non può coprire tutta la rete. Lo stesso avviene con la sicurezza nei luoghi pubblici: non la si può realizzare solo aumentando la presenza della polizia, perché non potrà mai essere ovunque.

I luoghi pubblici sono diventati più insicuri?

Senza dubbio. L'altro ieri abbiamo presentato una ricerca, che dimostra che negli ultimi 20 anni la sicurezza nei luoghi pubblici è costantemente diminuita. Riguardo alla violenza nei luoghi pubblici, oggi superiamo più della metà dei paesi europei.

Quindi c'è un aumento della violenza in Svizzera?

Sì, forte.

Come mai?

Perché abbiamo reso molto insicuri i luoghi pubblici.

» Sono sempre stato scettico a proposito della riduzione del personale ferroviario. Così si creano luoghi pubblici non protetti, dove prima o poi si verificano fatti incresciosi. «

viaria sia molto più efficiente. È vero, a condizione che sia presente, ma spesso non c'è quando occorre. Una sicurezza saltuaria non è efficiente. Il vero problema è

Per le ferrovie non ci sono solo i treni, ma pure le stazioni: ovunque si riduce il personale, si chiudono le stazioni. In generale, per i luoghi pubblici esiste il pro-

BIO

Martin Killias è nato nel 1948 e cresciuto a Zurigo. Ha concluso una formazione giuridica e una in sociologia. Dal 1982 è docente e contemporaneamente è stato attivo per lungo tempo al Tribunale federale. L'Università di Losanna è stata la sua base fino al 2006, poi si è trasferito a Zurigo, sempre nel campo della criminologia. Dal suo rientro nella Svizzera tedesca vive a Lenzburg, dove quasi ogni giorno ha la possibilità di andare a cavallo. Inoltre legge «molti libri inutili», spesso a carattere storico. Martin Killias è candidato al Nazionale per il partito socialista di Argovia.

INTERVISTA



Martin Killias
nel suo ufficio
all'Università di Zurigo.

blema degli assembramenti il venerdì e il sabato sera, fino alle ore piccole. Eppoi sono cadute le barriere a proposito della vendita di alcolici e degli orari di chiusura. Si tende a far festa tutta la notte e questo non può che causare l'aumento della violenza.

Qual è la soluzione? Video-camere, polizia, ronde civiche?
No. Occorre ristabilire condizioni normali! Per me, si deve evitare di vendere alcolici giorno e notte, imporre restrizioni al consumo di alcol nei luoghi pubblici e reintrodurre gli orari di chiusura. Bisognerebbe pure adeguare gli orari dei trasporti pubblici: l'ultimo treno dovrebbe partire mezz'ora dopo la chiusura dei locali. Far circolare i treni

tutta la notte non è una buona idea.

Quindi lei propone misure restrittive!

Si può parlare di restrizioni o di repressione, ma d'altra parte questo approccio comporta aspetti positivi: i soliti modelli esplicativi parlano di caduta della cultura, dei valori morali e via di seguito. Le degenerazioni vengono invece addebitate a problemi psicologici individuali, di competenza degli psicoterapeuti, anche se poi in pratica vengono spesso affrontati in modo repressivo, dalla polizia e dalla giustizia. Il problema prioritario è però che sono state create strutture in cui si sviluppa la violenza. Naturalmente

esistono individui malati di violenza. Ma molte persone non sarebbero dei picchiatori e si comporterebbero normalmente, se le strutture non lo rendessero così facile.

Un commentatore ha scritto su un giornale: «Si sente spesso parlare di gente arrabbiata, di caduta dei valori, di desolidarizzazione. Fintanto che questi problemi non saranno eliminati, la polizia ferroviaria potrà circolare sui treni anche con dei lanciagrinate senza riuscire a debellare la violenza.» È corretto?

«Se il punto è di instaurare sicurezza sui treni, io cercherei di concentrarmi e di occuparmi al meglio dei treni stessi.»

È una concezione assolutamente assurda, che mi fa

inorridire. Il mio ultimo libro, ancora lungi dall'essere terminato, sarà dedicato alle vittime delle ricerche delle cause profonde. Si cerca di andare sempre più a fondo delle cause, ma si dimenticano quelle in primo piano. Non ci si rende conto che, ad esempio con la riduzione dei controlli sui treni, si sono create le premesse affinché si possano svolgere azioni vandaliche e molestare i viaggiatori, senza che succeda qualcosa.

Quindi «l'occasione fa l'uomo ladro»?

Certo, è così! Ovvio che ci siano anche altre cause. Ci sono aspetti molto difficili da affrontare, come quelli riportati nel commento da lei citato. A breve termine non si può fare nulla, ma questo non vuol dire che non si debba tentare di fare qualcosa. Se il punto è di instaurare sicurezza sui treni, io cercherei di concentrarmi e di occuparmi al meglio dei treni stessi.

Peter Moor



A. Egger

“Si direbbe che i responsabili dell'infrastruttura sapessero già dall'inizio quali funzioni volevano classificare al ribasso.”

Vicepresidente SEV Manuel Avallone

Il nuovo sistema salariale Toco delle FFS

Divisione Infrastruttura, molte garanzie salariali

Circa il 29 per cento dei collaboratori e delle collaboratrici di FFS e di FFS Cargo hanno ricevuto una garanzia salariale, in seguito alla riclassificazione delle funzioni del nuovo sistema retributivo Toco (Total Compensation). Il limite negoziato dai partner sociali del 30 per cento è stato rispettato. Accanto a queste, vi sono però anche altre garanzie, riconosciute prima di Toco. Ora bisogna fare chiarezza sulle numerose classificazioni al ribasso operate, per esempio, dalla Divisione infrastruttura.

A fine maggio, tutti i dipendenti delle FFS hanno ricevuto lo scritto in-

formativo, con il quale venivano informati in quale livello di esigenze (LE) sa-

rebbero stati inseriti dal 1° luglio e se il cosiddetto importo di trasferimento

era integrato o meno nel nuovo spettro salariale previsto per il LE, che si estende dal valore base, pari al 100%, fino al valore massimo del 145%. L'evoluzione salariale si svolge fra questi due valori, in base alla crescente esperienza e alle prestazioni. Un processo che molti ferrovieri anziani hanno già realizzato.

La garanzia salariale può essere aggiunta a precedenti garanzie

L'importo di trasferimento si compone del salario precedente, un'eventuale garanzia per l'indennità di residenza (concessa nel 2007 in sostituzione dell'indennità di residenza allora soppressa e che sarebbe stata definitivamente abolita a tappe dal 2011, alla scadenza del CCL 2007), come pure di eventuali altre garanzie con scadenza indeterminata. Nelle trattative per il nuovo sistema salariale, il SEV ha chiesto e ottenuto che la garanzia per l'indennità di residenza non venisse abolita con il raggiungimento della sua scadenza, ma integrata nello stipendio.

Si tratta indubbiamente di un successo sindacale, ma che ha comportato anche l'insorgenza di ulte-

riori casi di garanzia salariale.

Se l'importo di trasferimento si situa oltre il valore massimo del rispettivo LE, il dipendente non riceve solo il valore massimo, bensì l'importo di trasferimento. La differenza viene definita «garanzia 2011». In questo modo, a tutti viene garantito l'attuale stipendio e nessuno subisce una perdita finanziaria.

Inoltre, i collaboratori con garanzia 2011 non rimarranno fermi al livello garantito, come succedeva finora, bensì riceveranno la metà degli aumenti salariali generali negoziati e otterranno anche i premi tantum, nel caso di buone prestazioni.

Per la verità, bisogna riconoscere che l'evoluzione salariale dei dipendenti in garanzia viene frenata, dato che in futuro riceveranno solo la metà degli aumenti generalizzati. La garanzia salariale si riduce, ogni volta che la curva salariale sale.

Garanzie salariali entro i limiti concordati

Durante le trattative per il CCL, fra SEV e FFS è stato convenuto che il numero di garanzie salariali sarebbe dovuto rimanere sotto il 30%. Da questa cifra sono

SE MANCANO DOCUMENTI INOLTRE UNA RICHIESTA CAUTELATIVA

Mancano due settimane alla scadenza del termine per la presentazione delle contestazioni legate al nuovo sistema salariale: il SEV invita tutti alla azione! A coloro che finora non hanno ricevuto una documentazione soddisfacente, raccomandiamo di inoltrare una richiesta cautelativa. E chi ha bisogno di una consulenza del SEV, deve annunciarsi entro il 2 settembre.

Si avvicina la fase finale: entro il 15 settembre i/le dipendenti delle FFS e di FFS Cargo devono prendere una decisione:

- o firmano l'accordo pervenuto per lettera, e quindi accettano lo stipendio indicato e il nuovo sistema di classificazione,
- oppure inoltrano una contestazione motivata alle FFS, manifestando in questo modo il proprio disaccordo. Due le varianti possibili:

Caso A: Avete i documenti ma non siete d'accordo: Chi è in possesso dei documenti necessari, ma non è d'accordo

sui contenuti, deve inoltrare una contestazione personale motivata. In caso di necessità, il SEV è pronto ad aiutare. Chi ha bisogno di consulenza ma finora non ha compiuto nessun passo, deve annunciarsi al SEV entro il 2 settembre. Solo rispettando questo termine i segretari e le segretarie sindacali avranno abbastanza tempo per occuparsi di ogni singolo caso prima della scadenza dei termini. I punti di contatto sono il segretariato centrale a Berna o i segretariati regionali di Berna, Zurigo, San Gallo, Coira, Losanna e Bellinzona.

Caso B: La documentazione ricevuta non è sufficiente o non è completa: Fin dall'inizio della procedura, il SEV aveva criticato il modo di procedere delle FFS nei confronti dei dipendenti: o mancavano i documenti o i documenti necessari non erano corretti. Ora il tempo stringe! Chi non ha ancora una documentazione soddisfacente, non deve fir-

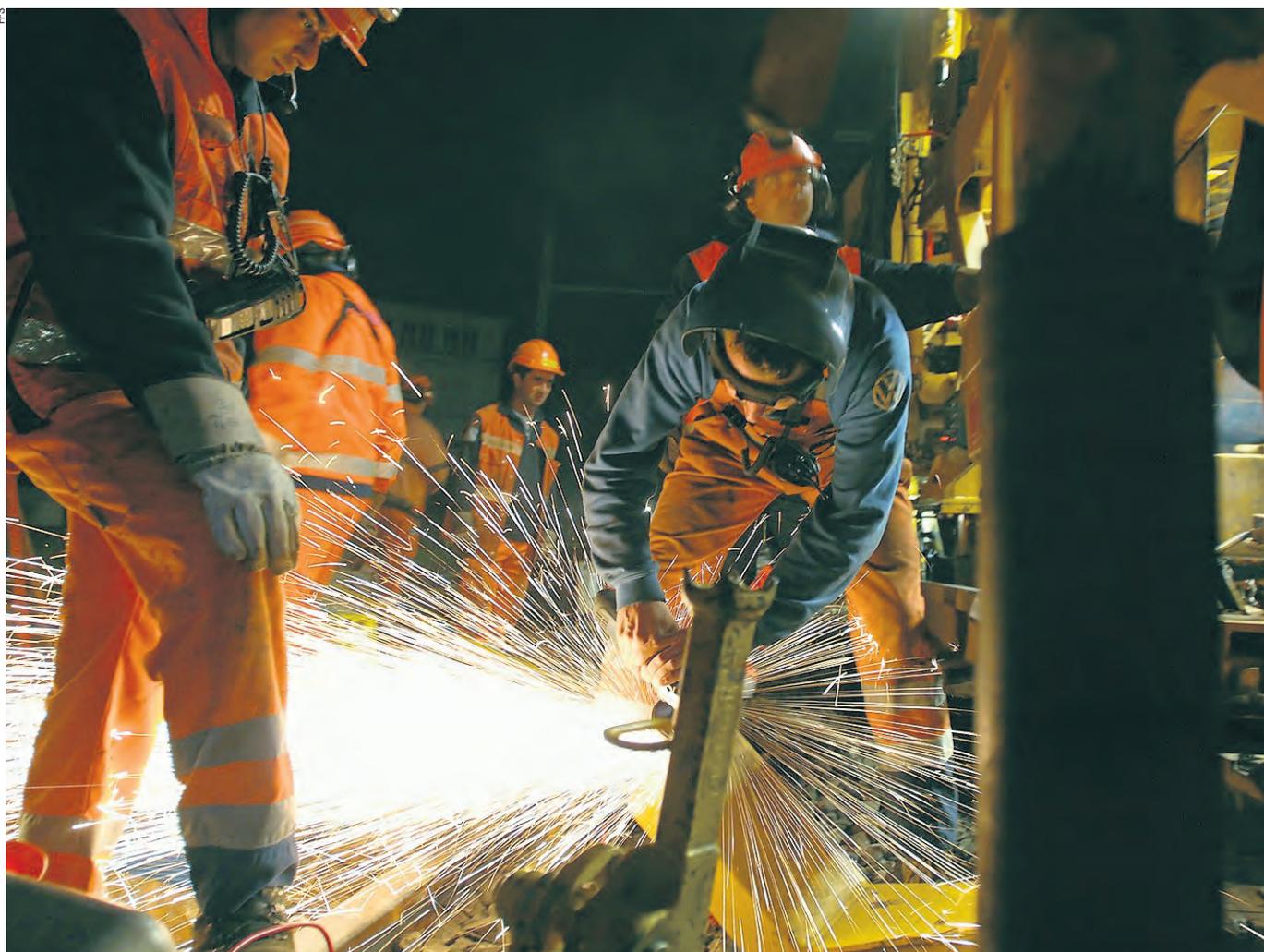
mare la lettera di informazione e deve rivolgersi subito al SEV, che inoltrerà alle FFS una richiesta cautelativa. Un modello della lettera appropriata è disponibile sul nostro sito internet www.sev-online.ch.

Alla vostra richiesta di chiarimenti, le FFS risponderanno con una decisione che potrà essere impugnata con un ricorso entro 30 giorni. Per FFS Cargo la procedura è diversa: viene fissato un altro termine per la firma, dopo di che verrà sottoposta una disdetta-modifica.

Cosa succede se non si reagisce entro il 15 settembre? La collaboratrice o il collaboratore riceverà dapprima un richiamo. Chi non vi dà seguito riceverà poi da parte delle FFS SA una decisione formale, mentre da parte di FFS Cargo verrà sottoposta una disdetta-modifica.

Segretariato centrale SEV

DOSSIER



Un elevato numero di collaboratori della divisione Infrastruttura si è visto attribuire un livello di esigenze inferiore.

comunque escluse le garanzie per l'indennità di residenza ed altre precedenti garanzie.

Le reazioni recepite al ricevimento dello scritto informativo hanno dimostrato come in alcuni settori le garanzie salariali fossero particolarmente numerose. Per verificare queste situazioni e il rispetto di quanto concordato, il SEV ha chiesto alle FFS di fornire dati precisi sulle garanzie concesse, ripartite secondo i settori e le professioni. Le verifiche effettuate dimostrano che il limite del 30% per le garanzie 2011, se si escludono le già citate altre garanzie, è stato rispettato. Il 29% dei dipendenti ha ricevuto la garanzia 2011, a seguito della riclassifica nell'ambito del nuovo sistema salariale. Un altro 7,2% di dipendenti

beneficia di una garanzia salariale, in quanto nello stipendio trasferito è stata inclusa la garanzia dell'indennità di residenza (senza di cui la paga sarebbe diminuita). A queste si aggiungono altre garanzie precedenti, nell'ordine dell'11%.

Numerose classificazioni al ribasso, in particolare alla Divisione infrastruttura

Tuttavia, il SEV ha l'impressione che in diversi gruppi professionali, in particolare presso la divisione infrastruttura, le garanzie 2011 siano particolarmente numerose. Il SEV chiederà alle FFS le ragioni di questa situazione, anche perché è possibile che sia da ricondurre a numerose classificazioni al ribasso delle varie funzioni.

Pur coscienti che la logi-

ca seguente non è applicabile sistematicamente ad ogni caso, si vede comunque quali conseguenze le assegnazioni fatte dalle FFS hanno sul valore del lavoro. Un passaggio al livello equivalente sarebbe dovuto avvenire su questa base:

LF 1 = LE A
LF 2/3 = LE B
LF 4/5 = LE C
ecc.

Partendo da questa logica, abbiamo constatato che **più del 28% dei collaboratori della Divisione infrastruttura è stato attribuito ad un livello di esigenze inferiore.**

Il 58,3% non ha subito cambiamenti di livello, mentre il 13,2% è stato posto ad un livello superiore. Questi dati non compren-

dono i macchinisti, poiché per loro è stata notoriamente applicata una diversa curva salariale.

Se si considerano tutti i dipendenti **delle FFS e di FFS Cargo nel complesso**, il 22,3% è stato inserito ad un livello di esigenze inferiore rispetto al precedente livello di funzione, il 58,7% nel livello equivalente, mentre ad un livello superiore al precedente è stato posto il 19,0%.

Per il SEV è chiaro che occorre verificare come mai alla Divisione infrastruttura si sia verificato un così alto numero di classificazioni al ribasso. Particolarmente significativo è che all'infrastruttura, la maggior parte dei casi riguardi il livello di funzione 14 (627 su 962 dipendenti = 65,2%), il LF 16 (255 su 437 = 58,4%) e il LF 12

(258 su 437 = 53,8%).

Interi categorie professionali sono quindi state classificate a livelli inferiori. Molti di questi colleghi si sono rivolti al SEV, per essere aiutati ad inoltrare un reclamo e chiedere la correzione della loro attribuzione.

Reclami collettivi

Se intere categorie sono coinvolte, i reclami verranno riuniti dal SEV e inoltrati in modo collettivo, in modo da semplificare il loro trattamento. Così sarà possibile verificare con le FFS l'attribuzione a LE di un'intera categoria. Se si sono verificati errori, si chiederà che siano corretti, che si tratti di casi singoli o di intere categorie!

Continua a pagina 10

Il vicepresidente Manuel Avallone esige che sia fatto ordine

«Le FFS devono meritarsi la fiducia»

Manuel Avallone pretende dalle FFS criteri chiari nella descrizione dei posti, che mettano rapidamente a disposizione dei collaboratori la documentazione necessaria alla verifica della classifica e che si dimostrino disponibili alla correzione degli errori. Poiché in gioco vi è la credibilità e l'accettazione dell'intero sistema salariale.

contatto.sev: Come si svolge la messa in atto del sistema salariale?

Manuel Avallone: da parte delle FFS c'è molta confusione. Ci sono collaboratori che non hanno ancora ricevuto la descrizione del loro posto di lavoro, sebbene lo abbiano richiesto, o soltanto poche righe. In altri casi ci si è limitati a prendere come descrizione del posto il precedente catalogo dei criteri. E in parte sembra che le descrizioni dei posti non esistano neppure. Oppure rifiutano di metterle a disposizione. Ciò vale anche per i numeri delle catene di funzione e gli organigrammi, pure necessari per valutare una classificazione. Alcuni consulenti delle risorse umane delle FFS rifiutano di consegnare tali documenti, mentre altri comunicano senza problemi i numeri delle catene di funzione. In molti casi le cose hanno funzionato senza problemi e in modo trasparente. Abbiamo visto tutto e constatato che nella messa in pratica di quanto abbiamo negoziato non hanno proceduto e non procedono in modo molto pulito.



Manuel Avallone: «Se non viene messa a disposizione la documentazione, nascono i sospetti. Fare i misteriosi provoca soltanto sfiducia.»

Ad esempio, l'infrastruttura ha evidentemente declassato molte funzioni (v. testo principale). Lo ha fatto intenzionalmente?

Si direbbe che i responsabili dell'infrastruttura sapessero già dall'inizio quali funzioni volevano declassare e che per questo si siano serviti del nuovo sistema salariale, indipendentemente da quanto previsto dalla descrizione dei posti.

Sono toccate intere categorie. Come intende procedere il SEV?

Presenteremo reclami collettivi. Le FFS devono fornirci la documentazione dei singoli casi, sedersi con noi al tavolo e spiegarci come sono giunte a simili conclusioni. Nel complesso si deve verificare attentamente ogni caso in cui il nuovo livello delle esigenze non corrisponde più al precedente livello di funzione, bensì ad un livello inferiore. Le nuove attribuzioni devono poter essere provate e per questo abbiamo bisogno della documentazione. In caso contrario, nascono i sospetti.

Le FFS sostengono per esempio che la consegna delle catene di funzione non fornisce alcuna indicazione supplementare ai collaboratori, ma generereb-

be solo un maggior numero di domande.

Le FFS non devono credere che i loro collaboratori siano stupidi! Se non capiscono qualcosa, possono anche rivolgersi a noi e farselo spiegare. Le FFS hanno tutto l'interesse alla massima trasparenza, se vogliono ottenere fiducia nel nuovo sistema salariale. Altrimenti il tutto non funziona. Fare i misteriosi provoca soltanto sfiducia. Purtroppo finora da parte del servizio delle risorse umane non abbiamo ancora visto una disposizione che dica chiaramente che la documentazione dev'essere distribuita e come dev'essere una descrizione dei posti. Ci vogliono criteri chiari, sulla base dei quali vanno allestite le descrizioni dei posti, per poi informarne i collaboratori, in modo che possano controllarle. Se vi sono aspetti poco chiari, si deve verificare in modo bilaterale. E si deve poter correggere gli errori, se necessario anche per intere categorie. Solo così si avrà la certezza che il personale sarà convinto e accetterà il nuovo sistema.

Intervista: Fi

ECHI STONATI DALLE REGIONI

Da quando, a fine maggio, le FFS hanno inviato la loro comunicazione sugli effetti del nuovo sistema salariale Toco, il segretario SEV Arne Hegland del segretario regionale di Zurigo fatica a soddisfare tutte le richieste di consulenza, provenienti da ogni settore e professione delle FFS. Molte sono comunque quelle che provengono dalla divisione Infrastruttura, in cui «tutte le categorie, da quelle artigianali e tecniche, su su sino agli ingegneri risultano classificate peggio rispetto alle altre». Numerose persone molto ben qualificate si sono viste ridurre il massimo della propria prospettiva salariale da 10 000 a 20 000 franchi e sono chiaramente scontenti. «Queste persone non sono necessariamente amareggiate per il salario, quanto per l'espressione di minor considerazione espressa nei confronti del loro lavoro, incrementata dal fatto di non ricevere i mezzi per poter capire cosa abbia portato a questa valutazione» spiega Hegland.

Descrizioni mancanti o molto superficiali

La maggior parte dei dipendenti della divisione infrastruttura non ha infatti ricevuto una descrizione del proprio posto di lavoro degna di questo nome. Chi poi ha richiesto una descrizione corredata del numero della catena di funzione e dell'organigramma della sua unità per verificare la propria classificazione ha ricevuto dalla Risorse umane una risposta standard estremamente vaga che precisa di non poter comunicare il numero di catena di funzione ai collaboratori.

«Si tratta di un'evidente negazione del diritto di essere sentiti» precisa Arne Hegland. La mancata messa a disposizione dei criteri su cui ci si è basati, rafforza l'impressione che numerose funzioni siano state retrocesse in modo del tutto arbitrario. Per molti posti sembra proprio che le descrizioni manchino ancora e ciò solleva evidentemente molti dubbi sulla serietà e la professionalità della applicazione di tutto il sistema

salariale. «Numerosi colleghi sono inferociti nei confronti delle risorse umane e mettono in dubbio le loro capacità di valutare le esigenze delle professioni artigianali e tecniche».

«Numerose descrizioni e attribuzioni sembrano essere state fatte in tutta fretta e in modo superficiale – conferma Jean-Pierre Etique, segretario SEV a Losanna – e quando chiediamo la documentazione, le risorse umane ci rimandano alla linea, iniziando una specie di partita a ping-pong. Questo non avviene solo presso l'infrastruttura, ma anche presso la manutenzione del materiale rotabile viaggiatori, il cui personale artigiano e tecnico è stato retrocesso, senza spiegazione sui motivi. Per diverse funzioni, le esigenze sono aumentate e i loro titolari sono stati chiamati ad assolvere formazioni ulteriori. Altre hanno visto chiaramente misconosciute le conoscenze particolari loro richieste, dato che si ritrovano classificate nella stessa posizione di chi non deve disporre».

Vi sono poi colleghe e colleghi frustrati da fatto di dover assumere compiti particolari, come la sostituzione del capoteam o lavori di pianificazione e che si ritrovano nella stessa posizione di chi non svolge nessuna funzione analoga. Etique constata una chiara esigenza di chiarimento, per evitare problemi di motivazione.

Anche i conducenti di veicoli ferroviari chiedono di rivedere la loro situazione, penalizzata rispetto a quella di altri colleghi con compiti analoghi.

La segretaria SEV Françoise Gehring ha fatto le stesse esperienze anche in Ticino: «Colleghe e colleghi che hanno visto declassata la propria funzione sono molto amareggiati dalla minore considerazione espressa per il loro lavoro. Si tratta per loro di un fatto incomprensibile, che fa male, indipendentemente dalla garanzia sul salario».

Fi

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
Sottofederazione del personale d'esercizio e di vendita

SEV **Versicherungen**
Assurances
Assicurazioni

3.0 pilastro A

Offerta speciale

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.--)

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

SBV – personale di vendita in Ticino**PAGATI UN TANT AL TOC(O)**

Le discussioni e l'insoddisfazione nei confronti del sistema salariale sono estese anche al personale della vendita viaggiatori.

Da una parte, ci si chiede con quali criteri siano valutate le elevate esigenze, in termini di capacità al contatto con la clientela, di conoscenze specifiche di una materia sempre più ampia e complessa, di conoscenze linguistiche e quant'altro, anche in paragone ad altre categorie. Dall'altra, come sia possibile introdurre un sistema che misconosce tutte le competenze e le responsabilità supplementari sul posto di lavoro. Un simile sistema demotiva il personale nei

confronti di questi incarichi, fondamentali per il funzionamento del servizio.

Né convincono le spiegazioni del capo del personale, secondo le quali il personale deve accontentarsi della soddisfazione di un lavoro esigente. Tanto più che l'esempio non viene dall'alto, come dimostra l'evoluzione dei salari della direzione generale.

Sono tutti fattori emersi durante l'incontro del personale di vendita ticinese con la presidente centrale SBV Elisabeth Jacchini a Bellinzona e con il segretario ticinese, che avrà ora l'incarico di coordinare la procedura di ricorso alla direzione generale. *gi*

Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri**Ciò che il cuore desidera****Un cuore sano**

Il corpo umano è composto di una rete di vasi sanguigni di circa 50 chilometri di lunghezza – che corrisponde a poco più della lunghezza dell'equatore. Il sangue, per raggiungere tutti gli organi e anche il più piccolo dei vasi sanguigni, deve essere pompato dal cuore con una certa potenza. Non appena ha una contrazione, il cuore spinge il sangue nelle arterie e la pressione sale. La misurazione della pressione sanguigna viene indicata con due valori:

- La pressione arteriosa sistolica (massima): quando il cuore è contratto al massimo si raggiunge anche il valore massimo della pressione sanguigna.
- La pressione arteriosa diastolica (minima): nella fase di rilassamento, il cuore non pompa più sangue nelle arterie. Di conseguenza, la pressione sanguigna scende nuovamente al valore minimo.

In una persona sana, il valore più alto si situa sui 120 mmHg, il più basso sugli 80 mmHg.

**Allsan Olio di lino**

Integratore alimentare sotto forma di capsule vegetali a base di olio di lino e di vitamina E naturale. Ricco di acido linolenico alpha.

**BUONO
10%**

10% di sconto all'acquisto di una confezione di capsule Allsan Olio di lino nella sua drogheria. Valido fino al 30 settembre 2011.

**Allsan Omega3Vega**

Integratore alimentare sotto forma di capsule vegetali a base di olio estratto dalla microalga ulkenia e di vitamina E naturale. Ha un elevatissimo tenore in DHA, un acido grasso Omega3.

**BUONO
10%**

10% di sconto all'acquisto di una confezione di capsule Allsan Omega3Vega nella sua drogheria. Valido fino al 30 settembre 2011.

in piena salute

Buoni consigli dalla **drogheria**

Il cuore, un impianto di pompaggio efficiente**Sapeva che**

- la quantità giornaliera di sangue che ogni giorno viene pompata dal cuore corrisponde quasi al contenuto di un'autocisterna (6000 – 8000 l).
- ogni anno, il cuore pompa tanto sangue attraverso le arterie del corpo umano da poter riempire un'intera piscina olimpionica (50 x 25 metri).
- durante una vita umana il cuore pompa circa 250 milioni di litri di sangue attraverso il corpo.

Ulteriori informazioni sul tema (in tedesco e in francese):
vitage.ch/bessersgund.aspx



Associazione svizzera dei droghieri
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Telefono 032 328 50 30



La CPT è partner esclusiva di SEV per le assicurazioni malattie complementari. Ulteriori informazioni sulle prestazioni della CPT sono disponibili sul sito Internet: www.sev-online.kpt.ch

Colpi di diritto

Dita quasi bruciate

Grazie alla protezione giuridica del SEV il nostro membro non è stato condannato per incendio doloso.

Un dipendente delle pulizie, fuma una sigaretta durante la pausa e getta il mozzicone nel cestino che, poco dopo, prende fuoco.

«In seguito alla vostra obiezione, abbiamo ricontrattato i fatti e concluso che le vostre osservazioni sono giustificate». Questo il laconico messaggio dell'ufficio distrettuale incaricato del caso dell'impiegato delle pulizie che aveva contestato, con l'assistenza del SEV, una multa di 440 franchi. Ecco i fatti: il dipendente lavorava di notte ed era confrontato con una lotta contro il tempo, dal momento che l'elettricità sarebbe stata interrotta durante la notte. Doveva dunque passare l'aspirapolvere rapidamente. Con il collega, aveva svuotato i sacchetti di aspirapolvere e gettato quelli pieni nell'immondizia. Alla fine aveva fumato una sigaretta, schiacciato il mozzicone nel posacenere e gettato nella spazzatura.

I pulitori erano poi tornati sul treno per svuotare la spazzatura. Intanto la pattumiera contenente il mozzicone aveva preso fuoco, in modo comunque contenuto e non pericoloso. Nonostante questo, è stato multato per «vio-

lazione della legge sulla protezione contro gli incendi». Dietro ciò planava soprattutto lo spettro dell'assicurazione contro gli incendi, che avrebbe proceduto alla ricerca del responsabile dell'incendio. Il pulitore si è dunque rivolto al SEV, che ha messo a sua disposizione un avvocato; il legale è giunto alla seguente conclusione: la responsabilità del dipendente non poteva essere esclusa, ma sarebbe stata difficile da provare. A causare l'incendio avrebbero potuto essere sia i rifiuti trovati sul treno, sia le apparecchiature tecniche presenti sul luogo del sinistro. L'avvocato ha perciò giustificato l'opposizione alla multa come segue: «In queste circostanze, la causa del fuoco non può essere determinata a livello giuridico». Un giudice avrebbe sicuramente assolto il nostro membro. Era quindi logico sospendere il procedimento e concedere un adeguato indennizzo. A questi argomenti, nulla avrebbe potuto essere aggiunto. Il procedimento penale è dunque stato annullato e, logicamente, lo spettro di un'azione da parte dell'assicurazione è svanito.

Servizio giuridico del SEV

■ VPT Servizi ferroviari

Cambio al vertice presso Elvetino

Yvo Locher lascia la filiale delle FFS Elvetino dopo otto anni svolti in qualità di CEO. La sua partenza era prevedibile, visti i continui cambiamenti alla testa di Elvetino e della divisione viaggiatori delle FFS.

Dopo una fase di ristrutturazione dei processi produttivi imposta dal mercato e dalla riduzione dei tempi di percorrenza dei treni, Elvetino, subentrata alla SSG, ha assunto sotto la guida di Yvo Locher una nuova dimensione. Concezione e applicazione della ristrutturazione, oltre ad alcuni successi, sono stati caratterizzati anche da diverse ombre. In questa sede, ci limitiamo a citare l'elevata fluttuazione di personale, estesa anche ai quadri e alla

amministrazione. Oltre a portare costi elevati e inefficienza, si tratta di una conferma della diffusa insoddisfazione per le condizioni di impiego e di lavoro.

Per un'azienda di servizi, considerare adeguatamente le proprie risorse umane è una questione strategica di fondamentale importanza. Questo vale a maggior ragione anche per Elvetino, i cui collaboratori e collaboratrici sono quotidianamente a diretto contatto con i clienti, fornendo a nome delle FFS (e degli altri committenti allo estero) una prestazione la cui importanza non si limita alla offerta di ristoro. In questo senso, sono autentici biglietti da visita per le FFS, per cui un maggior e miglior apprezza-

mento delle loro prestazioni dovrebbe rientrare nell'interesse delle stesse FFS.

L'annoso lavoro sindacale svolto dal SEV e dalla sua sezione dei servizi ferroviari ha creato le premesse per un cambiamento positivo, che si sta profilando. Spetterà alle imminenti trattative per il rinnovo del CCL di confermarle.

La delegazione alle trattative aspetta al varco la nuova direzione aziendale, chiedendo con forza miglioramenti sensibili dei salari e delle condizioni di impiego e di lavoro.

*Calogero Ferruccio Noto
presidente VPT servizi ferroviari*

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

VACANZE A ABANO TERME: 27 DICEMBRE 2011 - 6 GENNAIO 2012

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Paradiso di Abano Terme. L'attuale bassa quotazione dell'Euro ci permette una riduzione della quota di partecipazione a: camera doppia Fr. 1100.– p. p. camera singola Fr. 1250.– p. p. che comprende: viaggio in torpedone, pensione completa incluse le bevande ai pasti (¼ vino, ½ acqua), cenone di S. Silvestro, accappatoio, uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Escluse le bevande supplementari e le cure (queste ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto) e l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione. Si decide che il pacchetto PV è offerto senza modifiche. Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia.

Per una tempestiva riservazione vi chiediamo di **iscrivervi entro il 12 settembre** tramite la cedola sottostante da inviare a: Sergio Beti, via Cappella del Marco 15, 6517 Arbedo. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!)

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.– p. p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

Cedola di iscrizione per le vacanze a Abano Terme 2011/2012 – DATI PERSONALI:

Prima persona:

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

CAP/Località:..... Indirizzo:

N. tel.:..... Data di nascita:

Tipo di camera: ____ doppia ____ singola p. f. crociare (x)

Seconda persona:

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

CAP/Località:..... Indirizzo:

N. tel.:..... Data di nascita:

Tipo di camera: ____ doppia ____ singola p. f. crociare (x)

Data:.....Firma:

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*

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 15 settembre. Termine di chiusura redazionale: giovedì 8 settembre alle 10.00.

IN MEMORIA

Giorgio Agostino



La sezione VPT Servizi ferroviari piange la scomparsa di Giorgio Agostino, di anni 64.

L'innata allegria, la generosità e la simpatia lasciano di Giorgio un carissimo indelebile ricordo tra tutti i colleghi di lavoro.

Egli resterà nei nostri cuori anche per l'attiva fiducia fin dall'inizio avuta nell'avventura della nostra sezione SEV.

Ci stringiamo al dolore della moglie Giovanna e dei figli e porgiamo le nostre più sentite condoglianze.

Calogero Ferruccio Noto
Presidente sezionale

IN MEMORIA

Norberto Beretta



Quando la vita gli poteva ancora riservare tante soddisfazioni un destino avverso ha voluto toglierlo all'affetto dei suoi cari.

Norberto Beretta era una tipica persona di questo lembo del Ticino, nato a Vacallo nel 1935 con la

ferrovia nel sangue: padre, due fratelli, il figlio tutti esemplarmente ottimi ferrovieri. Dopo aver lavorato in alcune stazioni dell'alto Ticino, è approdato a Chiasso presso la segreteria della stazione viaggiatori, dove ha compiuto una rapida e brillante carriera, per terminare quale Caposervizio. Braccio destro della dirigenza, esecutore preciso nel trattare delicate questioni nel campo del personale ed esempio per i suoi collaboratori dei quali è stato buon maestro.

Passato alla pensione nel 1995 Norberto non ha esitato

ad accettare un posto quale membro del comitato della sezione dei pensionati Ticino e Moesano. Un compito che ha svolto con entusiasmo, laboriosità e impegno, trasmettendo le sue capacità organizzative per una miglior distribuzione degli incarichi a seconda delle singole peculiarità. Con lui capitava che su certi argomenti non vi erano affinità di idee, contrasti inevitabili in un sindacato dove convivono diverse anime di pensiero, ma che si risolvevano in modo positivo nell'interesse dei nostri membri.

A Norberto è stato affidato l'importante compito di rappresentare il Ticino nella Commissione Centrale PV, che ha svolto per otto anni facendosi apprezzare, oltre che per le sue capacità linguistiche, per la caparbieta nell'affrontare i problemi a livello nazionale ed esigere maggior considerazione per la nostra sezione.

Da circa quattro anni aveva lasciato il comitato sezionale per dedicarsi, innanzi tutto alla famiglia, ai suoi hobby personali e seguire le gesta dei Rossoblu del calcio.

Alla vedova signora Wilma, ai figli Elena e Claudio, come pure al fratello Giancarlo con le rispettive famiglie giungano le più sentite condoglianze.

Sezione pensionati Ticino e Moesano

CONDOGLIANZE

Porgiamo sentite condoglianze ai nostri colleghi **Christian, Jonathan e Maurizio Sulmoni**, colpiti negli affetti familiari per la perdita del padre, a lungo membro di comitato della sezione RPV Chiasso-Lugano.

Sezioni SBV Ticino e TS Ticino

Presentiamo sincere condoglianze al nostro collega **Claudio Beretta**, in lutto per il decesso del padre.

Sezione SBV Ticino

I NOSTRI MORTI

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

Balmelli Anita, 93 anni, Gentilino

Beretta Norberto, 76 anni, Vacallo

Cereghetti Albino, 83 anni, Morbio Inferiore

Chiosi Leonida, 94 anni, Lumino

Dalcol Diego, 87 anni, Chiasso

Dell'Oro Sergio, 77 anni, Biasca

Fontana Irene, 97 anni, Riva San Vitale

Snozzi Stefanina, 82 anni, Bellinzona

Totti Franco, 71 anni, Arbedo

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

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

I conti del Vaticano

Quando il cardinale Bagnasco condanna l'evasione fiscale (lo ha fatto nei giorni scorsi quando era a Madrid, in compagnia di Benedetto XVI) e rivolge un richiamo etico, appellandosi alla coscienza di tutti affinché ognuno versi il giusto dovuto, ha tutta la nostra solidarietà: come dargli torto? Il presidente della Conferenza episcopale italiana si riferiva in particolare alla situazione italiana. E in effetti se quanto è evaso dovesse rientrare nelle casse dello Stato, non ci sarebbe alcun bisogno di tagli, sacrifici, né il cuore del premier sanguinerebbe (come da lui stesso dichiarato) a causa delle tasse che si trova costretto a imporre.

Ma, come recita un vecchio adagio, è pericoloso parlare di corda in casa dell'impiccato. A proposito di evasione fiscale, forse il cardinale ha dimenticato la Missio sui jure, fondata nel paradiso fiscale delle isole Cayman, che costituisce il deposito finale delle finanze dello IOR, come forse non si è ricordato nemmeno dei capitali, alcuni miliardi di euro, che sarebbero stati depositati in Svizzera (si veda «La Santa Casta della Chiesa» di Claudio Rendina, Newton Compton).

Bagnasco ha compiuto uno scivolone rovinoso, scatenando, com'era prevedibile, un coro di proteste e di indignazione. Perché i sacrifici che il governo italiano intende imporre ai suoi cittadini colpiranno tutti (chi parecchio - e sono i già più tartassati - chi invece appena lievemente), ma per la Chiesa tutto resta come adesso: i soldi, nei rapporti Stato-Chiesa vanno in una sola direzione.

Così, vari giornali, con più o meno enfasi, si sono dilettrati a ricordare i privilegi finanziari garantiti dallo Stato italiano alle casse della Chiesa cattolica. Vediamone alcuni anche noi, cominciando dal piatto forte: il famigerato otto per mille. Frutta circa un miliardo di euro ogni anno. Anche se solo il 35% dei contribuenti scrive di donarlo alla Chiesa, questa incassa l'80% della cifra totale, grazie a un codicillo legale del ministro Tremonti che assegna automaticamente la maggior parte della somma senza destinatario esplicito, alle casse Vaticane.

Che dire poi degli immobili del Vaticano impegnati in attività commerciali? È sufficiente che nel palazzo sussista una cappelletta, una stanzetta per pregare, che vengono esentati dall'ICI e da altri balzelli. In questo modo alberghi, pensioni, ristoranti possono praticare una concorrenza sleale e sottrarre all'erario statale circa 500 milioni di euro ogni anno.

Altro esempio. Sono le diocesi a stabilire il fabbisogno di cappellani nelle carceri, negli ospedali, nelle caserme, ma il conto per i loro salari viene girato allo Stato. Si tratta di almeno 75-80 milioni ogni anno.

Ben più salato il conto per gli aiuti che Stato e Regioni versano alle scuole private tenute da religiosi: centinaia di milioni annuali e questo mentre per la scuola pubblica si susseguono tagli su tagli. E la lista continua...

Va bene che la Chiesa opera per una generale condivisione del Regno dei Cieli, ma se cominciasse a condividere qualche sacrificio anche in quello Terrestre, forse recupererebbe anche in prestigio.

■ RPV Ticino

**Giornata del manovrasta, 18 settembre 2011
Rovio, ore 10.30**

La giornata, organizzata dalla nostra sezione, si terrà presso il campetto dell'ala materna a Rovio a partire dalle 10.30, con il seguente programma:

- 10.30: ritrovo con aperitivo
- 12.00: grigliata mista con contorno
- 13.30: breve intervento da parte dei principali ospiti invitati.

La partecipazione è aperta a tutti i membri SEV RPV Ticino con le loro rispettive famiglie.

Per ovvi motivi organizzativi è d'obbligo confermare la presenza entro e non oltre domenica 10 settembre 2011 ad uno dei seguenti numeri:

076 567 4007, Yuri de Biasi
079 542 55 49, Giuseppe Lupica

PROGRAMMA DI FORMAZIONE**Corso di formazione SEV:
«Comunicare, reclutare e organizzare
in una sezione o gruppo»****Contenuti:**

- comunicazione: come parlare con i possibili nuovi membri e essere all'ascolto
- organizzare i membri nella sezione e mantenere vivo l'interesse
- riorganizzare ed effettuare delle azioni
- il ruolo della comunicazione
- scambi di idee e nuovi impulsi per il lavoro sezionale

A profitto dei partecipanti:

Conoscenza degli strumenti di lavoro per condurre una sezione in modo dinamico o per riattivarla. Conoscere gli strumenti di lavoro per reclutare ed organizzare.

Come comunicare in maniera convincente, semplice ed efficace.

Come leggere tra le righe e smascherare formule di comunicazione per non dire niente o eludere altri problemi.

Partecipanti: Presidenti sezionali, membri di comitato e fiduciari

Relatori:

Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV
Gehring Françoise, giornalista e segretaria sindacale SEV
Sergio Savoia, giornalista e politico cantonale

Data e luogo: Mercoledì 28 settembre 2011, presso la Casa del Popolo a Bellinzona

Costi: membri SEV gratuito, non membri 600 franchi

Iscrizione: segretariato SEV Bellinzona, telefono 091 825 01 15, mail: sev-ticino@sev-online.ch

**30 settembre e
1° ottobre 2011**

dalle 08.00
Airolo,
Stand di tiro
Isola

■ USFS Tiro

42.mo campionato
svizzero di tiro.

Orari di tiro: 30 settembre dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18.30; 1. ottobre dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16.
Apertura sportello un'ora prima.

Maggiori informazioni:
www.svse.ch

■ VPT Servizi ferroviari - PREAWISO

**Riunioni con il personale
Ticino/Milano/Domossola**

Gli affiliati al SEV e tutti i colleghi sono invitati a partecipare alle riunioni su temi molto importanti che si terranno a:

- **Lugano giovedì 22 settembre**, ore 18 presso il Ristorante stazione ferrovia Ponte Tresa
- **Domodossola, mercoledì 28 settembre**, ore 17 presso il Dopolavoro FS
- **Milano, giovedì 29 settembre**, ore 17 (luogo da definire che verrà comunicato in seguito).

Maggiori dettagli sul prossimo numero e informazioni al n. tel. 0041 79 4610537. Vi attendiamo numerosi!

Il presidente sezionale Calogero Ferruccio Noto

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

PREANNUNCIO CASTAGNATE

Quest'anno la natura sembra anticipare i tempi di maturazione per uva, castagne e altro ancora. Con questo avviso teniamo a ricordarvi le date dei nostri incontri d'inizio ottobre.

Giovedì 6 ottobre: Castagnate sottocenerina a

Vacallo, al Centro sociale.

Giovedì 13 ottobre: Castagnate sopracenerina a Biasca, presso ristorante Rodoni.

Altri dettagli seguiranno sui prossimi numeri del giornale.
Il comitato sezionale

GIORNATA DEGLI IMMIGRATI**Sabato 19 novembre a Olten**

Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, dalle 9.00 alle 17.00



La giornata tratterà e approfondirà il tema: «Integrazione nella morsa tra naturalizzazione ed espulsione»

Relatore Marc Spescha, avvocato, esperto di questioni legate alla migrazione. Saluto di Giorgio Tuti, presidente SEV, e moderazione a cura di Jérôme Hayoz e Arne Hegland, segretari sindacali SEV.

La giornata è aperta a tutte le migranti e tutti i migranti interessate/i (anche non membri SEV); e a tutti i membri SEV interessati. La partecipazione è gratuita. Il pranzo preso in comune verrà offerto dal SEV.

Per una questione tecnica, l'invito personale viene spedito alle immigrate e agli immigrati privi di passaporto svizzero. Naturalmente, però, la giornata è rivolta a tutte le immigrate e tutti gli immigrati, anche in possesso di un passaporto svizzero.

Maggiori informazioni e iscrizione entro l'8 novembre a:
SEV Segretariato regionale Zurigo, Birmensdorferstr. 65, 8004 Zurigo,
tel. 044 242 84 66, e-mail: migration@sev-online.ch

**CORSO
DI FORMAZIONE
PER LE DONNE DEL SEV****La salute delle donne nei posti di lavoro**

Venerdì 25 novembre 2011, Hotel Bern a Berna

Perché anche il datore di lavoro deve confrontarsi con la salute dei propri dipendenti? Perché la prospettiva di genere è importante anche nel campo della medicina, della salute e della prevenzione. La giornata intende mostrare che il modo di comportarsi legato all'appartenenza di genere, a vite e ambienti di lavoro diversi, ha un impatto sulla salute delle donne nelle diverse fasi della vita. Le possibilità di vivere sano e di beneficiare di adeguate cure mediche non sono equamente distribuite tra donne e uomini, ovvero nell'intero sistema di cura – dalla diagnosi alla riabilitazione – le donne sono assistite in misura inferiore.

Relazioni con traduzione simultanea. **Workshops** sulla prevenzione della salute sul posto di lavoro, medicina del lavoro, stress, dipendenza e suicidio. Work Life Balance, la salute quando si è anziani. Partecipazione gratuita per membri SEV o di altre federazioni sindacali (è incluso il pranzo ma non le bevande alcoliche). Per i non membri, il costo è di CHF 250.–.

Il numero di partecipanti è limitato. Maggiori informazioni e **iscrizione entro il 1° di novembre**, per posta, fax o mail a: SEV, Jris Piazzoli, Steinerstr. 35, 3000 Berna 6, fax 031 357 57 58, e-mail: jris.piazzoli@sev-online.ch, tel. 031 357 57 12

Elsbeth Wyss ci raccomanda una facile passeggiata nell'Oberaargau

Wässermatten, un patrimonio tutto da scoprire

Il Wässermatten è un paesaggio unico, costituito da praterie irrigate, di importanza nazionale, situato nella regione dell'Oberaargau nel Canton Berna.

Il viaggio da Zurigo e Berna, sulla nuova linea, oggi dura solo un'ora. Tra due gallerie della tratta Rothrist-Langenthal, i treni veloci passano sopra un ponte e offrono, per una manciata di secondi, una bella vista sulla valle idilliaca del Murg. Vale la pena visitare questa parte del Mittelland e imparare a conoscerla.

Nel cuore di questa regione, e più precisamente a Roggwil, vive Elsbeth Wyss. Lavora come agente di esercizio presso l'azienda Aare Seeland mobil a Langenthal. Ci raccomanda di partire alla scoperta del «Wässermatten», un'escursione facile che si snoda su un terreno pianeggiante, lungo un sentiero appattato e incantevole che costeggia il «Rotkanal».

Il Wässermatten è un paesaggio incontaminato di una

bellezza unica, costituito da prati irrigati, verdi e fertili. Queste praterie sono un luogo di vita per una certa quantità di piante e animali rari. Gli ultimi pascoli irrigati ben conservati in Svizzera, si trovano nella regione dell'Oberaargau e in particolare nei fondovalli di Oenz, Langete, Pfaffneren e Rot. Questi prati sono la testimonianza di un antico modo di gestione della terra – con un sistema di irrigazione altamente sviluppato – un tempo diffusa nel Mittelland.

Nel XIII secolo furono i monaci cistercensi di Saint-Urbain ad intraprendere una

serie di lavori allo scopo di aumentare il rendimento del raccolto delle praterie irrigate. Sono dunque gli artefici di uno dei paesaggi agricoli artificiali più antichi e curiosi

della Svizzera. In contatto con la falda freatica, il Wässermatten è riconosciuto come sito degno di protezione ed è gestito da una fondazione. Ancora oggi 110 ettari vengono inondata tre volte all'anno.



Il punto di partenza della passeggiata è alla stazione di Murgenthal. Il sentiero va prima a sud, sotto la vecchia linea ferroviaria Olten-Berna e poi sulla nuova tratta. Si segue inizialmente il «Rotkanal», quindi il Roth, fino a quasi il punto finale del percorso, Saint-Urbain. Splendida la vista sul monastero cistercense di Saint-Urbain. La grande chiesa barocca, mondialmente famosa, merita una fermata, prima di andare alla stazione, da dove si può raggiungere Langenthal con l'Aare Seeland mobil.

pmo/frg

www.aare-seeland-mobil.ch

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

Meteo

Vi siete mai chiesti perché si chiama meteorologia? Semplicemente perché un tempo aveva a che fare con le meteore. L'idea che le meteore si formassero in cielo da varie combinazioni di terra, acqua, aria e fuoco e che le meteore fossero in parte responsabili delle condizioni atmosferiche, risale addirittura ad Aristotele: si parla di 2400 anni or sono... In effetti ancora oggi si parla in gergo tecnico di «idrometeore», con riferimenti alle particelle costituite di acqua nella sua forma liquida (quella che noi comunemente chiamiamo pioggia); oppure in forma solida (dalla neve alla grandine). Durante il regno di Carlo Magno, nell'Ottocento, le cronache raccontano che cadde dal cielo un enorme blocco di ghiaccio di circa 3 metri cubi! All'inizio di agosto del 1882 un gruppo di operai delle ferrovie venne sorpreso da una grandinata nei dintorni di Salina, nello stato americano del Kansas. Gli uomini decisero di rientrare in città; ma i chicchi di grandine diventavano sempre più grossi e più fitti man mano che si avvicinavano al centro abitato, finché non trovarono sul terreno (in un'epoca in cui non esisteva ancora il frigorifero) un pezzo di ghiaccio del peso di quasi mezzo quintale, che caricarono per mostrarlo ai loro concittadini. La sera, dopo che si era già in parte sciolto, il blocco di ghiaccio misurava ancora 70x40x5 cm. Pensate se fosse caduto in testa a qualcuno o atterrato sul tetto di una casa! Esattamente la sfortuna che capitò ad un carpentiere tedesco il quale, mentre nella primavera del 1951 stava lavorando sul tetto della sua casa a Düsseldorf, morì trafitto da una lancia di ghiaccio lunga 2 metri caduta dal cielo. Eppure dal cielo è venuto giù ben di peggio: rane, lucertole, ragni, larve, topi, anguille, pesciolini o uccelli morti e persino serpenti vivi a migliaia! Ma anche noci, bacche, alghe e gelatina fetida. Nell'ottobre del 1820 in Brasile, nei pressi di Pernambuco, una sostanza setosa cadde dal cielo ricoprendo un'area che si estendeva per 150 km verso l'entroterra e quasi altrettanti verso il mare. Tant'è che una nave francese ne rimase tutta inghirlandata, come riferì anche il capitano nel suo diario di bordo. Il primo agosto del 1869, per tre minuti, caddero dal cielo in quel momento assolutamente sereno carne e sangue, tanto da ricoprire circa due acri di terra della fattoria di J. Hudson, nei pressi di Los Nietos, in California. La carne cadeva a pezzettini, oppure a striscioline dai 2 ai 15 centimetri di lunghezza. Insieme alla carne venne giù anche una fine peluria. Il 18 gennaio del 1893, come riferisce la rivista scientifica «Nature», una piccola nube giallognola passò veloce sopra la località di Paderborn, in Germania, durante un temporale. Ad un certo punto la nuvola si frantumò in una pioggia crepitante di cozze vive, del tipo Anodonta Anatina. Infine l'8 agosto del 1835, sulla costa occidentale della Sicilia apparve una nuvoletta nera in un cielo sereno. Questa s'ingrossò via via e proruppe in una pioggia di pietre nere sopra la città, danneggiando addirittura alcuni tetti. Ma, almeno in questo caso, il nome della località dove avvenne questo stranissimo fenomeno meteorologico, cioè Marsala, lascia il dubbio che possa essersi trattato solo dell'allucinazione alcolica di un giornalista che aveva alzato un po' troppo il gomito :-)

LE NOVITÀ DEL PARCO VEICOLI FFS ... SECONDO PELLET



Roger Maurer guida il battello «Schiller» sul Lago dei Quattro Cantoni e gestisce la cassa centrale della VPT

Un capitano amico delle cifre

Nelle sue vesti di cassiere centrale della VPT, Roger Maurer gestisce il patrimonio del settore attivi più importante del SEV, ma il suo mestiere principale è quello di pilotare un battello a vapore sul Lago dei Quattro cantoni. E uno di quelli prestigiosi.

Suo padre era un ferroviere, suo figlio ama volare, ma lui fin dall'infanzia è stato immerso nel mondo delle barche. Roger Maurer ha cominciato come aiuto servizio sul Lago dei Quattro Cantoni in occasione di un lavoro durante le vacanze. A quel lago è rimasto fedele. E dallo scorso anno il Schiller – un battello a vapore a pale molto prestigioso – è diventato il «suo» battello.

Non un giorno di noia

La strada è stata lunga per diventare capitano del battello a vapore, ma è stata anche molto variata. «Il mese scorso ho festeggiato il mio 30esimo anno di mandato, e non mi sono mai annoiato un giorno» ha sottolineato Roger Maurer.

Ha iniziato come controllore e cassiere stagionale, prima di essere assunto in modo stabile. Nel 1987, ha superato il primo esame come timoniere, mentre all'orizzonte si stava profilando l'anno 1991. Per i 700 anni della Confederazione, il Lago dei Quattro Cantoni si aspettava un grande afflusso di passeggeri, ragioni per cui Roger Maurer e altri sono rapidamente passati al timone di imbarcazioni con una capienza di 700 persone. Se lo ricorda ancora oggi: «Nel 1991, sul lago abbiamo trasportato più un milione di passeggeri».

Ha vissuto un altro grande momento nel 1998 con il MS Waldstätter, la società di navigazione ha messo in servizio un'altra imbarcazione, costruita nel proprio cantiere navale e dall'inizio Roger Maurer è stato il pilota di questo battello. Due anni prima, aveva superato «il grande» esame che gli ha consentito di pilotare i



Sindacalista e capitano: Roger Maurer al timone di un battello a vapore del Lago dei Quattro Cantoni.

battelli a motore con una capacità di carico superiore a settecento persone.

Un ruolo di accoglienza

Il MS Waldstätter è un'imbarcazione molto particolare, precisa Maurer. È adatta per grandi banchetti e occasioni speciali. «Il timoniere ha un vero ruolo di accoglienza, in particolare con i viaggi speciali: e tutto ciò mi piace molto». Il suo è un ruolo cerniera: «Rappresento il battello e la mia squadra e sono molto vicino ai clienti». A bordo del MS Waldstätter è rimasto sette anni, prima di superare l'esame per diventare pilota di battello a vapore.

In questo percorso c'è stata una piccola parentesi che lo ha riportato brevemente in un ufficio, dove ha svolto mansioni prevalentemente amministrative e che gli hanno lasciato poco spazio per pilotare un battello. Ma siccome ha dovuto colmare sempre più lacune, si è trovato sempre più spesso al timone, prima di optare definitivamente

per la navigazione. Nel 2010 è stato attribuito al battello a vapore Schiller, che attualmente dirige con i gradi di capitano. Roger Maurer spiega la sottile differenza: «Ci sono solo otto capitani sul lago di Lucerna, riconoscibili dal cappello bianco. Tutti gli altri sono timonieri». Ora, come una volta, può svolgere il suo lavoro di cerimoniere nell'accoglienza dei passeggeri e lasciarsi prendere, ogni pomeriggio, dalla sinfonia della partenza del battello.

L'estate grigia gli pesa sul morale. «Va però detto che abbiamo la stessa quantità di giornate soleggiate ogni anno, ma quando le vacanze estive sono funestate dal cattivo tempo, navighiamo con i battelli mezzi vuoti». Roger Maurer è però ottimista: le vacanze non sono ancora finite e un bell'autunno può ancora salvare la stagione sul Lago dei Quattro Cantoni.

Maurer è cresciuto a Lucerna e non è mai salpato per un altro lago. Neppure i mari del mondo hanno saputo ispirar-

lo. Non solo per i suoi legami con la Svizzera centrale e la famiglia, ma anche per la funzione: «Qui sono capitano, laggiù sarei un mozzo».

Si considera come un tipico navigatore d'acqua dolce e, aggiunge che il Reno lo affascina: da tempo. «In inverno abbiamo seguito una formazione sulle ruote a pale a Basilea: con l'intenso traffico su questa via d'acqua stretta, è stato una vera sfida nautica».

Risparmiato dalla cattiva sorte

Anche sul Lago dei Quattro Cantoni non mancano le sfide: velisti, surfisti, pedalò e barche a remi incrociano a volte da molto vicino, le rotte dei battelli di linea. «Navighiamo volutamente in modo difensivo, anche se abbiamo la precedenza. La prevenzione degli infortuni passa prima». Racconta come ha dovuto frenare a fondo mentre un surfista si stava dirigendo verso il suo scafo. «Finora sono sempre stato fortunato, e tocco ferro affinché continui».

Roger Maurer si dice soddi-

BIO

Roger Maurer è nato a Horw dove vive con la moglie, figlio e figlia. È entrato molto presto a far parte del Comitato della sezione VPT SGV, dove ha gestito la cassa per 10 anni. Ha fatto parte del consiglio di amministrazione della Cassa Pensioni Ascoop negli anni «agitati». Nel 2001 è entrato nella commissione della gestione della VPT, prima di occuparsi nuovamente della cassa centrale: «Ho sempre ritenuto che la contabilità fosse qualcosa di logico, del resto mi è sempre piaciuta fin dai tempi delle scuole commerciali».

Accanto al suo lavoro e alla sua famiglia, pratica molto sport, soprattutto ciclismo in estate e sci d'inverno. Ha partecipato con alcuni colleghi alla maratona di sci dell'Engadina e nel 2007 alla Vasaloppet in Svezia, una gara di oltre 90 km.

sfatto del partenariato sociale con la compagnia di navigazione. A suo tempo ci sono stati alcuni contenziosi, ma ora le condizioni di lavoro possono essere considerate buone.

La discussione più difficile si è svolta durante il giubileo del 1991, quando l'azienda voleva introdurre un servizio con due uomini sui tre nuovi battelli a motore di media grandezza. Il SEV si era battuto con successo contro questa soluzione. Grazie all'intervento del sindacato, sottolinea Maurer, ancora oggi su questi battelli sono occupati tre membri d'equipaggio quando assicurano la navigazione. Solo le imbarcazioni più piccole viaggiano con due persone.

Sullo Schiller ci vuole molto più personale: l'equipaggio si compone di quattro membri d'equipaggio sul ponte e di due macchinisti, il cui compito è di controllare che le ruote a pale funzionino correttamente.