

Assemblea ZPV

Il personale treno, riunito a Bellinzona, si prepara a nuove sfide con l'attenzione di sempre.

Pagina 4



Assemblea Lavori Ticino

Aria di tempesta nell'infrastruttura. Le condizioni e l'umore sul posto di lavoro sono sempre più critiche. Appello al sindacato per una maggiore attenzione ai lavoratori del settore.

Pagina 5



Intervista

Tessa Jorio, agente del treno neodiplomata, è una donna ottimista molto attenta agli altri.

Pagina 20

I principi dei CCL ripresi un secolo fa nel Codice delle obbligazioni (CO)

Cent'anni di CCL

Nel 1911, il Parlamento ha deciso di riprendere nel CO il diritto delle parti sociali di elaborare dei contratti collettivi di lavoro.

In Svizzera, il 40% circa della popolazione attiva è assoggettata a contratti collettivi di lavoro. I primi sono stati elaborati oltre un secolo fa nel settore privato. Nei trasporti pubblici, invece, questi contratti si sono diffusi solo

nell'ultimo decennio, in particolare dopo la soppressione dei vari statuti dei funzionari e dei regolamenti dei dipendenti.

Dossier alle pagine 10-12



Per concludere le trattative in modo positivo, anche il SEV ha dovuto ricorrere alla mobilitazione dei suoi membri.

EDITORIALE

Nonostante il secolo di vita sul groppone, i CCL in Svizzera continuano ad assomigliare più a un adolescente titubante e incerto che a un anziano saggio e posato. Oltretutto, come spesso succede agli adolescenti, sono ancora confrontati con pressioni completamente diverse: di chi, come noi, vorrebbe dare loro maggiori competenze, estenderne i campi di applicazione, renderli

» I prossimi passi dovranno essere molto più rapidi. «
Pietro Gianolli, segretario sindacale SEV

più efficaci e di chi, invece, li vede come fastidio, come ostacolo superfluo all'espansione delle loro attività economiche e dei loro profitti. Si tratta di una divergenza di fondo, che ha sempre accompagnato i CCL in questi 100 anni.

Ma l'epoca che stiamo vivendo le conferisce una dimensione e un'asprezza del tutto nuove. La libera circolazione, la facilità di spostamento e le disparità di tenore di vita alimentano le tentazioni di approfittare di queste ultime, sopprimendo o aggirando le regole che tutelano lavoratrici e lavoratori. Basta non chiudere gli occhi per constatare il degrado delle condizioni di lavoro che stiamo vivendo. Per contrastarlo, non vi è che una via: ricompattare i ranghi, ignorando le sirene che cercano di dividerci e rivendicare tutti insieme migliori condizioni di lavoro, sancite da contratti di collettivi di lavoro obbligatori e accompagnati da misure chiare per sorvegliarne l'applicazione. Il primo secolo ha certo permesso di fare molti passi avanti, ma i prossimi dovranno essere molto più rapidi.

OFFICINE, MENO LAVORO

Dopo due anni di attività frenetica, le Officine FFS di Bellinzona sono confrontate con un drammatico calo di ordinazioni per il 2012. Questa situazione è in gran parte riconducibile a un taglio di enormi proporzioni dei ordinazioni di FFS Cargo, comunicato solo a metà ottobre e rilancia il dibattito sul ruolo dello stabilimento Bellinzonese.

a pagina 3

Commissione femminile e commissione migranti

Cause comuni



Angelo Chiuchiolo.

Donne e migranti devono insistere ancora di più per far valere i loro diritti sul posto di lavoro. Il SEV ha quindi creato due commissioni apposite.



Nani Moras.

Angelo Chiuchiolo e Nani Moras hanno illustrato a *contatto.sev* la motivazione del loro impegno sindacale.

Pagine 6-7

IN BREVE

**WOLFGANG WINTER
NUOVO CEO
ELVETINO**

■ Dal 1° gennaio, Wolfgang Winter sarà il successore di Yvo Locher quale CEO di elvetino. Wolfgang Winter ha 55 anni, è sposato, ha tre figli e abita a Hünenberg (SZ).

**ROBERTO TULIPANI
COORDINATORE FFS
A TEMPO PIENO**

■ Le figure di coordinatore regionale FFS in Ticino e di direttore di TILO, sin qui riunite nella persona dell'ingegnere Roberto Tulipani, verranno in futuro divise. Tulipani in futuro svolgerà a tempo pieno la funzione di coordinatore, seguendo la realizzazione degli importanti progetti in Ticino (Mendrisio-Varese, NTFA ecc.) e assicurando la transizione verso un nuovo direttore di TILO. Tulipani entrerà a far parte del consiglio di amministrazione.

**RIPRISTINO
CONCLUSO IN
GALLERIA DEL
SEMPIONE**

■ Il 18 novembre, le FFS hanno concluso i lavori di ripristino della galleria del Sempione, rovinata dall'incendio dello scorso 9 giugno, verificatosi durante il transito di un treno merci BLS. I lavori hanno occupato 25 persone, suddivise in due squadre attive 10 ore al giorno e sono costati 12 milioni di franchi. Con il cambiamento d'orario del prossimo 11 dicembre avranno invece inizio i lavori di rinnovo di tutta la galleria, con lo scavo di vie di fuga e la sostituzione di scambi e sezionatori. Questi lavori si protrarranno sino al 2014 e costeranno altri 150 milioni di franchi.

Ferrovie retiche

La flessibilità vuole contropartite vincolanti!

Le trattative per il rinnovo del CCL con le ferrovie retiche risultano molto difficili, in quanto la direzione, dopo il sistema salariale, sta mettendo in discussione anche le regolamentazioni della durata del lavoro. Se non sarà disposta a fare concessioni, le RhB si ritroveranno in una situazione di vuoto contrattuale, alla quale il SEV si sta preparando.

Le RhB hanno sollevato diverse difficoltà: dapprima hanno rinviato le trattative in quanto vi era un seggio vacante in Consiglio d'amministrazione, per cui SEV e Transfair hanno poi disdetto il contratto collettivo di lavoro (CCL). Dopo le ferie estive, le RhB hanno presentato un sistema salariale, che soddisfaceva la richiesta del SEV di una miglior trasparenza e di una maggior chiarezza dei meccanismi retributivi. Nel contempo, esso prevede un aumento dei salari minimi, ma anche una riduzione di quelli massimi. Manca inoltre una prospettiva salariale chiara. Ciononostante, il SEV ha dichiarato la sua disponibilità a entrare in materia, formulando proposte costruttive sulle modalità di passaggio dallo stipendio minimo a quello massimo, che sono però sino ad oggi state respinte dalla direzione.

Adesso sono sorte difficoltà anche per la durata del lavoro nei vari settori. Le RhB stanno mettendo in discussione persino aspetti evidenti come il numero di giorni liberi garantiti, evitando per contro di esaminare e discutere le controproposte del SEV.

Esse puntano ad ottenere una flessibilità pressoché to-



Le trattative per il CCL RhB sono su di un binario morto.

tale da parte dei dipendenti senza alcun impegno vincolante per il datore di lavoro.

Per il SEV è chiaro che con queste premesse non si potrà giungere a nessuna conclusione delle trattative. Per evitare una situazione di vuoto contrattuale, le RhB dovranno modificare in modo sostanziale le loro posizioni.

Petizione

Il SEV ha quindi lanciato una petizione all'indirizzo della direzione e del consiglio d'amministrazione delle RhB, in cui i dipendenti chiedono al datore di lavoro impegni vincolanti in cambio della loro già elevata flessibilità.

Questi impegni devono tradursi in:

- un sistema salariale trasparente e che presenti prospettive chiare;
- una regolamentazione dei giorni di riposo che garantisca a tutte e a tutti i dipendenti sufficiente tempo libero e
- di disposizioni contrattuali paragonabili a quelle delle altre aziende ferroviarie.

Il SEV consegnerà questa petizione il 5 dicembre prossimo, a mezzogiorno meno 5. Qualora le trattative non dovessero presentare alcuno sbocco, ci si preparerà ad una situazione di vuoto contrattuale.

Le RhB devono quindi riflettere se oltre alle difficili situazioni economiche, vogliono affrontare anche un conflitto con i propri dipendenti.

PP

Le Officine FFS confrontate con un importante e improvviso calo di ordinazioni

Cargo volta le spalle

A fine ottobre, la direzione delle Officine FFS di Bellinzona ha comunicato un importante calo di ordinazione da parte di FFS Cargo per il 2012.

Dal troppo al troppo poco. La situazione presso le Officine FFS potrebbe essere sintetizzata in questo modo, che però banalizza una situazione suscettibile di avere gravi ripercussioni per il futuro.

A fine ottobre, la direzione ha infatti comunicato una pesante diminuzione dei volumi di lavoro previsti per il prossimo anno. I preventivi prevedevano già un calo, attribuito ad un rientro delle punte di produzione del 2010 e 2011. A questo è però venuto a sovrapporsi un taglio delle ordinazioni di revisione di vagoni da parte di FFS Cargo. Le cifre sono veramente preoccupanti: il calo delle ordinazioni di Cargo è di almeno 80 000 ore di lavoro, pari a oltre l'80% di quanto fatto nel 2011 e a oltre 50 posti di lavoro. Unitamente agli altri cali, si prevede addirittura un dimezzamento del volume di attività del settore carri!

Atteggimento sconcertante

Queste comunicazioni impongono alcune riflessioni. La prima riguarda i rapporti tra le OBE e FFS Cargo, che riflettono un preoccupante stato di dipendenza. Com'è possibile modificare la mole di ordinazioni in queste proporzioni con così poche settimane di preavviso? Cambiamenti come questo rendono praticamente impossibile gestire una struttura di manutenzione in modo efficiente.

Va inoltre considerato come, negli ultimi due anni, le Officine siano state chiamate a produrre sforzi ingenti per soddisfare l'aumento di esigenze di manutenzione della stessa FFS Cargo e come tali sforzi sono andati a scapito delle possibilità di riorientarsi sul mercato, che pure in questo periodo avrebbe offerto prospettive interessanti, nel frattempo sfumate.

Diversificare le attività

Le indicazioni strategiche delle stesse FFS per il futuro delle OBE prevedevano nel medio lungo termine (dal 2014 in poi) un calo delle esigenze di manutenzione di FFS Cargo, da compensare con commesse da parte di terzi. Queste attività richiedo-

delle Officine sotto forma di una maggior costanza della mole di lavoro richiesta, rispettivamente in preavvisi sufficienti per permettere di adattarsi ai cambiamenti.

Anche le FFS devono però fare degli sforzi. Il primo per ricondurre alla ragione Cargo, di cui sono l'unico pro-



I vagoni di FFS Cargo lasceranno le Officine di Bellinzona?

no una struttura organizzativa e gestionale adeguata, ma negli ultimi due anni queste esigenze sono state trascurate, anche per l'urgenza di dar seguito alle ordinazioni.

Cargo deve fare marcia indietro

Dopo aver saturato le capacità produttive, FFS Cargo anticipa improvvisamente e in modo estremo la contrazione delle sue ordinazioni. Il nocciolo del problema è proprio questo: le Officine devono aver il tempo di diversificare le loro attività, che invece Cargo adesso nega. Nella situazione attuale, qualsiasi azienda si troverebbe in grave difficoltà, ma avrebbe potuto verosimilmente contare su termini di preavviso maggiori, rispettivamente conoscere le scadenze dei contratti e reagire di conseguenza.

Le Officine dimostrano invece di essere in balia dei clienti «interni» che modificano a proprio piacimento e senza alcun riguardo le loro ordinazioni. FFS Cargo deve quindi dimostrare maggior considerazione delle esigenze

prietario e poi, se del caso, compiere uno sforzo per compensare gli eventuali cali di ordinazioni da parte di FFS Cargo.

Si impone inoltre un'intensificazione delle attività di mercato per acquisire nuovi clienti e nel frattempo dovrebbero essere adottati provvedimenti organizzativi e formativi atti a migliorare la capacità produttiva delle Officine.

Infine, le autorità cantonali devono accelerare i processi per la creazione di un centro cantonale di competenze nella mobilità sostenibile attorno alle OBE. Gli attuali sviluppi evidenziano la debolezza delle OBE che si limitano ad operare nel contesto delle FFS.

Pietro Gianolli

IL COLORE DEI SOLDI

FABRIZIO FAZIOLI

FINANZA SOLIDALE

Gli indignati dovranno pazientare ancora. Ovunque nel mondo cresce la sensibilità, che va dalla presa di coscienza alla rabbia, contro la finanza predatrice e senza scrupoli. È iniziata in Europa una settimana della finanza solidale. Jean-Claude Trichet, nel suo discorso d'addio alla BCE, dalla torre simbolo di Francoforte, ha esortato le banche centrali a ripensare l'intero sistema dei valori della finanza. Ma sarà mai possibile? I soldi in fondo, è risaputo, invisibili, inodori e insapori, resi del tutto immateriali nelle memorie degli ordinatori, non portano di per sé nessuna indicazione morale. Possono passare impunemente da una mano caritatevole a una insanguinata, senza che il denaro porti traccia alcuna del suo percorso, morale o immorale che sia. Esistono, è vero, forme di risparmio socialmente responsabili e sostenibili, più o meno rispettose dei valori umani e dell'ambiente, che hanno del resto il vento in poppa presso un numero sempre crescente di risparmiatori indignati. Sono alcune decine di miliardi ad essere veicolati sotto questa etichetta. Ma attenzione! Le attese e le illusioni sono senz'altro al di sopra dei riscontri reali. Questi fondi socialmente responsabili non sfuggono purtroppo a certe derive speculative e sono per definizione un misto di valori non sempre rispettosi di principi etici. Nei fondi sostenibili si possono facilmente trovare le azioni petrolifere di BP o Total, valori dalle sigle indecifrabili che bene non si sa a che cosa si riferiscono. Quando una persona decide di investire i suoi risparmi per sostenere per esempio la creazione di posti di lavoro o per contribuire all'equilibrio delle relazioni Nord-Sud, non sa che solo una minima parte di questi investimenti risponde ai principi desiderati. Il 90% della somma totale di un fondo solidale è investito direttamente in borsa, secondo criteri molto generici della responsabilità sociale, con arrangiamenti e compromessi vari. Un imbroglio? Non proprio, queste formule di investimento etico offrono una via di mezzo tra il sentimento solidale e le necessità di rendimento. Limitare l'investimento al settore sociale e alle sole aziende virtuose, dicono gli esperti, sarebbe poco realista, per una questione di taglia e di mercato. Una sorta di eufemismo per dire che nella finanza il santo non vale la candela. Pecunia non olet, dicevano già gli antichi.



Cassa pensione, liberalizzazione, prospettive occupazionali in Ticino: tanti temi discussi in presenza di Giorgio Tuti, presidente del SEV

Il personale treno non si ferma

Fermata a Bellinzona per l'assemblea regionale; un'occasione per un giro d'orizzonte su problemi contingenti, sfide future e globali che riguardano la ferrovia.

Il personale treno è sempre in corsa, nella misura in cui sfide e cambiamenti legati alla professione non mancano mai. Confrontata quotidianamente con migliaia di persone che fanno capo alla ferrovia, la categoria del personale del treno è abituata a far fronte alle situazioni di cambiamento che, come ha sottolineato il presidente nazionale della ZPV, Andreas Menet, non sono sempre gradevoli. Basti pensare all'introduzione di nuove sanzioni nei confronti dell'utenza a partire dal prossimo cambio di orario, in dicembre. Chi sale sul treno senza un titolo di trasporto valido si espone al pagamento di una multa salata. Andreas Menet, le colleghe e i colleghi sanno già che le discussioni saranno all'ordine del giorno, complicando in questo modo il loro lavoro. Il sindacato è però riuscito ad evitare che la multa fosse applicata in alcune circostanze, come ad esempio in caso di

cambiamento di classe.

All'interno della ZPV il lavoro non si coniuga solo con professione, ma anche con impegno sindacale. Lo ha sottolineato il segretario del SEV, Angelo Stroppini, ricordando diversi successi ottenuti. A cominciare dalla doppia scorta sui treni a lunga percorrenza, la cui rivendicazione era partita proprio dal Ticino nel 2006. Rivendicazione che si è poi



G. Tuti, presidente SEV, P. Fiscalini presidente del giorno e A. Menet presidente centrale ZPV.

19 nuove agenti. «La mobilitazione della base – ha aggiunto Stroppini – è stata determinante anche nella soppressione del servizio



Marco Belloli presidente ZPV Ticino.

ni – rappresenterà senz'altro delle opportunità di sviluppo per tutto il cantone e per il comparto ferroviario. Ma spetterà a noi saperle cogliere perché i cambiamenti saranno inevitabili e non sempre di facile lettura. Dobbiamo dunque muoverci già adesso.» È con il suo classico slancio sindacale, Angelo Stroppini ha ricordato a tutti che il sindacato è forte solo se può contare su una base forte e compatta.

Messaggio colto e condiviso non solo dai colleghi e dal presidente della ZPV Ticino, Marco Belloli, ma anche e soprattutto dal presidente del SEV, Giorgio Tuti. «Per un sindacato – ha aggiunto – il reclutamento dei membri rimane una priorità, perché da questo dipende anche la sua forza contrattuale.» A stretto contatto con realtà nazionali e internazionali, Tuti ha spiegato l'insidiosa posta in gioco dell'attuale riforma del primo

pacchetto ferroviario dell'Unione europea, che preme per un'ulteriore liberalizzazione del traffico ferroviario, estendendola anche al settore passeggeri. E la Svizzera, al centro dell'Europa, non può non seguirne gli sviluppi. Come deve fare i conti con la bufera sui mercati finanziari internazionali, che si ripercuote poi sulle Casse pensioni. Per questo il SEV tiene gli occhi ben aperti. «La cassa pensioni delle FFS – ha spiegato Giorgio Tuti – ha motivato le ulteriori riduzioni di prestazioni con l'aumento dell'aspettativa di vita e i bassi redditi del mercato dei capitali.»

Il SEV non contesta queste cause, «ma riteniamo inaccettabili ulteriori riduzioni di prestazioni», ha affermato il presidente. Il SEV ha pertanto chiesto alle FFS di intervenire per evitare riduzioni delle nuove rendite, attraverso l'adozione di contributi maggiori da parte del datore di lavoro. Questa richiesta sarà ripresa nel pacchetto delle rivendicazioni salariali presentato alle FFS.

red



La rivendicazione per la doppia scorta dei treni del traffico a lunga percorrenza è partita da lontano. Nella foto l'azione dimostrativa sindacale SEV-FILT nell'ambito della giornata mondiale sulla sicurezza ferroviaria ITF 2007.

tradotta in nuovi impieghi di lavoro; alla fine dello scorso mese di ottobre, per esempio, è stato consegnato il diploma di accompagnatore treno a

Buon Appetito.» E lo sarà anche in futuro in prospettiva della messa in funzione di AlpTransit. «Questa grande opera – ha precisato Stroppi-

In cambio della settimana di 41 ore, sei giorni in più di vacanza e un aumento salariale generale del 2,4%. Congedo paternità di 5 giorni

Dal 2012 un nuovo CCL per login

Dall'inizio dell'anno prossimo il personale di formazione login avrà una settimana di 41 ore, rispetto alle 39 ore precedenti. L'aumento del tempo di lavoro sarà compensato da sei giorni in più di vacanze e un aumento salariale generale del 2,4%. Il passaggio alla settimana di 41 ore è stato soprattutto dettato, come sottolineato dal SEV, da ragioni tecniche legate alla presenza di formatori che lavorano a tempo parziale a login e in un'azienda fer-

roviaria. Tra le altre modifiche si annoverano un congedo paternità di cinque giorni, una nuova regolamentazione del lavoro domenicale e la definizione di chiari criteri per gli aumenti salariali individuali.

Sulla base dei modelli di competenze elaborati lo scorso anno, è stato deciso di rivedere il sistema salariale. Le fasce salariali non si basano più su categorie professionali regionali o specifiche per settore aziendale, bensì su fun-

zioni valide per tutta l'azienda login. Le fasce salariali sono state ampliate conformemente all'aumento delle esigenze e offrono migliori possibilità di sviluppo per i collaboratori e le collaboratrici. L'aumento salariale generale del 2,4% a fronte dell'incremento della durata del lavoro settimanale è stato integrato nelle nuove fasce salariali. Inoltre la massa salariale è stata incrementata dello 0,3%, favorendo così il passaggio al nuovo sistema e

determinando la conclusione delle trattative salariali per il 2012 in relazione alle misure salariali dirette. Nel primo trimestre del 2012 saranno condotte ancora trattative riguardanti le imminenti modifiche per quanto riguarda la Cassa pensioni. L'organizzazione delle fasce salariali sarà comunicata alla fine di novembre. Entro la metà di dicembre tutti i collaboratori e le collaboratrici saranno informati per lettera in merito alla loro classificazione perso-

nale. Queste informazioni sono comunicate previa approvazione da parte del Comitato esecutivo di login e dei membri delle rappresentanze dei lavoratori e delle lavoratrici. È stata soddisfatta sia la richiesta che prevedeva un 26° giorno di vacanze, sia quella relativa a un aumento salariale. In termini di qualità, il CCL login è nell'insieme paragonabile a quello delle FFS.

red

Assemblea sezione Lavori Ticino

Politica e condizioni di lavoro criticate

Le condizioni e l'umore sul posto di lavoro sono sempre più critiche e il sindacato dovrebbe rivolgere loro maggiori attenzioni, invece di seguire l'attività politica.

Questo è stato il tenore dell'appello risuonato più volte nella ben frequentata sala della Casa del Popolo di Bellinzona, dove venerdì 11 novembre si è svolta l'assemblea autunnale della sezione Lavori ticinese, con la presenza del vicepresidente SEV Manuel Avallone, del presidente centrale Christian Suter e della coordinatrice politica del SEV Daniela Lehmann. Alle trattative statutarie, l'assemblea ha votato una nuova copresidenza, con Aldo Sciamanna ad affiancare Barbara Marcionetti, che deve far fronte anche ai suoi impegni familiari e premiato una ventina di colleghi per la loro fedeltà al sindacato.

Sistema salariale contestato

La discussione ha dedicato ampio spazio al nuovo sistema salariale, la cui applicazione continua ad amareggiare gli animi del personale,



Le esigenze aumentano, ma la riconoscenza cala.

la cui maggioranza si è infatti ritrovata in garanzia salariale, a volte con importi consistenti, senza ricevere spiegazioni dai superiori. Nemmeno le descrizioni dei posti di lavoro, laddove sono state prodotte, hanno potuto sciogliere le perplessità. Spesso appaiono antiquate e identiche a quelle precedenti. Ad esacerbare gli animi hanno poi contribuito gli ulteriori errori delle FFS, che hanno inviato richiami a chi aveva reagito correttamente nei termini e omesso di sollecitare chi invece non aveva reagito. Il tutto fornisce una chiara impressione di caos e alimenta il dubbio che questa situa-

zione sia creata ad arte dalle FFS per incrementare la pressione sul personale. Mal si comprende come le FFS intendano migliorare la soddisfazione del personale, definita tra le priorità dal bollettino informativo della divisione infrastruttura. Manuel Avallone ha preso atto di questa situazione, che verrà affrontata nelle prossime settimane con le FFS, con le quali dovrà essere trattata la sessantina di prese di posizione collettive inoltrate dal SEV.

Trattative salariali e cassa pensioni

In questi giorni hanno preso

inizio anche le trattative per gli stipendi 2012, che terranno conto dei provvedimenti recentemente annunciati dalla cassa pensioni FFS. Il SEV ha infatti richiesto alle FFS di compensare a sue spese le diminuzioni di prestazioni prospettate. (Riferiremo evidentemente sui prossimi numeri dell'evoluzione e dei risultati; ndr.)

Reagire uniti e in modo mirato

Anche il comitato della sezione ha manifestato la sua amarezza per l'evoluzione degli avvenimenti e per la pressione che i suoi membri hanno percepito anche direttamente. Ciononostante, ha

lanciato un accorato appello a reagire tutti uniti, seguendo con maggiore attenzione gli avvenimenti e l'attività del sindacato che dovrebbe però concentrarsi sui problemi delle lavoratrici e dei lavoratori, mostrandosi maggiormente sul posto di lavoro.

L'importanza della politica

Il riferimento alla politica che, anche a causa delle recenti elezioni federali, ha trovato ampi spazi anche su *contatto.sev*, è stato molto esplicito. Avallone e Daniela Lehmann, pur raccogliendo l'appello, hanno comunque esortato a non voler trascurare nemmeno l'importanza del lavoro di lobbying politico, dimostrata del recente esempio del contributo di risanamento della cassa pensioni FFS. Daniela Lehmann ha poi illustrato l'iter politico del finanziamento dell'infrastruttura FFS (cfr. *contatto.sev* no 22), che a lungo termine avrà ripercussioni molto importanti sul personale, secondo il vecchio motto: «Se non ti occupi di politica, è la politica che si occupa di te.»

Un'assemblea molto interessante e animata, che al termine ha lasciato spazio ad una parte più conviviale.

gi

NUOVE ASSUNZIONI ALLA DB

Nel 1994, dopo la fusione tra le società ferroviarie della Germania Est e Ovest, la DB contava circa 380 000 dipendenti. Oggi sono scesi a 290 000. La società è confrontata con un continuo aumento delle prestazioni e dell'età media del proprio personale, nel frattempo giunta a 46 anni. Il 70% del personale ha inoltre dichiarato di essere molto demotivato sul posto di lavoro e stanco di essere spremuto come un limone.

La direzione ha pertanto deciso di intensificare gli sforzi per reclutare nuovi dipendenti, con l'obiettivo di assumere 7000 persone all'anno per il prossimo decennio. Gli sforzi si concentreranno in particolare sull'assunzione di macchinisti, tecnici

e ingegneri. Non solo: la direzione delle risorse umane ha tenuto a precisare di voler impostare la strategia di assunzione in modo da sottolineare la possibilità di svolgere tutta la propria carriera professionale presso le DB, dimostrando di aver capito l'importanza della stabilità professionale in un ambiente complesso come le ferrovie. Le premesse sono uguali a quelle riscontrabili in Svizzera, dove secondo un detto popolare, si tende a copiare tutto quanto si fa in Germania, salvo le cose intelligenti. Chissà se in questo caso non si potrebbe fare un'eccezione.

AC/gi

La revisione 6b dell'AI è superflua

Assicurazione invalidità, Berna si assuma il debito

Negli ultimi anni, l'assicurazione invalidità (AI) ha subito una revisione dopo l'altra, imposte con il solo scopo di smantellarne le prestazioni. Sarebbe quindi quanto mai opportuno riflettere e valutare in modo approfondito i cambiamenti intervenuti e la situazione attuale, prima di aggiungere un altro episodio a queste riforme frenetiche. In particolare, andrebbero ripensate le revisioni 5 e 6a, le cui promesse di creazione di posti di lavoro per invalidi non sono ancora state realizzate.

Va anche considerato che l'AI è uscita dalle cifre rosse. Ciononostante, si tratteggia una revisione 6b le cui conseguenze sarebbero devastanti, a causa delle riduzioni delle rendite in essere e della soppressione del loro adeguamento al rincaro. Uno smantellamento che spingerebbe numerose persone a ricorrere all'assistenza sociale.

Non a spese degli invalidi

Il debito accumulato dall'AI nei confronti del fondo di compensazione AVS deve andare a carico della Confe-

derazione e non delle persone invalide. Gli errori sistematici nell'elaborazione dei preventivi hanno infatti permesso alla Confederazione di accumulare oltre 15 miliardi sul fondo di compensazione del freno all'indebitamento, esercitando enormi pressioni sull'economia e sulle assicurazioni sociali. Lo stato dispone quindi dei mezzi per assumersi il debito dell'AI nei confronti dell'AVS, liberandosi così anche degli oneri degli interessi sullo stesso.

USS

”Riconosciamo gli specifici bisogni di donne e uomini, di giovani e migranti.“

Carta del SEV, approvata al congresso 2011

La commissione donne del SEV lotta per la parità e la commissione migrazione per l'integrazione

Impegno per cause comuni

Il 19 novembre, la commissione migrazione ha organizzato una giornata di approfondimento per dibattere sul tema dell'integrazione. Il 25 novembre, la commissione donne consacra una giornata di formazione alla salute delle donne nel mondo del lavoro. Due giornate che offrono a contatto.sev l'opportunità di intervistare Nani Moras e Angelo Chiuchiolo, i due rappresentanti più in vista di queste due commissioni. L'impegno sindacale di Nani e d'Angelo sono comuni: dare voce alle persone più vulnerabili nel mondo del lavoro.

contatto.sev: Quali sono i motivi che stanno dietro al tuo impegno in favore della parità?

Nani Moras: Il mio senso della giustizia e l'indigna-

zione contro ogni forma di discriminazione, di repressione e di ingiustizia.

L'impegno profuso dalle FFS per migliorare la parità tra don-

ne e uomini è sufficiente secondo te?

Certamente no. Lavoro alle FFS da vent'anni e posso senz'altro affermare che in materia di pari opportunità

l'azienda ha parlato tanto, ma ha fatto ben poco. Le FFS non affrontano seriamente i veri problemi.

E il nostro sindacato? Ha fatto

abbastanza per la parità?

Anche in questo caso la mia risposta è negativa. Non posso negare che qualcosa sia stato fatto. Tuttavia – malgrado da diversi anni molte donne militano all'interno del sindacato – il bilancio è insoddisfacente, perché all'interno del SEV i progressi sono troppo pochi e troppo lenti. Non posso esprimere la mia delusione per la scarsa solidarietà riscontrata nella lotta per la parità. Non riesco a capire perché ci sono così tanti sindacalisti che misconoscono la necessità di lottare per la parità. Si tratta di una necessità sociale, non si può più andare avanti così.

In Svizzera quali sono state le vittorie più belle sul fronte della lotta per l'uguaglianza, nel corso degli ultimi anni?

La legge federale sulla parità, il congedo maternità, la soluzione dei termini per l'interruzione della gravidanza. Ma questa conquista è ora minacciata dall'iniziativa popolare federale che chiede di togliere il rimborso dell'interruzione volontaria della gravidanza dall'assicurazione di base.

Da tempo constatato, purtroppo, un ritorno al passato. La differenza salariale tra donne e uomini, per esempio, continua ad ampliarsi. L'attacco contro il diritto all'aborto è significativo dello spirito che serpeggia nel nostro Paese nei con-

ANGELO CHIUCHIOLO HA TROVATO TERRA FERMA IN SVIZZERA

Da dove deriva il suo impegno sindacale?

Angelo Chiuchiolo: Sono cresciuto nella provincia di Avellino, in Campania. Mio padre era segretario sindacale della confederazione CGIL. Era attivo nel settore agricolo, dove difendeva i diritti dei contadini confrontati con condizioni di lavoro molto dure. Mi ricordo che li aiutava a scrivere lettere e nei percorsi amministrativi. Posso dunque dire di avere sangue

sindacale che scorre nelle vene; sono nato e cresciuto in un clima di confronto e di lotta per difendere i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Come mai è approdato in Svizzera?

Lavoravo come meccanico nel mio comune d'Ariano Irpino. Il 23 novembre 1980 la mia regione è stata devastata da un terribile terremoto che ha causato la morte di circa tremila

persone. Le persone ferite sono state 10 mila mentre gli sfollati 280 mila. Per guadagnare il pane ho dovuto allora emigrare. Due mesi dopo la tragedia, nel mese di gennaio del 1981 sono arrivato in Svizzera.

Ha cominciato a lavorare subito per le FFS?

No, il mio ingresso alle FFS risale al primo maggio del 1988. Prima di allora, ho svolto diversi mestieri nella regione di Zurigo. Quando ho cominciato a lavorare per le FFS, ho subito aderito al SEV.

Secondo lei le FFS fanno abbastanza nel campo dell'integrazione degli stranieri?

Se devo giudicare in base alla mia esperienza presso le officine principali d'Altstetten, direi proprio di sì. Su circa 230 impiegati presso le officine, oltre la metà sono di origine straniera. Per contro, in altri settori dell'azienda, in modo particolare nelle stazioni, mi è stato detto che il discorso dell'integrazione è a volte più difficile.

Che cosa fa il SEV per i colleghi stranieri e le colleghe straniere confrontati con problemi?

Il punto è che spesso sono gli/le stranieri/e stessi/e a non segnalare i problemi perché bloccati dalla paura. Il mio messaggio è chiaro: non devono avere paura, perché al SEV ci sono segretari/e efficaci e preparati che possono dar loro un mano. Penso che il nostro sindacato debba prendere in considerazione l'opportunità di tradurre le principali comunicazioni in diverse lingue, per meglio raggiungere i membri stranieri che sono spesso i più vulnerabili.

AC/frg

BIO

Angelo Chiuchiolo è nato il 22 dicembre 1963 a Ariano Irpino nella provincia di Avellino, in Italia. Nel 1981 è emigrato in Svizzera e nel 1988 ha cominciato a lavorare presso le FFS. Vive a Zurigo con la moglie e tre figli. È membro della commissione migrazione del SEV.



INTERVISTA

Alexander Engler



Nani Moras alla tribuna in occasione dell'ultimo congresso a Berna mentre difende, a nome della commissione donne del SEV, la proposta di garantire più mezzi all'interno del sindacato per difendere l'uguaglianza. La proposta era stata accettata «per esame». Affermazione che ha fatto reagire Nani: «Non vedo proprio – aveva detto – che cosa ci sia ancora da esaminare.»

fronti dei diritti delle donne.

Che cosa si deve fare per migliorare la condizione femminile?

Innanzitutto si devono semplicemente applicare i diritti sanciti dalla legge. E poi occorre assolutamente migliorare, tanto per le donne quanto per gli uomini, la conciliabilità tra famiglia e lavoro, tra vita privata e vita professionale. La commissione femminile dell'Unione sindacale svizzera (USS) ha proposto una serie di misure come, per esempio, la riduzione del tempo di lavoro o l'introduzione del diritto al congedo parentale.

Il SEV che cosa può e che cosa deve fare di più per migliorare la parità?

Mettere a disposizione maggiori risorse, come chie-

sto in occasione dell'ultimo congresso. Sarebbe anche necessario un sistema di formazione continua per permettere ai/alle dipendenti del SEV di approfondire i principali temi legati alla parità.

Sei favorevole a riconoscere un salario alle donne che a casa si occupano del marito e crescono i figli?

Che cosa vuol dire: occuparsi del marito o del com-

»Per quanto riguarda il SEV, i progressi nel campo della parità sono ancora troppo pochi e troppo lenti. « Nani Moras

pagno? Come fare quando i figli lasciano il nido? O quando il marito lascia il tetto coniugale o muore? In che modo il salario continuerà ad essere garantito? E se fosse l'uomo ad accudire moglie e figli? Rispondere a

tutti questi interrogativi non è affatto semplice. So perfettamente che per una donna che si è occupata della famiglia, è difficile tornare sul mercato del lavoro. La presa a carico dei figli e delle persone anziane è un dovere fondamentale, indispensabile al buon funzionamento della nostra società.

È pertanto importantissimo riflettere sul valore di questa presa a carico. Devono

assolutamente essere prese misure che garantiscono un trattamento equo alle persone che si fanno carico dei lavori domestici.

Christiane Brunner aveva ventilato l'idea di allestire degli asili

nido nelle stazioni. Che cosa ne pensi?

Non ero al corrente di questa proposta. Ciò che invece so perfettamente è che l'aumento del numero di asili nido rappresenta un'urgenza. Occorre inoltre che i costi per la custodia dei figli siano accessibili a tutti, che la qualità dell'accoglienza in queste strutture sia impeccabile e che gli/le educatori/trici siano retribuiti/e in modo corretto. Gli asili nido, come pure il trasporto dei bambini accolti nelle strutture, dovrebbero essere interamente gestiti dal servizio pubblico.

Il prossimo 25 novembre, la commissione donne del SEV organizza una giornata dedicata al tema «La salute delle donne sul posto di lavoro». Che cosa ti aspetti da questa giornata?

Mi aspetto che le partecipanti possano imparare

molte cose nel campo della prevenzione. Ed essere molto ben informate sulle dipendenze e sui sintomi delle malattie.

Alberto Cherubini/frg

BIO

Nani Moras ha studiato linguistica italiana, filologia classica e germanistica all'Università di Berna. Ha in seguito ottenuto un diploma in relazioni pubbliche a Zurigo. Attualmente lavora alle FFS come responsabile della comunicazione per il progetto Futuro Ferrovia. È membro della commissione donne e della commissione migrazione del SEV. È sposata e vive a Berna.

■ Assemblea dei delegati SBV e VPV congiunta per esaminare il progetto di fusione

Per un'assistenza professionale ai membri

Il 4 novembre, Zurigo ha accolto la terza assemblea congiunta dei delegati SBV e VPV per discutere le due varianti di fusione che riscuotono i maggiori consensi.

In apertura, i presidenti centrali SBV Elisabeth Jacchini e VPV Roland Schwager hanno precisato che l'assemblea non doveva ancora approvare definitivamente la fusione, ma chinarsi sulle strutture da dare alla nuova sottofederazione, scegliendole tra due varianti presentate in modo approfondito nel corso di una serie di assemblee svoltesi in tutta la Svizzera durante i mesi estivi.

Il gruppo di lavoro preposto ha accolto i suggerimenti della base, modificando le varianti che sono state ripresentate ai delegati. La variante «professionale», per esempio, prevede ora un rafforzamento della figura dei presidenti di settore.

Ad oggi, vi sono stati diversi esempi di una collaborazione approfondita ed estesa tra

le due sottofederazioni: a Zurigo, SBV e VPV hanno elaborato congiuntamente diverse proposte di miglioramento delle strutture; a Basilea, vi è una comunità di lavoro attiva presso la sede di Cargo dell'Elsässertor e alcune regioni hanno già organizzato assemblee in comune per analizzare il progetto.

La variante «professionale» ha catalizzato subito un gran numero di interventi, tanto da rendere ben presto evidente



La proposta di rinviare la votazione ha fatto molto discutere.

AD (45 mandati) 2 riunioni all'anno

Direzione (11 mandati)

- Presidente centrale 100%
- Vicepresidente
- Cassiere centrale 10%
- Segretario
- 7 Responsabili di settore

8-9 riunioni all'anno

Direzione allargata (17 mandati)

- con i 6 presidenti sezionali (10%)

2 riunioni supplementari all'anno

Ovest
Svizzera romanda

Berna
Vallese

Svizzera centrale
Göschenen-Basilea

Ticino

Zurigo
Glarona

Svizzera orientale
Coira

7 Settori:

Divisione viaggiatori	Rappresentanti di tutte le sezioni
Infrastruttura	Rappresentanti di tutte le sezioni
G Cargo	Rappresentanti di tutte le sezioni
Servizi centrali	Rappresentanti di tutte le sezioni
Polizia dei trasporti	Rappresentanti di tutte le sezioni
Securitrans	Rappresentanti di tutte le sezioni
Reclutamento	Rappresentanti di tutte le sezioni

La variante «professionale» ha raccolto una chiara maggioranza rispetto alla variante «milizia».

che la variante «di milizia» non veniva sostenuta da nessuno. Alcuni delegati hanno comunque chiesto di rinviare la votazione sulle due varianti a dopo l'elaborazione dettagliata di entrambe le strutture proposte. I due presidenti centrali hanno invece chiesto di continuare il processo, spiegando di aver rinunciato deliberatamente all'elaborazione di dettaglio, a causa del notevole impegno che essa implicava. Alla fine ha prevalso l'idea di votare le due varianti, con quella «professionale» a raccogliere l'unanimità dei consensi, con una sola astensione.

Prossimi passi

Il gruppo di lavoro potrà ora preparare questa variante in tutti i suoi dettagli, calcolandone anche i costi precisi, in vista dell'assemblea dei delegati del maggio 2012. Anche in questa fase sarà importante coinvolgere la base: ogni membro avrà così la facoltà di proporre modifiche, trami-

te la propria sezione oppure rivolgendosi direttamente al gruppo di lavoro. Verrà inoltre verificata l'opportunità di creare un forum su internet.

Due sono già state presentate dall'assemblea dei delegati e accolte per verifica: la definizione delle modalità di collaborazione tra settori e sezioni e le possibilità di rafforzare i settori con assunzioni a tempo parziale.

È inoltre stata ribadita la necessità di rinforzare il gruppo di lavoro e si sta cercando un membro francofono.

Nel contempo, l'assemblea ha tenuto a sottolineare l'importanza di un lavoro accurato, che non può essere inficiata dalla volontà di rispettare a tutti i costi la tabella di marcia del progetto. Se del caso, sarà quest'ultima a dover essere modificata.

Questa assemblea congiunta dei delegati ha comunque permesso di compiere un deciso passo in avanti verso la fusione delle due sottofederazioni.

Urs Schopfer



I delegati hanno fatto molte domande sui dettagli del progetto di fusione.

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona; e-mail: 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: Fr. 40.-

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 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 l'8 dicembre. Chiusura redazionale: giovedì 1° dicembre alle 10.00.

La sezione VPT servizi ferroviari pensa alla propria futura organizzazione

«Una voce che pesa come mille»

L'assemblea del 13 ottobre a Zurigo, si è focalizzata sul bilancio di quanto ottenuto e sulla futura organizzazione, dal momento che progetti e mandati in corso dal 2006 giungono al termine.

Nel 2006 la situazione dell'organizzazione sindacale nel settore dei servizi ferroviari, era desolante. L'ex sezione gastronomia ferroviaria contava solo 60 membri e un tasso di organizzazione inferiore al 10%, che non consentiva al SEV di avere una effettiva influenza sul degrado delle condizioni di impiego e di lavoro. Oggi la sezione conta 450 membri, un rafforzamento che si è tradotto anche in iniziative concrete. Un numero crescente di casi sono stati portati all'attenzione dei datori di lavoro e trattati con sempre maggiore efficacia. Un esempio? I negoziati appena avviati presso Elvetino per il rinnovo del CCL – sui quali l'assemblea è stata informata – sono stati preparati grazie a un lungo lavoro della sezione.

A che cosa si può attribuire il grande successo del SEV e della sezione VPT? Il reclutamento degli iscritti non è tutto. Determinante dall'inizio è la responsabilità di gestione, il coinvolgimento attivo dei membri, le permanenze assicurate dalla sezione, l'auto-organizzazione, la difesa delle specifiche esigenze delle persone e le azioni mirate.

Nella nuova fase, che inizierà con l'assemblea generale del 7 marzo 2012, tutto ciò che è stato ottenuto deve essere consolidato nel lungo periodo. Il campo di organizzazione della sezione è molto complicato perché non include solo Elvetino, ma anche Railgourmino SwissAlp, DB e DB Autozug Zurigo Reise & Touristik e i dipendenti all'estero. Per affrontare le sfide è necessario un comitato



Ferruccio Calogero Noto in piena azione sindacale.

di sezione che possa contare su risorse più forti, più determinate e più competenti, per acquisire le quali sarebbe utile una nuova forma di sostegno da parte del SEV e della VPT.

Con i cinque nuovi membri di comitato appena eletti e il continuo sviluppo della rete di persone di fiducia, il lavoro sindacale può continuare, grazie anche alla disponibilità crescente dei membri pronti ad impegnarsi. «Vorrei fare in modo che una voce conti come 500 o 1000», ha detto un membro fresco di nomina. Molte persone hanno sottolineato che nel settore dei servizi ferroviari, i dipendenti sono diventati più consapevoli, più sicuri e fiduciosi nel sindacato.

È con grande soddisfazione per quanto raggiunto, che il presidente della sezione Ferruccio Calogero Noto ha comunicato all'assemblea di aver rimesso il proprio mandato in base al regolamento e agli statuti; lascia Elvetino per una nuova sfida professionale, ma rimane membro della sezione VPT. Noto ha ringraziato tutti i colleghi e tutte le colleghe che in tutti questi anni hanno lavorato con lui in comitato: «Senza il loro coinvolgimento – ha detto Noto – il successo costruito insieme, non sarebbe mai stato possibile.» Volgendo lo sguardo al futuro è fondamentale ricordare le ragioni che hanno reso possibile i

successi. Ma occorre anche pensare ad una soluzione particolare per l'organizzazione della sezione VPT servizi ferroviari. Uno dei compiti del nuovo comitato rafforzato, sarà quello di presentare all'assemblea generale del mese di marzo 2012, un progetto concreto. *red*

IL NUOVO COMITATO SEZIONALE

Calogero Ferruccio Noto, presidente della sezione
Eleonora Wüthrich, vicepresidente, Elvetino carrozzeristoranti, Romanshorn
Jean-François Stern, cassiere
Isidor Schwitter, rappresentante dei pensionati
Mijo Maric, RGSA Coira
Lutz Karger, Elvetino FFS Minibar Basilea
Alessandro Bianchi, Elvetino FFS Minibar Lugano
Vinicio Sabetta, Elvetino FFS Minibar Briga
Ananda Kankanamge, Elvetino FFS Minibar Zurigo
Mohamed Ali Mwachotea, Elvetino FFS carrozze-ristoranti, Bienne
Khadija Khoully, Elvetino TGV Lyria Zurigo
Ciro Langella, Elvetino ETR Milano



Con i suoi 46 000 membri, il SEV è il maggior sindacato dei trasporti, che organizza i dipendenti delle imprese del trasporto pubblico e turistico.

Per il 1° giugno 2012 cerchiamo

un amministratore o un'amministratrice delle finanze e membro della direzione (80-100%)

In qualità di membro della direzione, condividerà la responsabilità della guida del sindacato SEV. Tra i suoi compiti fondamentali vi è la direzione del settore finanziario del SEV e dei suoi servizi accessori, per il cui andamento lei si assume in prima persona la responsabilità. Le compete anche la gestione della contabilità, la pianificazione finanziaria e di quella degli investimenti.

Cura contatti regolari con i diversi enti, organi e funzionari del SEV. Possono inoltre aggiungersi altri incarichi e mandati. Al suo posto di lavoro a Berna potrà contare su una squadra di professionisti.

Il suo profilo:

Oltre a una formazione superiore nel settore finanziario, ha seguito anche ulteriori formazioni. Esperienze pluriennali quale quadro, preferibilmente in organizzazioni non-profit, costituiscono un fattore preferenziale. Possiede conoscenze approfondite del mercato finanziario e dell'uso degli strumenti informatici. Ha a cuore la tutela degli interessi dei nostri affiliati ed è in grado di lavorare in modo flessibile, adeguandosi alle circostanze. Sa riflettere in modo analitico e sistematico, tenendo conto delle varie connessioni per definire le proprie strategie e dirige il settore finanziario in modo costruttivo, coerente e vincente. Per questa posizione richiediamo capacità di imporsi, abilità nelle trattative, eccellenti conoscenze della lingua tedesca parlata e scritta (ev. lingua madre) e conoscenze di una seconda lingua nazionale.

Offriamo un posto di lavoro interessante ed esigente, con compiti di responsabilità, ottime condizioni d'impiego e prestazioni sociali a una spiccata personalità, in grado di risolvere conflitti e raccogliere consensi. La designazione compete al comitato SEV su proposta della direzione.

Se abbiamo destato il suo interesse, può ottenere ulteriori informazioni dal presidente SEV, Giorgio Tuti, tel. 031 357 57 57.

La sua candidatura scritta, completa di tutti gli atti, dovrà pervenire entro il 12 dicembre 2011 a: SEV, Giorgio Tuti, presidente, Steinerstrasse 35, casella postale, 3000 Berna 6. E-mail: giorgio.tuti@sev-online.ch



«Ad oggi, il SEV è firmatario di 53 contratti collettivi di lavoro. La priorità è di sviluppare la nostra politica contrattuale per garantire e migliorare le condizioni di lavoro dei dipendenti dei trasporti pubblici.»

Giorgio Tuti, assemblea VPT Svizzera romanda, Neuchâtel, 12 novembre 2011.

Nel 1911, le camere federali iscrivevano nel Codice delle obbligazioni il diritto delle parti sociali di stipulare contratti collettivi di lavoro (CCL).

I contratti collettivi di lavoro compiono un secolo di vita

In cento anni, i CCL hanno dato un contributo decisivo al miglioramento delle condizioni di lavoro del settore privato. La soppressione dello statuto del funzionario ha indotto anche i servizi pubblici a far ricorso a questo strumento.

Oggi 24 novembre, a Berna si svolge una manifestazione commemorativa per ricordare i 100 anni dei CCL, organizzata dall'Unio-

ne padronale e dall'Unione sindacale svizzera, con la partecipazione del consigliere federale Johann Schneider-Ammann. La manifestazione

intende sottolineare l'importanza dei CCL per la difesa dei diritti dei lavoratori e il loro ruolo nella regolamentazione del mercato del lavoro.

Storicamente, va rilevato che introducendo nel Codice delle obbligazioni il diritto di stipulare i CCL, il legislatore non aveva creato nulla di

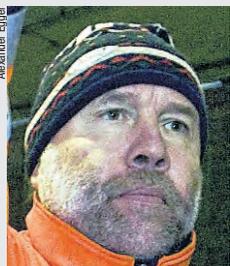
nuovo, ma semplicemente ripreso una prassi in vigore da alcuni decenni, secondo la quale associazioni padronali e sindacati elaboravano

«La protezione dal licenziamento è una conquista molto importante»

«I vecchi regolamenti dei funzionari non lasciavano praticamente alcuno spazio a divergenze di interpretazione. In seguito, con il primo CCL, certi articoli risultavano invece contestabili. Vi era poi una certa inesperienza delle FFS e dei sindacati in materia di rapporti contrattuali. Le cose sono poi migliorate e le parti hanno trovato accordi e soluzioni comuni. L'ultimo CCL, in particolare per quanto riguarda il sistema salariale ToCo, riporta

però diversi margini di interpretazione, simili a quelli che c'erano nel primo. Per il prossimo CCL, spero proprio che le parti possano negoziare in modo leale accordi meno ambigui. Spero poi in particolare che il contratto sociale sia mantenuto: per noi, la protezione dal licenziamento è una conquista molto importante, in particolare per i collaboratori anziani che praticano professioni di monopolio. Spero quindi che questo contratto sociale sia ripreso ancora a lungo dal nostro CCL.»

Manfred Schaffer, agente del movimento, presidente della sezione SBV Berna.



«Il CCL ci ha reso parte sociale a pieno titolo»

«Nel 2000, con la trasformazione della nostra azienda in società anonima, il nostro sindacato ha chiesto immediatamente di trasformare il regolamento organico in contratto collettivo di



lavoro. Nelle trattative, ci siamo poi battuti per riprendere nel CCL le disposizioni più favorevoli dei regolamenti precedenti. Il nostro primo contratto collettivo è entrato in vigore nel 2003, modificando in modo fondamentale i nostri rapporti con la direzio-

ne. Prima, la città di Lugano, unica proprietaria dell'azienda, aveva la facoltà di modificare a volontà i regolamenti. Adesso, lavoriamo per la Trasporti Pubblici Luganesi SA, con un CCL firmato dal SEV che non può essere modificato senza il nostro accordo. Siamo così diventati un partner sociale a pieno titolo. Evidentemente, vi sono sempre punti da migliorare: con il prossimo, vogliamo batterci per rivedere le scale salariali e vorrei poter ottenere una quinta settimana di vacanza per tutti.»

Peter Bernet, autista di bus dei Trasporti Pubblici Luganesi e presidente della sezione VPT TPL.

«Un CCL è il modo migliore per proteggere i lavoratori»

«Abbiamo dapprima firmato, nel 2006, il contratto collettivo quadro per il settore dei trasporti pubblici del cantone di Vaud, nella cui scia i partners sociali di tutte le 9 imprese di trasporto concessionarie affiliate all'unione vodese dei trasporti pubblici hanno poi elaborato il loro contratto collettivo di lavoro. Da noi, ai



Trasporti Pubblici dello Chablais (TPC), siamo ormai giunti alla seconda edizione, valida sino al 31 dicembre 2013. Sono molto

soddisfatto del fatto che il CCL sancisca il diritto di rappresentare il personale presso la nostra cassa pensioni e la protezione della figura dei rappresentanti sindacali. Penso che i CCL siano il modo migliore di proteggere i lavoratori, soprattutto nei momenti più difficili. Costituiscono una garanzia che ci protegge dalle tentazioni di smantellamento e di dumping. Il fatto poi che quasi il 70% del personale dei TPC sia affiliato al SEV ci conferisce un peso particolare da far valere nelle trattative.»

Philippe Chambovey, meccanico alle officine dei Transports publics du Chablais, presidente della sezione VPT Plaine du Rhône.

DOSSIER



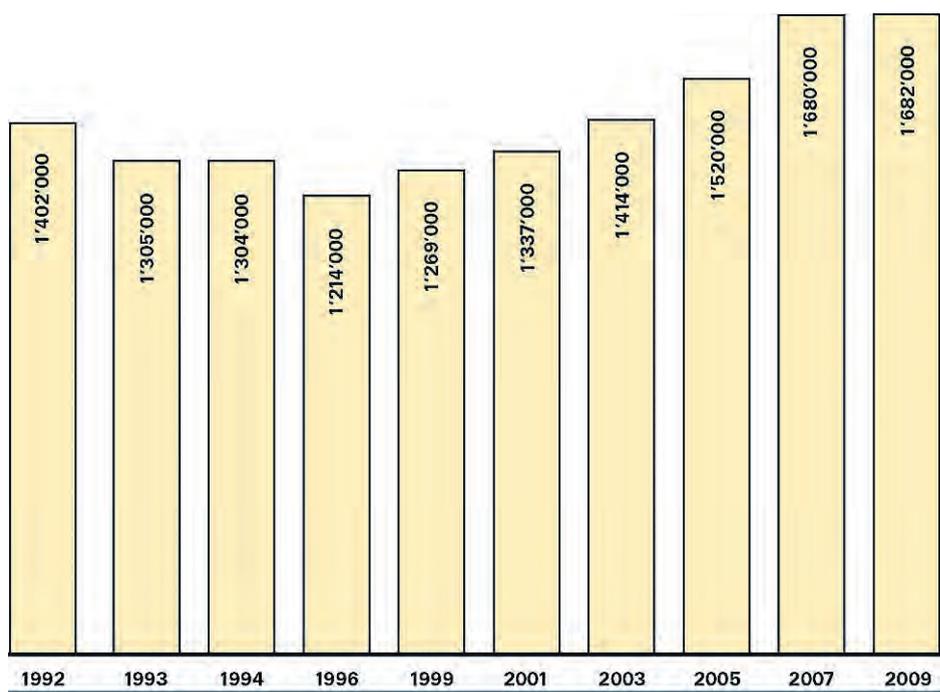
Il diritto collettivo del lavoro, al quale fanno capo i contratti collettivi, è stato ripreso nel Codice delle obbligazioni da 100 anni. Il SEV è cofirmatario di 53 CCL.

accordi che regolavano le condizioni di lavoro. Il «Dizionario storico della Svizzera» riporta che i contratti collettivi sono timidamente apparsi a metà del XIX° secolo,

con quello dei tipografi, sottoscritto nel 1850. Le altre categorie di pionieri sono stati gli orologiai, in misura minore, i muratori e i calzolai [...]. È però stato solo all'ini-

zio del XX° secolo che i contratti collettivi di lavoro sono aumentati di numero.

Continua a pagina 12



Salariati assoggettati a contratti collettivi di lavoro in Svizzera dal 1992 al 2009.

UNO STRUMENTO PER ARMONIZZARE LE CONDIZIONI DI LAVORO

Le basi giuridiche dei CCL sono costituite in primo luogo dagli articoli 356 a 358 del Codice delle obbligazioni (CO). Vi sono poi altre disposizioni previste:

- dalla legge federale che permette di ampliare il campo di applicazione del CCL;
- dalla legge federale sui lavoratori distaccati in Svizzera, adottata nell'ambito delle misure d'accompagnamento agli accordi di libera circolazione delle persone tra la Svizzera e l'Unione europea;
- dalla legge federale sul collocamento e il personale a prestito, che estende al personale ad interim le disposizioni salariali e di durata del lavoro dei CCL dichiarati obbligatori;
- dagli atti legislativi che reggono i concorsi pubblici e che riservano l'aggiudicazione dei mandati pubblici agli attori che rispettano le condizioni di lavoro usuali del settore.

Da sottolineare che le basi della legislazione sui CCL sono sancite dall'articolo 110 della Costituzione federale. L'articolo 28 prescrive inoltre il diritto alla libertà sindacale, compreso il diritto di sciopero.

I contenuti dei CCL

Un CCL precisa le norme che non sono previste, o lo sono solo in modo lacunoso, dalle disposizioni legali. Esse riguardano gli stipendi; il loro versamento (in caso di malattia, incidente, gravidanza e maternità, servizio militare ecc.) formazione, congedo sindacale, di paternità, indennità e rimborsi spese, durata del lavoro, vacanze e giorni festivi, possibilità di licenziamento, piani sociali e diritti di partecipazione. I CCL sono firmati dalle parti contraenti (padronali e sindacati) per una durata determinata.

Continua dalla pagina 11

principalmente a seguito di un'ondata di scioperi tra il 1905 e il 1907 [...]. Nel biennio 1910-1912, l'Unione sindacale aveva registrato 412 CCL ai quali erano assoggettati circa 45 000 operai.»

La diffusione dei CCL

Questo numero non ha poi mai cessato di crescere e nel 1992 ne erano ormai assoggettati 1,402 milioni, poi calato a 1,214 milioni nel 1996, a seguito della crisi economica.

Da una quindicina d'anni a questa parte, vi è però stata una ripresa. Le ultime cifre dell'Ufficio federale di statistica riferivano di 1,683 milioni di lavoratori assoggettati ai CCL nel 2009.



Daniel Oesch, professore all'università di Losanna.

Il professore di economia Daniel Oesch, che presenterà una relazione alla giornata per i 100 anni dei CCL sul tema «L'importanza dei CCL e dei rapporti di parteneriato sociale per la regolamentazione del mercato del lavoro» vede tre ragioni principali per questo rilancio dei CCL:

1. l'abbandono dello statuto del funzionario da parte della Confederazione e di molti cantoni ha reso necessari i CCL anche per il settore pubblico;

2. da una quindicina d'anni, i sindacati hanno intensificato il loro impegno nel settore terziario privato (vendita, servizi di sicurezza);

3. la libera circolazione delle persone con l'Unione europea ha indotto associazioni padronali e sindacati a estendere la tutela dalle varie forme di dumping tramite i CCL.

Alberto Cherubini

In pochi anni, le imprese di trasporto sono passate dai regolamenti del personale ai CCL

CCL e SEV: relazione recente, ma molto intensa

Dalla fine degli anni '90, il SEV ha negoziato oltre 50 CCL, raggruppabili in tre livelli: per imprese attive a livello nazionale, contratti quadro a livello cantonale e contratti collettivi per singole aziende.

Il SEV ha intensificato la sua attività nel campo dei CCL solo da una decina di anni. Prima del 2001, i CCL sottoscritti erano infatti casi eccezionali, in quanto fino alla fine del millennio i dipendenti delle FFS e di molte imprese di trasporto concessionarie (ITC) erano sottoposti a varie forme di statuto dei funzionari. I CCL FFS e FFS Cargo sono quindi stati i primi a essere elaborati per rimediare alla soppressione di questo statuto. La sola differenza tra i due è nella forma giuridica, che è di diritto pubblico per il CCL FFS e di diritto privato per il CCL FFS Cargo.

A questi, si sono poi aggiunti a ritmo serrato i CCL delle altre ITC, sino a giungere agli attuali 53. Alcuni sono applicati in tutta la Svizzera, come quelli di FFS, FFS Cargo, delle BLS e quello del traffico regionale a scartamento normale. Vi sono poi quattro CCL cantonali: a Berna e San Gallo per il settore bus; nei cantoni Vaud e Neuchâtel per tutto il trasporto pubblico. Il SEV si sta impegnando per ottenere che questi CCL siano dichiarati obbligatori, in modo da estenderne la validità a tutte le imprese attive in quel settore o in quel cantone. Gli sforzi attuali sono concentrati sull'obbligatorietà nel cantone Neuchâtel e sul CCL nazionale per il traf-

fico regionale a scartamento normale. Infine, vi sono i CCL delle singole aziende.

In merito, abbiamo rivolto tre domande a Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV.

contatto.sev: Nei CCL sottoscritti dal SEV, troviamo disposizioni anche per il traffico transfrontaliero?

Barbara Spalinger: Le norme dei CCL FFS e FFS Cargo non contengono alcuna disposizione in merito, senza per questo escludere l'impiego transfrontaliero. I macchinisti di Cargo si recano per esempio in Italia e in Germania, gli accompagnatori treno vanno a Parigi con i TGV Lyria. Abbiamo elaborato con le FFS convenzioni per durata del lavoro, indennità e altre condizioni da applicare in questi casi.

Le trattative sono diventate più dure rispetto agli inizi?

Abbiamo forse meno difficoltà a convincere i datori di lavoro dell'opportunità di elaborare un CCL e anche i dipendenti sono meno scettici di un tempo, quando erano ancora abituati ai loro statuti e regolamenti. Oggi, i vantaggi di uno strumento come il CCL sono evidenti per tutti. Per contro, le trattative salariali sono sempre più difficili, in quanto i datori di lavoro tentano di sopprimere ogni automatismo della scala salariale. Abbiamo inoltre anche grosse difficoltà a far riconoscere ai datori di lavoro l'esigenza di un contributo di solidarietà, o per le spese di applicazione di un CCL.

E quali cambiamenti avete riscontrato nelle rivendicazioni

del personale? Vi sono nuove priorità?

I temi principali sono rimasti gli stessi e riguardano la durata del lavoro, gli stipendi e le indennità. I nostri membri danno anche molta importanza alla struttura dei piani di lavoro, che però non può essere regolata da un CCL, dato che dipende dagli orari di circolazione, che cambiano ogni anno. È però chiaro che questi piani sono molto importanti per il lavoro giornaliero e quindi sono un aspetto molto sentito dai dipendenti. È fondamentale che il CCL riprenda disposizioni che ne condizionino la stesura in modo favorevole per il personale. Ogni azienda ha poi problemi specifici, da risolvere tramite soluzioni differenziate.

Hélène Koch



La firma del CCL per i trasporti pubblici del cantone Vaud tra il presidente dell'Unione cantonale dei trasporti pubblici, Claude Oreiller, e Barbara Spalinger, vicepresidente SEV.

Analisi sulla diminuzione delle adesioni sindacali: il 15% in meno sull'arco di vent'anni

Passeggeri clandestini

Abbondano i «passeggeri clandestini» («free riders» nell'immane inglese). Il passeggero clandestino è uno che sale su un mezzo pubblico senza comprare il biglietto.

Questo comportamento è una caratteristica spesso legata alle scelte collettive. Si manifesta in termini sociali o politici quando singoli individui o cittadini approfittano di un bene ma non ne vogliono pagare il prezzo, scaricandolo su altri e sapendo che ne beneficeranno comunque.

La realtà delle cifre

L'esempio forse più significativo di «passeggero clandestino» lo si riscontra con il sindacato. Ci sono alcuni dati che ce lo dimostrano chiaramente. I lavoratori affiliati a un sindacato, che versano quindi una quota, tendono a diminuire: sono poco più di 753 mila (dati dell'Ufficio federale di statistica per il 2009); un calo del 15 per cento in vent'anni. Il dato che può interessare è però un altro: un milione e 700 mila salariati, quasi il 40 per cento dei salariati, tre volte gli effettivi sindacalizzati, è protetto da una convenzione collettiva di lavoro che nella stragrande maggioranza dei casi è opera di trattative laboriose dei sindacati ed è pure loro compito di controllo nell'applicazione. Basta un minimo confronto con queste cifre per accorgersi che i «passeggeri clandestini» devono essere numerosi.

Fattori di debolezza

Non ci si può nascondere che ci devono essere dei fattori di debolezza per il sindacato. O perlomeno una singolare contraddizione: da un lato tendono a diminuire i lavoratori che avvertono la necessità di unirsi e costituirsi in forza contrattuale, soprattutto in tempo di crisi o di incertezza; d'altro lato, pur contando circa 600 contratti «collettivi» che garantiscono condizioni di lavoro e salari minimi in vari rami di attivi-

tà, risulta chiaro che la parte maggiore di lavoratori ne rimane esclusa e non può neppure figurare tra i «passeggeri clandestini». Si possono dare tre spiegazioni a questa debo-

seconda che potremmo definire del «capitalismo disgregatore», che è pure uno dei criteri d'analisi dei mutamenti avvenuti nell'economia e nel mercato del lavoro.

proprio diritto (vedi ore supplementari, precarizzazione, orari di apertura dei negozi, previdenza professionale ecc.) e finisce per paralizzare la conflittualità organizzata

che è spesso l'unica arma rimasta al sindacato. Pensiamo a un caso concreto che è di attualità ed è significativo. Una strategia del sindacato per uscire dall'opera disgregatrice descritta può essere quella di chiedere norme (diritti) generalizzanti e unificanti: ad esempio un salario minimo. L'imbestialita risposta dell'economia dominante conferma l'analisi fatta e il terrore per la mossa. Si sostiene: è irrealistico e senza senso creare una base di diritto unificante per i lavoratori, intaccheremo la competitività e la libertà (libertà di chi?), aumenteremo la disoccupazione, siamo costretti ad andare altrove. E anche i lavoratori, quelli sistemati, ci credono.

Silvano Toppi

Articolo ripreso dal mensile *Confronti*, aprile 2011



Primo maggio 2010 a Lugano.

lezza o a questa contraddizione. L'una culturale-istituzionale, dovuta sia a una strisciante ostilità della mentalità dominante o dello stesso ente pubblico nei confronti del sindacato, ritenuto spesso un elemento di disturbo, più ideologico che realista, sia all'opposizione, alle volte giustificata, a strutture sindacali troppo istituzionalizzate, burocratizzanti.

Lavoro sindacale più complesso

Una seconda, economica, dovuta alle trasformazioni in atto nel sistema produttivo, con la mitizzazione della competitività o il ricorso alla delocalizzazione, che rendono il lavoro di sindacalizzazione più complesso, ricattabile e oneroso.

Una terza potremmo definirlo sociologica, nel senso che gli stessi salariati esprimono atteggiamenti molto più individualisti, persino sindacalnazionalisti, volti al proprio orto, ed è quindi difficile seguirli o solidarizzarli. Sono spiegazioni che si assommano ma la più importante e fors'anche la più devastante è certamente la

Come procede il capitalismo

Il capitalismo disgregatore, che è poi l'economia dominante, opera in due modi. Frammenta innanzitutto il sistema produttivo, tanto da rendere alle volte addirittura introvabile l'altra parte (chi è l'interlocutore, chi comanda, dove ha sede la società o il gruppo?) e frammenta in tal modo anche il salariato e i rapporti di lavoro. O individualizzandoli o rendendoli precari o mettendo salariati contro salariati. Si ostacola così la capacità del sindacato di parlare in nome di un salariato unito, a presentarsi come «luogo di sintesi» (come può ancora avvenire con l'edilizia, per esempio). Si moltiplicano pure le difficoltà a creare solidarietà all'interno degli stessi rami oppure solidarietà transcantionali o a maggior ragione transfrontaliere o transnazionali. In secondo luogo, in nome della competitività e con la facile minaccia della dislocazione, il «capitalismo disgregatore» tende sempre più a indebolire il diritto del lavoro, diventando un intralcio, a farsi un

EFFETTIVI DELL'USS: EVOLUZIONE NEL 2008

All'inizio del 2009, l'Unione sindacale svizzera (USS) aveva 368 426 membri suddivisi nelle diverse federazioni sindacali. È quanto risulta da un dossier della stessa USS, pubblicato nel mese di settembre del 2009. Rispetto all'anno precedente, l'organizzazione mantello ha perso 5575 membri, ossia l'1,5% degli effettivi. Tra le cause di questa flessione, i persistenti cambiamenti strutturali che si caratterizzano principalmente con la soppressione di impieghi in settori dove i sindacati sono tradizionalmente forti. Certi sindacati hanno perso membri, ma aumentato il loro tasso di sindacalizzazione. Rispetto a Travail.Suisse e ad altre associazioni non affiliate ad un'organizzazione mantello, l'USS ha perso meno membri: -1,5% rispetto a -3,6% e -1,4%. Nel periodo tra il 2002 e il 2008, la proporzione delle persone sindacalizzate è rimasta tuttavia stabile per tutti: USS 384 691 persone nel 2002, 368 426 nel 2008; Travail.Suisse: 166 808 nel 2002 e 161 200 nel 2008; altre organizzazioni: 226 298 nel 2002 e 222 547 nel 2008. A fine 2008 le persone sindacalizzate in Svizzera erano complessivamente 752 173.

La situazione delle donne

A fine 2008 le donne dell'USS erano 95 174, pari ad una quota del 25,8%. La progressione più forte è stata registrata presso UNIA (nel 2000 le donne erano 34 343 e nel 2008 38 666), seguito dalla VPOD (14 325/16 831), l'ex sindacato della Comunicazione (9472/10 008), l'ex sindacato dei media comedia (4015/4044). SEV, invece in controtendenza, con una flessione nel numero di membri femminili: nel 2000 erano 10 403 e 9995 nel 2008.

Servizio stampa USS

Colpi di diritto

Prudenza malgrado le luci blu

L'uso di segnalatori implica comunque di circolare con una certa prudenza

Un collega chiamato ad un intervento urgente e che stava usando sirena e lampeggianti blu, ha urtato un'altra automobile dopo un semaforo rosso.

A seguito della professionalizzazione del servizio, i veicoli della difesa dell'impresa FFS sono stati dotati di sirene e lampeggianti blu.

Un collega li ha impiegati per recarsi sul luogo di un incidente ma, dopo aver superato un semaforo rosso, è entrato in collisione con una vettura che non aveva né visto né udito i segnali.

Il ministero pubblico ha poi sostenuto che alle biforcazioni e sugli incroci protetti

da semafori, bisogna comportarsi con grande prudenza, nonostante l'impiego di sirene e luci blu. Prudenza che aveva fatto difetto, secondo lui, al nostro collega: bisognerebbe infatti tener conto della possibilità che un altro utente della strada non percepisca i segnali d'allarme o lo faccia in ritardo.

Il collega si è quindi rivolto all'assistenza giuridica del SEV, ravvisando alcune lacune nella ricostruzione degli avvenimenti e considerando ingiustificata la multa ricevuta. Inoltre, il collega temeva che gli venisse ritirata la patente di guida. Il legale incaricato dal SEV, dopo aver verificato l'incarto, ha inoltrato un'opposizione alla multa, osservando come il collega fosse stato chiamato ad un

intervento urgente, ragion per cui aveva azionato i dispositivi di segnalazione prescritti, senza tuttavia superare i limiti di velocità. Inoltre, l'incidente era avvenuto su di una tratta a più corsie, con buona visibilità, su cui il collega poteva aspettarsi che tutti reagissero in modo corretto. Cosa che è in effetti avvenuta, tranne che per il veicolo coinvolto nell'urto, il cui conducente ha indicato di non aver visto il lampeggiatore in quanto abbagliato dal sole e di non aver udito la sirena in quanto guidava con i finestrini chiusi e stava ascoltando la radio.

Il ministero pubblico non ha però accolto questi argomenti, ribadendo che il collega avrebbe dovuto dar prova di maggior prudenza, attra-

versando l'incrocio a velocità ridotta.

Il SEV ha quindi dato il suo assenso ad un ricorso, che è stato accolto, almeno in misura parziale, riconoscendo il collega colpevole solo di una lieve infrazione alla legge sulla circolazione stradale e annullando la multa. Una parte delle spese è stata posta a carico dello stato, l'iscrizione al casellario giudiziario è stata stralciata e l'ufficio delle circolazione ha quindi rinunciato al ritiro della patente.

La circolazione con i dispositivi di segnalazione è regolata dall'art. 100.4 della legge sulla circolazione stradale, che prescrive in ogni modo di rispettare la prudenza imposta dalle circostanze particolari.

Il superamento di un semaforo rosso deve avvenire a velocità molto ridotta, che permetta di fermarsi entro lo spazio visibile, in quanto non si può partire dal presupposto che tutti tengano conto dei dispositivi. Per contro, se si è applicata la prudenza necessaria, la violazione di norme di circolazione utilizzando i segnalatori non è punibile.

Team protezione giuridica SEV

Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri

Dormire fantasticamente bene

Il momento di dormire

Il sonno non può essere indotto con la forza. Con questi metodi può migliorare la qualità del suo sonno.

- Cerchi di cogliere i segnali del suo corpo: stanchezza, debole attività psichica, sensazione di freddo e sbadigli avvertono che è il momento ideale per addormentarsi.
- Con una tenda di un tessuto pesante si può evitare che passi la luce attraverso la finestra. Si può anche ricorrere a una mascherina per gli occhi.
- Usi un materasso di buona qualità e un cuscino che dia sostegno. I materassi hanno una durata di dieci anni al massimo.
- Stia attento alle sue abitudini alimentari e dopo le 18.00 rinunci a cibi grassi, piccanti e difficilmente digeribili.
- Tre o quattro ore prima di andare a dormire, è meglio non praticare sport di resistenza o attività fisiche pesanti, poiché il corpo e lo spirito devono rilassarsi.
- Poco prima di andare a dormire si conceda una doccia tiepida o un bagno rilassante (36-38 gradi) di una quindicina di minuti.
- Rotolarsi nel letto non serve a niente! Se dopo venti minuti non ha ancora preso sonno, si alzi ed esca dalla camera da letto e cerchi di fare qualcosa che la tranquillizzi.
- Bandisca il suo televisore dalla camera da letto. Chi trascorre la notte facendo "zapping" finisce con il diventare ancora più nervoso.
- Faccia attenzione alla temperatura della camera. Per dormire bene, la temperatura deve situarsi tra i 17 e i 20 gradi.



BUONO
10%*

Valeriana e luppolo attenuano i disturbi del sonno

Uno svizzero su tre soffre di disturbi del sonno. Oltre ai disturbi fisici, sono soprattutto le sollecitazioni psichiche come conflitti o stress che possono essere responsabili della difficoltà ad addormentarsi e a restare addormentati. Le compresse rivestite con film zeller sonno forte contengono estratti di valeriana e luppolo di comprovata efficacia. Queste piante medicinali vengono utilizzate per il trattamento dei disturbi del sonno (difficoltà ad addormentarsi e a restare addormentati).

Legga il foglietto illustrativo o chiedi consiglio al suo droghiere.

Acquistando in drogheria una confezione di zeller sonno forte da 30 compresse riceverà uno sconto del 10%. Valido fino al 31.12.2011

in piena salute



Buoni consigli dalla drogheria

Quattro tipi di problemi del sonno

L'insonnia: i problemi tipici sono la difficoltà di addormentarsi e di dormire ininterrottamente durante la notte.

Per **ipersonno** si intende dormire troppo e una frequente sonnolenza diurna.

Le **parasonnie** sono disturbi del risveglio (p.es. sonnambulismo), disturbi nel passaggio tra la fase del sonno e della veglia (p.es. convulsioni), parasonnie della fase REM (p.es. incubi) e altre parasonnie (p.es. digrignare i denti).

I **disturbi del ritmo sonno-veglia** sono caratterizzati dall'insonnia di notte e da sonnolenza di giorno.

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

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Guerra ai corrotti

Il Brasile è una potenza emergente. Con India, Cina, Sudafrica, sta imponendosi sul piano planetario. Certo, la miseria c'è sempre, ma non è più quella estrema denunciata da Dom Helder Camara negli anni sessanta. Anche in questo campo negli ultimi due decenni sono stati compiuti enormi passi in avanti. Con la presidenza Lula il numero dei poveri è calato di ben 30 milioni di unità. Uno degli strumenti che ha fatto compiere al Paese un grande balzo in avanti è stata l'istituzione della «borsa della famiglia», il fondo destinato alle famiglie povere per permettere loro di mantenere i figli agli studi. Un enorme serbatoio di cervelli, forze vitali una volta perse, è stato messo al servizio del Paese, già ricco di risorse naturali, accelerandone la crescita.

Ora il Brasile si trova ad affrontare un'altra sfida, anch'essa di importanza capitale: la lotta alla corruzione. Le cifre sono impressionanti. Ogni anno, questa piaga costa alla collettività qualcosa come tre miliardi e mezzo di dollari. Cifra enorme, ma che si riferisce unicamente a quanto accade nell'amministrazione pubblica federale. Non include le migliaia di comuni e amministrazioni a livello locale perché allora si moltiplicherebbe a dismisura.

Il fenomeno corruttivo non è certo una novità. È talmente radicato che i brasiliani paiono rassegnati a viverlo come un male endemico, una calamità naturale da pagare sull'altare della democrazia. Prima, con la dittatura militare, ogni malaffare che coinvolgeva, direttamente o indirettamente i vertici del potere, era tenuto nascosto. Il primo grande caso di corruzione venuto alla luce coinvolse appunto il primo presidente della Repubblica eletto democraticamente, Fernando Collor de Mello, che venne destituito, nel 1992, con l'accusa di essersi appropriato di qualcosa come, aggiornato alla valutazione di oggi, un miliardo di dollari.

A differenza del suo mentore, Lula, che aveva assunto una posizione molto garantista (non vi è corruzione sino a quando un tribunale non l'abbia riconosciuta come tale) la presidente in carica, Dilma Rousseff ha dichiarato guerra ai politici e funzionari pubblici corrotti, estromettendoli dalle loro cariche senza attendere il verdetto dei giudici.

L'ultimo caso è quello del ministro dello sport, Orlando Silva, comunista, accusato di essersi appropriato di fondi pubblici destinati a organizzazioni sportive per bambini poveri. Questa vicenda è particolarmente grave in quanto Orlando Silva è incaricato di organizzare i mondiali di calcio nel 2014 e le Olimpiadi nel 2016. Da giugno a oggi, Dilma Rousseff ha già costretto alle dimissioni ben cinque ministri: quattro per corruzione e uno per comportamento scorretto. Quest'ultimo, titolare del ministero della difesa, è stato esonerato per avere definito «deboli e stupide» le colleghe donne. Probabilmente è anche grazie a questa determinazione che la presidente gode del 70% dei consensi popolari.

Quella di Dilma Rousseff non è una lotta facile. Tutt'altro. I vertici dei partiti della coalizione colpiti dal repulisti sono in fibrillazione e minacciano di staccare la spina. Se non lo hanno ancora fatto è probabilmente perché temono di pagare caro in voti un eventuale ricorso anticipato alle urne.

Corso budget
«Come far quadrare il bilancio»

Riuscite a gestire bene il vostro portafoglio? Una pianificazione personale delle entrate e delle uscite è molto utile in proposito. Allestire un proprio budget: perché? Come si imposta il proprio budget? In quali trappole dei debiti si può incappare? Durante il corso «Come far quadrare il bilancio» troverete una risposta a domande di questo tipo inerenti al budget personale.

I corsi saranno animati da un/una consulente sociale delle FFS. Questo corso vi aiuterà a pianificare il vostro bilancio, senza gravare sul vostro portafoglio: i costi saranno infatti assunti dalla fondazione Fondo del personale FFS. Il corso potrà essere frequentato durante il tempo libero. È consigliabile anche la partecipazione del/della partner.

2012 - termine d'iscrizione: 10.1.2012

Data	Orario	Luogo	Indirizzo	Lingua
18.1.2012	13.30-16.30	Berna	Bollwerk 8	tedesco
18.1.2012	9.00-12.00	Bellinzona	FFS Gestione Immobili Palazzo Stazione	italiano
20.1.2012	13.30-16.30	Zurigo	Kasernenstrasse 97	tedesco
26.1.2012	13.30-16.30	Basilea	Das Neue Rialto Birsigstrasse 45	tedesco
31.1.2012	14.00-17.00	Sargans	SBB Baudienstzentrum Ragazerstrasse 53	tedesco

Iscrizione su intranet <http://hr.ffs.ch/budgetkurs>

Per maggiori informazioni siamo volentieri a vostra disposizione sozialberatung@sbb.ch o telefono 051 220 37 34.

Un'offerta della fondazione Fondo del personale FFS
e del servizio Consulenza sociale FFS

UFST TENNIS

Torneo di doppio del panettone, 10 dicembre

Sabato 10 dicembre 2011 si svolgerà il torneo del panettone al tennis club «La Morettina» di Locarno, aperto a tutti. Inizio ore 14.15, fine 18.15. Formula da stabilire in base agli iscritti. Sono a disposizione 3 campi coperti. Premiati col panettone i migliori 3.

La quota d'iscrizione è di 25 franchi (cena esclusa). Cena presso ristorante del club (chinese), panettone offerto.

Athos Keller / Samuele Lupi



Partecipo al torneo di doppio del panettone 2011

Nome Cognome.....

Indirizzo / tel.....

E-mail Classifica ATP/WTA.....

N. persone..... Partecipo alla cena Firma.....

Compilare e ritornare entro il 5 dicembre a: Athos Keller, via ai Fracc 12, 6513 Monte Carasso, 078 626 46 43, athoskeller@bluewin.ch o Samuele Lupi, Via Bressanella 8, 6828 Balerna, 076 493 32 60, sam.lupi@sunrise.ch

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

**PRANZO DI NATALE MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE ORE 10.45,
MERCATO COPERTO MENDRISIO**

Ritorna l'annuale appuntamento prenatalizio del Mercato coperto di Mendrisio, occasione propizia per compattare le file, ritrovare colleghi vecchi e nuovi, scambiarsi gli auguri, non solo di Natale, ma anche quelli per il Nuovo Anno. Stiamo facendo del nostro meglio per presentare ai cortesi ospiti un'accoglienza calorosa con ambiente adatto alla circostanza, sia per quanto riguarda la tavola sia e specialmente per la scelta delle pietanze. Vogliamo che sia un giorno di festa, d'incontri, d'amicizia e divertimento; perciò a rallegrare il passare delle ore avremo, non la solita pianola, ma il collega fisarmonicista Giorgio Jelmorini, supportato da un'altra «spalla» musicale. Il segretario di Bellinzona sarà rappresentato dal redattore di «contatto.sev» Pietro Gianolli, che tratterà temi di attualità sindacale.

Il ritrovo è fissato a partire dalle ore 10.45 e poco più tardi sarà servito l'aperitivo, quindi, dopo i saluti del presidente sezionale Eligio Zappa, ci si potrà mettere a tavola per il menù qui elencato:

Antipasto diplomatico: spuma di salmone, crevettes in salsa rosa su foglia d'insalata, involtino di prosciutto con asparagi, uova alla russa, bresaola valtellinese con caprino

Cannelloni di magro con salsa tartufata – Saltimbocca alla romana, patate al burro, verdure miste alle erbe

Semifreddo «Grand Marnier» con panna montata, caffè espresso corretto

Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di Fr. 40.– a persona. Merlot del Ticino da 7,5 dl e acqua minerale.

Treni consigliati:

Da Airolo 9.01 – Faido 9.19 – Biasca 9.40 – Bellinzona arr. 9.53 – cambiare treno Bellinzona pt. 9.57 – Giubiasco 10.00 – Rivera 10.09 – Mezzovico 10.13 – Taverne 10.19 – Lamone 10.21 – Lugano 10.28 – Paradiso 10.31 – Melide 10.35 – Maroggia 10.38 – Capolago 10.42 – Arrivo Mendrisio 10.47.

Da Locarno 9.33 – Cadenazzo 9.49 – Giubiasco arr. 9.53 cambiare treno Giubiasco pt. 10.00 – arrivo Mendrisio 10.47. Per quanti arriveranno con mezzi propri vi sarà ampia possibilità di posteggio.

Facciamo sempre affidamento sulla vostra puntualità nell'inoltrare l'adesione al pranzo, per facilitarci l'organizzazione dell'evento. Qualora la vostra partecipazione dovesse essere annullata, desideriamo esserne informati tempestivamente.

Annunciatevi entro mercoledì 7 dicembre utilizzando il cedolino di iscrizione sottostante da spedire a: Biagino Gioli, Via ai Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com.
Il comitato sezionale

**Pranzo di Natale di mercoledì 14 dicembre 2011: tagliando di iscrizione**

Nome:

Cognome:

Firma: Numero di persone che si iscrivono:

La posta dei lettori**Un bel colpo**

Un bravo al nostro **Eligio**, degno presidente della sezione pensionati PV del Ticino e Moesano. Con poche parole ben dette, ha riscosso molti applausi dai colleghi pensionati FFS presenti al raduno annuale, invitati dal grande capo delle FFS, il signor Andrea. Una volta, la direzione delle FFS riconosceva i biglietti di libera circolazione, per cui richiedeva comunque un contributo. Adesso non riceviamo più i biglietti, ma il contributo non è mai più ritornato. Anzi, siamo rimasti col borsello ripulito. Il signor Andrea ha raccolto l'ironia e si è

limitato a rispondere con gentilezza e cortesia, facendo capire che ormai dovevamo mettere una pietra sopra la questione dei soldi. La direzione infatti opera solo per salvare la ferrovia. Comunque sia, bravo Ligio, gli hai dato una bella botta. Speriamo proprio che possa servire a fargli allentare i cordoni della borsa. Noi apprezziamo gli sforzi che vengono fatti per salvare la ferrovia, ma abbiamo veramente necessità di ritrovarci con qualcosa in più nel portamonete.

Antonio Allioli

■ VPT Servizi ferroviari

Permanenze a Domodossola

Giovedì 24 novembre (13.00–16.00)

**Mercoledì 7 dicembre (10.00–14.00) e
21 dicembre (10.00–16.00).**

Presso il «Dopolavoro ferroviario FS».

Ci scusiamo per i continui cambiamenti del calendario di presenza dell'ultimo periodo, dovuti a diversi problemi organizzativi. Nel frattempo è stata assicurata non solo la stabilizzazione della permanenza, ma anche il suo ulteriore potenziamento. Maggiori dettagli seguiranno con comunicazioni dirette agli iscritti al SEV.

Preghiamo comunque i colleghi che avessero bisogno di prestazioni se possibile di preannunciarsi via telefono o e-mail! Resta sempre la possibilità di depositare/ritirare documenti presso i responsabili del Dopolavoro o al bar, in busta chiusa a nome SEV/Nota.

Per ulteriori informazioni e appuntamenti contattare il presidente sezionale C. F. Noto, tel. +41 (0)79 461 05 37, e-mail: c.f.noto@bluewin.ch, oppure il membro di Comitato Vinicio Sabetta, tel. +348 796 04 30, e-mail: vincio.sabetta@tin.it

Sezione VPT Locarno**Cena di Natale FART/NLM
Lunedì 12 dicembre, 19.45
Locarno**

La cena avrà luogo presso il Ristorante Stella, Via Mantegazza 5, con inizio alle ore 20.30, preceduta alle ore 19.45 dall'aperitivo. La cena è aperta a tutti i dipendenti FART/NLM! Menù: maccheroni salsa rosa, arrosto di vitello, patate al forno e verdura, macedonia con gelato alla vaniglia, vino rosso «Antares» Sangiovese-Merlot, acqua minerale, caffè.

Per gli affiliati al sindacato SEV la cena è offerta dalla sezione. Per i non affiliati il prezzo è di 28 franchi (invece di 43). La differenza viene offerta dalla sezione.

Iscrizioni entro giovedì 1° dicembre al segretario Andrea Sabetti: tel. 076 464 80 00.

■ PV Vallese

Incontri natalizi 2011

I tradizionali incontri natalizi della nostra sezione di terranno mercoledì 14 dicembre a Martigny e giovedì 15 dicembre a Briga.

Le porte della sala del ristorante River Side di Briga-Glis (a 10' a piedi dalla stazione) si apriranno ai nostri membri alle 11.30 del 15 dicembre. Dopo il tradizionale pranzo, avremo la consegna delle onoreficenze per i 25 e i 40 di affiliazione al SEV e dei diplomi per i 40, 50 e 60 anni, seguiti da una tombola con ricchi premi e il tradizionale «vin brûlé». Ai partecipanti verrà chiesto un contributo di 30 franchi. Iscrizioni entro il 9 dicembre a: Rudolf Luggen, CP 493, 3900 Briga, telefono 027 923 21 39 e 076 202 21 39 o e-mail: luggen.r@valaiscom.ch

Basso Vallese

Questo incontro si svolgerà il giorno prima, 14 dicembre alle 11.30, presso la sala comunale di Martigny, in rue des Petits-Epineys, raggiungibile con il bus in partenza alle ore 11.23 dalla stazione. Iscrizioni entro il 9 dicembre a: Madeleine Oberli, Rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice, tel. 024 485 25 28.

Per il comitato: Frédy Imhof

Découvrez, vous aussi, la fascination du Grand Nord, en train et à bord de l'Hurtigruten! Voyage en train jusqu'à Rostock, puis parcours reposant en bateau pour Helsinki. Voyage en train de nuit à destination de Rovaniemi. À bord d'un navire moderne, vous aurez le plaisir de profiter pleinement des attraits d'une croisière qui vous conduira le long de la côte norvégienne. Voyage en train de Trondheim à Oslo et en ferry d'Oslo à Kiel.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, mardi 10 juillet 2012:

Bâle - Travemünde

Voyage en train à Travemünde et embarquement.
Nuitée en cabine extérieure à deux lits.

2^e jour: En mer

Journée reposante sur le bateau qui traverse la Mer Baltique.

3^e jour: Helsinki - Rovaniemi

Après le petit-déjeuner, tour de ville à Helsinki.
Après-midi libre. Embarquement dans le train de nuit pour Rovaniemi (en compartiments à deux lits).

4^e jour: Rovaniemi - Saariselkä

Voyage en car au cercle polaire. Visite de l'atelier du Père Noël. En fin d'après-midi, arrivée au centre de vacances, situé dans le parc national Urho Kekonen.

5^e jour: Saariselkä - Kirkenes

Voyage en car dans la vaste région aride de la Laponie finlandaise. Dans la soirée, arrivée à Kirkenes.

6^e jour: Excursion au lac de Barent et embarquement

Le matin, excursion jusqu'à la frontière russe sur la rive du lac Barent. À 12h00, embarquement sur le bateau de la célèbre compagnie Hurtigruten. Début du plus beau voyage en bateau du monde. Le bateau met le cap vers le Sud sur Honningsvåg.

7^e jour: En mer: Honningsvåg - Cap Nord - Harstad

Escale à Honningsvåg. Excursion facultative au Cap Nord. Continuation du voyage à travers le fjord Mageroy pour Havøysund. Escalade à Hammerfest. Le bateau poursuit ensuite sa route à travers des fjords impressionnants et arrive au port naturel de Skjervøy. Vers minuit, il atteint Tromsø.

8^e jour: En mer: Harstad - Bodø

Brève escale à Harstad, avant le départ pour les îles Lofoten. Vers le soir, le bateau met sur cap sur le Vestfjord pour rejoindre Bodø.

9^e jour: En mer: Oernes - Trondheim

Beau voyage entre Oernes et le Cercle polaire. Le bateau longe la côte de Helgeland. Après avoir croisé au large de Nesna, vous verrez Sandnessjøen. Dans la soirée, le bateau atteint Roerвик.

10^e jour: Trondheim - Oslo

Après le petit-déjeuner, débarquement. Un parcours en train vous conduira dans les montagnes de Dovrefjell et dans la vallée de Gudbrand pour atteindre Oslo.

11^e jour: Oslo - Embarquement

Le matin, tour de la ville de Oslo. Vers midi, embarquement. La sortie du port d'Oslo vaut la peine d'être vécue. La destination du bateau est Kiel.

12^e jour, samedi 21 juillet 2012:

Kiel - Bâle

Arrivée le matin à Kiel et voyage en train ICE à Bâle.



Inscription En train et en bateau jusqu'au Cap Nord, du 10 au 21 juillet 2012

- Chambre/cabine individuelle désirée, supplément CHF 1400.-
- Voyage en train en 1^{ère} classe, supplément CHF 110.-
- Cabine intérieure à 2 lits, catégorie L2, réduction CHF 250.- p. pers.
- Je suis / nous sommes titulaire(s) d'une carte de réduction FIP, réduction CHF 70.- en 2^e cl.
- Je suis membre du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section

J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu/date

Signature

Envoyer à: SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch Renseignements: SERVRAIL, Tél. 031 311 89 51
Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables

Compris: Voyages en train, en 2^e classe, dès et jusqu'à Basel Bad Bf. • Cabine extérieure à deux lits Travemünde-Helsinki et Oslo-Kiel • Cabine extérieure de cat. L2, à deux lits, à bord du bateau Hurtigruten • Logement dans de bons hôtels de catégorie moyenne en chambre à deux lits/douche/WC • Demi-pension • Pension complète à bord du bateau Hurtigruten • Transferts, visites de villes et excursions selon le programme • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Bâle.

Non compris: Billets de chemin de fer domicile - Bâle Bad Bf - domicile • Supplément pour chambre individuelle, CHF 1400.- (voir programme détaillé) • Voyage en train en 1^{ère} classe, supplément CHF 110.- • Excursions facultatives durant le voyage Hurtigruten • Assurance-annulation et SOS, CHF 92.- • Supplément pour cabine extérieure d'autres catégories, voir programme détaillé

Réductions: Cabine intérieure à deux lits, catégorie L2 sur le bateau Hurtigruten CHF 250.- par personne • Titulaires d'une carte de réduction FIP en cas de voyage en 2^e classe, CHF 70.-



Die Thurbo AG ist die innovative und marktorientierte Regionalbahn in der Ostschweiz. Schlanke Strukturen und kurze Entscheidungswege gehören zu unseren Stärken. 310 Lokführende sind dafür besorgt, unsere Kunden sicher und komfortabel zu befördern. Zur Unterstützung des Leitungsteams suchen wir eine(n)

Oberlokomotivführer(in)

Ihre Aufgaben

Sie arbeiten in einem Team mit einem zweiten Oberlokomotivführer und führen 13 Gruppenleiter unseres Lokpersonals. Sie tragen die Verantwortung für das Ereignismanagement und arbeiten aktiv an verschiedenen Projekten und in Arbeitsgruppen mit. Ihre Mitarbeit im Bereich Aus- und Weiterbildung beinhaltet unter anderem die Abnahme der Lokführerprüfungen Kategorie B.

Ihr Profil

Sie verfügen über mehrere Jahre Berufserfahrung als Lokführer (Kat. B). Neben hohen Sozialkompetenzen wie Selbstständigkeit, Belastbarkeit, Durchsetzungsvermögen und einer raschen Auffassungsgabe verfügen Sie idealerweise über die Befähigung als Prüfungsexperte der Kategorie B. Ihre methodisch-didaktischen Fähigkeiten konnten Sie bereits in einer Führungsposition unter Beweis stellen.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen attraktive Anstellungsbedingungen sowie gute Sozialleistungen in einem dynamischen Unternehmen.

Unser Kontakt

Urs Sennhauser, Oberlokomotivführer, Tel. 051 223 49 45
Martin Hochreutener, Bereichsleiter Verkehr, Tel. 051 223 49 41

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Thurbo AG, Personalabteilung
Bahnhofstrasse 31, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

www.thurbo.ch



PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2012

Corso di formazione SEV in lingua italiana: «Valutazione del personale / colloqui personali»

Descrizione:

Come prepararsi al colloquio? Quali possono essere le conseguenze di un colloquio? Quando ci si può rifiutare di firmare (valutazione personale, intesa sugli obiettivi, verbali)?

La valutazione del personale è uno strumento di conduzione. Le intese sugli obiettivi sono da considerare come degli avvertimenti. I collaboratori e le collaboratrici si devono dunque preparare ad affrontare queste scadenze in modo adeguato.

Obiettivi:

Alla fine del corso i partecipanti saranno in grado di: formulare degli obiettivi, riconoscere le aspettative accettabili o irrealistiche, conoscere i loro diritti in questo contesto e non lasciarsi impressionare.

Relatore: Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

Data e luogo: lunedì 13 febbraio 2012, Casa del Popolo a Bellinzona

Costi: membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

Iscrizione:

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

Informazioni: angelo.stroppini@sev-online.ch

SOTTOFEDERAZIONE PERSONALE TECNICO DI SERVIZIO TS PROGRAMMA DI FORMAZIONE 2012

Corso di formazione: «Preparazione alla successione di nuovi membri con compiti sindacali»

Obiettivo: preparazione per nuovi membri con incarichi sindacali

Indirizzato a: membri interessati

Relatore: Roger Derungs

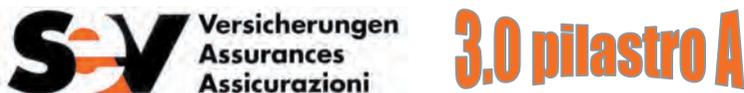
Data e luogo: venerdì 20 gennaio 2012, dalle ore 9.00, presso FFS
Reparaturzentrum, RZA sala Mitte, Hohlstrasse 400, 8048 Zurigo

Iscrizione: entro il 6 gennaio 2012 a: SEV TS, CP 1766, 8021 Zurigo

Per maggiori informazioni: e-mail: werner.schwarzer@sev-ts.ch

La commissione centrale TS

www.sev-online.ch



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

VPT Lugano TPL

Aggiungi un posto a tavola

Riuscitissima cena di fine anno della sezione VPT Lugano.

La sezione riunisce ormai tutti i membri SEV delle imprese di trasporto concessionarie del Sottoceneri. Venerdì sera, al ristorante ABC di Massagno, erano tutte molto ben rappresentate: AMSA, FLP, Monte Lema, SNL e TPL per una serata in compagnia al termine di un altro anno molto intenso che volge al termine.

L'applaudito presidente Peter Bernet ha approfittato dell'occasione per premiare il collega Alfredo Pagnamenta per i 40 anni di fedeltà al SEV,



oltre che per porgere gli auguri a tutti per le prossime feste e per l'anno a venire.

Da Gryon a Solalex, attraverso foreste e pascoli del Chablais

Uno spettacolo bucolico

Conducente di autobus ai ti di Losanna, Eric Champion propone un'escursione da evitare quando c'è neve.

Si prende il trenino dei TPC, linea BVB Bex-Villars, che consente subito di ammirare bellissimi paesaggi. Si scende a Gryon, punto di partenza dell'escursione. «È uno dei villaggi più belli delle Alpi vodesi», ritiene Eric Champion, grande escursionista. Coloro che apprezzano l'artigianato e i prodotti golosi, possono fermarsi a la *Maison du terroir de Gryon*, ma sarebbe meglio sulla via del ritorno, così da evitare di caricare eccessivamente lo zaino in salita.*

Vista su Gryon e il Chablais

Dalla stazione di Gryon si percorre la strada del villaggio, fino al distributore di benzina. Si gira a sinistra per avviarsi sulla stradina indicata seguendo la direzione Les Pars. Da lì, seguire le indicazioni per Bovonne. Durante la salita si è immersi in una foresta ombreggiata; raggiunto un alpeggio con due chalet, si può fare una pausa e

ammirare la vista su Gryon e il Chablais.

Questo itinerario, con i suoi numerosi passaggi nella foresta, è ideale quando fa caldo; in effetti è praticabile in tutte le stagioni, salvo quando nevicata. Per l'escursione meglio aspettare la primavera inoltrata (spesso fino a maggio), perché fin tanto che c'è neve, alcune zone sono molto pericolose a causa del grande rischio di valanghe.

Per informarsi sull'innevamento, rivolgersi all'Ufficio delle Guide di *Villars Expérience* (tel. 024 495 41 38).

Arrivati all'alpeggio di Bovonne, a 1677 metri di altitudine, si scopre un piccolo delizioso borgo che porta lo stesso nome. Da un alpeggio vicino che sovrasta tutto il Chablais, si può apprezzare la vista con le torri d'Ai.

Si prosegue da Bovonne imboccando il sentiero per raggiungere La Benjamine, una grande capanna, da cui in mezz'ora si raggiunge Sola-

lex e da dove si apre una magnifica vista sul *Miroir d'Argentine*, una spettacolare parete rocciosa molto ambita dagli scalatori. Per ristorarsi in un ambiente bucolico, ecco due proposte: il *Refuge de Solalex*, aperto tutto l'anno (tel. 024 498 27 09) o il *Restaurant du Miroir de l'Argentine*, aperto da



maggio a ottobre (tel. 024 498 14 46).

Da Gryon a Solalex ci vogliono quattro ore di marcia, con 700 metri di salita, 300 metri di discesa su 11 km. In estate si può prendere l'autostrada da Solalex per tornare a Gryon. Fuori stagione si può ritornare da Bovonne e, per coloro che amano camminare, anche da Solalex.

Hélène Koch

* *Maison du terroir de Gryon*, tel. 024 498 21 25; martedì-sabato: 9.00-12.00, 15.00-18.00 (in alta stagione anche la domenica).

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

ANTIBIOTICI

Gli antibiotici sono delle sostanze chimiche antibatteriche secrete da microrganismi quali funghi, muffe o ... batteri! D'altronde, dopo Pasteur e la nascita della microbiologia, il fenomeno dell'antibiosi, in cui un microbo di una determinata specie si oppone a un microbo di un'altra specie, era già stato perfettamente studiato. Fu tuttavia il caso a favorire il batteriologo scozzese Alexander Fleming nella scoperta del potere antibiotico di una particolare muffa, detta «penicillum», in quanto al microscopio si presentava sotto forma di tanti minuscoli pennelli. Ecco perché a quel suo primo antibiotico venne dato il nome di «penicillina». Era il 1929; ma bisognò comunque attendere fino al 1941 perché la penicillina, sotto forma di un sale sodico assorbibile, potesse venir utilizzata con successo su di un essere umano, un poliziotto di Oxford al quale una ferita d'arma da fuoco aveva fatto infezione. Inizialmente la scoperta della penicillina fu una vera rivoluzione per la medicina: l'efficacia di quel primo antibiotico sembrava senza limiti. Poi però sono arrivate le delusioni, previste già nel 1945 proprio da Fleming, il quale in una lungimirante intervista al *New York Times* aveva detto: «Finirà che, invece di eliminare le infezioni, si insegnerà ai microbi a sopravvivere alla penicillina!» Come dovevasi dimostrare, appena quattro anni dopo un buon numero di stafilococchi avevano già imparato a sopravvivere alla penicillina. Naturalmente le controffensive non sono mancate e nei tre decenni successivi sono stati scoperti antibiotici sempre più potenti: cefalosporine, tetraciclina, eritromicina, streptomina, cloramfenicolo. Finché, negli anni '70, la lotta contro le infezioni batteriche sembrava vinta e così per una ventina d'anni le case farmaceutiche smisero di studiare ulteriori sviluppi. Nel frattempo il paradosso dell'antibiotico, che sconfigge i batteri ma ne favorisce la selezione naturale, si è dimostrato sempre più vero. Oltretutto gli antibiotici sono degli immuno-depressivi, causano cioè un rallentamento nella produzione degli anticorpi, che costituiscono il nostro sistema di difesa naturale, indebolendo di fatto il nostro organismo rispetto alle infezioni esterne. Infatti gli antibiotici, insieme ai germi cattivi, uccidono anche i preziosi colibacilli della nostra flora batterica intestinale, che partecipano attivamente alla digestione e non solo a quella. Oggi come oggi non c'è praticamente classe di batteri che non sia ormai resistente a qualche farmaco. Il fenomeno allarma da tempo l'Organizzazione Mondiale della Sanità. Tra le infezioni più refrattarie ci sono quelle respiratorie acute, meningite batterica, dissenteria, gonorrea, tubercolosi ... Molti ceppi di *Enterococcus faecalis*, che può causare in persone con poche difese immunitarie gravi infezioni, non sono più sensibili agli antibiotici. Dobbiamo aspettarci dunque la fine dell'era degli antibiotici, come annunciava qualche anno fa una celebre copertina del settimanale americano *Newsweek*? Non proprio, perché la ricerca in questo campo fortunatamente è ripresa a pieno ritmo: gli scienziati di tutto il mondo stanno sperimentando nuove tecniche biochimiche per debellare i microbi, mentre i laboratori farmaceutici stanno studiando nuove generazioni di antibiotici con principi attivi estratti da piante o animali, che esplicano un'azione antibatterica biologicamente più potente, ma senza causare resistenza. Intanto è comunque d'obbligo rispettare queste semplici avvertenze. Non abusare di detergenti o prodotti per l'igiene antibatterici. Non assumere antibiotici nel caso di infezioni virali: gli antibiotici sono efficaci contro le infezioni batteriche, ma sono assolutamente inutili in caso di malattie di origine virale, come l'influenza. Altra cosa fondamentale: non interrompere la cura alla scomparsa dei sintomi, ma portare comunque a compimento il ciclo terapeutico: se il medico vi dice di assumere un antibiotico per tot giorni, prendetelo comunque per tutti quei giorni; altrimenti l'infezione rischia di tornare più aggressiva di prima. In parole povere, succede altrimenti che l'antibiotico, invece di uccidere i microbi, li tramortisce e poi quelli rimasti vivi generano altri microbi resistenti all'antibiotico! Un rischio che è senz'altro meglio evitare ...

C'ERA UNA VOLTA IL CCL ... SECONDO PELLET



Tessa Jorio affronta la vita, anche nei momenti più difficili, con grande forza d'animo cercando di cogliere sempre i lati migliori

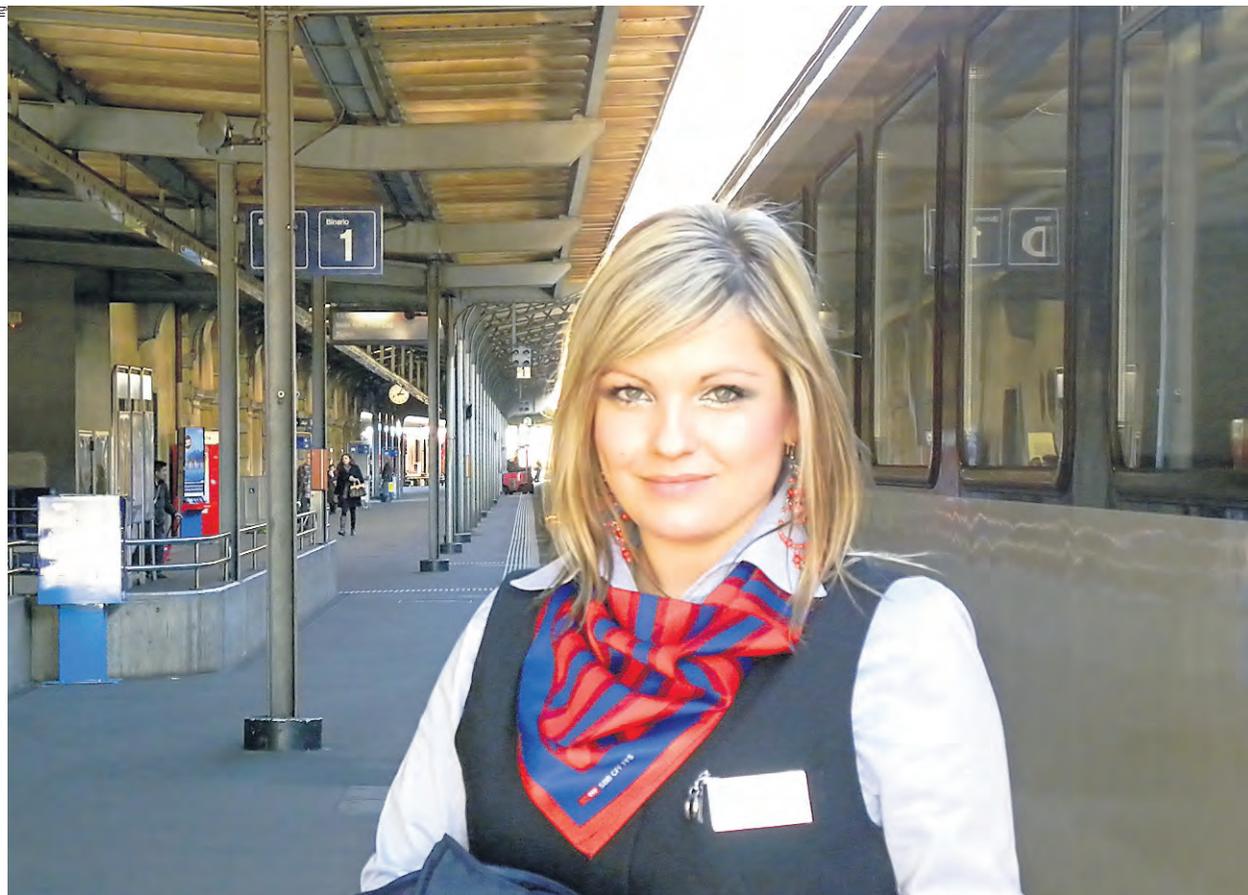
Occhi di cielo, cuore solare

Neodiplomata agente del treno, Tessa Jorio parla del suo nuovo lavoro con entusiasmo. L'adesione al sindacato è stato un passo del tutto naturale. «La giustizia è un valore molto importante, anche nella vita professionale. E il sindacato vi contribuisce.»

Grandi occhi colore del cielo, contatto facile, caloroso. L'incontro con Tessa Jorio è uno di quelli che ti facilitano il compito: diretta, schietta, sincera, comunica apertamente, senza giri di parole astrusi. La prima impressione è quella di avere di fronte una giovane donna autentica, che non ha bisogno di artifici per parlare di sé. Di origini mesolcinesi – di cui va molto fiera – Tessa Jorio proviene da una famiglia di ferrovieri; suo nonno era capotreno. Ragion per cui la sua svolta professionale nel mondo della ferrovia, è stata accolta dai familiari con grande gioia. «Mia madre – afferma Tessa – è molto orgogliosa di questa mia scelta.» Prima di optare per una nuova formazione nel settore della ferrovia, Tessa ha seguito la scuola propedeutica e ha lavorato qualche anno come infermiera. Due mondi diversi, ma con un comune denominatore: il contatto con la gente, il desiderio di aiutare, lo spirito di servizio, la capacità di ascolto. Qualità che costituiscono indubbiamente un valore aggiunto nel settore del servizio pubblico.

Il treno trasporta migliaia di persone con le loro storie

La passione dei viaggi, il bisogno di movimento e di conoscere sempre nuove persone e realtà, ha spinto Tessa a rispondere a un'offerta di lavoro. E fin dai primi giorni di formazione come agente del treno, Tessa si è sentita a suo agio. «Ho colto questa nuova opportunità professionale al volo – racconta Tessa – e sono contentissima della mia scelta. Sono stata costantemente accompagnata dal mio istruttore, una persona fantastica. È stata, insomma,



Tessa Jorio, viso dolce, capelli d'angelo e un temperamento forte. Ma anche una grande facilità di contatto con le persone.

la persona giusta da mettere al mio fianco, per cui la formazione è stata fruttuosa.» L'entusiasmo di Tessa Jorio per la sua nuova professione non le impedisce di essere estremamente lucida sul suo ruolo. «Sul treno non è tutto rose e fiori. Ci sono momenti molto belli e gratificanti e altri più difficili e delicati. Essere a contatto con la clientela – spiega – significa essere pronti alle reazioni delle persone e saperle gestire con i dovuti modi. Certo, di fronte ai sorrisi, alla cortesia e al buon umore di persone che sono sul treno per un viaggio di piacere, tutto fila via liscio. Ma sul treno viaggiano migliaia di persone, con le loro storie, i loro problemi, le loro speranze e delusioni, le loro ansosce e frustrazioni. Quando abbiamo qualcuno di fronte, non sappiamo perché ha intrapreso un viaggio, non sappiamo se gli addii superano gli arrivederci. Per cui il nostro compito non è sempre facile. Le situazioni peggiori da gestire sono quelle in cui l'aggressività può degene-

rare. Ma anche in questi casi sappiamo come comportarci.»

Un grande senso della giustizia e della solidarietà

A vederla così, con i suoi grandi occhi celesti e i capelli d'angelo, Tessa Jorio sembra la dolcezza in persona. È sicuramente vero. Come è vero che dietro il suo sorriso si cela la tempra di una giovane donna che conosce le sfide della vita, qualunque esse siano. E non sempre la vita riserva giornate di sole. «Le prove che ho incontrato sul mio cammino – sottolinea – mi hanno forgiato il carattere.» Dotata comunque di un forte ottimismo, Tessa è portatrice di entusiasmo e tanti attingono dalla sua presenza gioia e energia. Il suo motto è guardare sempre avanti, convinta com'è che ogni esperienza rappresenta un'occasione di crescita. «Ogni momento della vita può infatti insegnarti tanto. Anche in vacanza. Nel mio caso è stata la vacanza nel Laos a lasciare delle tracce. A

parte l'ambiente meraviglioso, arricchito di templi incastonati nel paesaggio, sono anche le persone ad essere straordinarie. Questo viaggio mi ha regalato una bambina che ho adottato a distanza. Un gesto nato da un episodio particolare: mentre, con il mio compagno, mi stavo allontanando da un villaggio, una bambina di due o tre anni non smetteva di salutarmi e faceva di tutto per trattenermi lì. Questa immagine, piena di malinconia, non mi ha più lasciato più per cui quando sono tornata casa mi sono informata sulle possibilità di adozione a distanza. E così ho adottato una bimba del Laos.»

In Tessa la carica di umanità è tangibile, come è fuori di dubbio la sua attenzione per gli altri, il suo senso di solidarietà nel sostenere giuste cause. Non stupisce, dunque, se l'adesione al sindacato è stata del tutto naturale. «Quando lavoravo come infermiera, ho fatto parte della VPOD. Il passo verso l'adesione al SEV – spiega la gio-

vane agente del treno – è stato del tutto naturale. Per me la giustizia è un valore molto importante. Nella sua azione quotidiana, il sindacato porta avanti anche questo discorso. La lotta contro ogni forma di ingiustizia e discriminazione è fondamentale.» Fondamentale anche per i diritti delle donne e per le pari opportunità, verso cui Tessa mostra particolare sensibilità.

Françoise Gehring

BIO

Tessa Jorio, di origine mesolcinese, è nata a Locarno il 24 novembre 1977. Divorziata, un figlio, vive a Locarno. Ha frequentato la scuola propedeutica e per qualche anno ha lavorato come infermiera prima di iniziare la sua nuova avventura professionale presso le FFS. Oltre ai viaggi attraverso il mondo, ama tantissimo leggere e scrivere ed è appassionata di astrologia. Il 27 ottobre 2011 ha ricevuto il diploma di agente del treno.