

Intervista

Neo consigliere nazionale, il segretario sindacale del SEV vuole sostenere la politica dei trasporti.

Pagine 6 e 7



Toco: primi miglioramenti

Sono circa 3000 i e le dipendenti delle FFS che hanno contestato la propria attribuzione. La Divisione Infra ha apportato le prime correzioni ancora prima di emettere le relative decisioni.

Pagina 2

Ritratto

Eleonora Wütrich-Grab è la nuova dinamica presidente della sezione VPT Servizi ferroviari.

Pagina 16



Il settore Bus-Gatu lancia la campagna per turni di servizio più corti

«10 ore bastano»

La Legge sulla durata del lavoro autorizza, per deroga, giornate di lavoro di 15 ore. I conducenti di bus pensano che «10 ore bastano» e avanzano. Lanciano quindi una campagna di informazione.

Nei trasporti pubblici, le ore di punta del mattino e della sera generano lunghe giornate di lavoro, intervallate da lunghe pause. Un aspetto che penalizza la vita privata e la salute. Le aziende chiedono sempre maggiore flessibilità. Esattamente il contrario di quanto chiedono i dipendenti interessati. Il settore Bus-Gatu della sotto-federazione VPT lancia una campagna a favore di turni di servizio più corti «Avremo bisogno di molta forza perché questa richiesta, per ora, non è sostenuta», spiega Christian Fankhauser, segretario sindacale

pmo/gi

Alle pagine 8, 9 e 10



Papà è al lavoro mentre il resto della famiglia si gode la cena.

OBIETTIVI ... SFOCATI

Non le manda a dire: il SEV giudica inammissibili le nuove intese sugli obiettivi delle FFS. Con il nuovo sistema salariale Toco, le FFS hanno introdotto un nuovo procedimento per la fissazione di obiettivi per la valutazione personale dell'anno successivo, che sembra però sfuggire loro di mano. Giudicare i collaboratori attraverso la lente degli obiettivi va bene solo se non è sfocata ...

a pagina 2

Navigazione Lago Maggiore: contestati i tagli occupazionali

Sul molo della resistenza



Il turismo del Lago Maggiore. Tre sindacati, SEV, Unia e OCST, sono scesi in campo per criticare le scelte aziendali, condizionate dai tagli del gover-

no italiano guidato da Mario Monti. La riduzione dei fondi statali faranno mancare alla società di Navigazione del Lago Maggiore il 50% delle risorse finanziarie per assicurare l'esercizio anche sul bacino svizzero. I sindacati intendono mantenere alta la pressione.

a pagina 5

EDITORIALE

Settimana scorsa, un comitato composto da esponenti di alcune riviste per i consumatori ha lanciato un'iniziativa in favore del servizio pubblico, intitolata «Pro Service Public».

Un tema molto interessante, anche per il SEV. Esaminando il testo con il quale i promotori vogliono rafforzare il servizio pubblico, sorgono però alcuni interrogativi. Non certo a riguardo della richiesta di limitare gli stipendi elevatissimi dei CEO di Posta, Swisscom e FFS, che risulta indubbiamente simpatica anche a tutti noi.

»Pro Service Public, in favore di un vero servizio pubblico?«

Giorgio Tuti, presidente SEV

Un altro punto chiede però di porre alcuni vincoli ben precisi al servizio di base, senza però definire quali siano le prestazioni che devono farne parte e prestando così il fianco a interpretazioni molto pericolose e chiede il divieto di sussidi trasversali. In questo modo si impedirebbe, per esempio, alla Posta di impiegare gli utili di Postfinance per la copertura del servizio di base, o alle FFS di destinare gli utili del settore immobiliare per risanare la cassa pensioni.

Viene quindi da chiedersi se un'applicazione alla lettera di questa iniziativa non andrebbe a favorire una privatizzazione delle prestazioni che non vengono considerate nel servizio di base, secondo il noto motto di privatizzare gli utili e socializzare (mettendole a carico dello stato e dei contribuenti) le perdite.

Il SEV ha quindi le sue buone ragioni per essere scettico su queste modalità di rafforzare il servizio pubblico.

IN BREVE

CCL BLS

■ La conferenza CCL BLS ha elaborato il pacchetto di rivendicazioni in vista del rinnovo del contratto collettivo. Tra queste spicca un giorno supplementare di libero, il congedo di paternità di 10 giorni e la possibilità di richiedere un congedo parentale non pagato. Le richieste hanno costi contenuti ma richiedono una miglior pianificazione da parte dell'azienda, a vantaggio delle condizioni di vita del personale. Il CCL non verrà disdetto, ma rinnovato rielaborandolo, nel corso di quattro tornate di trattative previste durante l'anno.

NUOVO CCL
NELL'EDILIZIA

■ I sindacati Unia e Syna hanno concluso lo scorso 9 marzo l'accordo con l'associazione svizzera degli imprenditori per un nuovo contratto nazionale mantello per l'edilizia dal 1° aprile 2012 a fine 2015. La maggioranza dei delegati di Unia ha accettato questo accordo il giorno successivo, mentre i delegati di Syna e degli imprenditori si pronunceranno il 28 marzo.

NUOVA LINEA
FERROVIARIA NELLA
VALLE DELLA
LIMMAT

■ L'Ufficio federale dei trasporti ha ricevuto una nuova richiesta di concessione da parte della Limmattbahn SA, ditta sorta a seguito di un progetto comune dei cantoni Argovia e Zurigo per la creazione di una nuova linea ferroviaria tra Zurigo-Altstetten e Killwangen-Spreitenbach. Lunga 13,5 km e con 27 fermate, essa dovrebbe integrare entro il 2020 l'attuale rete di trasporto regionale. I suoi costi sono stimati a 670 milioni di franchi.

Nuova funzione presso Infrastruttura porterà a miglioramenti della classificazione

Toco: primi miglioramenti

Sono circa 3000 i dipendenti delle FFS che non hanno accettato la propria attribuzione a un livello di esigenza di Toco. La divisione Infrastruttura ha apportato le prime correzioni ancora prima di emettere le relative decisioni.

A fine febbraio, la divisione Infrastruttura delle FFS ha informato il SEV che verrà creata una nuova funzione nel settore SA (impianti di sicurezza) che dovrebbe considerare in modo più corretto la situazione professionale delle colleghe e dei colleghi.

Questo miglioramento comporterà un aumento di classificazione per buona parte



Le FFS hanno già rivisto l'attribuzione di alcune funzioni.

degli interessati. Secondo il SEV, come spiega il suo vicepresidente Manuel Avallone, «si tratta di un primo passo importante, in quanto con esso le FFS confermano la necessità di rivedere le attribu-

zioni, che noi sosteniamo da tempo».

Incontri in aprile

La procedura vera e propria prenderà il via nelle prossime settimane. In aprile, vi saran-

no vari incontri per discutere le richieste collettive di diverse categorie professionali, prima che le FFS emettano le relative decisioni. Il SEV rappresenterà tutti i membri dai quali ha ricevuto un incarico tramite una procura. Le relative decisioni verranno poi emesse per tutti gli appartenenti a una stessa categoria professionale e saranno applicabili con effetto retroattivo a metà 2011.

«Il SEV si sta quindi preparando a discussioni molto impegnative, nelle quali non sarà sempre facile far passare i nostri argomenti. Gli adeguamenti nel settore SA dimostrano però che, laddove necessario, è possibile ottenere dei miglioramenti», spiega Manuel Avallone.

pmo

Il SEV giudica inammissibili le nuove intese sugli obiettivi delle FFS

Obiettivi FFS fuori rotta

Con Toco, le FFS hanno introdotto un nuovo procedimento per la fissazione di obiettivi per la valutazione personale dell'anno successivo, che sembra però sfuggire loro di mano.

Il concetto di «intesa sugli obiettivi» aveva sin qui preso le FFS una connotazione negativa, in quanto veniva posto in relazione con i provvedimenti disciplinari e vi si ricorreva congiuntamente alla minaccia di licenziamento. In questo contesto, qualora non si giunge a un accordo, si parla adesso di «un'istruzione scritta», mentre l'intesa sugli obiettivi è divenuta un elemento di gestione del personale. Da quanto si sta profilando, però, l'immagine dell'intesa sugli obiettivi non è necessariamente destinata a migliorare.

In linea di massima, gestire il personale tramite obiettivi può risultare positivo, in

quanto permette a collaboratrici e collaboratori di sapere cosa ci si aspetta da loro e di agire di conseguenza, a condizione però che gli obiettivi vengano definiti in modo corretto.

Queste condizioni valgono anche per le FFS. Un articolo sul numero 1/2012 del «Corriere FFS» precisava al riguardo: «Esaminate gli obiettivi: siete veramente in grado di realizzarli?»

Impersonali e irrealistici

Quest'ultimo è invece un principio che le FFS infrangono più volte. A quanto pare, vi sono obiettivi del gruppo, validi per i quadri, che sono stati girati direttamente ai collaboratori, senza adattarli alla loro situazione personale. L'esempio più evidente riguarda il numero di infortuni non professionali, da contenere entro un certo livello. «Per il singolo collaboratore, è assolutamente impossibile influire su di un simile risultato a livello di team», sottolinea Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV e

responsabile dell'assistenza giuridica, aggiungendo: «Si tratta in un'ingerenza intollerabile nella sfera privata, suscettibile persino di indurre al mobbing.» In seno al team vi potrebbero infatti essere pressioni nei confronti di colleghi per il loro comportamento nel tempo libero, per esempio se giocano a calcio, oppure persino se svolgono lavori domestici (che statisticamente rappresentano la causa più frequente di infortuni non professionali).

Modifiche insufficienti

Ciò ha portato a un intervento del SEV, delle sottofederazioni e delle CoPe. Ne è uscito un primo risultato, nel senso che questi obiettivi non potranno portare a una valutazione peggiore della «C», ma il fatto resta inammissibile e il SEV si riserva di intraprendere una procedura legale per contestare le ripercussioni materiali di questi obiettivi, quando queste interverranno, ossia l'anno prossimo.

Vi è un altro obiettivo altrettanto problematico che riguarda regolatori e regolatrici della circolazione treni, ai quali viene richiesto di rispettare obiettivi di puntualità per tutta la regione, che può contare sino a 550 dipendenti. È chiaro che anche in questo caso la possibilità del singolo di influire non è quantificabile né misurabile.

Ricerca il dialogo

I principi descritti dal «Corriere FFS» sono conformi al sistema, ma non la loro applicazione pratica. In caso di definizione di obiettivi irrealistici, il SEV raccomanda di chiedere un colloquio con il prossimo superiore. Inoltre, sarebbe opportuno far precisare che questi obiettivi sono stati definiti in modo unilaterale, invece di essere convenuti, come sarebbe previsto.

Il SEV ha ricevuto numerose richieste di assistenza giuridica per (mancate) intese su obiettivi inammissibili e assicura il suo sostegno a tutte le colleghe e tutti i colleghi interessati.

pmo

Presentato il messaggio sull'infrastruttura ferroviaria

Grandi progetti, fondo ridotto

Poco meno di 10 miliardi di franchi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria per il periodo 2013-2016. È quanto chiede il Governo.

Importante iniezioni di fondi pubblici nell'infrastruttura ferroviaria svizzera. Il Consiglio federale chiede al Parlamento di stanziare complessivamente 9,449 miliardi di franchi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria di FFS e ferrovie private nel periodo 2013-2016: 6,624 miliardi andranno per l'infrastruttura di FFS e 2,825 miliardi per quella delle ferrovie private. Insieme ai maggiori ricavi che otterranno dalla vendita delle tracce orarie e ai contributi dei cantoni - si legge nel messaggio presentato il 2 marzo scorso - le ferrovie avranno a disposizione in media oltre 600 milioni di franchi in più rispetto al 2010. Restano riservate le decisioni del Consiglio federale e del Parlamento sul programma di risparmio. Con l'aumento dei contributi federali e l'adeguamento già stabilito del sistema di definizione dei prezzi delle tracce orarie - spiega l'esecutivo federale - FFS e ferrovie private disporranno, dal 2013, di entrate nettamente superiori rispetto a finora. Potrà così essere coperto il fabbisogno supplementare, segnalato dalle ferrovie, per il manteni-



Il Consiglio federale chiede 9,449 miliardi per l'infrastruttura ferroviaria.

mento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria e il proseguimento degli ampliamenti convenuti. Sono stati inoltre approvati ampliamenti supplementari in misura limitata.

Non è tutto oro quel che luccica, tuttavia. L'aumento delle spese sarà in effetti compensato con una riduzione del Fondo per i grandi progetti ferroviari (Fondo FTP), che nel quadriennio in questione subirà una diminuzione di 650 milioni. Stando alle simulazioni ciò non dovrebbe comunque avere ripercussioni sulle opere in corso.

La Confederazione considera in ogni caso prioritario mantenere la rete ferroviaria in buone condizioni e adeguarla continuamente agli sviluppi tecnici. Da notare che tra gli ampliamenti previsti vi è un impianto di scarico e carico merci a Chiasso e un tratto d'incrocio alla stazione di Poschiavo. Tra quelli annunciati ma non finanzia-

ti vi è l'ampliamento della Locarno-Cadenazzo.

Ma quanto previsto dal Consiglio federale può anche non arrivare a destinazione come preventivato. L'aumento del credito dovrà infatti passare dalle strettoie del programma di risparmio della Confederazione, che verrà messo in consultazione presumibilmente nel mese di giugno.

Il SEV chiede uno sdebitamento del nuovo fondo d'infrastruttura ferroviaria, poiché - come spiega Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV - «più i debiti del fondo FTP aumenteranno, più elevati saranno gli interessi da pagare. Aspetto che non è ancora stato preso in considerazione nel progetto FAIF, per quanto concerne i mezzi della Confederazione. La cancellazione dei debiti - ribadisce il SEV - è fondamentale per il futuro sviluppo ferroviario».

red

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

ELOGIO DEI COSTI DELLA SALUTE

Nell'ultima generazione, l'economia è stata digitalizzata, globalizzata, precarizzata, esternalizzata, smaterializzata, persino medicalizzata. Se, nel 1970, spendevamo per cure mediche circa il 5% del PIL, oggi questo valore è all'incirca triplicato. Almeno un lavoratore su dieci è impiegato nell'industria dei servizi sanitari. Curioso paradosso: né i cittadini, né gli economisti sono particolarmente preoccupati della rapida crescita di molti settori dell'economia, come l'industria del personal computer, dell'industria della telefonia cellulare o quella più tradizionale dell'automobile, anzi. Ma se la crescita in certi rami industriali è accolta con soddisfazione, persino benvenuta, quella della sanità è considerata un fatto negativo. C'è addirittura chi ha proposto una misura nel calcolo della crescita economica che detraesse le cure mediche dal PIL, poiché sarebbero da considerare un costo anziché un beneficio. Ai «costi» della salute ci si affretta oltretutto ad appiccicarci l'aggettivo di «eccessivi». È pur vero che nel gioco classico della domanda e dell'offerta, è piuttosto l'offerta di salute a creare la domanda e non il contrario. Si tratterebbe insomma di una medicina dalla curva della domanda piuttosto piatta, in cui i medici prescrivono qualsiasi procedura che possa avere un valore terapeutico, indipendentemente dal costo. Ma perché non siamo in grado di frenare l'aumento delle spese sanitarie? Per il semplice fatto che ognuno crede, vero o falso che sia, di poter ottenere qualcosa di grande valore in cambio. È probabile d'altra parte che la causa principale dell'aumento dei costi della salute non sta né nella cupidigia, né nell'inefficienza del sistema, né nell'invecchiamento della popolazione, bensì nel progresso tecnologico. Le spese mediche in passato erano contenute, non perché i medici fossero a buon mercato, o gli ospedali meglio gestiti, ma solo perché l'offerta della medicina era nettamente inferiore, qualunque fossero le disponibilità finanziarie. Dagli anni quaranta, i progressi nel campo della medicina sono stati enormi: nuove tecniche diagnostiche che possono (a caro prezzo) identificare malattie che prima potevano essere solo ipotizzate; nuove tecniche di intervento chirurgico che possono (a caro prezzo) correggere problemi che prima potevano solo essere lasciati al loro decorso naturale; nuove terapie che possono (a caro prezzo) curare o alleviare condizioni che prima potevano essere solo sopportate. Però le cose non sono così semplici, perché la medicina non è una merce come le altre. La differenza più diretta rispetto a ogni altra merce è che le cure mediche in buona parte sono a carico dello Stato e delle assicurazioni malattia che prima o poi, bene o male, imporranno una medicina a doppia velocità: una medicina di punta per chi potrà pagarsela e un'altra di base per tutti gli altri. Detto questo, il sistema sanitario sta diventando in ogni caso un nuovo e diffuso bene di consumo, dopo che altri bisogni sono ormai pienamente appagati, che nonostante tutto fa ancora crescere il PIL, il benessere generale e fa lavorare una quantità di gente.

Firmato il nuovo CCL delle Ferrovie retiche



Al traguardo dopo un percorso lungo e impegnativo: da sinistra il direttore delle RhB Hans Amacker, il presidente del CdA Stefan Engler, il segretario SEV Peter Peyer e quello di Transfair Christoph Furrer. Il CCL entrerà in vigore il 1° aprile 2012 e potrà essere disdetto al più presto per il 31 marzo 2015.

Un'alleanza femminile contro lo scandalo della parità salariale

Il tabù dei salari deve finire

Una nuova alleanza femminile si propone di lottare contro la disparità salariale. Le donne, infatti, continuano a guadagnare, per un lavoro di uguale valore, il 18,4% in meno degli uomini, violando le disposizioni legali. Formata dalla commissione femminile dell'Unione sindacale svizzera (USS), dal Business and Professional Women (BPW) e le donne del Partito socialista (PS), del Partito liberale radicale (PLR), del Partito popolare democratico (PPD) e del Partito borghese democratico (PBD), l'alleanza passa all'attacco.

E a giusta ragione perché la persistente disparità salariale rappresenta una violazione evidente delle prescrizioni legali in vigore da trent'anni: ossia l'articolo della Costituzione federale («Uomo e donna hanno uguali diritti. La legge ne assicura l'uguaglianza, in particolare per quanto concerne la famiglia, l'istruzione e il lavoro. Uomo e donna hanno diritto a un salario uguale per un lavoro di uguale valore.») entrato in vigore il 14 giugno 1981, e la Legge federale sulla



La disparità salariale denunciata anche dalla Marcia mondiale delle donne.

parità tra i sessi, entrata in vigore nel 1996. Dal 1997, inoltre, la Svizzera ha aderito alla convenzione dell'ONU sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione contro le donne. «Se si calcola l'effettiva differenza salariale su un'intera carriera – si legge nel sito ufficiale di *Equal Pay Day* – si raggiunge facilmente uno scarto di mezzo milione di franchi: non si tratta proprio di briciole!» Per questo le donne dell'alleanza – al di là delle sensibilità politiche, al di là delle loro funzioni e degli approcci che in certi casi possono anche essere divergenti – hanno deciso di unire le forze perché «la questione della parità salariale deve fare passi avanti una volta per tutte». «Il tabù dei salari – affermano

le donne dell'alleanza – deve cadere, bisogna parlarne apertamente».

Una via per rompere il tabù è il progetto «Dialogo sulla parità salariale», lanciato nel 2009 senza aver ottenuto finora i risultati sperati, dato che vi prendono parte solo venti aziende. Tra di esse le FFS; ciò significa che e se gli organi dirigenziali danno prova di buona volontà, il dialogo sulla parità dei salari funziona senza problemi.

«Le donne ne hanno abbastanza di guadagnare meno degli uomini. E di dover pagare questa disparità anche al momento della pensione, ricevendo rendite inferiori a quelle degli uomini. Come se non bastasse – sottolinea Franziska Teuscher, consigliera nazionale e copresidente

della commissione femminile dell'USS – la disparità salariale è un ostacolo a una migliore conciliazione tra lavoro e famiglia.»

«I salari – aggiunge Teuscher – non cadono dal cielo. Sono fissati da qualcuno. E questo qualcuno sono le aziende. Esigiamo pertanto sistemi salariali trasparenti e neutri dal profilo del sesso.» Le ha fatto eco Marina Carrobbio Guscetti, consigliera nazionale e vicepresidente del PS: «La parità salariale – sostiene la politica ticinese – non è un'opzione facoltativa. Sono anni che le donne rivendicano i loro diritti. In occasione dello sciopero del 14 giugno 2011, le donne socialiste hanno chiesto di rendere obbligatoria la parità salariale e di creare un organo

competente che si incarichi di fare rispettare la legge. Le aziende, inoltre devono pubblicare la struttura dei salari interni, come avviene, per esempio, in Austria.» Dal 2009 *l'Equal Pay Day* – iniziativa lanciata dal Business and Professional Women (BPW) Switzerland – accende i riflettori sullo scandalo della disparità salariale. Se alcuni passi avanti sono stati compiuti, tra il 1998 e il 2006, la discriminazione salariale resta palese. Quanto vale una donna? Vale almeno tanto quanto un uomo. Ma in questo nostro Paese non è così. Ed è uno scandalo a cui occorre porre rimedio con tutte le forze.

frg

I SALARI DELLE DONNE E DEGLI UOMINI

Tra il 2008 e il 2010, le differenze salariali tra uomini e donne sono diminuite di 0,9 punti percentuali, passando dal 19,3% al 18,4%. Tale scarto è obiettivamente riconducibile in parte a strutture diverse, per esempio al livello di qualifica del posto occupato o degli anni di servizio. Tuttavia, anche in caso di profili equivalenti, i livelli salariali delle donne restano spesso inferiori a quelli versati ai colleghi uomini. Per esempio, le impiegate con una formazione universitaria che occupano un posto di quadro guadagnano in media il 29,1% in meno rispetto agli impiegati con lo stesso profilo. Tali scarti salariali tra i sessi sono osservati anche nel caso dei salari più bassi: la retribuzione degli uomini nella fascia di età 20–29 anni che occupano i posti meno qualificati è per esempio superiore del 9,2% a quella delle donne che appartengono alla stessa categoria.

Ufficio federale di statistica
Risultati della rilevazione svizzera della struttura dei salari 2010

Manifestazione sulla Piazza federale per la parità salariale

Cari parlamentari, aprite gli occhi

Una sessantina di sindacaliste e sindacalisti, compresi quelli del SEV, hanno accolto i parlamentari che, l'8 marzo, si recavano a Palazzo federale. Il messaggio a loro rivolto è stato chiaro: il Dialogo sulla parità salariale – che coinvolge liberamente le aziende ma che non è mai veramente decollato – deve diventare realtà una volta per tutte. Finora solo venti aziende, tra cui le

FFS, hanno aderito al progetto. In una lettera aperta e indirizzata a tutti e a tutte le parlamentari, le donne dell'USS hanno chiesto a senatori e consiglieri nazionali – spesso presenti nei consigli di amministrazione o imprenditori – di essere parte attiva nel promuovere questo importante strumento. Se entro il 2014 il numero di aziende che aderirà al Dialogo sarà ancora insufficiente, sarà inevitabile un inasprimento de-

gli strumenti legali. Le donne dell'USS non sono più disposte ad accettare disparità salariali come quelle confermate dall'Ufficio federale di statistica (vedi box). Da oltre 31 anni le donne aspettano giustizia. Il tempo corre. Ma ora il conto alla rovescia non può più essere ritardato.

red



La navigazione del Lago Maggiore, bacino svizzero compreso, compressa dai tagli del Governo italiano guidato da Mario Monti

E non è nemmeno terra ferma

Il futuro occupazionale dei dipendenti è incerto e per loro la terra ferma rimane piena di incognite. Le incertezze che incombono sulla navigazione del Lago Maggiore rischiano di avere un pesante impatto anche sulla stagione turistica. Il personale e i sindacati non ci stanno e hanno pertanto dato avvio a una stagione di mobilitazione.

L'eco dei venti contrari sulle sponde del Verbano è arrivato fino a Palazzo federale, ma sul territorio sono i sindacati a essere insorti: i tagli previsti dal Consiglio dei ministri italiano, guidato da Mario Monti, diventeranno effettivi dal 1° aprile. Un provvedimento che avrà conseguenze anche sul bacino svizzero del Verbano, dove sono previste soppressioni di corse e di posti di lavoro. I dipendenti della Società di Navigazione del Lago Maggiore (NLM) non ci stanno. Lunedì in Italia si è scioperato per quattro ore, mentre a Locarno preoccupazioni e sentimenti di rabbia e delusione sono stati

espressi pubblicamente, nel corso di un incontro con gli organi di informazione. Non lascia spazio a interpretazioni lo striscione dei sindacati (SEV, Unia e OCST) davanti al molo di Locarno: si tratta infatti non solo di difendere direttamente posti di lavoro,

gazione, Domenico Ferrazzo, delle FART, e Alessandro Mutti. Mutti, presidente della CoPe delle FART, ha spiegato il legame storico fra il personale delle due aziende, per le quali valgono le stesse condizioni contrattuali. «Da parte nostra – sottolinea Alessan-

comuni, istituzioni e enti a fare pressione su Roma – indirizzando lettere di protesta al ministro italiano Corrado Passera, responsabile del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture – e su Berna. Pressioni e segnali di allarme volti a denunciare le pesanti

Maggiore Turismo. Questi appelli – osserva Stroppini – sono rimasti per ora lettera morta.» Anzi, la pubblicazione del nuovo orario conferma di fatto i provvedimenti del governo italiano. Il periodo primaverile (dal 1° aprile al 31 maggio) subirà pesanti tagli. Durante l'orario estivo (dal 1° giugno al 16 settembre) il servizio dovrebbe essere offerto con regime normale, anche se su questa programmazione incombono nubi minacciose. «Si tratta di una situazione insostenibile, sia per i dipendenti sia per il settore turistico, già in crisi», commenta il sindacalista del SEV, che aggiunge: «Sinora la comunicazione tra la direzione e il personale è stata latitante. Abbiamo pertanto preteso un incontro, giovedì 15 marzo, dopo l'assemblea del personale. La direzione non può esimersi dal parlare con le persone che giorno dopo giorno prestano servizio all'azienda.»

Venerdì sarà lanciata una petizione pubblica per informare e sensibilizzare la popolazione. Perché l'occupazione e il turismo valgono molto di più di una stagione che passa. Il punto è che rischia di non decollare affatto.

frg



Il personale non ci sta!

ma anche il turismo, messo a dura prova dalla crisi e dalla forza del franco. A illustrare la situazione i sindacalisti Angelo Stroppini del SEV, Gianluca Bianchi di Unia e Leonardo Matasci dell'OCST, accompagnati dai rappresentanti della commissione del personale (CoPe) della Navi-

dro Mutti – e da parte dei dipendenti di autolinee e Centovallina, massima solidarietà ai colleghi della navigazione».

Angelo Stroppini ha ricordato che non si è trattato di un fulmine a ciel sereno: «A fine gennaio i sindacati si erano già mossi, invitando

conseguenze che i previsti tagli avrebbero avuto sia sull'occupazione sia sull'offerta turistica del Locarnese. A questo appello c'è stato un ottimo riscontro: i principali comuni locarnesi che si affacciano sul lago hanno fatto sentire la propria voce, come pure Ticino Turismo e Lago

La coalizione «per un collegamento sud-nord sostenibile e scorrevole» ha ribadito la sua posizione contro il raddoppio del Gottardo

Risanare e trasferire su ferrovia

Il risanamento della galleria autostradale del Gottardo potrebbe rivelarsi un bivio decisivo tra la concretizzazione della politica di trasferimento e il suo irreversibile abbandono.

È una delle considerazioni principali della conferenza stampa indetta da 15 associazioni, tra le quali il SEV, schieratesi contro il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo. Esse hanno ricordato come al momento

del risanamento vi sarà un collegamento efficace tramite la galleria ferroviaria di base. Forzando il trasferimento delle merci attraverso di essa, si toglierebbero i mezzi pesanti dalla strada, a vantaggio della sicurezza della circolazione e della salute della popolazione.

Questa alternativa avrebbe anche il vantaggio di rendere superfluo l'innalzamento della volta della galleria autostradale, semplificando i lavori di risanamento e abbattendone in modo significativo tempi e costi.

I trasbordi creerebbero un numero importante di posti

di lavoro per macchinisti, addetti a carico e scarico e alla

manutenzione del materiale rotabile, che verrebbero poi consolidati una volta implementata la politica di trasferimento.

Un secondo tubo autostradale, per contro, porterebbe in tempi molto brevi all'apertura completa di entrambi, aprendo gli argini alla valanga di mezzi pesanti che inevitabilmente sommergebbe tutto il cantone.

Gi



Il risanamento della galleria è un'occasione da non lasciarsi sfuggire.



«Durante la sessione, mi è già capitato di andare in ufficio prima delle sei di mattina, per sistemare tutte le questioni urgenti.»

Philipp Hadorn, segretario SEV e consigliere nazionale

Il segretario SEV Philipp Hadorn ha raggiunto il traguardo dei suoi primi 100 giorni da consigliere nazionale

«Vorrei sostenere di più la politica dei trasporti del SEV»

La conquista a sorpresa di un seggio in più per il PS del canton Soletta ha portato in Parlamento un secondo rappresentante del SEV ad affiancare Edith Graf-Litscher. Philipp Hadorn conosce molto bene il trasporto merci e quello aereo, ma inizialmente i media hanno considerato un altro aspetto.

contatto.sev: Cos'ha significato per te il 23 ottobre?

Philipp Hadorn: Ho scoperto un mondo nuovo, il Palazzo federale, retto da tutt'altre regole rispetto al Gran consiglio del canton Soletta, o al Municipio di Gerlafingen, di cui ho fatto parte per 14 anni. Si tratta di una macchina molto

complessa, che richiede uno sforzo organizzativo intenso per conciliare il funzionamento con il mio lavoro al SEV, che ho dovuto ridurre del 30 per cento.

Che cosa hai provato il tuo primo giorno, entrando nella sala del Consiglio nazionale?

Ero emozionato e impaziente di toccare con mano tutto quanto avrei dovuto affrontare. In genere, gli edifici o le persone in uniforme non mi mettono in soggezione, ma ero curioso per quanto sarei stato chiamato a fare. Vi sono regole che un novizio deve rispettare e che in ogni caso deve applicare con giudizio.

E il tuo primo intervento?

Durante la prima sessione, sono intervenuto sul tema del fumo passivo; che avevo già trattato anche in Gran consiglio. Ero il relatore numero 23, ma spero che il mio intervento abbia comunque potuto portare qualche nuovo argomento.

La tua elezione al Nazionale cosa comporta per il SEV?

In primo luogo, un maggior influsso sulla politica dei trasporti. Sono stato definito come un lobbista e sono lieto di esserlo. Tramite me, il SEV può far valere in misura maggiore la propria politica dei trasporti in favore dei suoi membri. In secondo luogo, come

sindacalista, voglio impegnarmi anche sui nostri temi, quali la sicurezza e la giustizia sociale. Conto così di rispettare il volere dei miei elettori. In molti mi hanno sostenuto proprio per queste posizioni. Da ultimo, vi sono state conseguenze anche all'interno dello stesso SEV, dove ho ridotto il mio grado d'impiego e dove ora mi occupo di due sole questioni: il traffico ferroviario merci e quello aereo.

«FFS Cargo si trincerava dietro argomenti di economia aziendale e ciò è estremamente limitativo.»

È possibile conciliare la cura di un settore delicato come quello Cargo con un impegno come quello di consigliere nazionale?

Sto tuttora verificando se è possibile. Durante la sessione, mi è già capitato di andare in ufficio prima delle sei di mattina, per liquidare questioni urgenti. Va però anche detto che i nuovi mezzi permettono di svolgere questioni indispensabili persino durante i lavori parlamentari.

In ufficio il mattino presto, la sera magari ancora un'assemblea di partito... giornate molto intense...

Sì, anche se mi sono procurato un po' di agio rimettendo l'anno scorso il mio

mandato in Municipio e un altro in ambito religioso. Dopo la mia elezione, ho anche rinunciato al seggio in Gran consiglio. Queste attività politiche mi hanno inoltre abituato a lavorare dal mattino presto alla sera tardi e anche la mia famiglia approva e sostiene questo impegno.

Veniamo a FFS Cargo: secondo il SEV, occorre un intervento della politica. Sei d'accordo?

Io spero che la nostra risposta alla procedura di consul-

bero voler evitare un ulteriore aumento del traffico. Vi sono quindi diversi gruppi che potrebbero avere i nostri stessi interessi.

Pensi veramente che potrebbe esserci un simile movimento?

Tocca a noi del SEV fare in modo che ciò avvenga.

Ma FFS Cargo non sta semplicemente scegliendo la via più facile?

Indubbiamente. FFS Cargo si trincerava dietro argomenti di economia aziendale. Sostenere che chiudendo 155 punti si perda solo il 4 per cento della cifra d'affari è però estremamente limitativo.

Nella politica dei trasporti di questa legislatura vi è un argomento di portata ancora maggiore, ossia il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il Parlamento ne è consapevole?

L'attenzione su questo tema è ancora ridotta. Faccio parte della commissione finanze, che non ha ancora ricevuto questo tema. Abbiamo tuttavia già deciso di stilare un rapporto complementare. Si profilano però anche numerosi altri temi di portata miliardaria, riguardanti la formazione, i trasporti, l'aiuto allo sviluppo e l'economia. Mi hanno anche spiegato che mettere in relazione questi pacchetti è in fondo una novità nel no-

INFO

Philipp Hadorn ha 45 anni.

Dopo la formazione commerciale, ha recuperato la maturità e studiato giurisprudenza. È segretario sindacale dal 1999, dapprima presso Comedia e, dal 2002, al SEV.

Ha fatto parte del Municipio di Gerlafingen dal 1997 al 2011 e del Gran Consiglio del canton Soletta dal 2006 fino allo scorso autunno, quando ha dimissionato a seguito dell'elezione al Consiglio nazionale. È membro della direzione dell'Unione sindacale del canton Soletta, di cui è stato presidente per tre anni. Philipp Hadorn è sposato e padre di tre figli. Dal 1996 al 2010 ha presieduto anche la comunità della chiesa evangelica-metodista di Gerlafingen e dal 2009 fa parte del consiglio di diritto della conferenza centrale dell'Europa centro-meridionale della stessa chiesa.

INTERVISTA



Servizi del Parlamento, Berna

Il momento magico è venuto: Philipp Hadorn nella sala del Nazionale tra Martin Naef (ZH) e Jean Christophe Schwaab (VD).

stro metodo di lavoro, soprattutto se consideriamo che a tutto ciò si aggiungerà anche la questione dei nuovi aerei da combattimento. Se questi quattro temi principali venissero contrapposti tra loro, avremmo una fase molto difficile. Come membro della sottocommissione 4 della commissione finanze, alla quale sono attribuite le questioni del DATEC, del DFGP, della Posta, delle FFS, di Swisscom e di Skyguide, avrò modo di affrontare tutte le questioni riguardanti il servizio pubblico.

Ho l'impressione che l'ufficio federale dei trasporti abbia limitato le sue richieste, speculando sul fatto che il Parlamento avrebbe poi comunque aggiunto diverse rivendicazioni di carattere regionale.

Per il momento, non ho avvertito simili volontà. Sarei inoltre curioso di vedere si-

no a che punto le persone che si impegnano per una propria rivendicazione regionale sono poi disposte ad accogliere anche altre richieste. Mi chiedo anche se sarebbe possibile giungere a una «soluzione globale» che potrebbe giovare al trasporto pubblico, ma che avrebbe probabilmente ricadute su altri settori, come la politica sociale, alla quale teniamo anche noi.

Fai anche parte della delegazione di sorveglianza delle NTFA. Avete ancora qualcosa da fare?

Buona domanda! Già tempo fa, al SEV, sono stato chiamato a occuparmi di questa questione e ho partecipato a diverse manifestazioni nel canton Uri. Dal punto di vista sindacale, vi sono diversi aspetti aperti, che toccano i posti di lavoro: chi fa cosa e dove? Queste questioni rimarranno

anche dopo la conclusione dei lavori di costruzione, per la manutenzione e per l'esercizio, come pure per la manutenzione del materiale rotabile. Comunque il progetto è ben lungi dall'essere concluso. Vi sono ancora incarichi, che comportano anche considerazioni di evoluzione tecnica, per evitare di poi trovarsi con una struttura obsoleta già alla sua messa in servizio.

I media (in Svizzera tedesca; ndr) hanno dato parecchio risalto alle tue convinzioni religiose. Sei un fondamentalista?

Absolutamente no! Sono cristiano convinto, come probabilmente la maggior parte della popolazione di questo paese e sono lieto di poter cercare il consenso con altre persone di fede su temi di carattere sociale, perseguendo una politica retta da principi sindacali e socialdemocratici: «Per tutti, senza

»Dobbiamo concentrarci su quanto ci unisce e perseguire obiettivi comuni, lottando per una società più equa, al di là delle convinzioni religiose, delle attitudini sessuali o del colore della pelle.«

privilegi». Tutto ciò è necessario, in quanto le istituzioni sociali sono minacciate, a scapito dell'equità della nostra società.

Ma non rischi di trovarti in un angolo?

Sono stato molto deluso da quanto apparso sulla stampa e su internet. Penso che questi articoli abbiano cercato i commenti online, più che l'obiettività. Catalogarmi tra i conservatori, o peggio ancora con il «Tea Party» americano è però completamente sbagliato. I movimenti sociali, compreso quello sindacale, hanno sempre avuto una loro componente cristiana. Non dobbiamo lasciarci dividere,

ma concentrarci su quanto ci unisce e perseguire obiettivi comuni, lottando per una società più equa, al di là delle convinzioni religiose, delle attitudini sessuali o del colore della pelle.

Cosa tratterà la tua prima mozione?

Ancora non so. Mi sto occupando di diversi temi, ma è probabile che tratterà di trasporto merci.

Intervista: Peter Moor



“La modifica della legge sulla durata del lavoro sarà possibile solo verso la fine della campagna.”

Christian Fankhauser, segretario SEV

Il settore Bus-Gatu del SEV promuove la campagna «10 ore di turno di servizio bastano»

13 ore di presenza per 7 ore di paga

I risultati del sondaggio sulla salute sul posto di lavoro hanno indotto le e i conducenti di autobus affiliati al SEV e riuniti nell'assemblea del settore Bus-Gatu della VPT a varare una campagna a lungo termine per ridurre la durata del turno di servizio.

Il sondaggio svolto circa un anno fa dal SEV presso le e i conducenti di bus aveva dato un risultato chiaro: l'80 per cento degli interrogati si era lamentato per la lunghezza delle giornate lavorative. Il motivo è evidente: il mattino presto e la sera vi sono punte di traffico che richiedono l'impiego di un numero maggiore di autisti, mentre i lunghi momenti di calma tra queste due fasi generano pause altrettanto lunghe, in cui risulta però difficile trovare un'occupazione utile.

Verso una modifica della LdL

La legislazione ammette questi turni lunghi: secondo la Legge federale sulla durata del lavoro (LdL), tra l'inizio del turno e la sua fine vi possono essere 12 ore, che in de-

terminati casi possono essere aumentate sino a 15. Inoltre, i datori di lavoro si stanno facendo forti per ottenere margini di flessibilità ancora maggiori nel quadro della prossima revisione della legge (vedi intervista a pagina 10). Il comitato del settore vuole contrapporvi una campagna che coinvolga tutti i suoi membri e sensibilizzi l'opinione pubblica, ricordando l'importanza della vita sociale e familiare.

Secondo Christian Fankhauser, segretario SEV che si occupa del settore, considerate le circostanze, «una modifica della legislazione nel senso da noi auspicato sarà ottenibile nel migliore dei casi solo al termine della campagna, ma prima bisogna riappropriarsi di questi temi».

Campagna di ampio respiro

«Quando i muratori hanno iniziato a parlare del pensionamento a 60 anni, sono stati dapprima derisi», ricorda Christian Fankhauser. Questa campagna ha richiesto quasi dieci anni prima di arrivare al traguardo. Anche il SEV dovrà dimostrare una costanza simile, in quanto è evidente che non si tratta di una rivendicazione che potrà esse-

“Raccogliere un argomento che i nostri membri giudicano problematico e tentare di trovare soluzioni in accordo con le aziende può essere un altro modo di agire del sindacato.”

Christian Fankhauser, segretario SEV

re concretizzata in tempi brevi. Queste impressioni hanno ricevuto un'ulteriore conferma alla conferenza del setto-

re di Olten. Pur senza rimettere in discussione la rivendicazione, diversi colleghi si sono sentiti in dovere di ribadire le circostanze che rendono così lunghi i turni. «Le aziende non possono permettersi di fare altrimenti», hanno spesso commentato. Christian Fankhauser ha quindi dovuto incoraggiarli a non anteporre le esigenze delle aziende alle pro-

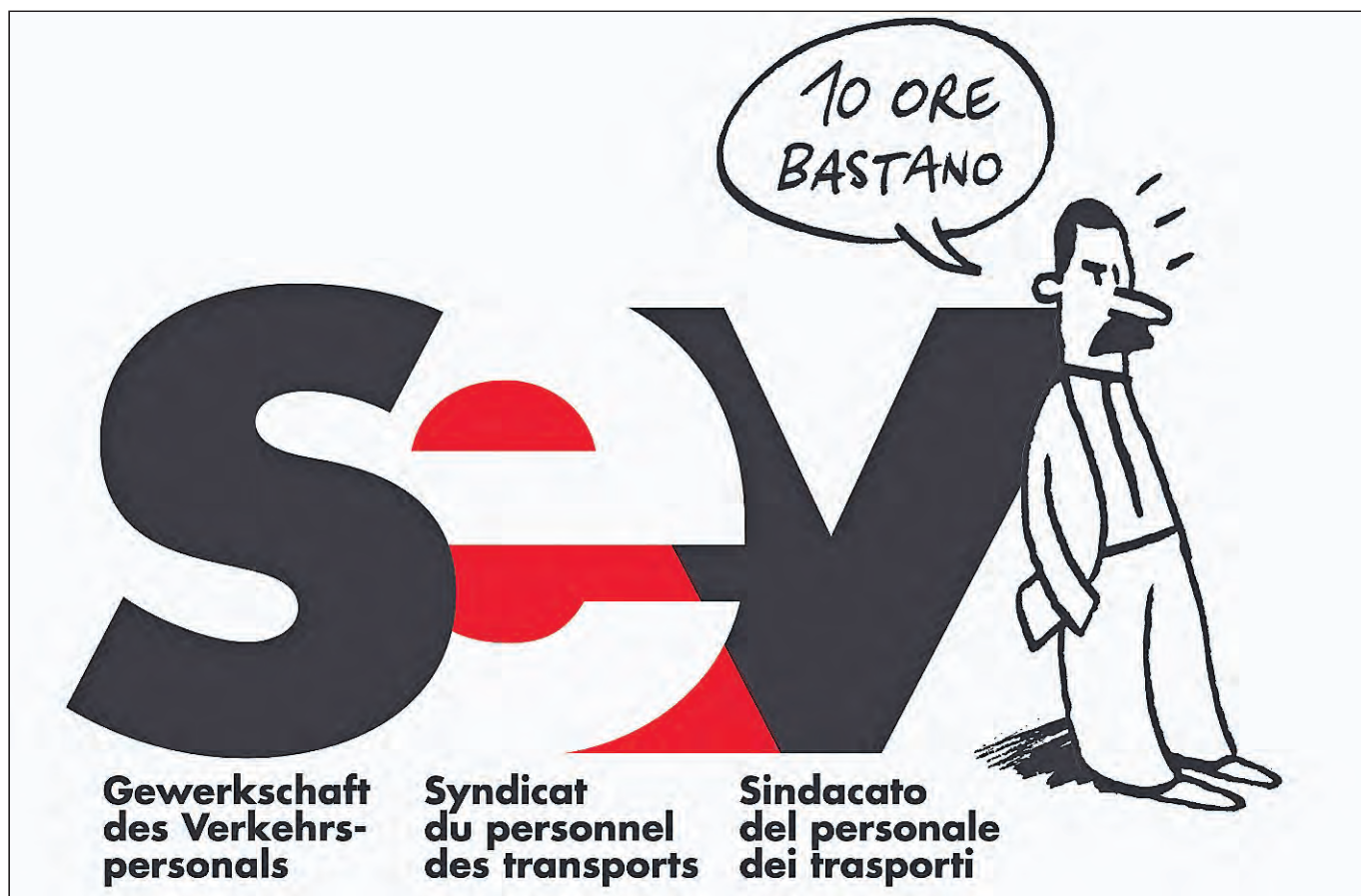
sciamo colleghe e colleghi che sono tornati a fare il camionista perché non sopportavano più orari tanto irregolari e prolungati.»

Dal mattino presto alla sera tardi

La campagna concepita dal fumettista Pierre Vazem e dal grafico Vincent Fesselet riassume in nove vignette la quotidianità lavorativa di un autista di bus, chiamato a mettersi al volante quando i figli ancora dormono. Dopo una prima fase nell'intenso traffico mattutino, ha una prima pausa per poi reimmergersi nella circolazione sul mezzogiorno. Segue poi un'altra pausa, mentre i figli rientrano da scuola. Quando il sole comincia a calare, il nostro autista è pronto a ri-



DOSSIER



La campagna sarà contraddistinta da questo simpatico e baffuto autista di bus.

prendere la strada con il suo bus, per riportare a casa i pendolari, districandosi ancora una volta nel traffico di punta. Nel frattempo, a casa i figli fanno i compiti, cenano e, quando il loro papà può finalmente rientrare, sono di nuovo a letto.

Molta presenza per poco lavoro
Spiccano i tempi di presenza

molto lunghi. «Spesso ci sentiamo dire: «Ma come, sei ancora qui?» da utenti che abbiamo accompagnato il mattino al lavoro e che riportiamo poi a casa la sera, e dobbiamo anche spiegare che non si trattava della prima corsa e che non abbiamo nemmeno finito il turno quando loro scendono», ha detto un collega.

Il fumetto verrà riprodotto su di un manifesto, che verrà esposto in luoghi ben visibili alla clientela.

Contemporaneamente a questa opera di sensibilizzazione, verranno promosse le prime discussioni con le aziende, con l'intento di verificare le possibilità di migliorare i contratti collettivi di lavoro da questo punto di

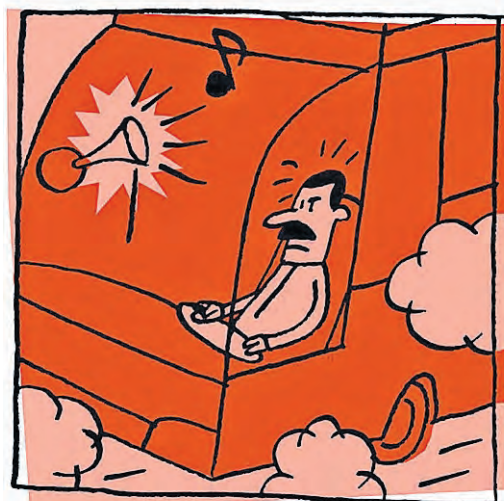
vista. «Per il sindacato, si tratta di un modo un po' diverso di agire – spiega Christian Fankhauser –, raccogliere un argomento che i nostri membri giudicano problematico e tentare di trovare soluzioni in accordo con le aziende.»

Per giungere a buon fine, occorrerà molta perseveranza e una certa pressione da parte del personale e, se possibile,

da parte dell'utenza. Su questo cammino, il SEV e i suoi membri potranno contare sull'appoggio del baffuto e simpatico collega del fumetto.

Peter Moor

*Vedi anche
a pagina 10*



Prossima revisione parziale della Legge sulla durata del lavoro

«Le aziende chiedono ancora più flessibilità»

Martin Allemann è lo specialista del SEV per la Legge sulla durata del lavoro (LdL) e rappresenta il sindacato nella commissione federale, che sta discutendo una revisione parziale del quadro legale.

contatto.sev: A che punto è la revisione della Legge sulla durata del lavoro?

Martin Allemann: La commissione tripartita, in cui siedono rappresentanti dell'amministrazione federale, delle aziende e di lavoratrici e lavoratori, ha costituito un gruppo di lavoro, anch'esso tripartito, incaricandolo di esaminare i singoli punti. Quando la commissione avrà concluso il suo esame, prenderà il via l'iter politico, che si concluderà con la decisione del Parlamento. Arriveremo quindi almeno al 2014.

Quali sono le richieste di lavoratrici e lavoratori?

Ci stiamo battendo affinché la legge tenga in maggior conto argomenti come la

tutela della salute e la sicurezza sul lavoro.

Mentre i datori di lavoro cosa vogliono?

Loro hanno chiesto un aumento della flessibilità nella maggior parte dei campi.

Si intravede una possibilità di accordo?

Stiamo ancora discutendo possibili soluzioni. Abbiamo comunque concordato che il progetto di revisione presentato dalla commissione riprenderà solo punti condivisi dalle parti, lasciando il testo attuale della legge per quelli contestati.

In seguito, la revisione dovrà però seguire il lungo procedimento politico. Dobbiamo aspettarci sorprese?

Come detto, la commissione LdL presenterà un progetto condiviso. Vi è però evidentemente anche la possibilità che vengano aggiunte ulteriori modifiche da parte della politica.

Come vedi la campagna «10 ore di turno di servizio bastano?»

Penso che porti un approccio valido per sensibilizzare aziende e opinione pubblica sul problema della lunghezza dei turni di servizio e che possa costituire una base per arrivare nel lungo termine a ridurla.

Potrà avere un influsso sugli attuali lavori di revisione della LdL?

No, per questa revisione giunge un po' tardi, anche perché le opinioni sul tema sono troppo distanti. Proprio per questo, abbiamo però bisogno di un'opera di sensibilizzazione.

È più facile regolare la questione nei contratti collettivi di lavoro?

In un primo tempo sì, perché la situazione varia molto da un'azienda all'altra. A lungo termine, invece, una modifica di legge sarebbe senz'altro meglio.

Intervista: Peter Moor

L'OPINIONE DEI DIRETTI INTERESSATI

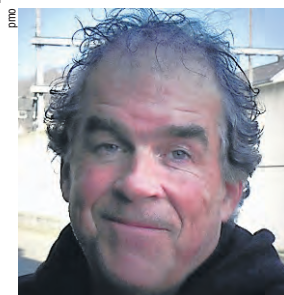
Igor Sassi, Trasporti pubblici Lugano

Credo sia una buona idea: turni di servizio più brevi lasciano più tempo per la famiglia e per gli hobby. Sono anche convinto che, con la buona volontà, sia anche possibile concretizzare questa richiesta. Penso proprio che si tratti di una richiesta condivisibile e realistica.



Michel Langenegger, Zugerland Verkehrsbetriebe

Per me, un turno di servizio di 10 ore non è realistico. Le aziende non possono assumersi questi costi, né è possibile trovare una soluzione unitaria per un'impresa come la nostra, che raccoglie traffico urbano, locale, linee di montagna e di navigazione. Sostengo però il messaggio della campagna, anche come opposizione assolutamente necessaria ad ulteriori flessibilizzazioni.



Daniel Dumas, Transports publics fribourgeois

L'idea della campagna è interessante; è giusto informare la nostra clientela dei nostri interminabili orari di presenza. Per concretizzarla, occorrerebbe però una richiesta costante di lavoro, che dipende dalla volontà politica di ordinare un certo quantitativo di prestazioni. Senza queste richieste, la riduzione della durata del turno di servizio farebbe aumentare il numero di giorni di lavoro, risultando quindi controproducente. I giorni liberi sono infatti molto importanti per la vita familiare.



10 000 membri riceveranno nei prossimi giorni un questionario per un sondaggio

«Cosa pensi del SEV?»

Il SEV svolgerà un sondaggio di vaste proporzioni, tramite l'istituto Link che invierà 10 000 questionari ad altrettanti membri scelti a caso.

Il SEV riceve spesso testimonianze, complimenti e critiche per l'attività svolta. Ciononostante, a intervalli più lunghi, ha bisogno un sondaggio per avere un'idea più precisa. Questa volta, ha affidato l'incarico all'istituto Link di Lucerna, che svolgerà un sondaggio rappresentativo presso i suoi membri.

Le aspettative dei membri

«Il sondaggio dovrebbe dirci se facciamo le cose giuste e se le facciamo in modo corret-

to» spiega il presidente SEV Giorgio Tuti. Dovrebbe quindi dare un'indicazione della soddisfazione dei membri, su come vedono le attività e le offerte del SEV, sul livello delle loro conoscenze in merito e del loro impegno. Il sondaggio darà pure spazio a in-

dicazioni su argomenti non espressamente toccati.

Garanzia di anonimità

L'istituto Link ha scelto a caso 10 000 membri SEV, con un metodo che considera in modo adeguato le tre regioni linguistiche e le fasce d'età. Il ca-

po progetto Sibylle Laubenstein tiene a sottolineare la garanzia assoluta di anonimato delle risposte: «Il SEV riceverà solo la ricapitolazione dei risultati e non avrà alcuna possibilità di risalire all'autore delle risposte!»

I questionari possono essere compilati su carta e rispediti con la busta affrancata allegata. Ogni membro prescelto riceve assieme all'invio anche un codice personalizzato di accesso a internet per compilare il modulo online.

Il sondaggio dura sino al 16 aprile. In seguito, gli organi del SEV potranno esaminare i risultati, onde orientare in misura ancora maggiore l'attività del SEV alle aspettative dei suoi membri.

Peter Moor



INFO

Partecipare conviene: in palio buoni Reka

I 10 000 membri sollecitati dal sondaggio sono stati scelti a caso e il loro indirizzo è noto solo all'istituto Link. Il SEV invita tutti i membri che riceveranno il questionario a partecipare al sondaggio e, come incentivo, mette in palio 50 Reka-Checks da 100 franchi l'uno, da sorteggiare tra i soci che avranno risposto al questionario entro il 16 aprile.

Evidentemente, essendo il sondaggio anonimo, anche questo sorteggio e l'invio dei premi verranno curati dall'istituto Link.

Convegno di settore VPT Bus-Gatu a Olten

Sedentari in movimento

Il convegno di quest'anno ha confermato come la salute sul posto di lavoro resti uno dei temi fondamentali del settore Bus-Gatu.

Il convegno ha infatti ospitato come relatore il dottor Urs von Rotz, responsabile per la sicurezza e la salute sul lavoro della città di Losanna, il quale ha sottolineato l'importanza di un moto regolare. Ha quindi esortato gli autisti di bus ad approfittare di ogni piccola pausa per alzarsi dal

sedile e compiere qualche movimento. L'essere umano non è infatti concepito per la posizione seduta. Per questo motivo, la città di Losanna ha introdotto per professioni analoghe (i trasporti pubblici non sono infatti assoggettati alla città) delle brevi sedute di ginnastica sul posto di lavoro.

Settore molto attivo

Anche questa edizione è stata molto ben frequentata, ricevendo i complimenti dal presidente centrale VPT Kurt Nussbaumer. Il presidente del settore Peter Bernet ha passa-

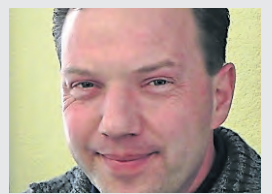
to in rassegna l'attività svolta lo scorso anno, caratterizzato dall'inchiesta sulla «salute nel lavoro di conducenti di autobus», sfociata nell'elaborazione di un opuscolo molto utile per discutere vari problemi con le aziende. Il gruppo ha anche promosso l'affissione nei bus dell'autocollante che richiama il perseguimento d'ufficio delle aggressioni nei confronti del personale.

Un'azione che il SEV ha ripreso, come ha indicato la vicepresidente competente per le imprese concessionarie Barbara Spalinger, interpellando tutte le aziende per sa-

INFO

Ueli Müller nuovo membro di comitato Bus-Gatu

Ueli Müller, 44 anni, autista di bus a Thun, entra a far parte del comitato, succedendo a Ernst Rufener, che lascerà il nostro paese. Anche Ueli, come Ernst, lavora alla STI, dopo aver lavorato come autista a Svitto, dove aveva già coperto cariche per il SEV. Spera di poter dare un contributo al lavoro collettivo e di acquisire con questo incarico anche nuove conoscenze personali.



pere quali provvedimenti hanno preso per tutelare il loro personale.

Condizioni di lavoro usuali

La legge prevede che le concessioni per le prestazioni di trasporto pubblico possano essere rilasciate a chi offre condizioni di lavoro usuali per il settore. Il SEV ha chiesto di chiarire chi e come vengono definite queste condizioni usuali. Adesso la questione è stata ripresa dall'Ufficio federale dei trasporti, che sta svolgendo un'inchiesta proprio nel settore dei bus. Barbara Spalinger ha espresso

un certo scetticismo per il fatto che non siamo stati consultati in merito, pur disponendo di numerosi contratti collettivi di lavoro per questo settore che, d'altra parte, è il solo in cui si svolgono concorsi per l'attribuzione di prestazioni. Si tratterà quindi di prestare la massima attenzione a quanto potrebbe scaturire.

Peter Moor



Il presidente Peter Bernet ha riferito di un anno molto intenso a un platea folta e attenta.

Campagna «10 ore bastano»
alle pagine 8-10

Colpi di diritto

Assemblee sezionali: evento pubblico o privato?

Le assemblee sezionali non sono un evento pubblico, ma nemmeno una circostanza privata. Non tutto quanto vi viene discusso si presta a essere divulgato.

Dopo il lavoro, Giovanni si reca direttamente alla «Casa del popolo», dove si svolge l'assemblea della sua sezione. È contrariato, perché ha appena avuto un diverbio con il suo superiore. Durante la cena in comune, la sua mente e le sue discussioni sono dominate da un solo tema: quello stupido di un capoteam che vuole a tutti i costi implementare quella fesseria di una ristrutturazione creata a tavolino da burocrati che non capiscono niente, nonostante lui stesso non sia all'altezza di svolgere il suo compito.

Una settimana più tardi, passata l'arrabbiatura, Giovanni viene convocato dal capoteam, il quale è venuto a sapere che Giovanni si è espresso in toni non proprio lusinghieri nei suoi confronti. La discussione che ne segue è ancora più accesa della prima, con Giovanni ancora più arrabbiato per il fatto che qualcuno della sezione è andato a spifferare tutto. Telefona pertanto al presidente, chiedendo di chiarire chi possa essere stato, senza che ciò porti naturalmente a un risultato concreto.

Bisogna tener presente che un'assemblea sezionale non è un evento pubblico. Dal punto di vista giuridico, va considerato pubblico un evento

in cui un numero imprecisato di persone non legate tra loro possono venire a conoscenza di affermazioni o azioni. Questo non è però il caso di un'assemblea sezionale, nemmeno quando i partecipanti non si conoscono. Infatti, la partecipazione è limitata a una cerchia precisa di persone, ossia i membri della sezione. Questa constatazione non cambia con la presenza di ospiti, o relatori, che partecipano in quanto invitati espressamente.

Ciò non basta però a fare dell'assemblea un evento privato. Capita quindi molto spesso che le esternazioni che vi vengono fatte giungano sino al datore di lavoro, con conseguenze, anche spiacevoli, come quella riportata nel nostro esempio. È vero che ciò può capitare anche in altre circostanze, al ristorante, oppure in un altro ambito. Dal momento che però molto spesso le assemblee sezionali riuniscono persone che hanno lo stesso datore di lavoro e si occupano delle condizioni di lavoro, è normale che lo stesso datore ne sia a conoscenza e sia interessato a quanto viene discusso.

Proprio poi quando le questioni interne a un'azienda sollevano emozioni intense, occorre tener

presente che le discussioni e le affermazioni fatte potrebbero giungere anche ad orecchie indesiderate.

I o le presidenti sezionali, che devono dirigere discussioni magari anche delicate, farebbero quindi bene a ricordare e a far presente che quanto discusso non dovrebbe lasciare le mura della sala. Se è stato invitato un rappresentante dell'azienda come relatore, in genere, i membri si trattengono da commenti troppo focosi. Quando invece è un membro ad avere anche funzioni dirigenziali, giova ricordare, nonostante la maggior parte dei soci ne sia già consapevole, che la discussione non deve essere riportata in azienda.

I principi qui illustrati evidenziano d'altra parte come i resoconti assembleari pubblicati sul giornale o sul sito internet siano da considerare pubblici, con la sola eccezione delle pubblicazioni in pagine internet accessibili solo ai membri sezionali.

Una realtà di cui chi redige questi rapporti dovrebbe tener conto.

Team di protezione giuridica

INFO

Dall'entrata in vigore, nel mese di gennaio del 2011, del nuovo Codice di procedura penale, il termine per l'opposizione a un decreto d'accusa è di soli 10 giorni. Si tratta di un termine molto breve, per cui il servizio di protezione giuridica del SEV vi raccomanda di procedere nel modo seguente:

1. Alla ricezione di tale decreto, in caso di disaccordo occorre redigere una semplice lettera di opposizione, sul modello seguente: «Mi oppongo al decreto di accusa del xxxx. Seguirà la motivazione dettagliata.» Aggiungete in calce la vostra firma. Non occorre fornire dettagli. L'indirizzo a cui inoltrare l'opposizione figura sul decreto di accusa.

2. In seguito, inoltrare immediatamente al segretariato SEV una domanda di assistenza giuridica, allegando le fotocopie della posta ricevuta e inviata.

3. Il servizio giuridico del SEV vi assegnerà un/a avvocato/a per il seguito della procedura.

In questo modo si garantisce che il termine di 10 giorni non venga oltrepassato. In ogni caso, incidente stradale o altro evento in cui sono implicate autorità giudiziarie o di polizia, occorre chiedere l'assistenza giuridica al SEV il più rapidamente possibile. È il modo migliore per evitare problemi con la mancanza di rispetto dei termini.

Il servizio di protezione giuridica del SEV

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro 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

Tiratura: edizione italiana: 3734 copie; totale: 46 039; certificata il 6.12.2011

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6

E-mail: *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 il 29 marzo 2012. Chiusura redazionale: giovedì

22 marzo alle 10.00.

■ ZPV Comitato centrale

Il comitato centrale ha deciso il lancio di una petizione

Il 26 febbraio si è riunita la CVG che ha proceduto alla verifica dei conti per l'anno 2011 della sottofederazione. Iwan Brand, membro della commissione, ha ringraziato il cassiere centrale René Furrer, per la corretta tenuta della contabilità e per l'impiego oculato dei nostri mezzi finanziari.

Andreas Menet ha aperto la prima seduta del CC del

2012, il 17 febbraio. Si è discusso della consultazione in merito al contributo proporzionato al reddito. Ora si attendono le prese di posizione delle sezioni. I presenti sono stati informati sulla differenza nell'esecuzione del controllo dei biglietti nel traffico a lunga distanza e in quello regionale. Poiché aumentano le discussioni durante i controlli, il CC ha deciso il lancio di una peti-

zione per chiedere la modifica della targhetta con il nome. Il coordinatore della RhB ha informato sul nuovo CCL, che è stato approvato dai membri senza entusiasmo.

Nel traffico regionale è stato possibile reclutare nuovi membri. Alcuni hanno dimostrato interesse a impegnarsi nelle sezioni.

Sabrina Tessmer, in rappresentanza di Gioventù ZPV, ha

informato sulle novità. Nei depositi di Zurigo e Berna si organizzeranno azioni di ringraziamento con caffè e torte. Si offriranno diversi workshop. Interessati fino a 30 anni possono annunciarsi a Sabrina.

La prossima seduta di CC si terrà il 26 settembre.

Janine Truttmann

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenze a Domodossola

Prossime presenze presso il Dopolavoro ferroviario FS: mercoledì 21 e giovedì 29 marzo, dalle ore 13.00 alle ore 16.00!

Ferruccio Calogero Noto

Gruppo di lavoro fusione SBV-VPV

Raggiunta la prima tappa

La nuova sottofederazione prende forma a poco a poco, dapprima sulla carta e nelle teste.

Il gruppo di lavoro «Fusione delle sottofederazioni SBV e VPV» è all'opera da quasi due anni, con il compito di costituire una nuova e forte sottofederazione, tramite la fusione delle due attuali. Del procedimento seguito si è parlato in diversi numeri di *contatto.sev*, si può leggere nell'archivio del sito del SEV, come pure sui due siti della SBV e della VPV. È stato anche messo in funzione un forum all'indirizzo *fusion-sbv-vpv@vpv.online.ch*, dove si possono porre domande, presentare idee e eventuali critiche, o semplicemente esprimersi sul processo di fusione. Dopo che i delegati presenti all'ultima AD del novembre 2011 avevano scelto una variante professionale per il proseguimento del progetto, il gruppo di lavoro si è lanciato con entusiasmo nel non facile compito.

L'organigramma già messo a punto è stato affinato e adeguato alle nuove circostanze. Si dovevano definire compiti e interazione delle sezioni, dei settori e delle altre componenti e quindi elaborare una bozza di regolamento di gestione. Esso è stato approntato in breve



tempo dai membri romandi del gruppo di lavoro.

Una volta messi nero su bianco i principi, il gruppo di lavoro ha reputato opportuno sottoporre quanto fatto alla verifica di uno specialista esterno. Si voleva ottenere una risposta a domande come: è sufficientemente solida l'impalcatura? L'interazione all'interno dell'organizzazione è assicurata? La forma organizzativa scelta è compatibile con gli statuti SEV? È possibile dar seguito alle idee del gruppo di lavoro? I membri potranno sentirsi a casa loro in questa sottofederazione?

Roland Christen, il più noto specialista di questioni organizzative conosciuto nel sindacato, ha accettato di svolgere il ruolo di «avvocato del diavolo» e ha collaborato con il gruppo di lavoro a decodificare queste questioni. I componenti del gruppo hanno così ricevuto alcune puntualizzazioni sulle quali riflettere. Egli ha comunque trovato che quanto proposto è realizzabile e funzionale.

Ora si tratta di adeguare la presentazione, per poter informare adeguatamente in occasione delle assemblee primaverili.

Ospite di questa giornata era Werner Schwarzer, presidente centrale della sottofederazione TS, che ha riferito sulla fusione fra tre sottofederazioni operata a suo tempo e parzialmente fallita. Per il gruppo di lavoro è stata l'occasione per approfittare delle esperienze derivanti da questa operazione ed evitare così di commettere gli stessi errori. Le informazioni fornite da Schwarzer sono state interessanti e molto utili.

Il gruppo di lavoro Fusione deve gestire ora molto lavoro informativo in vista dell'assemblea dei delegati di maggio, durante la quale si dovrà esprimere un SI o un NO, quale raccomandazione per la votazione generale, cui spetta l'ultima parola.

Per maggiori informazioni: Roland Schwager, VPV, e Elisabeth Jacchini, SBV.

ej

RPV Commissione centrale

Preparazione treni; qualifiche con effetti sul salario?

La commissione centrale si è riunita per la sua seduta ordinaria il 20 febbraio a Buchs. Per la funzione di membro della CVG si sono annunciati tre candidati. In occasione della seduta di comitato centrale del 22/23 marzo a Zurigo si deciderà chi proporrà all'assemblea dei delegati. Il cassiere centrale ricorda ai membri che devono segnalargli i cambiamenti di indirizzo.

Se si tratta di un membro di comitato, egli deve pure annunciarsi per e-mail al responsabile del sito, Richard

Schlegel: richard@greenmail.ch.

Info della Divisione P: nel servizio di preparazione dei treni viene fatta una qualifica provvisoria nel colloquio intermedio 2011, che viene poi valutata in collaborazione con la CoPe e i partner sociali. In seguito verrà presa la decisione definitiva, a sapere se in questo settore verrà nuovamente introdotta la qualifica con effetti sulla retribuzione. Il progetto «GO», con corsi tra l'altro per l'integrazione e il sostegno dei colleghi stranieri è ben accolto. Per la Divisione Cargo si è

preso atto della nomina dei responsabili della produzione. Non si capisce però dove si risparmia, perché per i non eletti sono stati creati nuovi posti. Non abbiamo nulla contro questi colleghi, ma se alla fine i colleghi RCP per questo perdono il loro posto, non lo troviamo molto corretto, a meno che anche per loro si trovino nuovi posti. Altrimenti si ripete quanto già successo con la riforma del traffico a carri completi o con Fokus, e sappiamo tutti che cosa è successo.

RPV Commissione centrale

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Buferà sulla TAV

Tutto si può dire, ma non che manchi l'informazione, anzi ce n'è tanta che infine risulta impossibile farsi un'idea chiara della situazione. Parlo della ormai famigerata linea ferroviaria Lione-Torino e, per la precisione, della tratta che deve attraversare la Val di Susa. Avversari e favorevoli, forti ciascuno del parere di tecnici e scienziati, vantano ragioni inoppugnabili a sostegno delle rispettive tesi. Per gli uni, la sua realizzazione è del tutto inutile e nociva sia per la salute umana sia per l'ambiente, oltre a risolversi in un immenso spreco di risorse finanziarie, da impiegare ben altrimenti di questi tempi di crisi. Per gli altri è al contrario un'opera fondamentale per lo sviluppo della valle, del tutto compatibile con la salvaguardia dell'ambiente e senza conseguenze negative sulla salute della popolazione valligiana. E non è nemmeno vero che tutti gli oppositori si trovino fra la popolazione locale e i favorevoli solo al di fuori dei territori coinvolti.

Non possiamo di certo riassumere qui le tesi delle due parti. Personalmente sono portato a credere che il sistema ferroviario italiano abbia ben altre priorità: penso ai catastrofici collegamenti per i pendolari, alle linee ancora a binario unico e servite da convogli vetusti (si fa prima a volare da Roma a New York che andare in treno da Palermo a Catania), o ai tratti «in fase di progettazione» da decenni, cioè mai costruiti (in Basilicata i genitori promettono ai bambini, se fanno i buoni, di portarli a vedere il treno).

Il progetto della TAV è allo studio da una ventina di anni. È stato disegnato e ridisegnato, modificato e rimodificato, in un susseguirsi di progetti messi a punto da rappresentanti e tecnici sia del governo, sia delle autorità locali. In quest'ottica l'Italia ha sottoscritto impegni internazionali garantendo, con la sua partecipazione, il concepimento di un piano globale che dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) portare al collegamento ferroviario «veloce» dalla Spagna all'Ucraina.

Il fatto è che ora gli oppositori non chiedono più un riesame del tracciato, interventi compensatori, risarcimenti: il loro è un NO globale, definitivo, a tutta l'opera. Da tempo era però chiaro che l'opposizione intendeva assumere questa posizione, anche se gli ultimi eventi, con il sopraggiungere della crisi, hanno impresso alla contesa una valenza simbolica che travalica l'oggetto del contendere. La classe politica ha fallito però nel compito più importante: evitare che la divaricazione assumesse dimensioni non mediabili.

C'è da chiedersi come può il governo italiano tirarsi fuori, dire ai partner europei, in primis la Francia, di non essere più della partita, dopo avere sottoscritto trattati e impegni, dopo che sul territorio francese i lavori preparatori sono già avviati.

In Francia ogni fase del progetto è stata sottoposta all'approvazione delle popolazioni direttamente interessate e poi, presa la decisione, si è proceduto a metterla in pratica.

Le tergiversazioni italiane hanno favorito la crescita del malcontento, alimentato la protesta aprendo infine la strada allo sbocco peggiore: quello della violenza.

Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Assemblea generale ordinaria 2012

Mercoledì 28 marzo, ore 16.00, Ristorante Casa del Popolo a Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Apertura Assemblea e approvazione O.d.G.
2. Nomina presidente del giorno
3. Nomina scrutatori
4. Approvazione verbale ultima Assemblea
5. Rapporti:
 - a) del presidente
 - b) del cassiere
 - c) della Commissione verifica gestione
 - d) discussione e approvazione rapporti
6. Preventivo 2012
7. Nomine:
 - a) del presidente
 - b) del comitato (8 membri)
 - c) della Commissione verifica gestione (3 membri e 1 supplente)
 - d) di due rappresentanti all'AD

8. Relazione di un rappresentante SEV
9. Consegna attestati di benemeranza (40°, 50° e 60° SEV)
10. Eventuali

Il verbale dell'Assemblea 2011 e i conti 2011 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 15.30.

Avviso importante:

al termine avrà luogo una cenetta alla quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea; chiediamo cortesemente di **annunciarsi entro il 21 marzo** a Biagino Gioli, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com.

Il comitato PV Ticino e Moesano

Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Vacanze al mare 2012

Hotel Punta Nord** Torre Pedrera-Rimini da sabato 23 giugno a sabato 7 luglio**

Prezzo camera doppia: Fr. 1300.-, singola: Fr. 1550.-

Stesso prezzo del 2011 che comprende: viaggio in torpedone, pensione completa, un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia, max 50 partecipanti e solo 14 camere singole.

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia. Se non ne siete provvisti, vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento.

Iscrizione entro il **15 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare al collega Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricezione dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili.

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.- per persona, da versare entro dieci giorni dal ricevimento della fattura.



Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Torre Pedrera 2012:

Dati personali	1 ^a persona	2 ^a persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	
CAP/Località	_____	
Telefono	_____	
	Data di nascita _____	
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola
*) mettere una x nella casella entrante in considerazione		
Data:	Firma: _____	

SOTTOFEDERAZIONE VPT

GIORNATE NAZIONALI 2012

I convegni VPT quest'anno avranno luogo come segue:
Giornata Pensionati il 20 marzo a Olten
presso Kongresshotel Olten

Per maggiori informazioni e iscrizioni rivolgersi a: Peter Bernet, membro del comitato centrale VPT, telefono: 079 859 76 21, e-mail: peter.bernet@vpt-online.ch

Giornata Settore turistico il 3 aprile a Berna

La giornata avrà luogo presso il segretariato centrale SEV di Berna e sarà dedicata al tema del CCL per gli impianti a fune. In seguito, i partecipanti potranno visitare gli impianti della funicolare che collega il quartiere cittadino del Marzili. Per questa giornata bisogna imperativamente iscriversi, al più presto presso: christina.jaeggi@sev-online.ch o al tel. 031 357 57 32.

Sottofederazione LPV

Giornata nazionale RCP Spec. / RLF / LF ZV e B100

14 aprile, 10.00, Buffet della stazione Olten

Ospite: Markus Beer, esperto UFT. Tema: «Esami periodici del futuro». Eventuali domande su questo argomento, o domande generali all'UFT, devono essere indirizzate per e-mail entro il 24 marzo a Beat Lüscher, rappresentante SFZF-LPV, rtlb1@bluewin.ch, al quale rivolgersi anche per l'iscrizione.

CONDOGLIANZE

Presentiamo sincere condoglianze al nostro collega **Carlo Bontà**, in lutto per il decesso della madre.

Sezione BAU Ticino

I NOSTRI MORTI

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

Romeo Cavadini, 80 anni, Mendrisio

Marco Cereghetti, 68 anni, Morbio Inferiore

Augusto Ferrari, 80 anni, Coldrerio

Daniele Forni, 85 anni, Airolo

Alfredo Galli, 73 anni, Ponte Capriasca

Edy Galli, 90 anni, Coldrerio

Nelly Manni, 90 anni, Bellinzona

Irene Marioni, 80 anni, Claro

Benigno Martignoni, 86 anni, Bellinzona

Renato Regusci, 83 anni, Camorino

Enrico Scotti, 77 anni, Balerna

Lino Simoni, 74 anni, Gorduno

Attilio Vanetti, 83 anni, Iragna

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

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

Camminando tra arte e storia

Passeggiata lungo il Reno

André Graf, di Basilea, propone un'escursione quasi sempre praticabile in inverno e piacevole in tutte le stagioni: da Rheinfelden a Rheinfelden.

È possibile raggiungere la cittadina di Rheinfelden su entrambi i lati del Reno in treno e in battello! Mentre a Basilea, l'unico modo per passare da una parte all'altra del Reno era ancora il traghetto, c'era già un ponte a Rheinfelden per attraversare il fiume. Ed è sempre a Rheinfelden che è stata costruita la prima centrale idroelettrica sul Reno.

Nuova costruzione

Dopo oltre 110 anni di fedele servizio, la centrale ha dovuto essere sostituita da un impianto più moderno e un nuovo ponte è stato costruito per la circolazione automobilistica. Il collegamento autostradale tra le due sponde del fiume ha alleviato il traffico e la rimozione dell'impianto ha generato un sacco di discrepanze e procedure a livello politico. Il percorso proposto da André Graf ora non passa più dal ponte di metallo, ma dalla nuova costruzione ultra-moderna, un po' più in alto del Reno.



Partenza dal lato tedesco

Non possiamo spiegarci, ma la maggior parte delle escursioni iniziano dal lato tedesco. All'arrivo in stazione dal versante svizzero, si raggiunge il punto di partenza dopo un breve percorso nella città vecchia e dopo aver oltrepassato il famoso ponte, ormai solo quasi pedonale. La deviazione del traffico su un'altra strada e l'apertura delle frontiere grazie agli accordi di Schengen, hanno completamente sgravato la dogana situata sul ponte; tanto che si fatica a immaginare la situazione precedente, quando il traffico dei pendolari e dei consumatori attraversavano il Reno su questo punto.

André Graf, ex presidente del congresso del SEV e ex impiegato della Divisione Infrastruttura FFS, raccomanda di prendere con sé un documento d'identità, malgrado Schengen.

Dopo il ponte si continua a destra, a monte del Reno. Pannelli informativi (su natura, flora e fauna, sulle costruzioni e la vita di frontiera) all'indirizzo degli escursionisti, costellano tutto il percorso.

Il ritorno del salmone

D'inverno, lungo il Reno si possono ammirare diverse anatre; mentre d'estate diversi uccelli acquatici arricchiscono il panorama. Presto sarà possibile rivedere i salmoni risalire il Reno grazie a misure di compensazione legate alla costruzione della nuova centrale. Ciò che oggi viene considerato un successo della protezione delle acque, ieri era un'evidenza: il salmone costituiva il piatto povero di Basilea. Dopo il nuovo ponte sul Reno, il sentiero continua sul lato svizzero, a valle. E si arriva alla stazione termale, dove ci si può immergere nelle acque salate del centro termale «Sole uno». Oppure potete godervi la città vecchia.

pmo

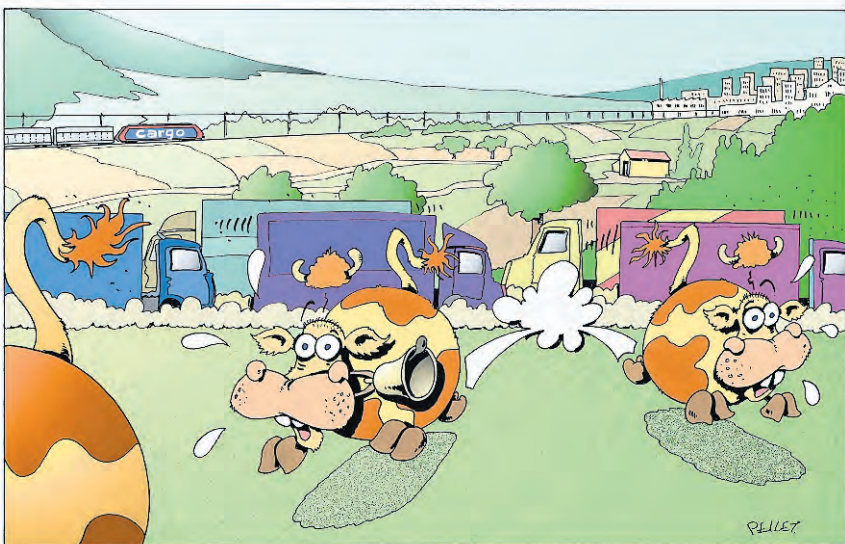
A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

E-mail

Sul finire dello scorso mese si è tornato stranamente a festeggiare il 40° della prima «email». Sì, pare che la scrittura corretta sia proprio senza il trattino, secondo quanto stabilito dalla Associated Press Stylebook, che è il punto di riferimento della stampa anglosassone in fatto di ortografia. Naturalmente quella «e» iniziale sta sempre per «electronic mail», ovvero posta elettronica. In verità, il suo anniversario era già stato strombazzato da tutti i mass-media l'anno scorso; ma si trattava più precisamente del 40° della famosa chiocciolina, cioè del simbolo «@» che compare in ogni indirizzo di posta elettronica. La ricorrenza più recente, invece, riguarda la spedizione effettiva della prima email da un computer all'altro; anche se entrambe le macchine si trovavano fisicamente a una spanna di distanza, sulla medesima scrivania. Cosa c'era scritto in quella prima lettera elettronica? Erano semplicemente state battute le prime 10 lettere alfabetiche della tastiera del computer di Ray Tomlison, programmatore che fu tra i pionieri di Arpanet, la rete militare statunitense da cui sarebbe nata Internet. Quella prima spedizione tramite posta elettronica avvenne, appunto, nel febbraio del 1972. Da allora l'email è dilagata in tutto il mondo in modo virale, trasformandosi sempre più spesso in quello che viene comunemente detto «spam». Questo curioso termine deriva dal nome di una scatoletta di carne, che un cameriere cercava invano di propinare a ogni cliente in un celebre sketch comico della BBC. Non meno del 70% del traffico mondiale di email non è altro che «spam» o, in parole a noi più familiari, «réclame». Fino a pochi anni fa sembrava quasi fantascientifico poter trovare lavoro diramando curriculum tramite posta elettronica, finché non è successo che qualcuno venisse addirittura licenziato con un semplice SMS! Anzi, a sentire gli esperti, sembrava proprio che gli SMS dovessero soppiantare l'email. Invece adesso sono gli SMS che stanno andando indietro, visto che gli utenti dotati di cellulari evoluti come l'iPhone, utilizzano sempre di più «app» (= applicazioni) alternative di «instant messaging», che non generano costi telefonici supplementari come gli SMS, ma si appoggiano alla connessione Internet già inclusa nel proprio piano tariffario. E poi ci sono i «social network», tipo Facebook (con già quasi 1 miliardo di utenti iscritti) o Twitter, che consentono di scambiare messaggi in tempo reale e gratuitamente con tutti i propri contatti. Tuttavia l'email è ancora ben lungi dall'essere obsoleta. Basti pensare che se ogni minuto vengono «cinguettati» circa 100 000 messaggi per Twitter o «postati» oltre 700 000 «status» su Facebook, nel frattempo in tutto il mondo vengono inviate non meno di 170 milioni di email! Oggi le email arrivano ovunque, anche dallo spazio: già da un paio d'anni la stazione spaziale internazionale orbitante intorno alla Terra è dotata di una connessione wireless, che gli astronauti usano per inviare posta elettronica ai familiari. Ma chi ha sfruttato meglio di tutti le incredibili potenzialità dell'email è stato Barack Obama: per vincere la sua prima corsa alla Casa Bianca, nel 2008, ha raccolto fondi e consensi tramite Internet, sfruttando un database di qualcosa come 13 milioni di indirizzi di posta elettronica! Sempre meglio di Britney Spears: la sua ossessione per l'allora 18enne principe William divenne addirittura un affare di stato in Inghilterra quando, una dozzina di anni fa, arrivò ad assillarlo con centinaia di dichiarazioni d'amore a stretto giro di posta elettronica. Forse fu per quello che la bionda e procace cantante americana nel 2000 aveva intitolato un suo famoso disco: «Oops! ... I did it again»; cioè: «L'ho fatto di nuovo!».

IL TRASFERIMENTO STRADA FERROVIA ... SECONDO PELLET



VPT Servizi ferroviari – Eleonora Wütrich-Grab è la nuova presidente della sezione

Una sindacalista combattiva

Miglior reclutatrice dell'anno scorso, ha fatto aderire 54 nuovi membri al SEV, meglio di chiunque altro. Il 7 marzo è stata scelta dall'assemblea generale quale nuova presidente della sezione VPT Servizi ferroviari. L'abbiamo seguita durante il suo lavoro per Elvetino.

Stazione di Berna, ore 17: la solita rassa di viaggiatori si accalca sull'IC per Briga e anche nel Bistro al piano inferiore della carrozza ristorante non c'è praticamente più un posto libero. Eppure qui l'atmosfera è più distesa che nel resto del treno, gli ospiti ai tavoli o al bar sono più tranquilli, sembrano felici.

E potrebbe anche essere merito di Eleonora Wütrich: efficiente senza agitarsi, prende un'ordinazione dopo l'altra e comincia a servire caffè, tè, acqua minerale, birra e con il giusto stile anche vino. Poco dopo arrivano anche piatti di affettato, zuppe bollenti e altri spuntini. Dal modo con cui serve, incassa i soldi e comunica si capisce che sa fare bene il suo mestiere. Lavora concentrata ma anche con una certa leggerezza, sempre attenta e cordiale, tenendo giustamente le distanze, senza alzare la voce, ma con toni chiari e comprensibili. Il suo modo di fare infonde sicurezza, ci si sente quasi protetti, ci si rilassa. Eleonora Wütrich è partita



Lavoro di gruppo nella carrozza ristorante: al piano inferiore Eleonora Wütrich si occupa del Bistro e della cucina; al piano superiore il servizio è affidato a Kaya Hidayet.

da Romanshorn, sua residenza di servizio, con l'IC delle 14.41 e vi ritornerà alle 22.18. A Briga ha una pausa di 38 minuti, che in questo caso è retribuita al 30%. Vederla lavorare è un vero piacere: con grande velocità immette le ordinazioni nella cassa («dobbiamo farlo subito, altrimenti rischiamo un richiamo e, se la cosa si ripete, qualche misura disciplinare»), rapidamente sgombra i tavoli e riempie la lavastoviglie, porta via i rifiuti, asciuga i bicchieri ed esegue tutte le altre operazioni necessarie a un impeccabile servizio dei clienti. E non si occupa solo di quelli del Bistro, rifornisce pure la collega del piano di sopra e con il lift manda su i

piatti ordinati e le posate.

Quando il treno si avvicina al Lötschberg, le ordinazioni si fanno meno frequenti ed Eleonora trova il tempo, mentre asciuga i bicchieri (un lavoro che le piace molto) di fare due chiacchiere. Nei suoi 35 anni di servizio ha imparato a essere polivalente. Il suo lavoro le piace ancora come all'inizio, per via del contatto con la gente e l'indipendenza. Che cosa si attende dal suo datore di lavoro? Maggior fiducia nel personale, in luogo dei frequenti controlli. Che i capi si preoccupino più per migliori condizioni quadro e facciano di più per il benessere del personale. Senza nascondere, certo, il lato finanziario, «an-

che se negli ultimi anni siamo riusciti a farci aumentare il salario di base minimo in modo sostanziale» (attualmente 3675 franchi, nel 2008 erano ancora 3400 e fino al 2007 soltanto 3000, + il 3% di provvigione). Per lei è chiaro che un personale ben motivato fornisce buone prestazioni e rimane fedele al datore di lavoro, a tutto vantaggio della clientela e dell'immagine della ferrovia. Ma a Elvetino, nel 2011 la fluttuazione del personale è stato comunque circa del 30% ...

Markus Fischer

BIO

Eleonora Wütrich, figlia maggiore di sei di una famiglia contadina di Unterägeri (ZG) ha imparato presto a rimbocarsi le maniche. Terminata la scuola e dopo un apprendistato di un anno in Ticino, ha lavorato nel settore alberghiero e ha gestito un ristorante a Bassersdorf (ZH) per tre anni. Il primo matrimonio l'ha portata a Kärnten, in Austria, dove ha conseguito il diploma di gerente e insieme con suo marito ha costruito una casa. È sempre stata attiva nella ristorazione fino al 2002, quando è stata assunta dall'allora SSG quale stewardess. Nel 2003 ha ridotto la sua occupazione al 50-70% e ha gestito un laboratorio di antiquariato. Nel 2008 ha aderito al SEV, assumendo ben presto la funzione di segretaria della sezione servizi ferroviari della VPT, poi quella di vicepresidente e ora presidente. Dal 2011 è pure presidente della CoPe. Vive da 12 anni con il secondo marito ad Amriswil (TG). I suoi hobby sono le passeggiate, i funghi e ... reclutare nuovi membri per il SEV.



Ogni ordinazione deve dapprima essere registrata in cassa.



Il «lavoro più piacevole» della stewardess.



Il personale della carrozza ristorante ha un'entrata riservata.



Preparazione di un piatto.



Che si tratti di servire ...



... o di sgomberare i tavoli, l'esperienza si vede.