

Intervista

Il presidente del PS
Christian Levrat al fronte
per lo Stato sociale.

Pagine 6-7



Tutte le sfide del 2010

I vertici del SEV incontrano regioni e sezioni per
tastare il polso della base ed illustrare le sfide
del 2010. Manuel Avallone in Ticino.

Pagina 5



Ritratto

L'esperienza di Chantal
Homberger, macchinista
alla BLS.

Pagina 16

FFS CARGO comunica urbi et orbi la propria riorganizzazione senza fornire dettagli

I piani di FFS CARGO sotto la lente

■ E così l'attesa ristrutturazione di FFS CARGO è stata recentemente annunciata dai vertici, senza tuttavia fornire dettagli sui progetti aziendali. Progetti che, in base alle informazioni disponibili, sollevano peraltro una miriade di interrogativi tanto di natura economica, quanto giuridica.

CARGO, come noto, vuole scindere il traffico nazionale e il traffico internazionale. L'obiettivo sarebbe la standardizzazione delle prestazioni e la riduzione dei costi, che comporterà inevitabilmente anche la soppressione di posti di lavoro. In merito al progetto di riorganizzazione, il SEV

propone le opinioni dei diretti interessati (gli operai), dei vertici dell'azienda e di alcuni commentatori degli organi di informazione nazionale. Le perplessità non mancano.

Pagine 2 e 3

EDITORIALE

Le FFS hanno imparato qualcosa: a differenza di due anni fa con le Officine di Bellinzona, hanno reso noto i loro progetti per il trasporto merci prima di prendere una decisione (pagg. 2 e 3). In questo modo abbiamo la possibilità di esprimere le nostre idee, fornire suggerimenti e, se necessario, lanciare avvertimenti. Un avvertimento è sicuramente necessario per Ulrich Gygi, presidente del Consiglio di amministrazione. Ritiene che il CCL della filiale di CARGO possa essere diverso da quello delle FFS.

Tradotto in buon italiano: peggiore!

” Tempo per suggerimenti e avvertimenti “
Giorgio Tuti, Presidente SEV

Non l'accetteremo e neppure le persone interessate. Il CCL delle FFS le protegge dallo smantellamento. Il direttore delle FFS Andreas Meyer spiega, a giusta ragione, che nei prossimi anni le FFS avranno a disposizione numerosi posti di lavoro e che, di conseguenza, le persone colpite dallo smantellamento di CARGO potranno trovare un impiego all'interno dell'azienda. Ma questo scenario è unicamente valido se si permette alle persone potenzialmente implicate, di qualificarsi in tempo per poter assumere nuovi compiti. Per queste riflessioni, tuttavia, i tempi non sono ancora maturi. Le FFS non sono riuscite a convincerci: non siamo affatto sicuri che l'opzione di abbandonare le attività merci internazionali sia la buona soluzione. Aspettiamo che vengano formulate alternative valide e studiate seriamente, dal momento che a livello europeo si sta delineando una forte crescita del traffico merci.

I PRINCIPI DI TOYOTA... VANNO A ROTOLI...



IN BREVE

CANTIERE DI VEZIA

■ Firmato il contratto per il lotto principale del cantiere di Vezia tra Alptransit San Gottardo SA e il consorzio CPV formato dalle società CSC e Pizzarotti. Il volume complessivo dei lavori assegnati al lotto principale ammonta a circa 63 milioni di franchi. Questo lotto comprende, in particolare, la realizzazione del portale sud della Galleria di base del Ceneri, la costruzione di 200 metri di galleria artificiale e lo scavo di roccia e il rivestimento di circa 300 metri dei due tubi della galleria. I lavori di scavo a Vezia inizieranno nel mese di marzo 2010 e termineranno nel 2016. La messa in esercizio della Galleria di base del Ceneri è prevista per la fine del 2019.



Con i suoi tubi di 15,4 km di lunghezza tra il portale di Vigana, a Camorino, e quello di Vezia, la Galleria di base del Ceneri rappresenta il terzo tunnel svizzero in ordine di importanza.

FLOTTA FFS

■ Per far fronte alla scarsità di materiale rotabile prevista per gli anni a venire, le FFS hanno comunicato che rinnoveranno 180 carrozze di seconda classe sulle 203 di tipo BPM1. Acquisiranno inoltre dalla BLS 13 elettrotreni del tipo GTW per il trasporto regionale nel Giura bernese e nel canton Soletta.



Il risanamento dei vagoni, che hanno già 35 anni e dovranno durare fino al 2020, costerà 86 milioni di franchi. Garantirà lavoro per i prossimi tre anni alle officine di Olten e Bellinzona, dove sarà compiuto il risanamento e sarà installata la climatizzazione.

Invece di collaborare con un'importante ferrovia estera, FFS Cargo separa di nuovo il traffico internazionale dal

FFS Cargo in pista con un nu

Pochi anni fa, FFS Cargo ha riunito i settori Svizzera e Internazionale per ridurre i costi. Adesso decide invece di separarli di nuovo, per lo stesso motivo.

Dalla costituzione delle FFS in una società anonima, il trasporto merci fa registrare continue perdite e il Consiglio federale ha ribadito l'esigenza che le FFS escano dalle cifre rosse anche in questo settore.

Proprio in questo periodo, ancora sotto gli effetti della più grave depressione europea del dopoguerra, le FFS vogliono eliminare le perdite finanziarie di Cargo ricorrendo ad una cura da cavallo: nel traffico interno, l'offerta sarà «standardizzata», fatturando direttamente al cliente eventuali necessità particolari. Nel traffico di import-

export, vi saranno collaborazioni con le ferrovie delle nazioni vicine, abbandonando quindi la lotta di concorrenza.

Trazionisti per il transito

Le FFS contano poi di ritirarsi dal traffico di transito, creando una filiale che si limiterà a svolgere compiti di trazione, senza agire sul mercato e che sarà aperta alla partecipazione di terzi. Le FFS hanno espressamente citato Hupac, con la quale avrebbero già firmato una dichiarazione di intenti.

Nuovi tagli in vista

I piani dettagliati saranno presentati in estate, ma si intravedono già nuove riduzioni di personale. L'eventuale passaggio a terzi dovrebbe tuttavia riguardare poche persone, in quanto la filiale per il traffico internazionale affitterebbe macchinisti e locomotive da FFS Cargo.

«L'unica costante del

comportamento delle FFS dalla liberalizzazione del trasporto ferroviario merci è lo zig-zag, ha osservato il presidente del SEV Giorgio Tuti, e a subirne le conseguenze è sempre stato il personale.»

Tuti ha quindi chiesto alle FFS di riconsiderare tutta la questione con le possibili varianti, prima di decidere in modo definitivo, chiamando in causa anche la Confederazione, proprietaria delle FFS. Essa dovrebbe avere una concezione chiara sul futuro del trasporto merci per concretizzare il mandato di trasferimento dalla strada alla ferrovia, la cui importanza deve essere rivalutata e al quale le FFS devono dare un contributo decisivo.

Il SEV chiede cooperazioni

Il SEV sostiene tuttora la necessità di strategia offensiva nel traffico merci interno e internazionale, nell'ambito della quale vengano rivalutate le cooperazioni. «Non comprendiamo perché quel-

lo che dovrebbe funzionare nell'import-export non può essere applicato anche al traffico di transito» aggiunge Tuti, riferendosi a «Xrail», nuova ditta nata da un'alleanza nel trasporto merci.

Difendere i posti e le condizioni di lavoro

Il SEV chiede inoltre che tutte le decisioni e gli orientamenti da prendere pongano in primo piano i posti di lavoro e la qualità delle loro condizioni. «Faremo tutto il necessario affinché questi valori vengano considerati» afferma il vicepresidente Manuel Avallone, che si occupa delle questioni FFS, diffidando in particolare l'azienda a operare tagli sotto la pressione del calo dei trasporti dell'anno scorso (che presso FFS Cargo è risultato molto contenuto).

Non perdere il treno della ripresa

Tutti gli esperti di trasporto europei sono concordi nel riconoscere al settore ferroviario forti prospettive di crescita, per le quali le società ferroviarie devono farsi trovare pronte.

«Invece di indebolirsi in una concorrenza interna, sarebbe molto più opportuno riunire le forze per lottare contro la concorrenza della strada» ha concluso Avallone.

Peter Moor/Gi

LA TRISTE STORIA DELLE CIFRE DI FFS CARGO

| Anno | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|---|------|--------|-------|--------|-------|
| Introiti d'esercizio (mio CHF) | 1334 | 1227 | 1229 | 1269 | 1259 |
| Spese d'esercizio (mio CHF) | 1338 | 1393 | 1258 | 1449 | 1263 |
| Risultato (mio CHF) | -2,8 | -165,7 | -37,3 | -190,4 | -29,9 |
| Collaboratori (media annua posti a tempo pieno) | 4869 | 4872 | 4596 | 4406 | 4248 |



La strategia di FFS Cargo era e rimane piuttosto tortuosa

traffico interno

ovo slalom

COSA NE PENSA IL PERSONALE

«Questa separazione non mi sorprende; era nell'aria da tempo. Mi spiace averlo dovuto sapere dai media. In Svizzera occidentale, sono preoccupato per i miei colleghi del deposito di Briga, attivi nei due settori. Spero che le FFS trattino con il SEV e la CoPe e non ci mettano davanti al fatto compiuto.»

Yannick Durand, macchinista Cargo a Losanna, presidente della CoPe Cargo Ovest e vicepresidente della sezione LPV Vaud - Basso Vallese.

«Mi sembra si agisca ancora una volta senza un'idea ben precisa. Tutte le ristrutturazioni finora hanno solo portato tagli al personale e all'indebolimento dell'impresa, invece che migliorare la situazione. Inoltre, sono preoccupato anche per la sorte del mio settore, quello della manutenzione del materiale rotabile, della quale nessuno ha comunicato nulla.»

Maurizio Sulmoni, disponente manutenzione loc Chiasso e vicepresidente della sezione TS Ticino

«È passato solo un anno da quando il Customer Service Center è stato spostato da Friburgo a Basilea. Ancora una volta, CARGO annuncia le proprie manovre, ma nessuno sa esattamente in quale direzione vuole andare. L'azienda agisce in base ai risultati degli ultimi anni, ma non si deve sorprendere delle reazioni dei dipendenti. Speriamo che le soluzioni adottate siano socialmente accettabili.»

Christoph Fiechter, International Cargo Operations, Presidente SBV Cargo Basilea

COSÌ HANNO DETTO I DIRIGENTI

Ulrich Gygi, Presidente del consiglio d'amministrazione FFS

«L'amministrazione della nuova azienda sarà molto più snella di quella dell'attuale settore internazionale. Essa lavorerà, per esempio, con mezzi informatici molto più semplici di quelli delle FFS. Inoltre, il contratto collettivo di lavoro potrebbe non più essere identico a quello delle FFS.»

Neue Zürcher Zeitung, 5 febbraio 2010

Andreas Meyer, CEO FFS

(riferito ai tagli di posti di lavoro)

«Posso affermare che non vi saranno licenziamenti. È il punto forte del gruppo FFS. Nel traffico viaggiatori, per esempio, abbiamo bisogno di macchinisti, di accompagnatori treno, di agenti della polizia ferroviaria. Presso l'infrastruttura, dobbiamo recuperare in manutenzione e possiamo riprendere in mano alcuni settori. Se i nostri partner sociali ci aiuteranno, vi saranno più opportunità di rischi.»

Basler Zeitung, 5 febbraio 2010

COSÌ HANNO SCRITTO I GIORNALI

» La linea seguita dalla direzione FFS nel traffico merci farebbe girare la testa anche a Silvan Zurbriggen, il nostro miglior slalomista del momento. (...) La cura dimagrante imposta al settore incrementa poi il rischio di mancare ancora una volta l'obiettivo del trasferimento e di lasciare inutilizzate le capacità delle NTFA. I danni per la Svizzera e le perdite per la nostra economia sarebbero ben maggiori delle attuali perdite di FFS Cargo.»

Hanspeter Guggenbühl, Die Südostschweiz

» Ora, le FFS reagiscono alle necessità creando una filiale per realizzare utili dal traffico estero, con il sostegno della privata Hupac. Potrebbe anche funzionare. Nel traffico interno, invece, si vuol ricorrere a soluzioni «standardizzate», ossia ridotte ai minimi termini. Qui si evidenzia il dilemma del trasporto merci: dobbiamo aspettarci che FFS Cargo possa offrire diverse prestazioni nel trasporto interno senza incorrere in perdite solo se saranno sussidiate.»

Daniel Schindler, Basler Zeitung

» La domanda da porsi è, per quanto riguarda il personale, ma anche le altre intenzioni manifestate dai vertici delle FFS, se la cura dimagrante metterà in grado l'azienda di rispondere alla domanda accresciuta di trasporto quando l'economia sarà uscita dal tunnel della crisi e quindi riprenderanno gli scambi. È questa la sfida principale della nuova ristrutturazione di FFS Cargo.»

Edy Bernasconi, La Regione

“IL COLORE DEI SOLDI”

FABRIZIO FAZIOLI

CONTORSIONI PER UNA CONVERSIONE

Casse Pensioni. Queste due parole fino a qualche anno fa facevano sbadigliare di noia. Poco ci si capiva, anche perché la legge sembrava fatta apposta per non essere capita. Tutto era affidato alla presunta e reputata solidità del sistema elvetico dei tre pilastri. Non è che oggi le cose siano più chiare, ma il clima si è improvvisamente arroventato. La gente comincia a chiedersi, chi comanda veramente in questo Paese? Perché il Governo federale crede solo alle assicurazioni private? È mai possibile che tutto deve volgere necessariamente al ribasso? Le risposte, per una volta, suonano apparentemente semplici e lapidarie: la popolazione invecchia, dunque si riducono le rendite delle persone anziane; i mercati non sono sufficientemente stabili, dunque si riduce il rendimento dei fondi pensione. Sono però i ragionamenti e le prove a loro sostegno che non reggono alla verifica. Il tasso di rendimento dei capitali in giacenza nelle casse è sceso dal 2003 dal 4 al 2%. Il tasso di conversione, ossia la percentuale che trasforma il capitale pensione in rendita, è diminuito dal 7,2% al 6,8% e ora si chiede di ridurlo al 6,3%. Le cifre spesso confondono, ma in questo caso vale la pena di soppesare veramente la posta in palio: la rendita pensione media mensile che era nel 2003 di 3303 franchi scenderebbe a 2015 franchi, considerando entrambe le diminuzioni, ovvero una riduzione della rendita mensile di un terzo. Se questa non è una rapina... Sono cifre ufficiali, non sono stime, supposizioni o altro. Non ci sarebbe a questo punto da convincere nessuno, se non che certe contorsioni nell'espone dati e proiezioni hanno inspiegabilmente sedotto Governo e Parlamento. Ma non probabilmente il buon senso popolare. Guadagnare di meno perché si vive di più: un ragionamento insostenibile, contrario al principio costituzionale del mantenimento del tenore di vita, in nome poi di un sistema che finanziariamente non è per ora assolutamente alle corde (il rendimento medio delle casse pensioni ha superato quest'anno il 10%). Semmai sarebbe tempo e ora di ripensare un rifinanziamento diverso dei due pilastri della socialità svizzera, affinché calcoli, crisi e mancati rendimenti non ricadano tutti insieme su chi sta in fondo alla scala.



Nuovi interessi esteri delle FFS

Sguardo sul Piemonte



Le FFS hanno annunciato il loro interesse per la gestione del traffico regionale in Piemonte, che le autorità hanno messo a concorso a novembre 2009. Abbiamo sentito Antonio Corradi, segretario regionale della FILT-CGIL.

Dopo aver dovuto rinunciare allo sbarco in Inghilterra e nonostante le difficoltà di Cargo di prendere piede all'estero, le FFS stanno riflettendo seriamente sulla possibilità di partecipare alla gara d'appalto per la gestione del traffico regionale promossa dalla regione Piemonte. Lo hanno confermato le stesse FFS in un comunicato del 20 gennaio, in cui dichiarano che la divisione viaggiatori è stata contattata dai responsabili della regione e ha deciso, in accordo con la direzione e il consiglio d'amministrazione, di depositare una dichiarazione di interesse. In una seconda fase, le FFS analizzeranno la documentazione e decideranno se inoltrare un'offerta concreta. Sempre secondo le FFS, la verifica dei bandi di concorso nell'ambito della strategia della cin-

tura di frontiera corrisponde agli obiettivi strategici della Confederazione, proprietaria delle FFS.

La liberalizzazione del traffico ferroviario molto spesso si traduce in una grande pressione sulle condizioni d'impiego del personale. L'evoluzione del traffico regionale in Piemonte non sembra un'eccezione, come ci ha confermato Antonio Corradi, segretario regionale della FILT-CGIL.

contatto.sev: Come valuti la decisione della regione Piemonte di indire una gara pubblica per le prestazioni del traffico regionale?

Antonio Corradi: Siamo assolutamente contrari, sia nella forma, sia soprattutto nella sostanza. È vero che il traffico regionale in Piemonte, attualmente gestito da Trenitalia, è criticato per le lacune di puntualità, pulizia e affidabilità. Le cause sono però da ricercare nell'importo che la regione mette a disposizione per svolgere il servizio, assolutamente insufficiente per migliorarne la qualità. Invece di affrontare questo problema, la regione ha preferito aggirarlo ricorrendo alla messa a gara, definendo oltretutto un piede d'asta inferiore all'importo attuale.

Con queste condizioni, sarà però impossibile migliorare la qualità del servizio.

Le condizioni della gara prevedono di considerare, oltre all'indennità globale per il servizio, anche altri fattori, come la qualità del materiale rotabile, l'organizzazione per la sua pulizia, per la vendita ecc. In realtà, temiamo però che il tutto si giocherà unicamente sulle misure di contenimento dei costi.

E quindi sulle condizioni di impiego del personale...

Absolutamente sì. Del resto, la regione si è opposta alle nostre pressanti richieste di definire in anticipo le condizioni di lavoro. Inoltre, la gara è suddivisa in 5 lotti, che fanno temere l'atomizzazione del personale e il calo della protezione sociale. Temiamo per esempio per il fondo pensione del personale di Trenitalia. Abbiamo ottenuto solo l'obbligo di rioccupare il personale, ma anche qui ci sono dubbi, derivanti dal trapasso del materiale rotabile. Se Trenitalia, che ne è proprietaria, dovesse rifiutarsi di cederlo, l'azienda subentrante non riprenderebbe nemmeno il personale di manutenzione.



Antonio Corradi all'ultimo congresso SEV con Pietro Gianolli, segretario SEV, Giorgio Tuti, presidente, e il segretario generale dell'ITF David Cockcroft.

Le FFS hanno annunciato il loro interesse alla gara. Cosa ne pensi?

Trovo triste che società ferroviarie nazionali lottino tra loro. È però un'evoluzione in atto da tempo, dato che le FFS sono già attive in Italia nel settore Cargo, dove però non si sono certo distinte per la sensibilità nei confronti dei sindacati e del personale. Siamo quindi tutt'altro che tranquilli.

Pietro Gianolli

BIO

Antonio Corradi, 52 anni, è stato dirigente movimento presso RFI (la società che si occupa dell'infrastruttura ferroviaria italiana) prima di passare nel 1995 alla FILT-CGIL, il maggiore sindacato italiano del settore trasporti, presso il quale ricopre la carica di segretario regionale del Piemonte.

INFRASTRUTTURA E INDENNITÀ PICCHETTO: LE FFS VIOLANO IL CONTRATTO COLLETTIVO

Indennità per il servizio di picchetto presso la Divisione Infrastruttura: le FFS violano palesemente il Contratto collettivo di lavoro (CCL). All'inizio del 2009, il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) e la comunità di trattativa avevano ottenuto dalle FFS la disponibilità ad intavolare delle trattative per regolare nel CCL la questione delle indennità per il servizio di picchetto.

Nel frattempo, in considerazione delle imminenti trattative per il rinnovo del CCL, ci si è accordati di sospenderle. Ora, contrariamente agli accordi presi e ledendo in modo palese le disposizioni pattuite nel quadro del partenariato sociale, le FFS hanno negoziato con la Commissione del Personale (CoPe) Infrastruttura il regolamento R I 13301 che prevede fra le varie cose, una riduzione delle indennità di picchetto.

Il SEV ricorda in modo molto chiaro che le trattative sulle indennità non sono di competenza delle CoPe, ma della comunità di trattativa. Le FFS avevano accettato questo modo di procedere l'anno scorso ed è pertanto ancora più incomprensibile come ora cerchino di aggirare i partner contrattuali, bypassando la comunità di trattativa. Questo modo di procedere è assolutamente inaccettabile!

Il SEV esige pertanto la sospensione immediata e definitiva di questo regolamento «negoziato».

Qualora questa richiesta non venisse ottemperata entro martedì 16 febbraio, il SEV adirà il giorno stesso le vie legali rivolgendosi direttamente al Tribunale arbitrale.

L'anno appena iniziato è carico di incognite. Manuel Avallone spiega a Bellinzona i prossimi appuntamenti cruciali

2010: orizzonti di sfide e battaglie

Molto attivi e molto attenti. Presidenti di sezione e fiduciari pronti ad affrontare le sfide del 2010, che richiederanno risorse, energie e determinazione.

Il vicepresidente Manuel Avallone è stato molto chiaro nel corso dell'assemblea, giovedì 4 febbraio a Bellinzona, durante la quale si è parlato dei nuovi piani di ristrutturazione di Cargo, di cassa pensione, di Contratto collettivo di lavoro (CCL), della Divisione Infrastruttura – settore in cui c'è grande insicurezza – e di politica sindacale. L'elenco dei nodi da sciogliere potrebbe continuare, ma quelli citati bastano ampiamente per illustrare quanto la matassa sia aggrovigliata. A cominciare proprio da FFS Cargo. «La ristrutturazione di Cargo – spiega Manuel Avallone – solleva molti interrogativi. Come sindacato seguiamo naturalmente da vicino gli sviluppi, che per ora sembrano francamente ancora molto vaghi.»

In effetti l'azienda ha proposto di scindere il traffico merci interno da quello internazionale, fornendo indicazioni poco chiare sulla messa in atto di tale progetto. L'unica cosa certa è la sop-

pressione di impieghi. «Abbiamo di fronte a noi – sottolinea Avallone, uno dei re-

tici, come il sistema salariale che le FFS vorrebbero rivedere. Noi siamo pronti

to di 3,4 miliardi. «La decisione – evidenzia Avallone – spetta però alle Camere federali, che dovranno esprimersi sul messaggio del Consiglio federale, in dirittura d'arrivo. Quello che noi possiamo fare, e che stiamo facendo assiduamente, è un lavoro di lobbying. Non solo a livello politico, ma anche a livello di opinione pubblica.» Su questo punto, e nell'imminenza della votazione del 7 marzo sulla riduzione del tasso di conversione della previdenza professionale (votare NO!), Pietro Gianolli ha precisato che la cassa pensioni delle FFS è stata comunque gestita in modo ragionevole e non secondo criteri di puro azzardo finanziario.

Se a livello nazionale l'orizzonte è velato da tinte fosche, anche per la Svizzera italiana i punti di criticità non mancano, come illustrato da Angelo Stroppini: dalla sicurezza nei trasporti pubblici alla salute sul posto di lavoro, dalla politica contrattuale alla collaborazione transfrontaliera, dai processi di riorganizzazione in atto alla tutela dei posti di lavoro. A cominciare da quelli delle donne del Call Center di Lugano, che attendono di sapere dove saranno ricollocate, dopo che le FFS hanno deciso di centralizzare a Briga il

servizio nazionale. Nel settore della vendita, del resto, c'è molta preoccupazione per la tendenza ad affidare parte del servizio alle biglietterie automatiche. Che significa, tradotto in buon italiano, minacciare posti di lavoro.

Politica sindacale

È stato inoltre avviato un dibattito molto importante sulla politica sindacale del SEV: troppo difensiva e troppo poco offensiva? Una questione di fondo sollevata da due fedelissimi fiduciari che meriterebbe sicuramente un confronto approfondito, dal momento che la politica sindacale e contrattuale costituiscono l'identità stessa di un sindacato, ne determinano la strategia e la forza di impatto. Ma senza un lavoro serio sulla struttura di milizia – altro tassello indispensabile per un sindacato – la forza è destinata a venire meno. Occorre dunque sviluppare e implementare la formazione per stringere il più possibile le maglie della rete sindacale. Infine un auspicio: rafforzare il legame tra base, fiduciari e segretari sindacali. Insieme, collaborando regolarmente, fianco a fianco, si possono muovere le montagne. O perlomeno provarci. Credendoci fino in fondo.

Françoise Gehring



Manuel Avallone a Bellinzona incontra presidenti sezionali e fiduciari. quest'anno ad avviare la discussione su alcuni punti, a patto che non vi sia la disdetta del CCL.»

Cassa pensione

Diverse le richieste di chiarimento sulla cassa pensione delle FFS tema scottante che tocca direttamente i dipendenti e le dipendenti. Attualmente la cassa pensione delle FFS versa in gravi difficoltà e per il suo completo risanamento il SEV ha chiesto alla Confederazione un contribu-

colamente spinoso il dossier del risanamento delle casse pensioni FFS e ASCOOP, a cui sono affiliate le imprese concessionarie di trasporto pubblico. Il risanamento, è stato fatto notare, «ci costa dai 100 ai 200 franchi al mese. E dire che dobbiamo ricorrere al Tribunale arbitrale per aggiustare i nostri salari».

Il problema della visibilità

Grandi preoccupazioni anche per il futuro di Cargo (cfr pagg. 2-3), per cui la strategia che si delinea sul piano nazionale è ancora assai poco chiara. Il presidente Giorgio

Tuti ha tenuto a sottolineare che il dossier sarà seguito con particolare attenzione. In Romandia è stata anche sollevata la questione della visibilità del SEV rispetto ad altri sindacati, che appaiono più profilati.

Il SEV e i sindacati europei

In un contesto di politica di trasporti che si snoda sempre di più sul piano europeo, Barbara Spalinger ha ricordato anche l'importanza di conservare ottime relazioni con i sindacati dei paesi vicini. Relazioni fondamentali per essere al corrente di che

cosa bolle in pentola. Nella Svizzera tedesca i temi di discussione non sono stati molto diversi: le incertezze sulla cassa pensione – il Consiglio federale non ha ancora presentato il messaggio all'indirizzo delle Camere federali – sono inevitabilmente sulla bocca di tutti. E non potrebbe essere diverso. Interrogativi anche sul desiderio, da parte delle FFS, di mettere mano al sistema salariale. Sul tappeto anche la questione della formazione e del rinnovo del contratto collettivo in un contesto di grande incertezza.

Sezioni, sottofederazioni, fiduciari: giro d'orizzonte nel resto della Svizzera

Tante spine nel fianco, a cominciare dalle casse pensioni

I vertici del SEV hanno incontrato all'inizio del mese di febbraio i rappresentanti nelle diverse regioni della Svizzera. Dalla Romandia alla Svizzera tedesca fino al Ticino: Giorgio Tuti, Barbara Spalinger e Manuel Avallone (vedi articolo sopra) hanno tastato il polso di presidenti e fiduciari. Molte le preoccupazioni.

Politica dei trasporti, condizioni di lavoro, contratto collettivo di lavoro, riorganizzazione del sindacato, casse pensioni. I temi all'ordine del giorno sono stati molteplici e i nodi venuti al pettine nel corso degli incontri, sono stati numerosi. In Svizzera ro-

manda, in particolare a Losanna e a Neuchâtel, l'attenzione si è focalizzata sulla crescente sfiducia nei confronti delle FFS, dove il clima sembra farsi pesante. Molti presidenti di sezioni hanno fatto capire senza mezzi termini che la misura è colma. Parti-



” Tenteremo con ogni mezzo di respingere l'aumento dell'età pensionabile delle donne “

Christian Levrat

Christian Levrat, presidente del Partito socialista svizzero, critica le diverse revisioni delle assicurazioni sociali in corso

«Dobbiamo riformare, non distruggere»

Il 2010 sarà un anno pericoloso per le nostre assicurazioni sociali. Dalla previdenza di vecchiaia all'assicurazione disoccupazione, passando dall'assicurazione infortuni all'AVS: tutte sono al centro di revisioni. La destra parlamentare vuole a tutti i costi smantellare le prestazioni. Christian Levrat, leader della sinistra, conduce la controffensiva.

Contact.sev: Qual è la tua posizione sul contributo di partecipazione della Confederazione per risanare la cassa pensioni delle FFS?

Christian Levrat: Ci battiamo da anni per una corretta

capitalizzazione della cassa FFS. Allo scioglimento della cassa pensione della Confederazione, siamo stati confrontati con una grande disuguaglianza. Skyguide e RUAG hanno avuto un trattamento generoso. Swisscom un po' meno, ma la Confederazione ha tenuto tutti i pensionati. La Posta e le FFS hanno dovuto più o meno arrangiarsi da sole. La Posta ha potuto colmare il deficit grazie ai benefici elevati. Ora resta il problema delle FFS. Se oggi lo Stato non mette niente sul tavolo, le FFS dovranno ridurre gli investimenti sul materiale rotabile e sull'infrastruttura. Dal mio punto di vista, è escluso che siano i salariati e i pensionati dell'azienda a dover passare nuovamente alla cassa. Stanno già facendo grandissimi sforzi.

Il 7 marzo voteremo sulla riduzione del tasso di conversione. Qual è il tuo argomento principale per dire no a questa riduzione?

Conduciamo un referendum contro gli assicuratori. Il calcolo dei borghesi è chiaro: vogliono abbassare le rendite per garantire l'utile delle grandi società assicurative. Prendere migliaia di franchi ai pensionati per ridistribuirli ai manager e agli azionisti. Lo sa, per esempio, che il direttore della Basilese guadagna più

di 6 milioni di franchi all'anno? Oppure che gli 11 dirigenti di Swiss Life si dividono 57 milioni? Se ci sono dei risparmi da fare, è prima di tutto su questi salari che bisogna intervenire, come pure sulle spese amministrative.

In un'assicurazione, la gestione del Secondo pilastro costa all'anno 770 franchi per assicurato. All'AVS, meno di 30 franchi.

Gli attacchi contro le prestazioni delle assicurazioni sociali si moltiplicano. Hai una strategia per contrastare questo smantellamento sociale?

La destra sembra decisa a forzare la mano. Dobbiamo resistere e non esitare a chiamare in causa il popolo, se necessario. Sono sicuro che la gente ci seguirà. Ma non bisogna limitarsi a battaglie difensive, anche se indispensabili. Dobbiamo fare muovere le cose nella nostra direzione, lanciando per esempio una serie di iniziative popolari mirate.

” Non bisogna limitarsi a battaglie difensive, anche se indispensabili. Dobbiamo fare muovere le cose nella nostra direzione, lanciando per esempio una serie di iniziative popolari mirate “

Ecco perché, in collaborazione con i sindacati, stiamo studiando un'iniziativa sui salari minimi e un'altra per creare nuovi posti di lavoro grazie alle energie rin-

novabili. Stiamo inoltre lavorando alla creazione di una cassa malati unica pubblica. Allo smantellamento portato avanti dalla destra bisogna opporre una strate-

” In un'assicurazione, la gestione del Secondo pilastro costa all'anno 770 franchi per assicurato. All'AVS, meno di 30 franchi. “

gia offensiva da parte della sinistra.

Passiamo in rassegna le quattro assicurazioni sociali nel mirino degli adepti del liberismo, oltre alla LPP che sarà al centro della votazione del prossimo 7 marzo.

Cominciamo dall'AVS. Qual è il tuo obiettivo per l'11.ma revisione? Cosa occorre evitare? Vogliamo la flessibilità dell'età di pensione, per fare in modo che un pensionamento anticipato non sia solo un lusso riservato a coloro che beneficiano di una cassa pensione solida e che hanno salari elevati. Vogliamo con ogni mezzo

dei prossimi mesi. Il PS e i sindacati sono già al fronte e non esiteremo ad insospirare il dibattito politico se dovessero prodursi delle derive.

Assicurazione disoccupazione: la riduzione delle indennità per i giovani disoccupati è ancora all'ordine del giorno ?

Sì. Tanto nella versione del Nazionale, quanto in quella degli Stati, la revisione si sta consumando principalmente sulle spalle dei disoccupati, in modo particolare sui giovani. È incomprensibile, proprio mentre la Svizzera è confrontata con la peggiore crisi economica da decenni. In alcune regioni, un giovane su sei è disoccupato. Immagini questa situazione: un ragazzo non ama molto la scuola, lotta da anni per terminare il proprio percorso scolastico, rema seguendo i corsi durante l'apprendistato, non vede l'ora di entrare nel mondo del lavoro, ottiene il diploma e che cosa vede davanti a lui? Tutte le porte chiuse!

È semplicemente intollerabile e Doris Leuthard mostra una passività avvilente di fronte a questo problema.

BIO

Christian Levrat è nato il 7 luglio 1970. Sposato, padre di tre bambini, è domiciliato a Vuadens (FR). Licenziato in Diritto, menzione bilingue, all'Università di Friburgo. Titolare di un Master in Scienze politiche dell'Università inglese di Leicester. Dopo aver lavorato come giurista al SOS e all'OSAR, è stato nominato segretario centrale e poi presidente del Sindacato della comunicazione. Nel corso del 2006 e all'inizio del 2007 ha condotto intense trattative con il SEV con l'obiettivo di costituire un grande sindacato dei servizi pubblici. Il progetto di fusione è stato respinto dal comitato direttivo del SEV nella primavera del 2007. Il primo marzo 2008 è stato eletto alla presidenza del Partito socialista svizzero. In precedenza è stato membro dell'assemblea costituente friburghese, dal 2000 al 2004. Nel 2003 è stato eletto in Consiglio nazionale e rieletto brillantemente nel 2007. È membro della Commissione dei trasporti e delle finanze.



Alla guida del Partito socialista svizzero, Christian Levrat mobilita le sue truppe affinché il 2010 non sia l'anno dello smantellamento sociale.

Assicurazione infortuni. Si teme che la revisione della legge rischi di indebolire la SUVA. Cosa ne pensi?

Il rischio è reale, quando di fatto ci vorrebbe l'opposto. Paragoniamo la SUVA alle casse malati: la SUVA funziona come una cassa unica, le sue prestazioni sono migliori e le tariffe meno elevate. Risparmiamo, semplicemente, su tutte le spese amministrative, le spese di marketing, i salari dei dirigenti che generano una concorrenza tra casse. Anche in questo settore assistiamo attualmente a un attacco di ampia portata da parte degli assicuratori privati, che vogliono smantellare la SUVA e strapparle tutti i settori redditizi.

È opportuno rimettere sul tappeto un'iniziativa per una cassa malati pubblica?

È l'unica soluzione. Per seppellire la nostra iniziativa,

Pascal Couchepin aveva promesso che l'aumento dei premi sarebbe stato contenuto. Abbiamo visto l'autunno scorso: quasi il 10% in media e fino al 20% in alcuni cantoni. E l'anno prossimo non si annuncia sotto migliori auspici. Di fatto, una cassa malati unica permetterebbe di garantire una conduzione pubblica del sistema sanitario. Stiamo attualmente lavorando a una nuova proposta in questo senso. Sul modello dell'AVS o, appunto, sul modello della SUVA.

Ci sono abbastanza soldi nelle casse dei poteri pubblici per mantenere la nostra rete sociale e le attuali prestazioni?

Sì, anche se dobbiamo essere consapevoli che occorre sviluppare certe prestazioni e diminuirne altre. Il mondo cambia e le nostre assicurazioni sociali non corrispondono sempre alle

nuove realtà. I salariati precari, per esempio, sono mal protetti. Il tempo parziale costituisce un handicap. Ancora non c'è una risposta

” Devo dire che collaboriamo in modo eccellente con l'attuale dirigenza del SEV: in materia di politica dei trasporti, politica del personale e politica sociale i legami sono solidi e la fiducia reciproca. Fiducia cresciuta all'epoca in cui avevamo discusso la fusione tra il SEV e il Sindacato della comunicazione. “

universale in caso di perdita di guadagno in seguito ad una malattia. In parole povere, dobbiamo riformare, non distruggere.

Parliamo adesso del SEV. Pensi che per il nostro sindacato sia un handicap non avere più personalità come Aschi Leuenberger, Pierre-Alain Gentil e Michel Béguelin, che occupavano un seggio alle Camere federali?

Penso che per i grandi

sindacati essere rappresentati direttamente in Parlamento costituisca un vantaggio, è certo. Ma devo dire che collaboriamo in

modo eccellente con l'attuale dirigenza del SEV: in materia di politica dei trasporti, politica del personale e politica sociale i legami sono solidi e la fiducia reciproca. Fiducia cresciuta all'epoca in cui avevamo discusso la fusione tra il SEV e il Sindacato della comunicazione. Questa relazione tra sindacati e il PS è molto importante.

Per concludere, una domanda più personale. Alla guida del PS, come quando eri ai vertici del Sindacato della comunicazione, sprigioni un'energia debordante. Che cosa c'è all'origine del tuo impegno?

È un po' pomposo, mi dispiace, ma è vero: la convinzione di essere al servizio di una causa più grande di me, ovvero al servizio dell'idea per cui la sinistra rappresenta il progresso, il futuro. Non lo nascondo, provo anche molto piacere nella mia funzione di politico, nell'incontrare i militanti, parlare con loro. Quando scrivo un testo, immagino spesso il volto dei lettori. A volte credo di sentirli. E questa energia, è la loro.

Alberto Cherubini/frg

”Approvando la riduzione dei tassi di interesse e di quelli di conversione, gli obiettivi minimi non possono più essere raggiunti “

Herbert Brändli, presidente Fondazione di previdenza Profond

La portata della votazione del 7 marzo va ben oltre gli importi ingenti delle casse pensioni

Furto delle rendite: ingiusto, inutile e pe

Il 7 marzo si voterà sulla riduzione del tasso di conversione. Sindacati e organizzazioni di consumatori hanno promosso il referendum contro la riforma della legge. In queste pagine, spieghiamo l'importanza del NO.

La domanda posta dalla scheda di voto è complessa e fuorviante: «Volete accettare la modifica del 19 dicembre 2008 della legge federale sulla previdenza professionale per la vecchiaia, i superstiti e l'invalidità LPP (aliquota minima di conversione)?»

Non si tratta dell'AVS, ma della rendita di cassa pensioni, che Consiglio federale e Parlamento vogliono ridurre per la seconda volta in pochi anni. L'ultima parola spetta però a noi.

Le rendite della previdenza professionale, ossia delle casse pensioni, vengono determinate con il sistema della capitalizzazione. In altre parole, durante la loro attività

lavorativa, lavoratrici e lavoratori accumulano un avere di vecchiaia che verrà poi restituito dal pensionamento, sotto forma di rendita. L'ammontare della rendita dipende da quello dell'aver di vecchiaia e dalla durata del periodo per il quale quest'ultimo deve bastare.

Condizioni determinanti

Il calcolo di questi importi si basa su diverse supposizioni. Se l'importo principale, la somma versata da lavoratrici, lavoratori e datori di lavoro, può essere determinato esattamente, vi è un'altra componente che influisce sul totale dell'aver di vecchiaia: il tasso d'interesse versato sul

capitale accumulato. La sua portata, a causa dell'azione composta sugli anni, si rivela molto maggiore di quanto si potrebbe pensare a prima vi-

”In Parlamento siedono anche rappresentanti della lobby degli assicuratori, che agiscono in base al motto «padron comanda, caval trotta»“

sta: un franco, con un interesse composto del 4% su 20 anni, diventa 2,11, ma solo 1,55 con un interesse del 2%. Il tasso minimo d'interesse influisce quindi sul nostro avere di vecchiaia e sulle nostre rendite in ragione di decine di migliaia di franchi. Un secondo valore importante sono le spese amministrative. Gli ultimi dati indi-

cano spese medie di 770 franchi all'anno per assicurato, mentre per l'AVS, per esempio, ammontano a 30 franchi.

Viviamo sempre più a lungo?

Ancora più importante per determinare la rendita annuale è la durata durante la quale dovrà essere versata, che viene calcolata sulla base della stima dell'aspettativa di vita. Un aumento dell'aspettativa di vita deve essere compensato da una riduzione del tasso di conversione,

per garantire l'equilibrio dei conti. È uno degli argomenti principali dei sostenitori della riduzione, che dimenticano però che la revisione della LPP del 2003 ha già considerato questo fattore, senza che siano dimostrati ulteriori aumenti dell'aspettativa di vita (vedi riquadro).

Utili ai privati

Gli assicuratori privati, ai quali fanno capo 1,6 dei 3,5 milioni di lavoratrici e lavoratori svizzeri, hanno tutto l'interesse a fare in modo che le variabili nel calcolo delle rendite vengano definite a loro favore: un tasso d'interesse basso, elevate spese amministrative per la gestione

L'OGGETTO IN VOTAZIONE IL 7 MARZO

- Nella previdenza professionale, il tasso (o aliquota) di conversione serve per calcolare la rendita sulla base dell'aver di vecchiaia. Per la previdenza obbligatoria, è previsto un tasso di conversione minimo, mentre le casse pensioni che offrono prestazioni che vanno oltre possono utilizzare un tasso inferiore purché le prestazioni che ne derivano corrispondano almeno al minimo di legge.
- L'aver di vecchiaia è composto dai contributi versati dalla lavoratrice o dal lavoratore e dal datore di lavoro, nonché dall'interesse composto sul capitale.
- La rendita annua si calcola moltiplicando l'aver di vecchiaia per il tasso di conversione maturati al pensionamento. Per esempio, un uomo pensionato con un avere di vecchiaia di 100 000 franchi riceve una rendita annua di 7000 franchi (tasso di conversione 7%), pari a 583.35 al mese.
- Nel 2003 il Parlamento ha deciso di ridurre il tasso di conversione dal 7,2% al 6,8% entro il 2014. Questa decisione è in via di applicazione, con il tasso attuale che ammonta al 7% per gli uomini e al 6,95% per le donne.
- Il 19 dicembre 2008, le camere hanno deciso di applicare per le nuove rendite dal 2016 un tasso unico di conversione del 6,4%.
- Contro questa decisione di revisione della legge è stato impugnato il referendum, rendendo necessaria la votazione del 7 marzo.
- Se la maggioranza approverà la nuova legge, dal 2016 le nuove rendite verranno ridotte, applicando un tasso di conversione del 6,4%. Una maggioranza di NO permetterà invece di lasciare immutato il tasso di conversione al 6,8%.

pan./Gl

VIVREMO SEMPRE PIÙ A LUNGO?

L'«argomento demografico» afferma che dobbiamo ridurre le rendite in quanto esse devono essere versate più a lungo, «poiché noi diventiamo sempre più anziani». Questo argomento però non regge, per due motivi:

- L'aumento di tre anni dell'aspettativa di vita dal 1985, anno in cui è stata introdotta l'obbligatorietà della cassa pensioni, è già stato considerato dall'ultima revisione della LPP del 2003, con la prevista riduzione del tasso di conversione dal 7,2% allora in vigore al 6,8% per il 2014. L'aspettativa attuale di vita è di 84 anni, ma l'aver di vecchiaia è sufficiente per ulteriori due. L'ulteriore riduzione del tasso di conversione permetterebbe di far fronte ad altri due anni, ma anticipare questa riserva è quanto meno fuori luogo.
- Purtroppo, anche la supposizione che «diventiamo sempre più anziani» risulta errata. Secondo la cassa federale di assicurazione, negli ultimi 10 anni l'aspettativa di vita di una donna di 65 anni è diminuita di 6 mesi. David Katz, professore di medicina sociale e preventiva alla Yale University di New Haven (USA), sostiene, indipendentemente dalla discussione sul tasso di conversione, che «gli attuali giovani costituiscono la prima generazione destinata a vivere meno a lungo di quella dei loro genitori».

DOSSIER

Pericoloso

del patrimonio e un tasso di conversione ridotto sulla base di un'aspettativa di vita più elevata, garantiscono loro infatti margini di guadagno nettamente più elevati.

Il tasso minimo d'interesse e il tasso di conversione vengono stabiliti da Consiglio federale e Parlamento, nel quale siedono anche rappresentanti della lobby degli assicuratori, che agiscono in base al motto «padron comanda, caval trotta». Per esempio, la Consigliera nazionale liberale Christa Markwalder, che ha sostenuto la riduzione del tasso minimo d'interesse, pur criticando gli elevati costi della gestione patrimoniale e il basso reddito delle obbligazioni della Confederazione, ha glissato sul fatto che il gruppo finanziario per il quale lavora, la «Zurich Financial Services», ha appena dichiarato un utile netto di 3,2 miliardi di dollari e un reddito del capitale proprio del 12,6%.

Affermazioni insostenibili

È piuttosto chiaro che i fautori borghesi della riduzione la sostengono per difendere i propri interessi. La direzione della campagna a favore del taglio, che dispone di un capitale tra i 10 e i 12 milioni di franchi, è stata affidata all'associazione mantello economiesuisse, presieduta guarda caso da Gerold Bühner, presidente della società di assicurazioni sulla vita SwissLife, attiva soprattutto nel settore pensionistico, dal quale ricava la maggior parte dei suoi cospicui utili. E si tratta di un rappresentante dei propri interessi particolarmente convincente.

Una votazione che tocca tutti
La riduzione del tasso di conversione tocca tutti noi, che dobbiamo contare sulla nostra rendita per far fronte alla pensione, mentre andrà ad arricchire chi già è ricco di suo. Essa comporta una diminuzione delle rendite che può giungere a diverse decine di migliaia di franchi. Si tratta di una perdita insostenibile che ci ha indotto a parlare di «furto delle rendite» e a promuovere il referendum. Dobbiamo assolutamente difendere la sostanza di questo importante pilastro delle nostre assicurazioni sociali. Per questo, anche i ferrovieri e tutte le lavoratrici e i lavoratori che dispongono di una cassa pensioni che va oltre la parte obbligatoria devono votare NO, in modo da dare un segnale chiaro.

pan/gi

NOI VOTIAMO NO

Le seguenti organizzazioni raccomandano a elettrici ed elettori di respingere il 7 marzo l'«adeguamento del tasso di conversione» (modifica della legge federale sulla previdenza professionale): SEV, Unia, VPOD, comedia, USS, Syna, Travail Suisse, Attac, Bon à savoir, K-Tipp, Saldo, Tout compte fait, SP, Grüne.

Per ulteriori info:

www.furto-delle-rendite.ch

e

www.sev-online.ch

La votazione del 7 marzo avrà anche un valore simbolico. Una vittoria dei sindacati permetterà di combattere con maggior forza l'attacco allo stato sociale.



NO al furto delle rendite

Votazione del 7 marzo 2010

RIDUZIONE DEL TASSO DI CONVERSIONE: LA PAROLA AD UN ESPERTO

Anche esperti riconosciuti, come Herbert Brändli, titolare di un diploma federale di esperto di assicurazioni pensionistiche e presidente della fondazione di previdenza Profond, si oppongono all'ulteriore riduzione del tasso di conversione.

«m»: Signor Brändli, lei è uno dei sempre più numerosi rappresentanti di casse pensioni che si oppongono alla riduzione del tasso di conversione. Perché?

Herbert Brändli: Salariate e salariati rinunciano ad una parte del loro salario per versarlo all'istituzione solidale della cassa pensioni e finanziare così anticipatamente la loro rendita di vecchiaia. I titolari di questo patrimonio comune hanno quindi il diritto di aspettarsi che la loro rendita corrisponda almeno al potere d'acquisto al quale hanno rinunciato. La gestione e gli utili devono tener conto dell'evoluzione economica. Approvando la riduzione dei tassi di interesse e di quelli di con-

versione, questi obiettivi minimi non possono più essere raggiunti.

I sostenitori della riduzione asseriscono che siccome viviamo sempre più a lungo i soldi non basteranno per le generazioni future.

Asseriscono però anche che le attuali rendite sarebbero troppo elevate, confermando così che la demografia non costituisce un problema per le prestazioni delle casse pensioni. L'aumento dell'aspettativa di vita è conosciuto e prevedibile. La sua copertura finanziaria è uno dei compiti principali delle casse pensioni, senza per questo risultare un caso assicurativo.

Lei critica quindi il ruolo delle assicurazioni nel settore pensionistico?

Ogni cassa pensioni è responsabile del proprio equilibrio dal punto di vista della tecnica assicurativa. Esternalizzando i rischi degli investimenti a società assicurative, entrano in gioco fattori che

servono in primo luogo a garantire gli utili degli assicuratori e che comportano costi supplementari.

Perché durante la crisi numerose casse pensioni hanno perso molti soldi?

Le casse pensioni non dovrebbero fare speculazioni, ma investire a lungo termine. Durante la crisi, la valutazione del loro patrimonio è diminuita, senza però che esso sia andato perso. L'esperienza insegna che queste perdite contabili prima o poi vengono riassorbite. Sono invece stati altri investimenti speculativi, effettuati per conseguire utili in tempi brevi, a generare perdite.

Abbiamo ripreso questa intervista (accorciata) da «m», il magazin del sindacato comedia, con il gentile consenso della sua redazione.

Bucus assicurativus

Una malattia che da noi non esiste.



Chi sceglie subito ÖKK, entro il 30 giugno 2010, approfitta due volte! Offerta di benvenuto ÖKK e ulteriore speciale sconto del 20 %.

Agenzia ÖKK Berna, Spitalgasse 33
3000 Berna 7, T 058 456 19 30
www.oekk.ch

ÖKK

Sui contributi ordinari, i dipendenti delle FART e della NLM a favore della variante che garantisce il principio di solidarietà

«Chiediamo un aumento reale dei salari»

Nessuna guerra generazionale tra lavoratori e lavoratrici delle FART: lo ha deciso l'assemblea del personale. Ora si punta sulle trattative salariali per salvaguardare il potere di acquisto dei dipendenti.

Tempo di sacrifici. Il risanamento delle casse pensioni graverà inevitabilmente anche sulle spalle di molti salariati, per i quali i sacrifici si traducono in moneta sonante. Comprensibili, dunque, i sentimenti di rabbia: ma come? Dobbiamo passare noi alla cassa quando gli errori sono stati commessi da altri? Sono interrogativi che si pongono migliaia di lavoratori e lavoratrici che si guadagnano il pane ogni giorno. Come i dipendenti delle FART che nel corso dell'assemblea del personale (lunedì 8 febbraio) hanno espresso la loro preo-

cupazione, ma anche mostrato un grande senso di responsabilità di fronte alla necessità di contribuire al risanamento della cassa pensione. Dopo un acceso dibattito sulla ripartizione del contributo ordinario della cassa pensione, i dipendenti hanno aderito (con una sola astensione) alla proposta suggerita dai sindacati; la variante scelta si basa su una migliore ripartizione tra le classi di età, privilegia la simmetria dei sacrifici e, soprattutto, tutela il principio della solidarietà generazionale.

Salvaguardare il potere d'acquisto

Ben consapevole della posta in palio, Angelo Stroppini ha dichiarato che «sarà premura del SEV e degli altri due sindacati recuperare il contributo finanziario destinato al risanamento della cassa pensione in sede di trattative salariali; l'obiettivo è di salvaguardare nel limite del possibile il potere di acquisto dei salariati». Sul fronte delle

trattative salariali, è stato ricordato, i sindacati hanno chiesto un aumento del 2%: lo 0,6% del rincaro è già stato accordato dalle FART, mentre il restante 1,4% – che resta da negoziare – è da considerare una compensazione del potere d'acquisto.

Su questo punto l'assemblea ha approvato una risoluzione nella quale il personale delle FART e della Navigazione Lago Maggiore (NLM) «chiede alle rispettive direzioni aziendali un ragionevole aumento reale degli stipendi che tenga conto dello sforzo delle lavoratrici e dei lavoratori al risanamento del fondo di cassa pensione CAP, che di fatto riduce in modo importante il potere d'acquisto dei salari, in un momento di grave recessione economica».

In quest'ottica il personale dà mandato «ai sindacati SEV, UNIA ed OCST di intavolare delle trattative come richiesto nella lettera del 7 dicembre, chiedendo la disponibilità ad un incontro».

Tornando sul tema spino-

so della cassa pensione, Angelo Stroppini ha ricordato che sarà necessario tenere sotto controllo i bilanci delle casse pensioni. «Si tratta in sostanza di verificare puntualmente fino a quando sarà necessario prelevare dal sala-

Non abbassare la guardia

L'azienda ha infine annunciato la sua disponibilità ad applicare la sentenza Orange, riconoscendo le indennità per lavoro serale e festivo durante le vacanze, con effetto retroattivo fino al 2005. L'assemblea



Cassa pensioni: è ora di compensare i sacrifici dei dipendenti.

rio il contributo per risanare il secondo pilastro.» Un controllo che sarà assicurato anche dalla commissione del personale, che sta svolgendo un eccellente lavoro.

si è conclusa con una constatazione quasi collettiva: occorre essere più combattivi, compatti ed incisivi nelle rivendicazioni. Abbassare la guardia sarebbe troppo pericoloso. *fig*

Assemblea LPV: dai macchinisti anche un grande gesto di solidarietà per Haiti: devoluti mille franchi per aiutare i terremotati

«Dovremo prepararci a lottare»

Scenari di sfide per i macchinisti confrontati con annunciati cambiamenti che si stanno sviluppando sotto il segno dell'incertezza. Appello all'unità e a maggiore partecipazione.

Breve sguardo attorno al tavolo. È presto fatto. «Siamo in pochi.» Esordisce così il presidente della sezione LPV Massimo Piccioli. «Se vogliamo vedere il bicchiere mezzo pieno – continua – allora significa che i colleghi hanno fiducia nel comitato.» E Piccioli fa bene a cercare di vedere il bicchiere mezzo pieno, perché le sfide che si delineano all'orizzonte dei macchinisti sono gravide di incognite. «Nell'immediato per i depositi di Chiasso e Bellinzona non sono previsti cambiamenti. Ma a lungo termine, nessuna certezza.»

Niente di più vero, dal momento che l'aria pesante dei tagli si fa sentire con sempre maggiore insistenza. Pensiamo in particolare a CARGO (cfr risoluzione nel riquadro). «Io non sono contrario per partito preso ai cambiamenti – sottolinea nuovamente il presidente – ma la mia esperienza mi invita a fare attenzione ai giochetti. Dobbiamo essere consapevoli: il personale dovrà lottare con i denti per mantenere le conquiste acquisite e conservare le attuali condizioni di lavoro.»

«È vero, a volte siamo stanchi e stufo» dichiara ancora Massimo guardando negli occhi il suo vice Thomas Giedemann, instancabile nel lavoro sindacale, un autentico portatore d'acqua. «Io sono stanco di fragili certezze che all'indomani sono destinate a traballare. Ma per lottare – conclude il presidente della sezione – sarà necessario

il sacrificio di tutti.» Una cosa è comunque certa: i macchinisti non intendono rassegnarsi e, in collaborazione con i segretari sindacali ticinesi, seguiranno attentamente gli sviluppi sui diversi fronti.

E i fronti aperti sono davvero tanti. Angelo Stroppini, nel dettagliare le sfide che il SEV dovrà affrontare nel 2010 – CARGO, rinnovo del Contratto collettivo, trattative salariali, Cassa pensione, Divisione Infrastruttura – ha parlato di contesto esplosivo, nel quale mettere mano al CCL sarebbe pericoloso. Spetterà alla conferenza dei delegati del CCL esprimersi il 9 marzo. «In vista di questo appuntamento – evidenzia Giedemann – è importante che la base dia ai propri rappresentanti indicazioni chiare, per contribuire al dibattito interno e alla formulazione di precise rivendicazioni.»

Angelo Stroppini ha comunque assicurato che il SEV sta studiando le strategie migliori per rispondere ai reiterati attacchi delle FFS.

Al termine dell'assemblea i macchinisti hanno deciso di devolvere 1000 franchi per i terremotati di Haiti.

Françoise Gehring

CARGO: RISOLUZIONE DEI MACCHINISTI

La sezione LPV (macchinisti) Ticino, ha preso atto dei piani delle FFS che prevedono di scorporare la Divisione Cargo in due distinte società per il traffico merci interno e per quello di transito.

Questa decisione «strategica» arriva a non più di due anni dall'ultima, che andava esattamente in senso opposto.

L'annunciata standardizzazione delle prestazioni con «indispensabili e decisi interventi tesi alla riduzione dei costi», lascia presagire un ulteriore smantellamento del servizio pubblico, con una conseguente perdita dei posti di lavoro.

La sezione LPV Ticino ritiene che le innumerevoli ristrutturazioni e riorganizzazioni effettuate negli scorsi anni, abbiano già colpito oltremisura il personale, ragione per cui si chiede che il personale attualmente in forza presso FFS CARGO, indipendentemente dalle scelte strategiche che verranno compiute nei prossimi mesi, sottostia anche in futuro al Contratto collettivo di lavoro FFS/FFS CARGO.

Colpi di diritto

Prolungamento del termine di congedo in seguito al servizio militare

All'inizio del mese di ottobre 2009 «K» si è annunciato all'ufficio di protezione giuridica del SEV in seguito ad un licenziamento

«K» credeva aver diritto al prolungamento del suo termine di congedo, il che era effettivamente il caso. Questo periodo di protezione è del resto anche valido in altre situazioni.

Le FFS l'hanno licenziato nel mese di luglio del 2009, rispettando un termine di congedo ordinario a fine ottobre 2009.

Dal 15 agosto al 9 settembre era al servizio dell'esercito. È in quell'occasione che un amico gli ha comunicato che il licenziamento non era valido, perché in quel momento stava svolgendo il suo servizio militare. Il termine di disdetta avrebbe dovuto, come minimo, essere prolunga-

to. Si è così rivolto al proprio superiore che gli ha risposto – in base ad informazioni raccolte dal servizio del personale – che il licenziamento era valido e che un prolungamento del termine di congedo non entrava in linea di conto.

Periodo di prova

Secondo l'art. 336c del Codice delle obbligazioni (CO), dopo il tempo di prova, un datore di lavoro non può licenziare un salariato che, per esempio, sta compiendo il proprio servizio militare di almeno 11 giorni. Questo periodo di protezione si estende anche durante le 4 settimane prima e dopo il servizio militare. Un licenziamento pronunciato in questo lasso di tempo, non è valevole, insomma è nullo. Nel caso in cui il termine di congedo

non è ancora scaduto al momento del servizio militare, questo termine di congedo è interrotto e riprende solo dopo la scadenza del periodo di protezione. Nel caso in cui i rapporti di lavoro terminano alla fine di una settimana o di un mese, allora il termine di congedo deve essere prolungato fino a quel termine. Questa regola del Diritto privato è interamente applicabile al personale delle FFS.

L'intervento del SEV

Il SEV è dunque intervenuto in forma scritta presso il servizio del personale in questione, facendo leva sulle disposizioni pertinenti del Diritto delle obbligazioni e ha chiesto che il termine di licenziamento fosse prolungato al 30 novembre 2009. È stato inoltre proposto che «K» offrisse i propri servizi a

partire dalla fine del servizio militare e fino alla scadenza del termine di congedo.

Siccome il licenziamento è stato pronunciato prima della fase di protezione del licenziamento (in base al CO 336c litt a), resta comunque valido. Il servizio di protezione giuridica del SEV, ad ogni modo, non avrebbe potuto più intervenire contro il licenziamento medesimo, visto che il collega «K» si è fatto vivo solo dopo la scadenza del termine di contestazione e di ricorso.

Il servizio del personale ha tuttavia riconosciuto che la posizione del SEV era fondata. Ha così prolungato il termine di scadenza al 30 novembre 2009. Analoghe regole del gioco sono d'altronde applicabili in materia di protezione contro il licenziamento in caso di incapacità parziale o totale di lavoro, in seguito ad una malattia o a un incidente, come pure nel caso di gravidanza.

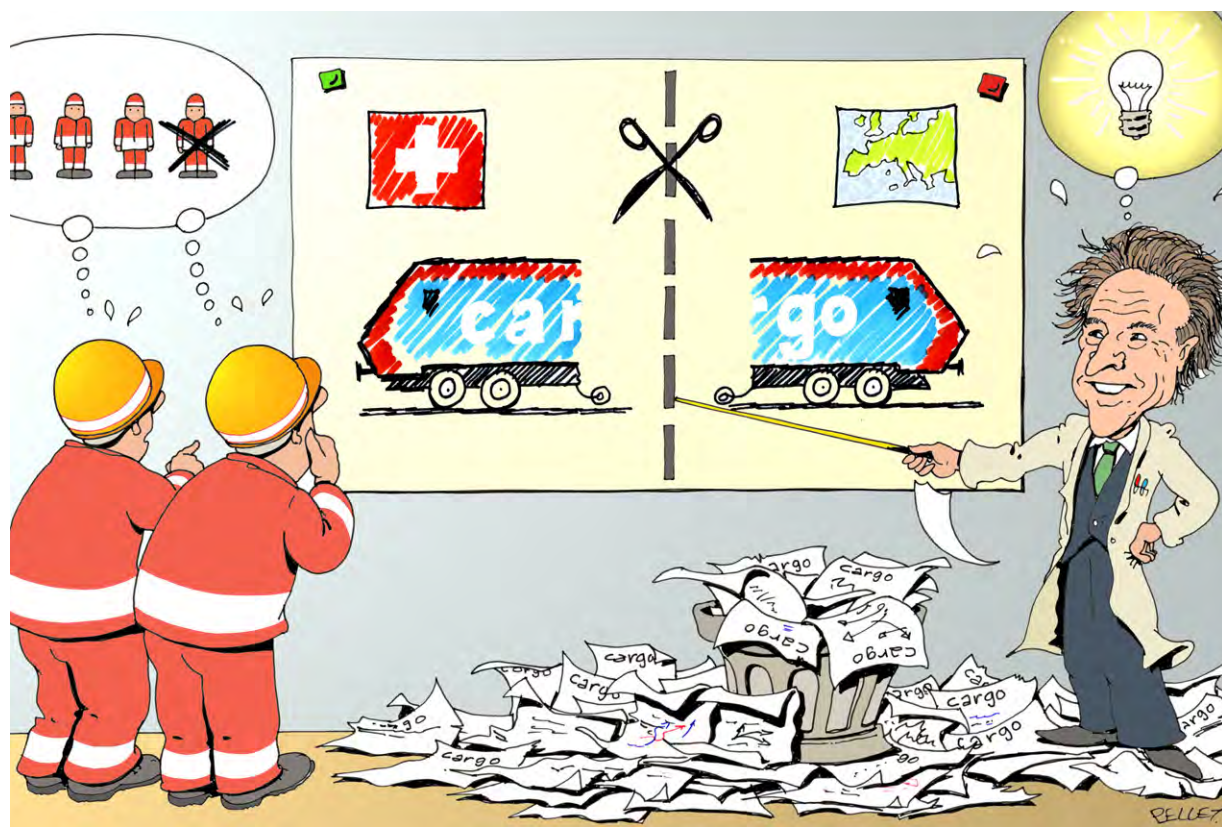
Il servizio di protezione giuridica

PER SAPERNE DI PIÙ

Ricordiamo ai nostri lettori e alle nostre lettrici che sul nostro sito web www.sev-online.ch (sotto la voce:

«servizi»), è disponibile la raccolta di Colpi di diritto del 2009. Una fonte preziosa di info giuridiche.

PELLET PIOCHE: LA NUOVA TROVATA DI FFS: TAGLIARE IN DUE CARGO!



INFO

CHIUSURA SEGRETARIATI

Vi preghiamo di prendere nota che il nostro segretariato di Bellinzona rimane regolarmente chiuso il lunedì mattina e martedì mattina per varie attività, tra cui la produzione del quindicinale contatto.sev.

Mentre alle seguenti date il segretariato di Chiasso sarà aperto solo di pomeriggio: mercoledì 17 e 24 febbraio, 3 e 10 marzo.

Vi ringraziamo per la comprensione.

E sul progetto "Buon appetito" grande partecipazione al sondaggio del SEV

ZPV: verso un futuro insieme?

ZPV di Chiasso e Bellinzona presto in un'unica sezione Ticino? L'ora della fusione si avvicina.

Come comunicato alla fine dell'anno appena trascorso, il 15 febbraio si sono tenute le assemblee delle sezioni ZPV a Chiasso e a Bellinzona allo scopo di otte-

nere, dalle rispettive sezioni, l'approvazione per la creazione di una unica sezione ZPV in Ticino.

Nelle rispettive assemblee la proposta di dare vita ad un unico organismo è stata votata all'unanimità. In primavera si terrà pertanto l'assemblea costitutiva della nuova sezione ticinese della ZPV nella quale verrà votato il nuovo regola-

mento di gestione. Tale assemblea sarà formalmente preceduta dallo scioglimento delle attuali due strutture.

Progetto "Buon Appetito"

Il segretariato SEV di Bellinzona, il comitato ZPV di Bellinzona ed il collega Bruno Castaldo, attuale persona di riferimento per la sezione di Chiasso, vi ringrazia-

no per la vostra pronta risposta al questionario sul progetto "Buon appetito". Quando saranno pervenuti tutti i questionari, provvederemo a comunicarvi gli esiti globali. I risultati dell'inchiesta ci forniranno utili indicazioni per l'incontro con le FFS, programmato per fine marzo/inizio aprile.

Angelo Stroppini



Concorso di reclutamento VPT

La sottofederazione del personale delle aziende private di trasporto VPT organizza dal 1° ottobre 2009 al 30 settembre 2010 un concorso per il reclutamento al SEV con i seguenti premi:

Per il reclutamento di 4 nuovi membri:

un pernottamento per una persona all'albergo Brenscino a Brissago;

per il reclutamento di 7 nuovi membri:

un pernottamento in camera doppia per due persone all'albergo Brenscino a Brissago;

per il reclutamento di 10 nuovi membri:

due pernottamenti per due persone all'albergo Brenscino a Brissago.

A richiesta, i buoni per l'albergo possono essere forniti come buoni REKA.

Per domande su questa azione, rivolgersi al responsabile del reclutamento VPT.

Mail: martin.ritschard@vpt-online.ch / Tel. 079 782 09 77

IMPRESSUM

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

La pubblicazione è quindicinale.

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: *contatto.sev*, casella postale, 6501 Bellinzona; contatto@sev-online.ch, telefono 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, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.-

Pubblicità: Kretz AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Prestampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG)

La prossima edizione di *contatto.sev* apparirà il 4 marzo. Il termine di chiusura per le pagine sezionali e le inserzioni è il 25 febbraio alle 10.00.

«DENTRO LA CRONACA»

A CURA DI GADDO MELANI

I danni del profitto

*Ho appena firmato una petizione * in cui si chiede all'amministratore delegato della compagnia petrolifera americana Chevron di smaltire i rifiuti tossici lasciati nella regione amazzonica dell'Ecuador, nota anche come "Chernobyl dell'Amazzonia".*

La storia ha inizio nella seconda metà degli anni Sessanta, quando la Texaco (poi comprata dalla Chevron) cominciò a scavare pozzi nella regione di Lago Agrio. Furono così trivellati 350 pozzi su una superficie di oltre 3.000 kmq, scaricando nei fiumi e nei ruscelli della foresta pluviale qualcosa come 68 milioni di litri di rifiuti oleosi, una velenosa miscela di petrolio, acido solforico e altre sostanze cancerogene. Ma non basta. Furono inoltre scavati almeno 600 tra pozzi e vasche per scaricarvi i reflui inquinanti, ma senza alcuna protezione, così che questi liquidi (e si parla di decine di milioni di litri) sono penetrati nel terreno, avvelenandolo e contaminando ulteriormente le falde freatiche.

Lo sfruttamento della regione durò sino al 1992, quando la Chevron cedette i pozzi alla compagnia nazionale Petroecuador. In 20 anni (l'estrazione iniziò nel 1972), la Texaco-Chevron pompò un miliardo e mezzo di barili di petrolio con utili per 30 miliardi di dollari. Nello stesso periodo, l'avvelenamento causato dai pozzi fu causa diretta della morte di almeno 1.400 persone. Nelle popolazioni che vivono nelle aeree dello sfruttamento petrolifero è stato calcolato che l'incidenza dei tumori è di 30 volte superiore al tasso nazionale. Sono stati inoltre rilevati tassi elevati di malformazioni congenite, aborti, malattie della pelle e patologie del sistema nervoso.

Nel 1993, circa 30'000 cittadini della regione di Lago Agrio, sostenuti da organizzazioni ambientaliste, decisero di rivolgersi alla legge per obbligare la Chevron a rifondere i danni e bonificare i terreni, inoltrando una causa a New York. La giustizia locale si disse incompetente, stabilendo che la sede naturale era l'Ecuador, ma dispose che la compagnia americana fosse tenuta a rispettare la decisione del tribunale ecuadoriano. Ora, dopo 17 anni, il momento della sentenza si starebbe avvicinando. Il tribunale di Nueva Loja, che avviò il processo nel 2003, ha ricevuto il rapporto definitivo firmato da un gruppo di periti indipendenti che quantifica i danni causati dalla Chevron fra gli otto e i sedici miliardi di dollari. Per l'esattezza, otto miliardi rispondono alla cifra oggi necessaria per ripulire dalle scorie l'area inquinata e gli altri otto a quella risparmiata dalla compagnia petrolifera al momento dei lavori e che oggi dovrebbe risarcire la popolazione per i danni patiti.

Va da sé che la Chevron va ripetendo che non ha nessuna intenzione, in caso di condanna, di pagare, che inoltrerà ricorsi su ricorsi contro quella che già definisce un'estorsione. Ma è anche chiaro che la sentenza costituirà un precedente di indubbia importanza per tutte le multinazionali che ovunque nel mondo (si pensi solo a quanto accade in Nigeria) distruggono l'ambiente e avvelenano i nativi sull'altare dell'unico dio nel quale credono: il denaro.

* http://www.avaaz.org/it/chevron_toxic_legacy/98.php

Grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe

du 1^{er} au 14 juin 2010 (14 jours)

Prix forfaitaire: CHF 3900.-

Un magnifique circuit vous conduira à des villes intéressantes du Sud-Est de l'Europe à travers des paysages pittoresques! Vous entamerez un beau circuit en train spécial confortable qui vous conduira à Veliko Tarnovo après avoir traversé les impression-

nantes gorges du fleuve Iskar. Vous franchirez ensuite le col de Schipka pour arriver à Burgas, sur les rives de la Mer Noire, puis à Plovdiv. Le chemin de fer de montagne des Rhodopes, à voie étroite, vous fera découvrir les gorges et les hélicoïdales des monts Pirin.

P R O G R A M M E

1^{er} jour, mardi 1^{er} juin: Suisse - Munich

Voyage en train Eurocity à Munich et poursuite à bord du train de nuit à destination de la Roumanie.

2^e jour: À travers les Carpates

Vous traverserez les steppes hongroises et les montagnes de Siebenbürgen pour arriver à Brasov, en Roumanie.

3^e jour: Brasov et le château de Dracula

Le matin, vous visiterez la remarquable vieille ville de Brasov. L'après-midi, vous découvrirez le célèbre château de Bran.

4^e jour: Brasov - Sofia

En empruntant la ligne montagneuse du col de Predeal, vous arriverez à Bucarest. Poursuite du voyage pour Sofia.

5^e jour: Sofia

Un tram historique vous permettra de voir la ville. Après-midi libre.

6^e jour: Gorges d'Iskar - Veliko Tarnovo

Départ du circuit de trois jours à bord d'un train spécial affrété exclusivement par SERV RAIL. Ce

train est composé d'une voiture de 1^{re} classe climatisée et d'une voiture-salon. Selon la ligne, il est tracté par une locomotive diesel ou électrique. Le voyage conduit le long du fleuve Iskar à travers des gorges romantiques à Pleven, puis à Veliko Tarnovo. Visite de cette ancienne ville moyenâgeuse des tsars.

7^e jour: Col de Schipka - Burgas

Le train emprunte l'impressionnante ligne de montagne jusqu'à Karnobat. Visite de la vieille ville de Nessebar. Poursuite du voyage pour la ville portuaire de Burgas.

8^e jour: Burgas - Plovdiv

Voyage en train spécial à Plovdiv et visite du centre historique. Ensuite, voyage en car pour Velingrad.

9^e jour: Train à vapeur des Rhodopes

Le train à voie étroite régulier vous conduira à Septemvri. Un train spécial à vapeur vous ramènera ensuite à Velingrad.

10^e jour: Chemin de fer des Rhodopes

Le train régulier à voie étroite vous conduira à Dobrinishte à travers des montagnes sauvages.

11^e jour: Couvent de Rila - Sofia

Le bus vous conduira au célèbre couvent de Rila. Poursuite du voyage pour Sofia.

12^e jour: Sofia - Thessalonique - Athènes

Vous traverserez la vallée de Sturma pour arriver à Thessalonique, en Grèce. Un train Intercity prendra le relais pour vous rendre à Athènes.

13^e jour: Athènes - Patras

Voyage en train d'Athènes à Patras et embarquement sur le ferry confortable pour rejoindre l'Italie.

14^e jour: Ancona - Suisse

Arrivée le matin à Ancona. Voyage en train EUROSTAR jusqu'à Milan, avec correspondance pour la Suisse.

Option: Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie

du 5 au 12 juin 2010 (8 jours).
Détails voir ci-dessous.

GARANTIE DE VOYAGE



Inscription

- Grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe, 1^{er} au 14 juin 2010
- Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie, 5 au 12 juin 2010
- Chambre et cabine individuelle désirée, supplément CHF 800.-
- 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

Tél. privé

portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables.

Envoyer à: SERV RAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous

www.servrail.ch • Renseignements: SERV RAIL • Tél. 031 311 89 51

Demandez le programme détaillé!



Compris: Voyages en train selon programme (Munich-Brasov en voiture-lits «Double», St. Margrethen-Munich, Sofia-Athènes et Ancona-Milan en 1^{re} classe, autres trajets en 2^e classe) • Ferry Patras-Ancona en cabine extérieure à deux lits • Tous les voyages et transferts en car • Toutes les visites et excursions • Voyage en train spécial pendant trois jours • Voyage en train à vapeur du chemin de fer des Rhodopes • 11 nuitées dans des hôtels 4 étoiles en chambres à deux lits • Pension complète durant tout le voyage • Guides locaux à Brasov et en Bulgarie • Documentation de voyage • Accompagnement SERV RAIL dès Zurich et jusqu'à Milan • **Non compris:** Supplément chambre individuelle et cabine intérieure individuelle, CHF 800.- • Titres de transport jusqu'à St. Margrethen et au départ de Milan pour la Suisse • Assurance obligatoire pour annulation et SOS, CHF 88.-

Option: Circuit en chemin de fer à travers la Bulgarie, du 5 au 12 juin 2010 (8 jours): Ce voyage vous permet de participer à une partie du grand circuit dans le Sud-Est de l'Europe. Aller et retour en avion (SWISS). Prix forfaitaire CHF 2500.- • 5 juin 2010: Vol direct de Zurich à Sofia. Visite de la ville et ensuite même programme comme ci-dessus du 6^e au 11^e jour • 12 juin 2010: Le matin, visite de la ville de Sofia en tram historique. L'après-midi, vol direct avec SWISS à destination de Zurich.

■ VPT Servizi Ferroviari

Prossime assemblee di gruppo

10 marzo: assemblea del personale elvetico Briga/Domodossola, a Domodossola, presso il Dopolavoro ferroviario, ore 17.30.

17 marzo: assemblea del personale elvetico Basilea, Bahnhofrestaurant, sala Tokyo, ore 17.00.

23 marzo: assemblea del personale elvetico Berna (depositi Berna, Friburgo, Bienne, Interlaken, Lucerna),

Bollwerk 4 (stazione SBB), ore 17.00.

25 marzo: assemblea del personale elvetico Zurigo (depositi Zurigo, Lucerna, San Gallo, R'horn, Coira), ristorante del personale SBB Oase, ore 18.00.

In queste riunioni discuteremo le iniziative da prendere in base ai più importanti problemi sul lavoro e del rapporto d'impiego. Invitiamo

tutti i colleghi a partecipare e li preghiamo di incoraggiare a venire anche i colleghi non ancora iscritti al SEV! Pianificheremo ulteriori assemblee per i diversi gruppi nei prossimi mesi. In caso di particolari esigenze, contattateci!

Per il Comitato sezionale
il presidente Calogero F. Noto

Tel.0041 79 461 05 37,
Mail:c.f.noto@bluewin.ch

SVEN (SOCIETÀ SVIZZERA DEI FERROVIARI PER LA SOBRIETÀ) REGIONE TICINO**La prevenzione è un investimento**

Ne è convinta la SVEN della Regione Ticino.

In occasione dell'annuale assemblea ordinaria, svoltasi a Bellinzona il 24 gennaio scorso, il presidente Armando Besomi ha sottolineato la necessità e l'importanza di continuare l'opera di

prevenzione contro l'alcol, rinnovando così un impegno di quasi un secolo. Il motto creato dalla SVEN Ticino – dove la ruota gira niente alcol – è dunque particolarmente indovinato. Il ruolo della associazione è da anni quello di privilegiare il contatto umano, assicurare una parola amica

quando le cose non vanno per il verso giusto. Occorre essere sempre pronti ad aiutare un collega – sottolinea Besomi – che sceglie di affogare nell'alcol i dispiaceri della vita.

L'assemblea, che ha approvato senza discussione i rapporti all'ordine del giorno, ha pure provve-

duto alla nomina di un nuovo cassiere. Si tratta di Angelo Vignone, macchinista del settore Cargo a Bellinzona. La sezione ticinese, in vista del traguardo centenario della SVEN (fondata nel 1914), intende far conoscere in modo adeguato l'attività dell'associazione.

Unione Ferroviari Sportivi Ticino**Corso regionale di tennis 2010**

Domenica 14 marzo 2010, Centro Tennis Club Chiasso a Seseglio, inizio ore 13.30

A nostra disposizione i campi al coperto. Tutti possono partecipare e sono i benvenuti! Costo, aperitivo incluso: Fr. 50.- per i soci UFST/Fr. 55.-

per i non soci. Il corso sarà animato dai maestri Fiorenzo Cardani, Athos Keller e da monitori. La serata proseguirà con una cena in compa-

gnia. Iscrizione (entro il 5 marzo): Samuele Lupi, Balerna, tel. 091 682 06 94, 051 281 70 10, 076 493 32 60, mail: sam.lupi@sunrise.ch

I NOSTRI MORTI

I colleghi della PV Vallese porgono ai familiari le condoglianze per il decesso del collega Ettore Brusco, 88 anni.

■ PV Vallese – www.sev-pv.ch/wallis-valais**Preannuncio assemblea generale**

LUNEDÌ 15 MARZO 2010, ORE 10.30, SALA COMUNALE A MARTIGNY

Vi preghiamo di annotare la data e annunciarvi per il pranzo in comune. Vi attendiamo numerosi! Maggiori info e annuncio al n. tel.

027 306 49 38 o 079 567 83 38, Alfred Imhof, presidente sezionale.

Frédry Imhof

A SPROPOSITO DI ...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

Falsari

Ai tempi di Aristotele, con il suo concetto di arte come mimesi (= imitazione), commerciare in copie era un'attività del tutto normale, e lo diventò anche per i pragmatici romani. Affascinati dalle creazioni elleniche, i cittadini dell'Urbe trafficavano con un gran numero di riproduzioni, tanto che a noi tocca persino ringraziarli, perché altrimenti non avremmo mai saputo di perduti capolavori dell'antichità, come: il Discobolo di Mirone, l'Afrodite di Prassitele o l'Amazzone di Fidia. Certo, può capitare che le intenzioni siano meno nobili, e qualche sospetto d'imbroglio finì pure sulla testa di un grande maestro come Michelangelo. Era il 1496 quando l'artista scolpì un San Giovannino per Lorenzo di Pierfrancesco de' Medici e poi dipinse la Pietà nella chiesa di Santa Maria a Marcialla. Nel mezzo accadde una cosa strana, raccontata dal Vasari, un episodio che ancora oggi non si è capito sino in fondo. Michelangelo cavò fuori da un blocco di marmo, un piccolo Cupido dormiente e lo affidò a Baldassarri del Milanese, che a sua volta lo mostrò a Lorenzo di Pierfrancesco. Quest'ultimo, appena vista la scultura, buttò lì l'idea: «Se tu lo mettesti sotto terra sono certo che passerebbe per antico: mandandolo a Roma acconcio in maniera che paia vecchio, ne ricaveresti molto di più che vendendoglielo qui.» All'operazione provvide lo stesso Michelangelo e l'opera fu venduta al cardinale San Giordano per duecento ducati. Peccato che l'alto ecclesiastico, che non era certo uno sprovveduto, si accorse dell'inganno e rispedì testé il cupidino al mittente. Alla fine, la statua arrivò nelle mani del duca Valentino, che ne fece dono alla marchesa di Mantova, città in cui ancora oggi si trova. Il fatto comunque, anziché recare danno a Michelangelo, gli portò buona pubblicità, e il cardinale gabbato lo prese sotto la sua ala protettrice a Roma, dove il Buonarroti trascorse un buon anno della sua formidabile vita artistica. In tempi moderni qualcosa di simile capitò ad un abilissimo falsario olandese che, dal 1937 in poi, dipinse una serie di «falsi originali», spacciandoli per delle opere perdute del grande maestro Vermeer. Grazie a tutta una serie di accorgimenti tecnici con i quali era riuscito persino a riprodurre la caratteristica «craquelure» (la sottile rete di crepe superficiali tipiche dei dipinti antichi), Han van Meegeren riuscì ad imbrogliare i più esperti e sospettosi critici d'arte dell'epoca, guadagnando una fortuna. Riuscì persino a turlupinare un grande collezionista d'arte come Hermann Göring, uno dei più potenti gerarchi nazisti, che comprò un suo falso Vermeer. Quando però finì la guerra, rischiò l'impiccagione per aver collaborato con il nemico, vendendogli un tesoro nazionale e, a quel punto, si trovò costretto a confessare e dovette dimostrare pubblicamente che era lui stesso l'autore del dipinto. Non solo si salvò la pelle, facendo appena un anno di carcere; ma la Corte dispose che i suoi falsi non venissero neanche distrutti: il regalo più grande che gli potessero fare, un gesto di rispetto assoluto per la sua arte. Van Meegeren divenne una specie di eroe nazionale, intervistato dai giornali di mezzo mondo, che non mancarono di dare risalto alla faccia stranita di Göring durante il processo di Norimberga, quando gli comunicarono che il falsario olandese l'aveva fregato spudoratamente, rifilandogli a caro prezzo una patasca.

Rh/BLS – le esperienze di macchinisti bernesi in terra grigionesa

«Lo rifarei subito!»

Chantal Homberger è macchinista alla BLS, ma da un anno è attiva al deposito di Davos della Retica. Le piacerebbe poter proseguire questa esperienza.

Chantal è una macchinista un po' particolare: non solo perché le donne che esercitano questa professione sono ancora una minoranza, ma pure per la sua formazione di base, non certo tecnica, ma di decoratrice di interni. Ha ereditato la passione per la ferrovia dai nonni, entrambi dipendenti delle FFS. Non appena ha potuto fare uno stage su una locomotiva, si è decisa: era il mestiere che cercava. Ha iniziato la formazione in una classe di livello superiore e le materie erano assai difficili, soprattutto fisica ed elettrotecnica. Dopo l'apprendistato è stata assegnata al deposito di Langnau, ma macchinista in quella regione vuol dire soprattutto condurre treni regionali sulla rete suburbana di Berna.

Una scappatina nei Grigioni

Quando la Ferrovia Retica stava cercando di ovviare alla carenza di macchinisti, il suo compagno Matthias Hügli, pure lui macchinista alle FFS, le ha proposto di annunciarsi. Dopo qualche esitazione, si è decisa e sono stati accettati entrambi! Non è stato evidente, perché i posti alla RhB sono molto ricercati!

Un programma multiforme

Entrambi sono stati attribuiti al deposito di Davos. Lì il lavoro è più interessante che a Langnau, poiché si conducono tutti i tipi di treno: «Treni passeggeri di 48 assi, alla BLS non ce ne sono più!» esclama. Anche se, ammette, deve pure accettare di condurre anche treni auto, per i quali non prova certo molto simpatia.



Una bernese in terra grigionesa: la 27enne Chantal Homberger è macchinista alla RhB.

Ma poi le tocca di nuovo un treno spola o un «Bernina-Express» fino a Pontresina, o ancora una scappata fino a Scuol, attraverso la galleria della Vereina. In certi giorni percorre quasi tutto il cantone. Non può però andare fino a Poschiavo, perché la linea del Bernina, pur essendo parte della Retica, funziona a corrente continua e anche se prossimamente entreranno in funzione i treni bicorrente, i macchinisti devono conoscere le caratteristiche della tratta e le particolari prescrizioni d'esercizio.

Molte cose da imparare

I primi tempi nel nuovo lavoro non sono stati facili e non soltanto perché per lei Davos era un luogo sconosciuto. Anche sul piano professionale ci sono state molte cose nuove da imparare o da rispolverare: ad esempio il diverso sistema di frenatura, le manovre con il personale, il traino di treni merci su rampe fino al 45% solo in adesione e l'uso della piattaforma girevole, di cui non aveva mai fatto l'esperienza.

Esercizio familiare

La nuova attività le è stata però resa più facile dall'ambiente di lavoro molto meno anonimo dell'esercizio automatizzato della S-Bahn di Berna. «Alla RhB si avverte ancora un clima familiare. C'è sempre qualcuno in giro, sia un funzionario d'esercizio in una stazione servita, il capotreno dietro nel treno, il personale di manovra, un verificatore, operai in officina. Tutti si conoscono e l'ambiente è molto amichevole. Mi piace molto qui alla Retica.» Non stupisce quindi che Chantal dichiari che rifarebbe subito l'esperienza e che abbia immediatamente accettato di prolungare di un anno il soggiorno in terra grigionesa. Oltre alla natura – capita di trovarti un cervo accanto alla linea – a Chantal piacciono le serate al deposito di Davos, dove si ritrovano

diversi colleghi di tutte le categorie, o ancora le escursioni sugli sci in comune. Trova che la «squadra» di Davos sia cool: «Si impara a conoscersi, anche nella vita privata.»

Viaggiatori cordiali

Oltre ai colleghi di lavoro, anche i viaggiatori sono di un'altra pasta rispetto a Berna: «Qui la gente ha ancora piacere a viaggiare in treno!» osserva Chantal «mentre sui treni della S-Bahn di Berna tutti hanno la faccia nel giornale «20 Minuten.»»

A volte, vi sono divergenze con qualche turista e perciò le ha fatto ancora più piacere costatare la grande accoglienza riservata a lei e agli 5 macchinisti della BLS dai colleghi della RhB. «All'inizio si sono meravigliati di vedermi circolare insieme con la mia istruttrice: non era mai successo di vedere due donne sulla locomotiva.»

Sindacalizzata

Il cambiamento di professione ha comportato per Chantal anche l'adesione al sindacato. Un passo che per lei era diventato ovvio e un gesto di riconoscenza nei confronti di un segretario sindacale, che conosce sin da piccola. Ed era per lei anche ovvio che avrebbe aderito al SEV e non al VSLF.

Anche i colleghi della sezione LPV Emmental hanno notato questa macchinista entusiasta e l'hanno nominata vice-presidente della sezione, quasi a voler intrattenere una relazione a distanza. Invece, ha pochi contatti con la LPV della RhB.

Nel suo tempo libero, Chantal Homberger legge volentieri, ad esempio romanzi storici, ma le piace anche fare passeggiate, nuotare, sciare o fare fondo. Ma anche solo girare in paese: «Guardo la gente e le vetrine e entro al «Kaffee Klatsch» sulla Promenade.»