

Intervista

Fabio Pedrina: politica dei trasporti, ma non solo, ad un bivio.

Pagine 6 e 7



Da Ascoop a Symova

Numerose ITC confrontate da gravi problemi previdenziali. Alcune di loro hanno promossa la creazione di una nuova cassa pensioni. È così nata Symova.

Pagine 8 - 10

Ritratto

Peter Lienhard: «Ho avuto molto dalle ferrovie e dai ferrovieri sportivi.»

Pagina 16



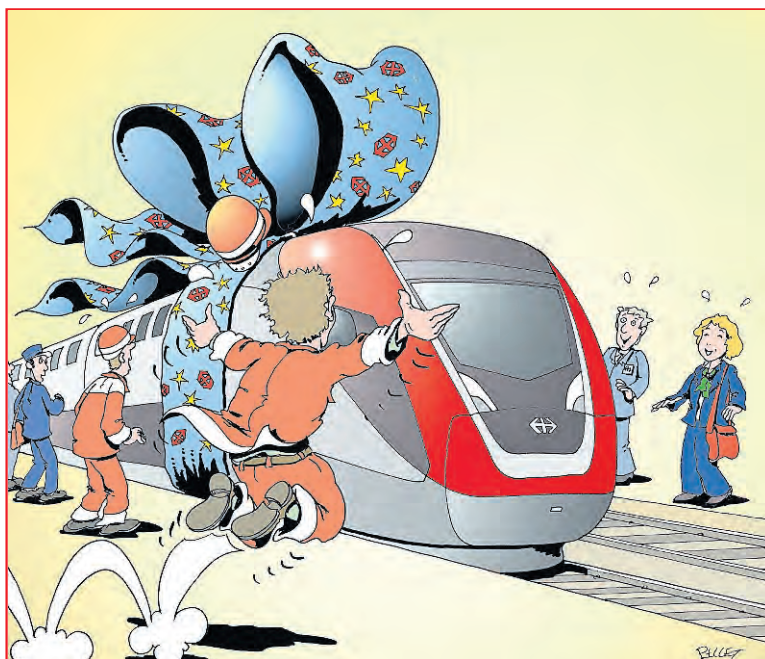
La scelta delle FFS di affidare a Bombardier la costruzione dei nuovi treni a due piani soddisfa i sindacati

Comanda del secolo positiva per l'impiego

Il SEV apprezza la decisione delle FFS di effettuare in proprio revisioni e manutenzione delle 59 nuove composizioni appena ordinate alla Bombardier. Oltre a garantire posti di lavoro, è un implicito riconoscimento del know-how del personale FFS.

Anche Unia è contenta di questa decisione, che creerà 400 posti di lavoro, permettendo al sindacato un'estesa partecipazione per definirne le condizioni d'impiego.

a pagina 2



Officine di Bellinzona, Tavola Rotonda il 28 maggio

Credere nello sviluppo



Pronti a far crescere le Officine di Bellinzona (OBE), convinti delle potenzialità di sviluppo. Disponibili a rispettare i doveri ma determinati nel difendere i loro diritti. Alle OBE il clima che si respira è quello dell'attaccamento alle conquiste ottenute grazie allo sciopero. Nel cor-

so dell'assemblea del 20 maggio, i lavoratori sono stati informati sugli ultimi sviluppi in vista della Tavola Rotonda del 28 maggio. Il presidente del comitato Gianni Frizzo ha rinnovato l'importanza di rimanere parte attiva nella costruzione del futuro delle Officine. Ma ha ammonito: «Non dare nulla per scontato.»

A pagina 3

EDITORIALE

L'azienda BLS procede con il vento in poppa, passando da un risultato positivo all'altro. Nel 2009 ha chiuso con un utile di 13 milioni di franchi (vedi anche a pag. 11).

Questo risultato tiene conto anche dell'impegno dell'azienda per risanare il proprio istituto di previdenza in seno all'Ascoop. Solo nel 2009, questo impegno ha comportato un'onere di 30,4 milioni di franchi, che dovrebbe comunque permettere di ridurre la

»Flagrante contraddizione«

Nick Raduner, Segretario sindacale, responsabile BLS

durata del procedimento di risanamento prevista.

Bisogna però considerare che anche il personale ha contribuito in modo sensibile a questo risanamento, con un 3 per cento del guadagno assicurato e con la privazione di interessi sul capitale di vecchiaia per tutto il 2009.

La crisi finanziaria ed economica ha decisamente scosso BLS Cargo e ha indotto tutto il personale di locomotiva ad eccettare misure anche pesanti per evitare quella più drastica, il licenziamento.

I dipendenti continuano a dimostrarsi molto disponibili nei confronti delle esigenze aziendali, prestandosi ad entrare in servizio quando c'è bisogno e accettando di negoziare in un secondo tempo le condizioni di compensazione del tempo accumulato.

Le trattative salariali si sono però concluse, per la maggior parte delle collaboratrici e dei collaboratori, con un nulla di fatto. Il minimo che si può dire è che si tratta di una flagrante contraddizione con il risultato finanziario dell'azienda.

IN BREVE

LE FFS RINUNCIANO
AL PIEMONTE

■ Le FFS hanno rinunciato ad inoltrare l'offerta per la gestione del traffico ferroviario regionale in Piemonte. Stando al comunicato delle FFS, esse erano state invitate dalla regione Piemonte a partecipare alla gara promossa nel 2009 ma, dopo un'attenta riflessione sul capitolato, hanno deciso di rinunciare alla presentazione di un'offerta definitiva. Le cause principali di questa decisione sono l'insufficiente sostenibilità economica e le complesse condizioni quadro, come strutture di distribuzione e vendita laboriose, forti dipendenze difficili da influenzare nei siti di manutenzione del materiale rotabile, restrizioni concernenti il piano orario.

ELVETINO SERVIRÀ
ANCHE LYRIA

■ La Compagnie des Wagons-Lits ha disdetto il contratto per il servizio di ristoro sui treni Lyria. Le subentrerà Elvetino, che ha vinto la gara d'appalto. Dal 1° luglio non servirà quindi solo i TGV tra Ginevra e Parigi, ma anche tra Parigi e Basilea, Zurigo, Berna e Losanna. L'offerta dovrebbe poter essere estesa e migliorata a medio termine.

SUL FURKA
A TUTTO VAPORE

■ Nel 1981 veniva abbandonato l'esercizio della linea di montagna sul passo del Furka, che è poi stato parzialmente ripreso nel 1992. Nel frattempo sono stati conclusi i lavori di manutenzione, con la posa di un nuovo passaggio a livello a Oberwald. Questo traguardo verrà festeggiato dal 12 al 15 agosto mentre l'esercizio di tutta la linea tra Realp e Oberwald riprenderà il 20 agosto.

Bombardier si è portata a casa la più grande commessa della storia delle FFS

Treni a due piani più rapidi

Più rapidi, più confortevoli, maggiore disponibilità di posti. Ecco gli assi nella manica dei 59 treni a due piani per il traffico a lunga percorrenza, che le FFS hanno ordinato al colosso industriale Bombardier. I nuovi convogli saranno più veloci grazie ad una nuova tecnica di compensazione del rollo.

«Nel 2009 le FFS hanno aggiudicato commesse per un ammontare di 3,5 miliardi di franchi; l'87% di tali commesse, è stata attribuito ad aziende svizzere. La decisione di affidare a Bombardier il mandato, è stata presa in seguito a un complesso bando di pubblico concorso, conforme agli accordi internazionali e alle disposizioni legali

in vigore in Svizzera.» Mercoledì 12 maggio, quando le FFS hanno annunciato agli organi di informazione di avere attribuito a Bombardier la costruzione di 59 nuovi treni a due piani, con quel breve testo si erano premurate di anticipare le inevitabili critiche, poi puntualmente emerse: perché non aver scelto l'azienda svizzera Stadler. La risposta si riassume in altrettante poche parole: se le FFS hanno affidato a Bombardier la commessa, è perché la multinazionale canadese ha chiaramente surclassato i suoi diretti concorrenti (Siemens e Stadler) «per l'importante potenziale d'innovazione». Tra le novità più apprezzate del progetto Bombardier, la maggior offerta di posti a sedere (1300 passeggeri per composizione rispetto agli attuali 1100 offerti dagli attuali Intercity a due piani). Tutti i posti a sedere di prima e seconda classe, di-

sporranno di prese elettriche e i accessi senza fili a Internet. I nuovi convogli permetteranno inoltre un risparmio energetico del 10% grazie a motori più efficienti. I nuovi veicoli sono concepiti in modo da attenuare le variazioni di pressione: in lunghe gallerie o nel momento di incrociare altri treni, i passeggeri non avvertono quasi le onde di pressione o la pressione sulle orecchie.

Risparmio miliardario

La vera novità, che consente un risparmio di oltre 1 miliardo in costi infrastrutturali, è dovuta alla compensazione del rollo. Questa idea non è nuova: sistemi analoghi, infatti, sono già impiegati nei treni Talgo (Spagna) o Shinkansen (Giappone). La tecnologia prevista per i nuovi treni consente, grazie a una compensazione fino a due gradi (nella tradizionale tecnica d'inclinazione, l'angolo

massimo raggiunge gli 8 gradi), di affrontare le curve ad una velocità superiore.

Grazie a questa compensazione del rollo si possono quindi conseguire guadagni di circa il 10% sul tempo di percorrenza, senza conseguenze negative sul confort dei passeggeri. Nel loro comunicato stampa le FFS fanno inoltre notare che la nuova tecnologia permetterà di rinunciare ad ampliamenti infrastrutturali di oltre un miliardo di franchi e dovrebbe pure permettere di limitare il consumo delle rotaie, con conseguenze positive sui costi di manutenzione.

Sindacati soddisfatti

L'annuncio dell'attribuzione della commessa del secolo a Bombardier, è stata ben accolta da Unia. Intanto perché il sito industriale di Villeneuve (VD) passerà da 200 a 400 dipendenti. 200 altri impieghi saranno creati con i lavori di subappalto. Con i tempi che corrono, 400 nuovi posti di lavoro sono una boccata di ossigeno. Soddisfatto anche il SEV, perché le FFS hanno garantito che la manutenzione corrente sarà svolta a Zurigo-Herdern e Ginevra, poi anche a Basilea e Briga, mentre le revisioni sono previste a Yverdon e Olten.

Alberto Cherubini/frg



Accesso a internet senza fili in prima e seconda classe.



Spazio per sedie a rotelle.

Rinnovo del CCL: sistema salariale pomo della discordia

Le FFS sono un meccanismo complesso

Le FFS, e le ferrovie in genere, sono un sistema complesso. È una realtà della quale si deve tener conto se si vuole creare un nuovo sistema salariale.

Non si può ignorare il passato, né le difficoltà di chi, come gli operai delle FFS, devono operare con ogni tempo e in ogni ora per far funzionare la ferrovia.

Chi lavora per le FFS è fie-

ro di farlo, che venda biglietti e viaggi, guidi una locomotiva, pulisca i treni o le stazioni. Essi hanno tutti una cosa in comune: appartengono alla grande famiglia delle FFS. Le loro restano professioni ferroviarie, anche se le esigenze possono mutare nel tempo.

«Le FFS non dovrebbero modificare a cuor leggero i parametri di giudizio per alcuni membri di questa famiglia – precisa il vicepresidente del SEV Manuel Avallone –

chi ne fa parte, vuole essere considerato membro a pieno titolo.»

Le FFS sono senz'altro la figura di riferimento tra le ferrovie, sia presso il loro personale, sia presso la popola-

zione, per la quale FFS è un vero e proprio sinonimo di ferrovie.

È un ruolo che le FFS devono assumere, anche per quanto riguarda le condizioni di impiego e i salari. pmo/gi

ASSEMBLEE INFORMATIVE SUL CCL FFS

Dal 14 al 21 giugno, si svolgeranno in tutta la Svizzera assemblee informative sulle trattative del CCL FFS. L'appuntamento ticinese è fissato per mercoledì, il 16 giugno, dalle 20.00 alla casa del Popolo di Bellinzona. Potere iscriversi da subito a gav@sev-online.ch

Le Officine di Bellinzona si preparano alla prossima Tavola Rotonda

Non dare nulla per scontato

Gianni Frizzo, presidente del Comitato delle Officine di Bellinzona (OBE), si è rivolto al personale in assemblea incoraggiandolo ad essere sempre parte attiva nel processo di rilancio dello stabilimento industriale, poiché la partecipazione è un elemento irrinunciabile in un processo di sviluppo che vuole continuare su basi democratiche

«Durante lo sciopero alle Officine abbiamo imparato a non delegare nulla a nessuno. E dobbiamo continuare su questa strada. All'interno delle Officine non ci deve essere la politica della paura, per questo invito tutti a comunicare. Nulla, neppure un dettaglio, deve essere banalizzato. Ricordatevi che le FFS badano alle proprie strategie aziendali in modo globale, non aspettatevi che abbia un occhio di riguardo per le Officine di Bellinzona. Spetta a noi costruire il nostro futuro.» Con la calma che lo contraddistingue e che veste una forza e una determinazione quasi ostinate, difficilmente eguagliabili, Gianni Frizzo ha illustrato il quadro della situazione in vista della Tavola Rotonda in agenda il prossimo 28 maggio. «Rispetto al 2008, la situazione è indubbiamente cambiata: non si parla più di soppressione di posti di lavoro, ma di mantenimento con un occhio rivolto a ulteriori possibilità di crescita, per le quali si speriamo di avere conferme dallo studio della SUPSI.»

Incognite Cargo

Se è vero che il peggio è passato, non si può dormire sugli allori. La crisi economica è foriera di molte incognite, tra le quali figura anche il nuovo indirizzo di FFS Cargo. «Al momento – ha commentato il presidente del Comitato – non siamo in grado di dire che quale impatto avrà sulle OBE il nuovo orientamento aziendale di FFS Cargo.»

Strategie di investimento

«Non possiamo permetterci di essere ostaggio dei clienti interni – ha aggiunto Frizzo –



Spetta a noi costruire il nostro futuro. L'assemblea dei lavoratori delle Officine ha preso atto dei cambiamenti positivi sul lavoro, ma anche delle incognite che si profilano all'orizzonte.

pertanto dobbiamo creare capacità di produrre per creare lavoro per noi. Per le OBE è dunque importante recuperare il più possibile volume di lavoro.» In quest'ottica occorre però ragionare sugli investimenti. «Non è sufficiente focalizzare gli investimenti sui macchinari o sulle strutture, ma occorre andare oltre, trovando nuove possibilità di sfogo, dal momento che l'area delle OBE è quella che è.» Uno scenario contemplato anche dallo studio della SUPSI, secondo cui «la Svizzera italiana non può permettersi di rinunciare al pieno sviluppo delle Officine, viste le implicazioni per l'economia regionale.»

Gianni Frizzo ha ricordato l'importanza di dare continuità all'esperienza dello sciopero. «Dobbiamo assolutamente continuare a dimostrare che si può avere successo, dal profilo aziendale, ragionando con logiche e criteri ben diversi rispetto ai tagli sul personale. Si può avere successo rivendicando i propri diritti e non assecondando solo i propri doveri.»

Nel corso di un'assemblea dove non sono mancati gli interventi, anche polemici, Gianni Frizzo ha illustrato l'operato della commissione del personale per rendere i rapporti tra personale e azienda più trasparenti e improntati alla fiducia.

Successo importante

«Questa mattina è stata molto impegnativa. Abbiamo infatti appena discusso un ac-

cordo con la direzione che riconosce con effetto retroattivo al 1° gennaio i supplementi di tempo che avevamo negoziato dopo lo sciopero per il lavoro a turni e il sabato mattina e che la divisione non voleva più concedere. Adesso hanno finalmente rivisto la loro posizione e dovremmo poter sottoscrivere l'accordo ancora in giornata – ha annunciato non senza una punta d'orgoglio.

Con la sua proverbiale calma e con la sua naturale capacità a ricucire il minimo strappo – senza mai mandarle a dire – Frizzo ha invitato tutto il personale a restare unito e a non innescare una guerra tra poveri. «Guardate che nulla è dato per scontato. Ogni passo compiuto, ogni risultato ottenuto, è una vittoria.» Un appello all'unità che non poteva mancare.

Françoise Gehring

«IL COLORE DEI SOLDI»

DI FABRIZIO FAZIOLI

I VANDALI DELLA FINANZA

Se ancora fosse necessario evidenziare certi problemi, in questi giorni la finanza internazionale ha rimesso in luce una delle pratiche più perverse, ossia la «vendita allo scoperto». È un genere di speculazione che, nonostante tutte le buone intenzioni del dopo crisi, torna in auge in tutta la sua sfrontatezza. In che modo? Speculando sull'euro al ribasso. E come avviene? Semplicemente vendendo massicciamente moneta che non si possiede, spingendo verso il basso la sua quotazione, per ricomprarla poi a fine seduta e consegnarla svalutata all'acquirente del mattino. Inutile dire che lo speculatore può così intascare in tutta comodità la differenza. Lo si fa con le valute come con qualsiasi altro valore finanziario. Ma è mai possibile che si possa vendere qualcosa che non si possiede? Sì, è possibile ed è anche legale. In realtà la perversità della transazione è doppia: si spinge artificialmente al ribasso una moneta, in questo caso l'euro, e si gioca di sponda, beffando gli ignari acquirenti, i quali quando se ne accorgono è ormai troppo tardi. Sembra inverosimile, eppure una delle ragioni della repentina caduta della moneta europea è proprio questa, tanto è vero che la Germania ha tentato, senza riuscirci, di proibire questa pratica ritenuta scellerata, proprio per arginare il vento speculativo sull'euro. Ma nulla di nuovo sotto il cielo monetario! Ecco cosa scriveva l'americano Gregory J. Millman in «Finanza barbara» già nel 1995: «Come i vandali che conquistarono una Roma avviata alla decadenza, gli operatori valutari travolgono gli imperi economici che non hanno più la forza di resistere. Quando i governi non riescono più ad affrontare la nuova realtà finanziaria, costoro diventano gli agenti della «distruzione creativa». Benché gli investitori abbiano sempre dovuto prendere in considerazione la qualità della gestione economica dei governi, gli operatori monetari hanno oggi una potenza tale che possono distruggere le fondamenta finanziarie di governi mal gestiti, politicamente instabili ed economicamente inefficienti, prima ancora che le burocrazie riescano a sapere cosa stia veramente per accadere.» Diteci voi se questa non è la raffigurazione, con quindici anni di anticipo, di quanto sta accadendo all'Euro e alla Grecia, sui quali si sono scatenati gli strali della nuova ondata speculativa. Intanto, da Lugano, il numero uno di Credit Suisse Brady Dougan ha dichiarato che troppe regole alle banche non vanno assolutamente bene! Ma forse nessuno ci pensava seriamente...

Fabrizio Fazioli



Colpi di Diritto

Sicurezza, protezione, benevolenza

Il dovere di assistenza del datore di lavoro – l'esempio di un collaboratore, vittima di un incidente, seguito dalla protezione giuridica del SEV

Il dovere di assistenza del datore di lavoro prevede che esso si adoperi nel prevenire i danni al dipendente. Vediamo in dettaglio che cosa è questo dovere di assistenza.

Dopo aver seguito dei corsi di perfezionamento durante il suo tempo libero, R. desidera un impiego corrispondente alla sua formazione. Purtroppo, nel contempo, è vittima di un incidente sul lavoro: i freni del veicolo aziendale che stava guidando non hanno funzionato a causa di un guasto, peraltro noto. Si rivolge dunque alla protezione giuridica del SEV.

Generalmente i lavoratori devono beneficiare della protezione delle loro salute e della loro sfera personale, i cui limiti sono costituiti dal dovere di lealtà nei confronti del datore di lavoro e dai legittimi interessi di quest'ultimo.

Per il nostro collaboratore, significa che la sua nuova formazione non implica il diritto a un nuovo impiego all'interno dell'azienda. Il dovere di protezione richiede tuttavia che il datore di lavoro garantisca la manutenzione del veicolo aziendale, in modo tale da evitare l'insorgere di difetti che possono portare a incidenti.

Oltre alle prestazioni usuali versate in caso di incidente, il team di assistenza giuridica è riuscito, nel caso specifico, a ottenere un'indennità per torto morale, facendo valere il grave errore commesso dal datore di lavoro.

Dovere di protezione, cosa si intende?

Il «dovere di protezione» del datore di lavoro è spesso chiamato in causa in caso di eventi come quello che stiamo illustrando. Che cosa copre esattamente?

I rapporti di lavoro costituiscono un legame molto forte per il lavoratore, che deve fornire in prima perso-

nale le prestazioni sul posto di lavoro. In contropartita, il datore di lavoro è tenuto a versare un salario. Alcuni obblighi – come per esempio quello di lealtà da parte del lavoratore e quello di protezione da parte del datore di lavoro, scaturiscono da questo legame.

Le basi legali del dovere di protezione sono previste dall'articolo 328 del Codice delle obbligazioni, dalla legge sul lavoro e dal CCL. Nei rapporti di lavoro, il datore di lavoro è tenuto a rispettare e proteggere la personalità del lavoratore, ad avere il dovuto riguardo per la sua salute e vigilare alla salvaguardia della moralità.

Protezione generale – protezione della personalità

Il datore di lavoro è tenuto ad astenersi da qualsiasi attacco alla personalità del lavoratore non giustificato dal contratto di lavoro. Sono qui intesi attacchi da parte di superiori, collaboratori o di terzi, come clienti o fornitori. Sono protetti l'integrità fisica e mentale, l'onore personale e professionale, la posizione e la reputazione nell'azienda, la sfera intima, la libertà di espressione e la libertà di affiliazione ad un sindacato.

Opinioni e libertà associativa

Il lavoratore ha il diritto di esprimere la propria opinione sui temi più disparati, come pure sull'azienda, senza temere sanzioni, entro i limiti delle regole della correttezza e del dovere di lealtà nei confronti dell'azienda. L'affiliazione ad un sindacato o la partecipazione a una commissione del personale non possono in alcun modo essere motivo di sanzioni.

Una questione di onore

L'onore personale e professionale costituiscono un capitolo particolare. Il datore di lavoro è tenuto ad onorare il lavoro svolto bene. Ma spetta a lui determinare in che modo farlo. Non si può ordinare ad un collaboratore di essere motivato e non si può costringere un

datore di lavoro a prestare attenzione al valore della stima altrui come buon strumento nella conduzione del personale. Sul loro posto di lavoro, i dipendenti fanno parte di una comunità di interessi, suscettibile di condizionare fortemente anche la personalità dell'individuo. Il datore di lavoro deve vegliare affinché umiliazioni e attacchi all'onore non si producano e affinché il clima di lavoro in seno alla azienda sia caratterizzato da correttezza e dal mutuo rispetto. Mobbing e molestie sul posto di lavoro, come quella di marginalizzare sistematicamente senza ragione un membro

del gruppo, devono essere impediti dal datore di lavoro.

Sfera privata e protezione dati

Il datore di lavoro deve proteggere la sfera intima e privata dei suoi dipendenti. Alcuni problemi emergono, in particolare, con la sorveglianza del personale attraverso sistema di videosorveglianza, intercettazioni telefoniche o controllo dei computer. Il datore di lavoro è autorizzato ad usare i dati personali dei propri dipendenti solo nel quadro del contratto di lavoro. I lavoratori possono consultare questi dati e richiederne se necessario a rettifica.

Protezione della salute

Per quanto riguarda la salute, il datore di lavoro deve garantire che tutti gli strumenti di lavoro siano oggetto di manutenzione e di verifica nell'ottica di proteggere il proprio personale da incidenti. Ciò significa che spetta a lui istruire il personale in materia di sicurezza sul lavoro e assicurarsi che le istruzioni, come quelle concernenti l'equipaggiamento personale di protezione o il consumo di sostanze stupefacenti, siano rispettate.

Salvaguardia della moralità

Il datore di lavoro si assicura che venga rispettata la parità tra donne e uomini e prende tutte le misure necessarie per evitare ogni forma di violenza sessuale. Le discriminazioni legate alle origini e alla religione non sono ammesse.

Altri doveri di protezione

Il datore di lavoro deve concedere vacanze e periodi di riposo. Può avvalersi del diritto di impartire indicazioni, ma deve in ogni caso prendere attentamente in considerazione i desideri dei dipendenti. Le modalità di organizzazione delle vacanze e dei periodi di riposo, sono stipulate nella legge o nel CCL. Laddove è necessario, il rispetto del tempo di lavoro durante la distribuzione delle mansioni, fa pure parte degli obblighi del datore di lavoro. L'azienda deve inoltre accordare il congedo maternità.

Nei doveri di assistenza è pure contemplato l'obbligo di stilare un certificato di lavoro. Il datore di lavoro presta attenzione a non ostacolare i miglioramenti economici di un suo ex collaboratore.

Il certificato di lavoro deve essere benevolo, completo e corretto.

Protezione giudica del SEV/frg



Il contratto di lavoro stabilisce reciproci diritti e doveri. Il datore di lavoro deve, per esempio, garantire la sicurezza sul lavoro e mettere in campo tutte le misure preventive atte ad evitare danni alla persona.

Assemblea dei delegati LPV del 12 maggio 2010 a Berna

Riorganizzazione e 20 proposte

Delegati e ospiti hanno vissuto un'assemblea ordinata e piuttosto tranquilla, anche se non sono mancati interventi critici su alcuni punti.

Le trattative statutarie sono state evase con competenza e celerità, approvando rapporti annuali e di attività, nonché la relazione del presidente. L'assemblea ha inoltre reso omaggio a due colleghi, Bruno Keller di Briga e Martin Bräuchi di Berna, purtroppo deceduti nel corso dell'anno.

Nuovo regolamento di gestione

Uno dei piatti forti era la votazione sulla riorganizzazione della LPV, i cui termini sono stati riassunti da Benjamin Kälin. Essa prevede una riduzione della commissione centrale per renderne più snello il funzionamento.

I problemi delle sezioni saranno invece affidati a settori, senza più coinvolgere tutti i rappresentanti di P, G, RhB e BLS. Ciò dovrebbe rendere le riunioni più interessanti e rapide. Dopo aver respinto una proposta di non entrata in materia della sezione Mittelland, il nuovo regolamento di gestione è stato approvato a grande maggioranza. La nuova organizzazione entrerà in vigore il 1° gennaio 2011. I delegati hanno poi eletto all'unanimità i responsabili di settore proposti.

Relazioni interessanti

Al mattino sono intervenuti Manuel Avallone, che ha riassunto i problemi delle relazioni con le FFS e Jürg Hurni, che ha approfondito diversi aspetti riguardanti la divisione P. Nel pomeriggio hanno fatto seguito Fridolin Disler, presidente della Cope aziendale, e Martin Allemann, specialista della durata del lavoro del SEV. Fridolin Disler ha esposto l'attività della Cope dalle sue origini, al funzionamento attuale e a come dovrebbe evolvere per far fronte alle esigenze future. Martin Allemann ha invece illustrato come si svolgono le trattative in seno alla com-

missione per la legge sulla durata del lavoro, partendo dall'esempio concreto della durata massima ininterrotta del lavoro.

Proposte

Le 15 proposte sono state evase, eccetto una, secondo le raccomandazioni del comitato centrale e l'assemblea ha accolto quattro delle cinque proposte urgenti presentate. Conti 2009 della sottofederazione e dei fondi di solidarietà sono stati accolti senza particolari osservazioni, dando scarico al comitato secondo le indicazioni della commissione di verifica della gestione. La stessa cosa è avvenuta con il preventivo 2011. I delegati sono in seguito stati informati sul profilo professionale del macchinista P presso le FFS, esposto agli albi poco prima dell'AD. Adesso tutti aspettano con impazienza la descrizione del posto, che sarà rilevante ai fini delle trattative per Toco.

L'AD ha poi preso commiato da Urs Roth, vicepresidente centrale e rappresentante Cargo, Andreas Weisstanner, rappresentante RhB, Bruno Graf, presidente della CVG, e Andreas Husmann, presidente del giorno, con un segno di riconoscimento per il lavoro svolto, nonché da Urs Mächler e Peter Wüthrich, assenti giustificati all'AD.

Risoluzioni

Infine, i delegati hanno approvato due risoluzioni (vedi riquadro): una contro l'ulteriore divisione tra i macchinisti P e l'altra in favore della elaborazione di un CCL per la ditta in predicato di riprendere il settore internazionale di FFS Cargo. Il presidente ha augurato a tutti buon rientro, congedando l'assemblea dei delegati con una citazione di A. Deisser, responsabile di una ditta farmaceutica: «Se i nostri specialisti delle pulizie mancano due giorni, dobbiamo interrompere la produzione. Se io manco una settimana, non se ne accorge nessuno.»

J. Bader/gj



Il presidente centrale LPV Rinaldo Zobe.



Il vicepresidente SEV Manuel Avallone.



Il lavoro dei delegati ...



... Seguiti anche da numerosi ospiti.

CONTRO ALTRE DIVISIONI E PER UN CCL A CARGO INTERNAZIONALE

• L'assemblea dei delegati LPV prende atto con grande preoccupazione dei cambiamenti nella concezione della formazione degli/delle aspiranti macchinisti/e, pianificati dalla direzione P-OP-ZF. I delegati LPV considerano la prevista durata della formazione e i suoi contenuti inferiori al minimo necessario. I delegati LPV sono convinti che la progettata separazione del personale di locomotiva in macchinisti TR o LP annulli la motivazione per la professione e l'identificazione con la stessa, creando così una latente situazione di rischio. La monotonia nel lavoro quotidiano, con sempre gli stessi treni e le stesse locomotive sulle medesime tratte è una miscela esplosiva. L'introduzione del macchinista di traffico regionale o suburbano riduce la durata della formazione

degli aspiranti macchinisti ad un livello inaccettabile. Le economie di una simile concezione della formazione e della produzione sono marginali ed efficaci solo a breve termine, anche perché a seguito del ricambio generazionale (circa 1000 macchinisti in 10 anni) i giovani macchinisti dovranno recuperare le loro lacune formative, ovviamente a stipendio intero. A grande maggioranza, l'assemblea dei delegati si oppone ad una nuova separazione dei macchinisti, poiché porta soltanto alla monotonia del lavoro. I delegati della LPV esigono dalle imprese che la formazione sia mantenuta ad un livello elevato. Una formazione insufficiente e la monotonia sul lavoro hanno effetti gravi sulla qualità e sulla sicurezza del trasporto pubblico.

• L'assemblea dei delegati della LPV prende atto della situazione

economica in cui versa attualmente FFS Cargo, come pure delle misure previste dal Consiglio di amministrazione e direzione delle FFS. Una delle opzioni consiste nel trasferire il traffico merci internazionale ad una società affiliata. L'assemblea dei delegati LPV esprime il fermo convincimento che il personale impiegato presso le FFS e le sue società affiliate deve essere posto al beneficio di condizioni di impiego equivalenti, sancite da contratti collettivi di lavoro. Nel caso in cui il traffico merci in transito venisse esternalizzato, i delegati della LPV esigono dal consiglio di amministrazione e dalla direzione delle FFS l'avvio di trattative con i partner sociali, al fine di giungere alla conclusione di un contratto collettivo di lavoro per il personale di questa società affiliata, equivalente a quello in vigore alle FFS.



”Penso alla borsa dei transiti alpini e ad un'opposizione ferma al raddoppio del San Gottardo stradale“

Fabio Pedrina, Consigliere nazionale

Fabio Pedrina analizza la situazione politica del paese a un anno dalle elezioni per le quali non si ripresenterà

Un momento decisivo per il paese

Fabio Pedrina è uno dei Parlamentari più attivi sul fronte della politica dei trasporti; membro della commissione trasporti del Consiglio nazionale e presidente dell'associazione dell'Iniziativa delle Alpi. Incarichi che intende però lasciare. Contatto.sev lo ha incontrato.

contatto.sev: La politica dei trasporti svizzera attraversa una fase difficile, contraddistinta da una perdita di quote di mercato del trasporto merci delle ferrovie, dalle difficoltà di FFS Cargo e dalle necessità di manutenzione dell'infrastruttura. Com'è possibile venirme fuori?

Fabio Pedrina: La situazione della politica dei trasporti è effettivamente grave e difficile e dobbiamo evitare che i suoi oppositori ne approfittino per scardinare gli elementi che ne sono alla base, come la tassa sul traffico pesante. La recente decisione del tribunale federale ci ha permesso di rintuzzare uno degli attacchi più decisi, ma la definizione di questa tassa è una sfida fondamentale, dal cui esito possono poi dipendere molte cose. Gli investimenti richiederanno la proroga del fondo per i trasporti pubblici, attualmente previ-

sto solo sino alla fine degli investimenti di Alptransit, per alimentare il quale dovremo fra l'altro aumentare questa tassa ed estenderla ai mezzi leggeri tra 2,5 e 3,5 tonnellate e avremo bisogno pure della borsa sui transiti alpini.

Metodi di finanziamento che sono destinati a far discutere...

Si, sarà difficile ottenere un consenso sul finanziamento, ma anche sulle opere da realizzare, dato che inevitabilmente occorrerà stabilirne le priorità, che ognuno valuta a seconda delle proprie esigenze. La ricerca del consenso è resa più difficile dal fatto che ultimamente sono venuti a mancare alcuni deputati borghesi «di peso» dei cantoni alpini che hanno sostenuto la nostra politica dei trasporti. Sono invece più fiducioso sul sostegno popolare. Il popolo si è sempre dimostrato lungimirante e saggio.

Il pacchetto «Ferrovia 2030» ha dimenticato gli accessi a sud delle gallerie di base del Ceneri e del Gottardo. Ciò non rischia di compromettere l'efficacia di tutta la linea, in ottica anche del trasferimento delle merci?

A mio avviso, i due pacchetti sono stati elaborati cercando gli interventi più redditizi per le FFS che, in questo modo, ottengono anche un altro effetto: quello di dire alla politica «se volete di più, dovete pagare». Vi è poi un elemento

tattico: la variante minore, che costa pur sempre 12 miliardi, è praticamente stata accantonata e adesso ci si chiede come andare oltre i 21 miliardi. Il vero problema è però il mandato di trasferimento. Per concretizzarlo, sarebbe indispensabile almeno la circonvallazione di Bellinzona, che non è contemplata e il concetto d'offerta alla base del pacchetto prevede la cadenza semioraria dal Ticino verso nord. Mi chiedo come sarà possibile far circola-

” Il vero problema è però il mandato di trasferimento. Mi chiedo come sarà possibile far circolare sufficienti treni merci in queste condizioni. “ Fabio Pedrina

re sufficienti treni merci in queste condizioni.

Oltre al problema degli investimenti a lungo termine, le FFS avanzano anche richieste di aumento delle spese correnti, che non potrebbero arrivare in un momento meno opportuno. Tu come giudichi questa situazione?

È in effetti un serio problema. Si tratta di recuperare i ritardi originati da scelte scellerate del Parlamento nel 2004, operate con tagli al mandato di prestazione assecondati dalla stessa direzione delle FFS. Attualmente si parla di rinnovare il mandato attuale per il 2010-2012, per metterlo in parallelo alla legislatura. Il nuovo sarà quindi negozia-

to per gli anni 2013-2016, ma è chiaro che le esigenze si scontrano con le indicazioni del Consiglio federale per il programma di consolidamento delle finanze.

Tutte queste esigenze si sovrappongono a quella del risanamento della cassa pensioni, a cui la Confederazione si è a lungo sottratta.

Si, per poi presentare una proposta insufficiente. Vi è una responsabilità della Confederazione, che alla epoca di Villiger aveva tra-

L'infrastruttura ha evidenziato importanti lacune finanziarie e vi sono anche altri settori confrontati con spese crescenti. Le FFS hanno però ricevuto il mandato di raggiungere le cifre nere, quindi non mi meraviglia che verifichino tutte le possibilità.

Per principio, sono contro gli aumenti di prezzo, almeno sin quando non vi saranno altri interventi che riequilibrano i costi esterni del traffico privato (ad esempio tasse sui carburanti), sennò avremo due disastri: i danni alla salute derivanti dalle emissioni del traffico stradale e i disavanzi crescenti del trasporto pubblico.

Ma l'atteggiamento delle FFS non è in contrasto con il mandato di servizio pubblico?

È vero che vi è un'incongruenza sempre più evidente, ma è il risultato delle modifiche di legge degli anni 90. Alcuni anni fa, i socialisti avevano tentato di riportare settori aziendali sotto il cappello del servizio pubblico, ma si è scelta un'altra strada. Adesso arriva la separazione di FFS Cargo tra traffico internazionale e traffico interno, che può essere letta come un'altra mossa delle FFS: se la politica vuole, paghi! Infatti il traffico merci interno è molto esigente dal profilo finanziario, ma per me è importante includerlo nel mandato di trasferimento:

BIO

Fabio Pedrina ha 56 anni e abita con la moglie Francesca e i tre figli ad Airola. Pianificatore ETHZ, gestisce uno studio con la moglie. Ambientalista convinto, milita in diverse associazioni, oltre che presiedere quella dell'Iniziativa delle Alpi. Nel suo (scarso) tempo libero, ama fare escursioni in montagna e sciare.

Le FFS, dal canto loro, rilanciano la discussione sugli aumenti tariffali differenziati. Cosa ne pensi?

È la politica che deve assumersi le sue responsabilità.

INTERVISTA



Iniziativa delle Alpi

Nel novembre 2006, l'Iniziativa delle Alpi ha raccolto oltre 40.000 firme per chiedere al Consiglio federale di rispettare finalmente il mandato impartitogli.

la fattura (con le proposte di tagli) arriverà presto.

A livello internazionale, si sta però abbandonando il traffico a carri singoli, concentrandosi sul traffico combinato.

Le scelte strategiche vanno in direzione di una specializzazione per fronteggiare la concorrenza stradale che beneficia sempre ancora della mancata internalizzazione dei costi esterni ribaltati sulla collettività. Per evitare di essere invasi dal traffico stradale, dobbiamo rimanere sulla nostra politica, dotandola di strumenti ancor più efficaci. Penso da una parte alla borsa dei transiti alpini e, dall'altra, ad un'opposizione ferma al raddoppio del San Gottardo stradale, un dannoso cavallo di Troia.

A due anni di distanza, nessuno ha mai chiesto una giustificazione alle FFS sulla loro deci-

sione, poi sventata con uno sciopero di oltre un mese, di chiudere le Officine.

La vicenda dimostra che i manager non sempre hanno ragione e che a volte agiscono in seguito a valutazioni sballate. Oggi constatiamo come la chiusura delle Officine avrebbe creato ulteriori problemi alle FFS. Si conferma quindi la necessità di un occhio criti-

» La vicenda delle Officine di Bellinzona dimostra che i manager non hanno sempre ragione e che a volte agiscono in seguito a valutazioni sballate. «

co sull'operato dei dirigenti. La «miscela magica» tra la determinazione dei dipendenti, il sostegno sindacale e politico e la reazione d'orgoglio di tutta la popolazione ha poi dato un insegnamento a tutti, comprese le stesse FFS, che stanno più attente a quel che fanno in Ticino.

La politica di trasferimento dalla strada alla ferrovia appare però in difficoltà. La lobby stradale sostiene che il loro vettore è comunque più efficace ed esige condizioni quadro migliori, con le 60 tonnellate, l'aumento delle ore di lavoro ecc. Rischiamo un riorientamento?

Va detto che gli autotrasportatori svizzeri si sono schierati contro le 60 tonnellate. Vi è però una gran-

de pressione dagli stati del nord, alla quale dobbiamo opporci. Non sono preoccupato per il transito alpino, quanto per l'accesso ai centri dell'altopiano. Un altro problema è dato dalle diverse condizioni di lavoro tra i due settori e dobbiamo assolutamente evitare un gioco al ribasso.

Seguendo i dibattiti in Parlamento, constatiamo come sia in corso un vero e proprio attacco allo stato sociale e alle sue istituzioni, come l'AVS, l'AI e altro ancora. Cosa ne pensi?

Malgrado il chiaro esito della votazione del 7 marzo, abbiamo visto com'è finita la revisione della legge sull'assicurazione disoccupazione. Ciò si spiega solo con un approccio ideologico alle questioni da parte di chi è convinto che la deregolamentazione sia la bacchetta magica per risolvere tutti i problemi. Una inversione di tendenza è possibile solo con un mutamento dei rapporti di forza in Parlamento, che smentisca la maggioranza di centro destra. In ciò anche la sinistra e il fronte progressista devono chiedersi come mobilitare la popolazione per indurla a sostenerla. Nel 2011 la sfida sarà decisiva sia per

l'orientamento della politica sociale che dei trasporti.

Dopo 12 anni al Nazionale e nella commissione trasporti, hai annunciato che non ti ricandiderai. Che progetti hai?

Ho sempre fatto politica, dentro ma soprattutto fuori dal partito. Tornerò quindi a far politica da «extraparlamentare», approfittando comunque del tempo libero per recuperare un po' le attività trascurate in questi anni molto intensi: montagna, concerti, mostre, oltre naturalmente alla famiglia.

Ma rimarrai presidente dell'Iniziativa delle Alpi?

Il mio predecessore ha ricoperto questa carica per 10 anni e questo traguardo ormai l'ho raggiunto anch'io. Ho dato la mia disponibilità fino alla fine del mandato parlamentare e ci stiamo guardando intorno.

Intervista: Pietro Gianolli



”La creazione di Symova ha mosso le acque: vi potranno aderire solo le aziende in grado di compiere passi concreti in favore del risanamento. Per i nostri membri impiegati in queste aziende, si tratta di una buona soluzione. .“

Barbara Spalinger, Vicepresidente SEV

Le imprese di trasporto hanno fondato una nuova cassa pensioni

Symova: partenza puntuale il 1°

Ad oggi, sono circa 65 le aziende sin qui affiliate all'Ascoop a essere passate alla nuova fondazione collettiva Symova. L'ufficio federale delle assicurazioni sociali ha confermato di assumersi la sorveglianza della nuova cassa, permettendole di iniziare l'attività, come previsto, il 1° luglio. Nelle prossime settimane vi sarà la nomina del Consiglio di fondazione (vedi riquadro).

Con oltre 6200 assicurati attivi, 3500 beneficiari di rendite e un patrimonio di oltre 1,75 miliardi di franchi, la nuova fondazione collettiva delle imprese di trasporto continuerà a figurare tra le 100 maggiori casse pensioni della Svizzera, dove si contano ancora oltre 2000 istituti di previdenza registrati.

Alcuni degli istituti di previdenza di Symova avranno un grado di copertura superiore al 100%, mentre

altri si limitano a rispettare i parametri previsti dal piano di risanamento. La direzione di Ascoop è convinta di poter fornire, tramite la creazione di Symova, una soluzione di previdenza valida, trasparente e conveniente alle aziende e ai loro assicurati, permettendo così alle parti sociali di elaborare soluzioni di previdenza sostenibili ed adeguate alle singole aziende.

Molti hanno lasciato Ascoop, per motivi non sempre razionali

Dal 1° gennaio 2006, data d'inizio del percorso di risanamento dell'Ascoop, oltre la metà delle aziende e circa un terzo degli assicurati hanno lasciato la cassa pensioni. Il divorzio non è sempre stato tranquillo, ma ha a volte fatto scorrere fiumi di inchiostro nei media. L'attuale direzione di Ascoop non ha capito le ragioni di tutte le dimissioni, in quanto convinta di aver dimostrato di

aver tratto i necessari insegnamenti dagli errori del passato. D'altra parte, le casse pensioni sono tenute ad evolvere in un contesto che limita fortemente gli spazi di manovra.

Molte ragioni valide per Symova

Prima di aderire a Symova, le aziende hanno fatto diverse considerazioni sulle quali basare la loro scelta: l'aspettativa di vita di attivi e pensionati e non dipende dalla scelta dell'istituto di previ-

denza, né il reddito del capitale di previdenza varia molto tra l'uno e l'altro, se applicano una strategia di investimento simile.

Le differenze tra le varie fondazioni provengono piuttosto dai costi amministrativi, di direzione e di gestione patrimoniale, a cui si aggiungono poi i costi della distribuzione, della propaganda, la retribuzione dei broker assicurativi ecc.

La fondazione collettiva Symova ha ripreso gli orien-

INFO

I candidati al consiglio di fondazione Symova

Il consiglio di fondazione di Symova sarà composto da 10 membri, rappresentanti in modo paritetico datori di lavoro e dipendenti. Essi saranno eletti dal 1° luglio 2010 al 30 giugno 2013 dalle commissioni di previdenza dei 65 istituti di previdenza affiliati alla cassa.

Sono candidati a rappresentare lavoratrici e lavoratori:

- Christen Eric, elettricista presso le ferrovie del Giura;
- Graf Edith, segretaria sindacale SEV e consigliera nazionale PS/TG;
- Hunziker Kurt, pilota della navigazione sul lago dei 4 cantoni;
- Niederer Heinz, settore finanze delle Appenzeller Bahnen;
- Reichen Beat, Sost. caporeparto officine delle BLS.

Per i datori di lavoro:

- Brägger Urs, resp. contabilità e finanze della Südostbahn;
- Flury Hans, resp. finanze della BLS, già membro del consiglio di fondazione Ascoop e presidente della comm. investimenti (candidato alla presidenza del consiglio di fondazione);
- Germanier Jean-Michel, direttore dei Trasporti pubblici del littoral neuchâtelois;
- Stricker Hans-Jakob, Sost. direttore Bern-Solothurn;
- Trachsel Werner, Direttore dei trasporti Zürichsee und Oberland.

Eventuali ulteriori candidati possono annunciarsi entro il 31 maggio al direttore della Symova Urs Niklaus (uniklaus@ascoop.ch). Se non vi saranno altre candidati, quelli sopra menzionati saranno eletti tacitamente. In caso contrario, dovranno esprimersi le commissioni di previdenza, in ragione di un voto ogni 10 assicurati attivi. Fi

QUATTRO DOMANDE AL DIRETTORE DI ASCOOP E DI SYMOVA URS NIKLAUS

kontakt.sev: Oltre all'elezione del nuovo consiglio di fondazione, cosa occorre ancora a Symova?

Urs Niklaus: Dobbiamo curare il passaggio da Ascoop a Symova di titoli per circa 1,75 miliardi di franchi, verificando che essi soddisfano le esigenze odierne. Dobbiamo creare nuovi incarti per ogni assicurato e archiviare i circa 20.000 incarti di Ascoop. Abbiamo inoltre numerosi compiti amministrativi e vogliamo creare un nuovo sito internet, ponendo l'accento sulle informazioni interne tramite un settore Login.

Istituti di previdenza con meno di 21 assicurati possono aderire a Symova solo se non sono in sottocopertura. Vi sono anche altre soluzioni?

Per ridurre il rischio di sottocopertura a seguito di partenze, sareb-



be meglio che i piccoli istituti si riuniscano. Vi sono quattro istituti di previdenza che stanno verificando la possibilità di fondare un istituto comune, che avrebbe un solo contratto di affiliazione, un piano di previdenza unico e che sarebbero così collegati anche da una certa solidarietà tra loro. In questo caso, l'ufficio federale delle assicurazioni sociali sarebbe disposto ad ammettere una sottocopertura, che invece non è disposto a tollerare per soluzioni con contratti d'affiliazioni e piani di previdenza separati.

Cosa sarà dei piccoli istituti di previdenza rimasti all'Ascoop?

La nostra intenzione è di liquidare l'Ascoop a causa degli svauggi derivanti dalle sue ridotte dimensioni. Dobbiamo quindi trovare il modo di trasferire questi istituti di previdenza alla Symova oppure a altre casse. Se ciò non sarà possibile, poiché nessuno vuole oppure è in grado

di assumersi i costi del risanamento, dovremo far capo all'istituto collettore. Il fondo di sicurezza interviene però solo in caso di fallimento e non si assume il disavanzo di copertura.

Nell'Ascoop restano però soprattutto beneficiari di rendita senza datore di lavoro. Chi dovrebbe riprendere il disavanzo di copertura?

Il capitale disponibile non sarà sufficiente a garantire le prestazioni sino al decesso, in quanto il grado di copertura è dell'ordine del 60% e non è possibile raggiungere il reddito richiesto dell'8%. La competenza è chiaramente del fondo di sicurezza, che abbiamo informato già quattro anni fa, ma che ad oggi non ci ha detto da quando si assumerebbe questi pensionati e cosa avverrebbe con le rendite superiori al minimo LPP. In quanto ambito, dobbiamo finalmente ottenere chiarezza.

Fi/gi

DOSSIER

luglio



tamenti perseguiti da Ascoop negli ultimi 5 anni di riversare eventuali eccedenze del conto amministrativo e di quello dell'assicurazione rischio agli istituti di previdenza affiliati e di rinunciare alle spese di propaganda e alle indennità ai broker. Tutto ciò verrà esposto in modo trasparente alle aziende e agli assicurati, dando loro la possibilità di constatare che le spese amministrative vengono il più possibile comprese.

Un punto importante riguarda la copertura integrale delle prestazioni riconosciute, in modo da evitare che le generazioni future abbiano a coprire le esigenze degli assicurati attuali, rispettando così i dettami costituzionali nei confronti del 2° Pilastro.

Su questa base, occorre quindi chiedersi chi sia in grado di offrire una previdenza professionale a miglior mercato rispetto alla fondazione comune Symova. I principi introdotti 5 anni fa e portati avanti da allora ci permettono di escludere la possibilità di incorrere di nuovo nei problemi che aveva precedentemente conosciuto l'Ascoop.

Quale futuro per la cassa pensioni Ascoop?

Come detto, sono oltre 6200 gli assicurati attivi passati alla Symova. Per il 1° luglio, inoltre, altri 3000 attivi lasceranno l'Ascoop per un altro istituto. Nell'Ascoop resteranno pertanto solo una decina di aziende con 80 assicurati attivi e circa 420 beneficiari di rendite. Molti di essi sono

Berna, 26 gennaio 2005: il consiglio della cooperativa Ascoop, composto da 2 rappresentanti per ognuna delle 182 aziende affiliate alla cassa pensioni Ascoop, approva in due votazioni separate tra rappresentanti dei datori di lavoro (sopra) e dei dipendenti (sotto), un drastico piano di risanamento comprendente il passaggio dal primato delle prestazioni a quello dei contributi e da fondazione comune a fondazione collettiva. Ne deriva la creazione di istituti di previdenza con piani di prestazione individuali per ogni azienda, con una conseguente perdita di solidarietà tra di esse. La decisione finale è poi stata presa dal consiglio di fondazione della cassa pensioni, composto da 10 membri.

pensionati per i quali non vi è più un datore di lavoro che possa essere coinvolto nelle procedure di risanamento. Ciò significa che tra qualche anno, a dipendenza del reddito da capitale, questi pensionati non disporranno più dei mezzi finanziari necessari al versamento delle rendite.

Nella sua ultima seduta, il consiglio di fondazione di Ascoop ha deciso di chiedere all'ufficio federale delle assicurazioni sociali (UFAS), quale organo di vigilanza, la li-

quidazione delle fondazione. Se questa richiesta venisse accolta, ci si rivolgerà immediatamente al fondo di sicurezza LPP per poter garantire le attuali prestazioni sino al decesso degli assicurati. Si dovrà inoltre trovare una soluzione, eventualmente presso Symova, anche per gli assicurati attivi che possa soddisfare le loro esigenze.

Urs Niklaus, direttore della cassa pensioni Ascoop e della nuova fondazione collettiva Symova/gi.

IN TICINO SOLUZIONI DIVERSE

Le reazioni delle aziende ticinesi ai problemi dell'Ascoop sono state diverse. A fine 2005, l'AMSA (autolinee mendrisiensi) e l'AB (bleniesi) sono passate ad un'altra cassa, così come gran parte del personale dell'ARL (autolinee luganesi), trasferito in una nuova ditta a causa di una ristrutturazione. Nel 2010, la SNL (navigazione Lugano), la FLP

(ferrovia Ponte Tresa) e la Monte Lema passeranno il 1° luglio 2010 alla Symova, sia pure con modalità diverse di risanamento. La funicolare Monte Brè passerà invece alla cassa pensioni della città di Lugano per la stessa data. Sono invece rimaste all'Ascoop la FLMS (funicolare Madonna del Sasso) e la CIT (Cardada).

Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV, commenta il problema Ascoop / Symova

«Non abbandoneremo gli assicurati all'Ascoop!»

Secondo Barbara Spalinger, la soluzione Symova ha il pregio di indurre numerosi datori di lavoro a partecipare attivamente al risanamento della cassa pensioni, che avevano sin qui piuttosto trascurato.

contatto.sev. Da un certo punto di vista, si può affermare che con la creazione di Symova sia stato interrotto il rapporto di solidarietà tra aziende ricche e quelle più povere. Perché il SEV lo ha accettato?

Barbara Spalinger: Io vedo piuttosto questo passo come una fuga in avanti, dopo che Ascoop si è trovata confrontata con continue dimissioni di aziende. Vi era in effetti un evidente problema di immagine, che Ascoop ha affrontato voltando pagina e creando una nuova struttura in grado di funzionare. Vi erano infatti aziende che non avevano preso alcun provvedimento per risanare la loro situazione. Adesso è stata fatta una suddivisione chiara: possono aderire solo le aziende disposte ed in grado di agire in direzione del risanamento. Per i dipendenti di queste imprese si tratta di una buona soluzione, per cui non possiamo semplicemente raccomandare loro di votare contro per ragioni di solidarietà.

Quindi è vero che la solidarietà viene meno?

Questo principio è già stato intaccato all'inizio del 2006, con la trasformazione di Ascoop da fondazione comune a fondazione collettiva, che però era inevitabile, per cui è inutile versare lacrime di coccodrillo. La situazione delle imprese che rimangono all'Ascoop è certo più difficile, ma la creazione di Symova ha avuto il pregio di obbligare molti



Nel gennaio 2005, Barbara Spalinger ha chiesto al consiglio dei delegati della cooperativa Ascoop di far rinviare al consiglio di fondazione la decisione di trasformazione in fondazione collettiva sino a che i datori di lavoro si fossero assunti un impegno vincolante in favore di un'adeguata partecipazione al risanamento. «Il SEV considererà una vostra decisione presa oggi come una garanzia data dai datori di lavoro che vi hanno partecipato di coinvolgere gli altri nel risanamento.» Da allora, numerosi datori di lavoro non hanno però preso alcun provvedimento per rifinanziare la loro cassa. A Symova possono però contro aderire solo aziende disponibili e in grado di farlo.

datori di lavoro che facevano orecchie da mercante a contribuire attivamente al risanamento della propria cassa pensioni, magari anche lasciando l'Ascoop senza aderire a Symova, optando per altri istituti di previdenza. Vi sono state infatti anche altre soluzioni vantaggiose per il personale, come il passaggio delle aziende di trasporto del canton Vaud alla fondazione collettiva Profelia, sostenuto anche dal cantone.

Ma gli istituti di previdenza rimasti all'Ascoop come possono fare per uscire dalla sottocopertura e offrire prestazioni accettabili al personale?

Ogni azienda è un caso a sé, anche se questi istituti sono per lo più molto piccoli. Gli istituti con meno di 21 assicurati possono aderire a Symova solo se non sono in situazione di sottocopertura, a causa in particolare del rischio rappresentato dalle mutazioni: la partenza an-

curazioni sociali non permette fusioni con la creazione di una fondazione comune senza che questa sia integralmente finanziata, ma è disponibile nei confronti di un istituto comune a diverse imprese. Stiamo pertanto discutendo con alcune aziende turistiche dell'Oberland bernese per poterle far accedere a Symova.

L'Ascoop è quindi un modello in liquidazione e senza futuro?

Sì, ma ciò non significa che gli assicurati rimasti all'Ascoop verranno abbandonati al loro destino. Essi potranno contare sul massimo impegno del SEV. Saremo rappresentati nel consiglio di fondazione, sino a fine anno da Ruedi Hediger e poi dal segretario sindacale Peter Hartmann.

Non vi è il pericolo che le aziende affiliate all'Ascoop possano andare in fallimento in seguito ai loro problemi di cassa pensioni?

È difficile fare valutazioni per ogni singola azienda, ma il rischio, in particolare per le piccole società di impianti di risalita, è senz'altro presente. Non è però certamente l'intenzione di nessuno, men che meno del secondo pilastro, il cui scopo non è sicuramente quello di creare una previdenza a scapito della sopravvivenza delle aziende.

Il SEV ha sempre sostenuto che la Confederazione avesse anche una responsabilità precisa nei confronti dell'Ascoop, oltre che della cassa pensioni FFS. La Confederazione non ha però mai reagito. Cosa ne pensi?

L'atteggiamento della Confederazione verso l'Ascoop è diverso rispetto a quello nei confronti della cassa pensioni FFS. Le imprese di trasporto concessionarie (ITC) affiliate all'Ascoop

non sono di sua proprietà, o lo sono solo parzialmente. Esse appartengono più che altro ai cantoni e/o ai comuni e sono in primo luogo i rispettivi proprietari a dover intervenire in favore delle loro ITC. Quando poi vi sono diversi proprietari, magari anche con disponibilità finanziarie diverse, la ricerca di soluzioni si complica non poco. Vi sono poi ITC che si sono attivate molto presto per risanare la loro cassa pensioni, ricorrendo per esempio alla vendita di immobili, mentre altre non hanno fatto assolutamente nulla. La Confederazione deve tener conto di queste differenze, in quanto deve garantire una parità di trattamento. Ciò significa però anche che deve sostenere il risanamento delle casse pensioni delle aziende di cui è proprietario.

Le difficoltà delle casse pensioni delle aziende condizionano anche la loro capacità di concorrenza, sia sul mercato del lavoro, che in caso di gare d'appalto. Queste distorsioni non andrebbero eliminate?

Una sottocopertura potrebbe in effetti rivelarsi determinante in caso di messa a concorso di prestazioni. Una ditta estera, per esempio, non confrontata con l'esigenza di risanare la sua cassa pensioni, avrebbe buon gioco a presentare un'offerta più vantaggiosa. È un aspetto problematico, che fornisce un'ulteriore conferma della scarsa opportunità delle messe a concorso.

Intervista: Markus Fischer/gj

Il SEV aveva proposto la creazione di una fondazione comune per permettere anche a piccoli istituti di previdenza di aderire a Symova. Quest'idea è ancora viva?

L'ufficio federale delle assi-

Elezioni nel canton Grigioni: governo, parlamento e consiglio d'amministrazione delle RhB

I candidati del sindacato

Il prossimo 13 giugno, il canton Grigioni eleggerà governo e parlamento. 5 giorni dopo spetterà alla assemblea degli azionisti di rinnovare il consiglio d'amministrazione delle ferrovie retiche.



Andreas Thöny è sposato, padre di tre bambini e fa parte del Gran Consiglio retico dal 2007. È presidente della frazione socialista e membro della commissione per l'ambiente, il trasporto e l'energia.

A rappresentare il personale in sostituzione di Georg Weber, dovrebbe essere eletto il 42enne maestro di Landquart Andreas Thöny, gran consigliere e candidato anche per il rinnovo di questa carica. Da qualche tempo, ha venduto la sua auto e si sposta solo in bici o con i mezzi pubblici ed ha aderito anche al SEV, che gli ha rivolto qualche domanda.

contatto.sev: Andreas Thöny, cosa ti spinge ad aspirare al mandato in consiglio di amministrazione delle RhB?

Andreas Thöny: Penso che non vi siano marchi che rappresentano i Grigioni in tutto

il mondo come la RhB, dimostrazione di arte architettonica posta al servizio di una mobilità rispettosa in un ambiente di alta montagna di rara bellezza, in gran parte ancora incontaminato. È un pezzo di noi, che ha però bisogno di scelte strategiche appropriate, alle quali vorrei contribuire. Vi sono poi 1200

dipendenti che permettono al tutto di funzionare e ai quali voglio dedicare il massimo riguardo.

Quali sono i tuoi punti principali?

Il primo luogo dobbiamo mantenere la sostanza della infrastruttura e rinnovare il materiale rotabile. In particolare, dobbiamo sostituire la vetusta galleria dell'Albula, garantendo il finanziamento

dell'opera. Poi dobbiamo riprendere la cadenza semi-oraria da Nord in ogni direzione. Ma non dobbiamo trascurare nemmeno alcune visioni di più ampio respiro, come il collegamento verso la Val Venosta.

E dal punto di vista sindacale?

Ottimizzare sempre più i processi d'esercizio per una maggior efficienza può avere la sua logica dal punto di

vista tecnico e logistico, ma presenta problemi per il personale. Penso che si debba trovare un equilibrio tra le pretese nei confronti dei dipendenti e le loro giustificate aspettative. La loro motivazione e identificazione con l'azienda sono il fattore chiave che garantisce il successo dell'azienda. PP

SINDACALISTI PER GOVERNO E PARLAMENTO

Sono 10, 8 uomini e 2 donne, i candidati ai 5 seggi del Consiglio di stato retico, tra i quali quello del dipartimento trasporti, di fondamentale importanza per il SEV. Tra di loro il solo con un passato sindacale è il granconsigliere di Coira Martin Jäger.



SEV e ATA hanno posto a tutti i candidati alcune domande sul

trasporto pubblico. Le loro risposte sono pubblicate sul sito www.vcs-gr.ch.

Per il Gran Consiglio si ripresenta anche il segretario regionale SEV Peter Peyer che tenterà di aggiudicarsi un seggio per la sinistra e i sindacati per il circolo di Trin.



Per il circolo di Mesocco è candidato, in qualità di indipendente, anche Piergiorgio Paggi, capotreno a Belinzona, membro della Cope livello 2 della divisione P ed è sempre stato impegnato anche a livello sindacale, nel comitato sezione e membro del comitato federativo SEV.



BLS soddisfatte dai risultati 2009

Grazie ad un personale flessibile

Viaggiatori in crescita, Cargo in calo e navigazione in pareggio. Le BLS sono soddisfatte dai conti 2009, chiusi con un utile di 12 milioni.

Il gran capo delle BLS Bernard Guillemon ha manifestato una certa fierezza per il primo risultato conseguito integralmente sotto la sua direzione: BLS ha previsto la crisi nel settore Cargo reagendo con tempestività e limitando i danni, con provvedimenti come il prestito di macchinisti ad altre ferrovie, che hanno permesso di ridurre gli effettivi trasformando in introiti alcune voci di spesa.

Davanti ai media, Guillemon ha tenuto a sottolineare

la flessibilità del personale, che ha manifestato grande comprensione nei confronti delle esigenze dell'azienda, accettando per esempio la trasformazione parziale delle indennità in tempo libero. Ciononostante, ha poi indicato, saranno necessarie ulteriori misure per «ottimizzare» l'impiego di personale che a fine anno contava 2801 unità, 31 in più dell'anno precedente.

80 milioni per la cassa pensioni

Le BLS sono tra i promotori della nuova cassa pensioni Symova, in sostituzione dell'Ascoop e ha investito sino ad oggi 80 milioni per il risanamento dell'istituto di previdenza. «Confidiamo però di non essere penalizzati nel caso in cui la Confederazione dovesse decidere di versare



Viaggio in rosso, anziché in verde/azzurro: la macchinista Chantal Hombberger è stata prestata dalle BLS alle RhB (vedi anche il ritratto sul numero 3 di contatto.sev).

contributi alle imprese di trasporto concussionarie», ha indicato Guillemon.

Egli ha inoltre ribadito come nei giorni di punta la galleria di base del Lötschberg sia praticamente satura, sottolineando pertanto la necessità del completamento del secondo cunicolo. Ancora più necessario è tuttavia l'ampliamento

delle linee d'accesso, tre le cui misure va considerato prioritario il terzo binario tra Gümligen e Münsingen. Questa opera è fondamentale anche per il traffico viaggiatori suburbano. Per far fronte alla crescita del traffico viaggiatori, regionale e non, si impone anche l'ampliamento della stazione di Berna.

Navette auto non sufficientemente redditizie

Navigazione e trasporto auto hanno fatto registrare un utile minimo. Se questo risultato va comunque considerato soddisfacente sui laghi, dato che sono venute meno le indennità, preoccupa per contro per le navette auto attraverso le gallerie. Le BLS stanno pertanto riflettendo ad un aumento di tariffe, che apparirebbe giustificato anche nel confronto con quelle della galleria della Vereina.

Un altro dato record è passato sotto silenzio alla conferenza stampa: quello dello stipendio del direttore, cresciuto secondo il rapporto di gestione a 393.000 franchi.

Peter Moor/gj

■ USB

Assemblea dei delegati

Lunedì 7 giugno, ore 20.00,
Casa del Popolo a Bellinzona

TRATTANDE

1. Nomina presidente del giorno
2. Nomina scrutatori e estensore del protocollo
3. Approvazione dei verbali delle assemblee 2009
4. Gestione 2009
Rapporto del presidente
Rapporto dell'amministratore
Rapporto dei revisori
5. Preventivi 2010
Approvazione del supplemento di credito della ristrutturazione Ristorante Casa del Popolo
6. Nomine statutarie:
 - a) del presidente
 - b) del comitato
 - c) di un revisore e un supplente
7. Eventuali

Diritto di partecipazione delle sezioni:

Un delegato ogni 40 membri o frazione maggiore di 20 membri. Le singole sezioni designano i delegati.

Il Comitato

■ Pensionati VPT

Preavviso assemblea

22 giugno, ore 10.00 – Congress Hotel Olten

Siete cordialmente invitati a www.congresshotelolten.ch
partecipare. Maggiori info: *Kurt Nussbaumer*

■ PV Vallese

Gita a Zornasco, Val Vigezzo (I)

Mercoledì 23 giugno 2010

La nostra escursione annuale avrà luogo mercoledì 23 giugno. Il viaggio si svolgerà in treno sino a Domodossola e poi proseguiremo in bus fino a Zornasco, dove ci attende un tipico menu italiano di 4 portate e dessert, servito dal ristorante Peschiera. La vostra partecipazione sarà di EUR 25.– per persona, che comprende: aperitivo, pranzo, vino, acqua minerale, caffè crème e il trasporto in bus. L'incasso avverrà direttamente al ristorante. Vi preghiamo di preparare l'importo esatto in euro.

Iscrizioni presso il collega Rudolf Luggen, casella postale 493, 3900 Briga, tel. 027 923 21 39 o 024 481 42 00; e-mail: luggen.rudolf@sunrise.ch; entro il 15 giugno 2010, tramite il talloncino spedito lo scorso mese di febbraio oppure, se smarrito, con cartolina postale o per telefono.

Titolo di trasporto: libera circolazione, carta giornaliera FVP o biglietto per Domodossola e ritorno.

Orari: andata da Briga pt. 10.44, Domo arr. 11.12; partenza bus 11.30. Arrivo a Zornasco alle 12.00 circa; ritorno da Zornasco da definire sul posto, da Domo pt. 18.10, Briga arr. 18.39.

Il presidente darà indicazioni sul posto per eventuali rientri individuali. Il comitato auspica una forte partecipazione.

www.sev-pv.ch/wallis-valais

Frédry Imhof, presidente

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Gita al Parco Ittico di Zelo Buon Persico

Giovedì 10 giugno 2010

Un luogo già scelto circa dieci anni or sono che crediamo gradito a chi lo rivisiterà e che farà contenti i nuovi venuti. A Zelo Buon Persico situato in Valpadana non lontano dallo svincolo autostradale di Melegnano è stato allestito, da una associazione naturalistica, il Parco Ittico Paradiso. Ampi specchi d'acqua, corsi d'acqua limpida, alimentati dai canali provenienti dal fiume Adda, circondati da cespugli creati dall'uomo e conquistati dalla natura, con pesci che si possono vedere da vicino, come: persico reale, trota, salmerino, temolo, pesce gatto, luccio e storione. Pure uccelli di grande bellezza vi trovano la loro collocazione nei dintorni: germano reale, martin pescatore, raganella e la folaga. Quattro passi all'aria aperta in un ambiente ricco di vegetazione stuzzicano l'appetito, ragion per cui abbiamo riservato particolare attenzione alla mensa.

Al ristorante Canadi a Spino d'Adda, in un ambiente accogliente, dopo l'aperitivo in giardino vi saranno servite le seguenti portate:

Prosciutto crudo di Parma – Salame nostrano – Coppa piacentina – Bresaola al pepe rosa – Crostino alla ciociara – Polpettine di pesce – Sarda al beccafico – Mais al salmone – Risotto Canadi con funghi porcini – Torchietti al salmone – Saltimbocca alla romana – Arista alla birra – Scottadito costolete d'agnello ai ferri – Patate al forno e zucchine ai ferri – Dessert con Pesca melba e Zuppa inglese – Vino bianco, rosso e caffè.

Il prezzo comprensivo di viaggio, entrata al Parco Ittico e abbuffata al Ristorante Canadi è di: 60 franchi per persona.

Vogliate inviare la vostra **adesione entro il 3 giugno** a: Biagino Gioli, via i Fracc 3, 6513 Monte Carasso, telefono 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com.

Orari bus gita al Parco Ittico di Zelo Buon Persico**Leventina e Riviera**

Airolo Stazione	6:30
Rodi Colonia Von Mentlen	6:40
Faido Posta	6:45
Lavorgo	6:50
Bodio	7:00
Biasca Ponte Brenno	7:05
Biasca Centro (Gambrinus)	7:08
Biasca Stazione	7:10
Osogna Stazione	7:15
Claro Fermata Shell	7:18
Castione Rist. Meridiano	7:20
Chiasso Dogana Brogeda	8:10

Sopraceneri

Cadenazzo	6:40
Giubiasco Mercato coperto	6:50
Giubiasco Casa Anziani	6:55
Bellinzona FFS	7:05
Bellinzona Denner	7:10
Bellinzona Via S. Gottardo 59	7:15
Chiasso Dogana Brogeda	8:10

Lugano-Ceresio – Basso Mendrisiotto

Lugano Stazione	7:20
Melano	7:35
Capolago P. Duttweiler	7:40
Mendrisio	7:45
Coldrerio Fermata AM	7:50
Balerna Fermata AM	7:55
Chiasso P.le Chiesa	8:00
Chiasso Boffalora	8:05
Chiasso Dogana Brogeda	8:10

Fermate e orari sono provvisori e potranno subire modifiche a seconda delle iscrizioni.

**Gita al Parco Ittico Paradiso di giovedì 10 giugno 2010**

Numero di persone che si iscrivono:

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

Salita.....

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo di adesione di Biagino Gioli.

■ ZPV Bellinzona/Chiasso – Personale del treno unito per una nuova sezione

Assemblea sezionale e assemblea costitutiva

Venerdì 4 giugno è una data importante per il personale treno ticinese. Di fatto nascerà una nuova sezione, la sezione ZPV Ticino. Un momento così importante deve essere degnamente festeggiato e dunque una parte ludica non può certamente mancare. Unione d'intenti significa però anche affrontare insieme nuove sfide e queste non mancano di certo, dal nuovo CCL ai problemi specifici di categoria. L'assemblea costitutiva è pertanto il punto di partenza per affrontare insieme questi temi, tutti uniti, con l'esperienza del passato e l'entusiasmo e la motivazione per il futuro. Un incontro al quale nessuno deve mancare!

Angelo Stroppini

**Assemblea sezionale ZPV Bellinzona:
venerdì 4 giugno, ore 10.00
Casa del popolo, Bellinzona**

Il 15 febbraio scorso, l'assemblea ha approvato la proposta di fusione con la sezione di Chiasso. Al fine di concretizzare quanto deciso, il comitato vi invita all'assemblea ordinaria e di scioglimento della sezione di Bellinzona ed in seguito all'assemblea costitutiva della nuova sezione Ticino.

Ordine del giorno:

- 1) Saluto introduttivo
- 2) Nomina scrutatori
- 3) Approvazione ordine del giorno
- 4) Lettura verbale ultima assemblea
- 5) Relazioni:
 - presidente sezionale
 - cassiere sezionale
 - commissione gestione
 - attualità sindacali con Angelo Stroppini e Françoise Gehring del Segretariato regionale
 - membro Cope superficie personale treno;
- 6) Scioglimento sezione ZPV Bellinzona;
- 7) Eventuali.

**Assemblea costitutiva ZPV Ticino:
venerdì 4 giugno, ore 14.30,
Casa del Popolo, Bellinzona**

All'assemblea costitutiva sono invitati a partecipare i membri dei due depositi.

Ordine del giorno:

- 1) Saluto introduttivo
- 2) Nomina scrutatori
- 3) Nomina del presidente del giorno
- 4) Lettura, discussione e approvazione del nuovo regolamento di gestione
- 5) Nomine statutarie:
 - presidente e membri di comitato
 - commissione di gestione
- 6) Eventuali

Agli albi sezionali di Chiasso e Bellinzona potete consultare il nuovo regolamento di gestione. Eventuali modifiche/osservazioni sono da comunicare ad un membro di comitato. Candidati disponibili a ricoprire una delle cariche (vedi ODG punto 5) sono invitati a contattare il collega Marco Belloli o Bruno Castaldo.

Alle 12.30 siete tutti invitati al pranzo che si terrà alla Casa del Popolo di Bellinzona. Al termine della giornata verrà offerto un ricco rinfresco. Per questioni organizzative vi invitiamo ad **iscrivervi entro il 2 giugno** nelle liste presenti nei 2 depositi.

NUOVI ORARI D'APERTURA DEL SEGRETARIATO TICINESE SEV E APPARIZIONI DI **CONTATTO.SEV**

L'aumento della mole di lavoro e degli impegni fuori sede ci impongono di ridurre gli orari di apertura. Per permettere una maggior razionalità del lavoro, il segretariato SEV di Bellinzona da subito sarà raggiungibile al telefono il **pomeriggio**, dalle 13.45 alle 17.30, al solito numero 091 825 01 15.

Il 2 giugno il segretariato di Chiasso resterà chiuso per impegni fuori sede. Inoltre, considerata la scarsa frequenza, esso verrà definitivamente chiuso dalla fine di agosto.

Resta evidentemente a disposizione il segretariato di Bellinzona, le cui colleghe e colleghi sono a disposizione per colloqui che, in caso di necessità e previo appuntamento, possono avvenire anche fuori sede.

Le vacanze di **contatto.sev**

Il numero 14 del nostro giornale uscirà come previsto il 22 luglio. In considerazione delle ferie estive, sarà seguito da un numero doppio 15/16 che uscirà il 19 agosto.

«DENTRO LA CRONACA»

DI GADDO MELANI

Incognite nucleari

L'annoso tormentone del nucleare iraniano è di nuovo in prima pagina: tutti (con più o meno foga) pronti ad affermare che gli ayatollah vogliono la bomba, che le loro assicurazioni sull'uso pacifico del nucleare non sono credibili, che non ci si può fidare di loro in quanto intrinsecamente pericolosi, specie per la stabilità del Medio Oriente.

A parte il fatto che TUTTE le potenze nucleari sono pericolose in quanto tali e che alcune di queste hanno a suo tempo seriamente preso in considerazione il ricorso all'atomica (come gli USA durante la guerra in Corea o Israele in quella del 1973), si dimentica che l'Iran, a differenza dei suoi vicini e nonostante l'aggressività verbale non ha mai scatenato alcuna guerra, rimanendone piuttosto vittima. Ciò non toglie che la prospettiva di un Iran con l'arma nucleare non può essere presa sottogamba e che siano da compiersi tutti gli sforzi per scongiurare tale eventualità.

Dovrebbe quindi destare meraviglia la reazione, quasi scoccata, dei paesi occidentali all'annuncio dell'accordo siglato a Teheran con la Brasile e la Turchia con il quale l'Iran si impegna a esportare in Turchia 1200 kg di uranio debolmente arricchito, per riavere combustibile nucleare per i suoi reattori per la ricerca scientifica. Anche perché esso risponde, nella sostanza, a quanto era stato chiesto proprio dall'Agenzia Internazionale della Energia Atomica (AIEA) lo scorso ottobre e costituisce il primo segnale concreto, tangibile di un cambiamento di rotta di Teheran. Da verificare, ovviamente, ma la rinuncia iraniana – pur se parziale – all'arricchimento di parte dell'uranio nelle proprie centrali resta il primo fatto nuovo del lungo contenzioso.

Invece gli USA si sono affrettati a presentare all'ONU la bozza di un piano di nuove sanzioni già messo a punto con l'accordo di Russia e Cina, le più restie alla intransigenza statunitense. Il voto del Consiglio di sicurezza è previsto per la metà di giugno, ma non è pensabile che l'intesa tripartita Brasile-Turchia-Iran non influisca sul dibattito al palazzo di vetro. Tanto per cominciare vanno sottolineate le reazioni (prudentemente) positive giunte non solo da Mosca e da Pechino, ma anche dal segretario generale dell'ONU e dal presidente francese Sarkozy, che ha definito l'intesa «un passo positivo» e si è detto pronto a esaminare il dossier iraniano da ogni angolazione e senza preconcetti.

Ora poi Brasile e Turchia, forti del successo diplomatico ottenuto che li ha elevati a interlocutori privilegiati dell'Iran, chiedono di entrare a far parte del gruppo negoziale, composto attualmente da USA, Russia, Francia, Gran Bretagna, Cina e Germania. Tenerli in disparte non sarà facile. Si tratta di due paesi importanti nel novero delle potenze emergenti non ostili al campo occidentale (la Turchia fa parte della NATO) il cui speso specifico in campo internazionale è in crescendo.

Si andrà dunque verso le sanzioni o si apriranno spazi per il negoziato? Tutte le soluzioni sono possibili, compresa quella di un'azione militare israeliana contro le centrali nucleari iraniane, così come si progetta a Tel Aviv.

Aperte le iscrizioni 2010 per le colonie dei sindacati USS

In montagna a Rodi: ragazzi/e da 6 (2004) a 14 anni (1996)

1° turno: martedì 29 giugno – martedì 13 luglio

2° turno: giovedì 15 luglio – giovedì 29 luglio

RETTE: sindacalizzati Fr. 340.–
non sindacalizzati Fr. 440.–

Al mare a Igea Marina: ragazzi/e da 6 (2004) a 12 anni (1998)

1° turno: domenica 4 luglio – martedì 20 luglio

RETTE: sindacalizzati Fr. 570.–
non sindacalizzati Fr. 670.–

Per informazioni o per richiedere il modulo d'iscrizione, rivolgersi a:
Colonie dei Sindacati, viale Stazione 31, 6500 Bellinzona;
Telefono 091 826 35 77 – Fax 091 826 31 92

VILLAGGIO VACANZE GOLFO DEL SOLE DELLA REKA A FOLLONICA

Da ben 25 anni i membri SEV possono approfittare di sconti per il villaggio Golfo del Sole in Toscana.

Da tempo però i bungalow e gli appartamenti SEV non corrispondono più allo standard di comfort attuale. Per il periodo invernale 2010/2011 si rendono indispensabili investimenti per oltre 1 milione di franchi. Data la richiesta e l'uso sempre meno frequente di questa di prestazio-

ne offerta dal SEV, l'investimento non si rivela sensato. Il SEV è tenuto infatti ad impiegare con parsimonia le quote dei membri e per prestazioni che vadano a vantaggio della maggior parte dei suoi affiliati. Per questo motivo la commissione direttiva SEV ha deciso in novembre 2009 di annullare l'accordo d'uso con la Reka per il 31 dicembre 2010. Fino ad allora, ovviamente, si potrà

continuare ad approfittare dello sconto del 25% per i bungalow e del 30% per gli appartamenti. Il SEV offrirà inoltre per gli anni 2011 e 2012 uno sconto supplementare del 10% per alcuni bungalow e appartamenti. Prenotazioni direttamente presso la Reka al numero 031 329 66 99 o via mail a: florence.bernasconi@reka.ch.

In memoria di Moreno Fibbioli

L'improvvisa morte di Moreno Fibbioli ha lasciato tutti senza parole.

Estroverso, gioviale, era benvenuto da tutti. Le sue capacità di conciliare le esigenze più diverse l'avevano fatto molto apprezzare nelle sue funzioni di distributore.

Nato nel 1956, era entrato giovanissimo in ferrovia e ha subito aderito anche al SEV, di cui ha seguito anche l'attività, pur dedicando gran parte delle sue energie al volontariato per aiutare le popolazioni dell'Africa, terra in cui avrebbe voluto anche andare a stabilirsi.

All'amica e ai famigliari giungano le condoglianze del segretariato e dei membri SEV ticinesi.



Condoglianze

Porgiamo le nostre condoglianze al collega Lucio Pedrotti per il decesso del caro fratello Guido.

VPV Lucerna

■ PV Ticino e Moesano

Raduno primaverile

Un buon numero di colleghi si sono dati appuntamento il 22 aprile sulle rive del Verbano presso l'azienda agricola «Il Saliciolo» a Tenero.

Siamo stati accolti da uno splendido sole e l'aperitivo ha favorito lo scambio di saluti, ricordi e aneddoti, preparandoci all'ottimo pranzo, con il bollito misto impreziosito da verdure varie, per poi continuare con una scorpacciata di formaggini e formaggi. Il dessert ha chiuso la parte culinaria, del cui successo ringraziamo la famiglia Pedrazzini e la loro cuoca. La tombola con un nutrito banco premi ha concluso un raduno ben riuscito.

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

VIDEOSCRITTURA

Chiunque si è avvicinato, persino in tarda età, al computer ha scoperto immediatamente gli enormi vantaggi della videoscrittura: il copia e incolla, la formattazione istantanea, le correzioni impeccabili ... Oddio, non sempre così impeccabili! In effetti una delle insidie di Word è proprio il correttore ortografico, quello che quando scrivi «Celentano», se non te ne accorgi in tempo, magari ti sostituisce automaticamente il nome del cantante con la terza personale plurale all'indicativo presente del verbo cementare: «Cementano». In effetti, attivando nel programma di videoscrittura la funzione «sostituisci con», puoi far sì che ogni volta che digiti una certa parola il computer automaticamente la sostituisca con un'altra. È così che mi ha preso in giro l'amico che aveva configurato il mio primo pc: ogni volta che provavo a scrivere il mio nome, il programma automaticamente lo sostituiva con la parola «pirla»! Ma questa funzione sarebbe stata comunque provvidenziale al Manzoni per i suoi «Promessi Sposi», romanzo che in un primo tempo aveva intitolato «Fermo e Lucia», visto che uno dei due protagonisti era stato inizialmente presentato come Fermo; senonché a un certo punto decise di cambiargli nome in Renzo. Fu costretto comunque a lasciargli almeno lo stesso numero di lettere, per facilitare la correzione delle bozze. Pensate cosa sarebbe successo, con i mezzi dell'Ottocento, se avesse deciso di chiamarlo Massimiliano! Questo esempio del faticoso ritocco del manoscritto fu utilizzato tanto tempo fa da un venditore di computer per cercare di convertire Montanelli alla videoscrittura: «Vede», gli disse, «se il Manzoni avesse avuto un personal computer, gli sarebbe bastato dare il comando «sostituisci Fermo con Renzo» e in pochi secondi l'intero romanzo dei Promessi Sposi sarebbe stato aggiornato". È inutile dire che il grande scrittore e giornalista italiano continuò imperterrito a utilizzare la sua inseparabile macchina da scrivere Olivetti «Lettera 22»... Tuttavia proprio a me capitò di riportare questo esempio ad un anziano amico che si dimostrava essere altrettanto sordo alle lusinghe della scrittura elettronica. Mi aspettavo di averlo convinto, ma per tutta risposta mi fece notare: «Scusa, ma allora se una frase del romanzo diceva: «Era fermo all'angolo della strada...», il computer l'avrebbe trasformata in «Era Renzo all'angolo della strada?!» Balbettai imbarazzato una timida replica a proposito di maiuscole e minuscole, sapendo di mentire. Infatti, se dopo il punto, la frase del romanzo fosse iniziata con, ad esempio, «Fermo all'angolo della strada, l'uomo...», il programma di videoscrittura avrebbe fatto implacabilmente il suo dovere trasformandola in «Renzo all'angolo della strada, l'uomo...» Una trovata degna di Ionesco.

La via del sale fra Aigle e Bex, nel Chablais vallesano

Sulle tracce dell'«oro bianco»

Alain Kaegi, ex presidente della sezione VPT Plaine du Rhône, propone un'escursione che permette di conoscere la storia delle saline di Bex.

Punto di partenza è la stazione FFS di Aigle. Si sale sul treno della Aigle-Sépey-Diablerets e si scende a Plambuit (fermata a richiesta).



Alain Kaegi è stato co-presidente della sezione VPT Plaine du Rhône, in rappresentanza del personale dei Transports publics du Chablais (TPC) e delle Forces Motrices de l'Avançon (FMA).

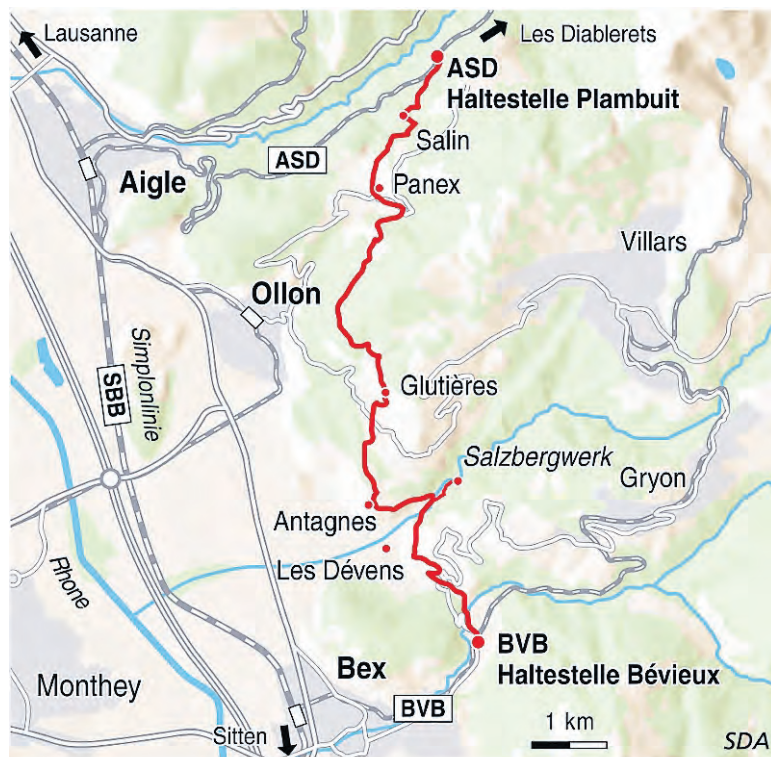
Le TPC gestiscono quattro linee ferroviarie: la Aigle-Ollon-Monthey-Champéry, la Aigle-Leyzin, la Aigle-Sépey-Diablerets (ASD) e la Bex-Villars-Bretaye (BVB).

Il trenino si inerpica in un paesaggio bucolico e dal finestrino si gode la vista sui vigneti e il castello di Aigle. Da Plambuit si diparte la tranquilla via del sale, lunga 12,5 km. 26 tavole sinottiche ci accompagnano fino alla fermata della ferrovia Bex-Villars-Bretaye (BVB). Il sentiero didattico è stato inaugurato nel 2008 ed è percorribile in ogni stagione dell'anno. Sono necessarie circa 5 ore.

A Salin si incontra una casa che risale al 1727, che ospitava i minatori e i carpentieri, che lavoravano nelle saline. Dalle tavole si apprende come veniva estratto l'«oro bianco». Da Panex il sentiero costeggia una conduttura, una specie di pipeline di legno, in cui scorreva l'acqua salata fino alla salina a Les Dévens.

Due varianti possibili

Alain Kaegi ama la via del sale, anche perché attraversa una fitta vegetazione. Passando per boschi intatti, prati e vigneti, si superano i caratteristici villaggi di Panex, Glutières, Antagnes, fino a Les Dévens. Chi vuole può lasciare il sentiero e in mezz'ora raggiungere la salina di Bex, la cui visita richiede un paio d'ore. Se si sceglie questa variante, l'escursione richiede

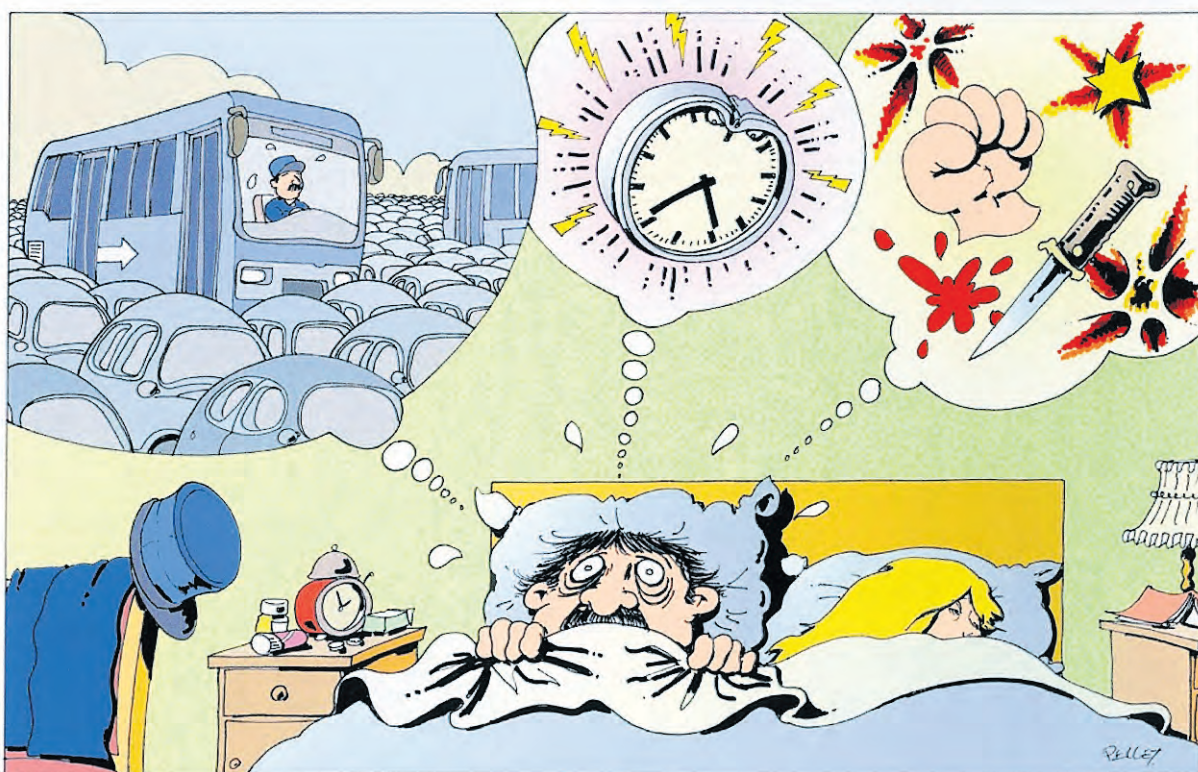


una giornata intera. Il punto d'arrivo è la salina di Le Bévieux, che è ancora in esercizio.

AC/FI

Vedi anche:
www.sentierdusel.ch
www.tpc.ch
www.mines.ch

LO STRESS DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI PUBBLICI... SECONDO PELLET



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; contatto@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Bern 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, 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

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

Prossima edizione il 10 giugno. Termine di chiusura redazionale: 3 giugno alle 10.00.

Peter Lienhard è il ferroviere sportivo di grado più alto in Svizzera

«Lo sport mi ha dato molto»

Molti ferrovieri che praticano uno sport lo fanno nell'ambito di associazioni sportive dei ferrovieri. L'organismo che raggruppa queste associazioni è presieduto da Peter Lienhard.

Nel caso di Peter Lienhard si potrebbe parlare di una dinastia di ferrovieri: già il nonno era impiegato in ferrovia, come suo padre. Il giovane Peter, dopo la scuola, ha svolto un apprendistato di stazione. Già alla prima tappa del suo apprendistato, come era consuetudine abitudine a quel tempo, il capostazione lo ha convinto ad aderire al SEV.

Da Zurigo a San Gallo

Ma l'azienda aveva in serbo per lui prospettive diverse dal trascorrere tutta la sua vita professionale nelle stazioni: «Il 13 giugno del 1977 ho iniziato qui a S. Gallo alla centrale contabile del trasporto merci», ricorda. Ed ha un valido motivo per ricordarsi esattamente quella data: era pure il primo giorno di lavoro per una giovane impiegata che, dopo aver svolto l'apprendistato di segretaria in una stazione, era stata trasferita a San Gallo per potenziare la centrale. Si stava sperimentando il primo sistema contabile elettronico «GM

75» che portava nuovi processi lavorativi, ma accusava anche qualche «malattia infantile».

Ciò richiedeva la flessibilità di giovani elementi, come Peter Lienhard e Emilie Huber. Anche il padre di lei era ferroviere, molte affinità che hanno fatto sì che i due giovani si trovassero bene assieme. E stanno bene assieme ancora oggi, dopo 32 anni di matrimonio.

La bella Svizzera orientale

A questo zurighese è sempre piaciuto stare a San Gallo. I coniugi si sono poi trasferiti a Uzwil, dove risiedono tutt'ora. Peter non ha nessuna intenzione di ritornare a Zurigo. Trova la Svizzera orientale molto bella, anche se non è ancora riuscito ad adeguarsi completamente alla lingua.

Capoteam

Alla centrale contabile molte cose sono nel frattempo cambiate. Prima a San Gallo c'era un grosso centro amministrativo delle FFS, che contava circa 120 collaboratori. Ora è tutto automatizzato, centralizzato e vi lavora soltanto un piccolo gruppo di cui Peter Lienhard è responsabile. Egli spera che le FFS non decidano di ritirarsi totalmente da San Gallo.

Tempo libero su due ruote

Ma la vita non è fatta solo di lavoro. Nel suo tempo libero, Peter pratica il ciclismo e ciò lo ha portato ad aderire ai ferrovieri sportivi della sua città. Lì si sono subito accorti di lui, per il suo spirito di iniziativa e gli hanno affidato dei compiti. Nel 1986, Lienhard è stato eletto rappresentante del ciclismo in seno all'Unione svizzera dei ferrovieri sportivi (USFS), diventandone nel 1996 segretario generale e nel 2002 presidente. Guardando al passato, riconosce che lo sport gli ha dato molto. Queste funzioni gli hanno permesso di ac-

quisire molta esperienza, di arricchirsi e di fare molte conoscenze, allacciando fruttuosi contatti personali. Lo stare assieme nel gruppo nel quale si pratica il proprio sport e dove si crea una specie di «famiglia sportiva», è qualcosa di speciale. Grazie allo sport si conoscono ferrovieri di altri settori e di altre ferrovie.

24 anni in seno all'USFS

«Una funzione all'USFS richiede anche impegno ed un carico sempre crescente», commenta Peter. Ma ri-

ceve anche molto sostegno ideale e materiale, tanto da parte del SEV, quanto da parte delle FFS. Poi ci sono i congedi speciali, che danno un certo sollievo, anche al personale amministrativo. Peter Lienhard ha sempre cercato sinergie e tentato di rafforzare la collaborazione in seno all'associazione nazionale. In settembre, lascerà la presidenza dell'Unione sportiva svizzera dei trasporti pubblici, denominazione assunta nel frattempo dall'USFS, dopo essersi impegnato al suo interno per 24 anni! Ma non gli mancheranno certo le riunioni, dato che è sempre sindacalista e vice presidente della sezione VPV di San Gallo.

pan



Per Peter Lienhard, lo sport non è in primis fatto di sedute e strutture. Il suo scopo è di beneficiare del contatto con la natura, come qui sulla pista di sci di fondo a Bergün.

USFS

Anno di fondazione è il 1932. Come per l'Associazione culturale dei ferrovieri, l'elemento stimolante era che il servizio a turni rendeva molto difficile l'attività associativa. Oggi questo problema è meno sentito. Come in passato, anche oggi viene offerta la possibilità di allenarsi in orari irregolari, sull'arco della settimana, nelle singole discipline. Nel momento del massimo fulgore, l'USFS è arrivata a contare 65 sezioni, scese ora a 51. In alcune sezioni si comincia ora ad avvertire il problema dell'invecchiamento e poiché le FFS chiudono sempre più posti

di servizio, i ferrovieri sportivi si concentrano in un minor numero di sezioni. Ora l'associazione si interroga sul suo futuro, cercando anzitutto di acquisire giovani ferrovieri. In seno all'USFS 18 sono praticate discipline sportive: badminton, pallacanestro, alpinismo, calcio, golf, pallamano, birilli, atletica leggera, corsa d'orientamento, bocce, ciclismo, scacchi, tiro, tennis, tennis da tavolo, unihockey, pallavolo e sport invernali.

Info: www.usfs.ch

BIO

Peter Lienhard compie quest'anno 54 anni. È nato ad Oerlikon e dopo le scuole ha assolto la formazione di funzionario di stazione. Dopo aver servito in diverse stazioni, è entrato nel settore amministrativo delle FFS, a San Gallo, con il compito di potenziare il gruppo incaricato di implementare il sistema elettronico di contabilità merci. Oggi è capo della contabilità finanziaria di Cargo, sempre a San Gallo. È sposato e padre di due figlie.