

FFS Cargo

I macchinisti FFS Cargo di Chiasso chiedono fatti e non parole.

Pagina 5



contatto.sev va in vacanza

Con questo numero, *contatto.sev* si concede una pausa. Il prossimo numero sarà doppio (15/16) e sarà recapitato il 19 agosto. Buona estate a tutti.



Ritratto

Barbara Signer, pompiere alle FFS per scelta.

Pagina 16

I membri SEV possono contare sulla centrale e cinque segretariati regionali

Vicino a tutti i membri

Il SEV si avvicina sempre più ai suoi membri: prossimamente avremo due ulteriori sedi: Olten e Ginevra.

Tempo fa, il SEV aveva solo la sede di Berna e la «filiale» di Bellinzona. Negli ultimi anni, sono però state aperte e poi ampliate altre sedi, perché per un sindacato è fondamentale essere

vicino ai propri membri. Dove sono questi segretariati e chi ci lavora? Potrete saperlo leggendo il dossier alle pagine 8-10.

pmo



Satellite image © ESW / Earthimage / swissphoto, NPGZ / pmo

Il SEV dispone di sei segretariati, che dovrebbero divenire otto nei prossimi mesi.

In votazione il prossimo 26 settembre, alla revisione della LADI occorre rispondere NO nelle urne

Nuovi regali ai manager? No grazie

Pagare di più per meno prestazioni? È quanto potrebbe accadere se la revisione della Legge sull'assicurazione disoccupazione (LADI) non verrà bocciata dal popolo. Ma lo scandalo più grande di una legge che penalizza

due volte i disoccupati, è che al di sopra di un reddito di 315 mila franchi non si versano più contributi, mentre fino ad un salario di 126 mila franchi il prelievo è del 2,2%. Tradotto in moneta sonante, significa un regalo

annuale di 440 milioni di franchi ai grandi manager. E chi non ha lavoro, giovani e anziani, dovrebbe pagare i cocci? Troppo facile.

A pagina 11

EDITORIALE

Le condizioni di lavoro e di protezione dei minatori sono senz'altro migliorate rispetto ad un secolo fa (vedi a pag. 6). Scavare gallerie resta però un compito impegnativo. Le condizioni di lavoro sono ancora molto dure: calore, aria viziata, mancanza di luce naturale per tutto il turno, infiltrazioni di acqua e pericoli di cedimenti.

»Gli «invisibili», che lavorano dietro le quinte «
Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

Rispetto ad una volta, il loro lavoro suscita senz'altro maggiore attenzione da parte dei media. La caduta dell'ultimo diaframma della galleria di base del Gottardo sarà senz'altro trasmessa in diretta; ogni tanto un lavoratore può riferire la sua storia alla radio o su di un giornale. La maggioranza di chi lavora in queste condizioni estreme non ha però mai l'occasione di vivere le luci della ribalta, nemmeno in occasione dei festeggiamenti di queste opere del secolo. Senza di loro, però, queste opere non sarebbero state realizzate. È una realtà che viene costantemente trascurata. Per questo, il SEV ritiene fondamentale ricordare continuamente che l'opera e l'impegno quotidiano di lavoratrici e lavoratori dietro le quinte, prestata sui cantieri, nelle stazioni, sui treni e negli uffici è indispensabile.

IN BREVE

RETTIFICA SULLA
CARTA TURISTICA
FVP

■ Sull'ultimo numero di *contatto.sev* avevamo riportato che il direttore dell'UTP Peter Vollmer aveva definito la carta complementare turistica FVP per le ferrovie di montagna un valido rimpiazzo per la carta tram-bus. Quest'ultima poteva però essere acquistata sino alla fine del 2007 anche da chi era sprovvisto di abbonamento generale mentre la nuova carta turistica è riservata ai titolari di un AG-FVP. Ci scusiamo per questa imprecisione.

La redazione

RACCORDI
AL RISPARMIO

■ L'associazione dei proprietari di binari di raccordo e carri privati (VAP) protesta per il taglio del 25% dei sussidi per la costruzione dei binari di raccordo, previsto dal Consiglio federale per i prossimi tre anni nell'ambito del programma di consolidamento delle finanze. La VAP osserva come questa idea sia in contrasto con la volontà di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. La Confederazione vuole tagliare anche 4,5 milioni all'anno per le prove dei nuovi ceppi sintetici per rendere più silenziosi i freni.

DIRETTORE
DI CARGO
INTERNATIONAL

■ Il direttore di SBB Cargo International, la nuova società creata da FFS Cargo e Hupac per gestire il traffico merci transalpino tra Germania e Italia, sarà Michail Stahlhut. Membro dal 2006 del consiglio di amministrazione di Osthannoverschen Eisenbahnen AG, Michail Stahlhut nel 2008 è diventato direttore tecnico di Arriva Deutschland GmbH. In questa funzione è stato responsabile per l'ampliamento dell'attività cargo, le officine e l'infrastruttura. In precedenza aveva sviluppato un'impresa ferroviaria per una ditta privata e ha diretto la stazione cargo di Mannheim per Railion AG.

Nuove strutture SBV a seguito dell'integrazione della Polizia dei trasporti nelle FFS

La sicurezza... si organizza

L'assemblea costitutiva della nuova sezione si è svolta a Berna il 23 giugno, alla presenza di una cinquantina d'agenti.

La polizia dei trasporti ha una nuova sezione. E la sua nascita è avvenuta sotto il segno di una grande partecipazione: un quinto dei 250 collaboratori delle FFS – tra cui 7 donne – hanno animato la creazione della sezione presso la sede centrale del SEV a Berna. Anche il comandante Harry Wessner si è congratulato per questa iniziativa, augurando un clima di lavoro costruttivo e scambi di opinione all'insegna della franchezza.

Il presidente SEV Giorgio Tuti ha assicurato il completo sostegno del sindacato che, con oltre il 70% di grado di organizzazione, è nelle condizioni di accompagnare il personale in tutti gli aspetti professionali, senza limitarsi al solo rapporto d'impiego. Si tratterà, cammin facendo, di acquisire rapidamente anche il necessario know-how rela-



Dal 2011, la polizia dei trasporti farà parte della divisione viaggiatori.

tivo ai compiti di polizia, per meglio rispondere a sfide ed esigenze della categoria.

Un compito arduo

Una partecipazione così folta non poteva non rallegrare la presidente centrale della SBV, Elisabeth Jacchini, che ha assicurato il sostegno del SEV in tutte le categorie professionali. Martin

Allemann, segretario SEV, si è assunto il compito di illustrare le attività che attendono il SEV e la sua nuova sezione. La polizia dei trasporti sarà integrata nella divisione viaggiatori entro fine anno. Il personale dovrà quindi essere inserito nella scala salariale evitando perdite, dato che dal 2012 al più tardi sottostará anche

al nuovo Contratto collettivo di lavoro delle FFS.

Il comitato della nuova sezione è così composto: René Jaggi, presidente; Davide Gasparini, vice; Christian Wyss, cassiere; Anita Habegger, segretaria; José Antonio Arturo, Jessica Felley, Claudia Gähwiler-Stäheli e Christophe Wirth membri. Markus Fischer/Gi/fg

Navigazione sul lago Lemano

Una petizione di successo

Lo scorso 30 giugno, il personale della CGN affiliato al SEV ha lanciato, con un'azione spettacolare, una petizione per salvare la compagnia di navigazione SGN, che ha già raccolto oltre 5000 firme.

La petizione è stata lanciata con una conferenza stampa che ha avuto un'importante eco, anche al di fuori della Svizzera romanda. La sua conclusione è stata sottolineata dall'attracco del «Vevy», i cui passeggeri sbarcati e imbarcati hanno accettato di indossare un giubbotto di salvataggio.

Ampio sostegno

Praticamente tutti hanno sottoscritto la petizione che chiede ai Consigli di stato dei cantoni Ginevra, Vaud e Vallese di rivedere la loro volontà di affidare i battelli d'epoca ad una società separata, finanziata tramite un partenariato pubblico-privato.

Firmate la petizione

Il comitato SEV vuole raccogliere almeno 10000 firme e la petizione può essere sottoscritta online, sulle pagine francesi del sito:

www.sev-online.ch



Il personale ha distribuito giubbotti di salvataggio per tenere a galla la CGN.

Moritz Leuenberger lascia la stanza dei bottoni

Un'attenzione speciale ai trasporti pubblici

Lo scorso 9 luglio, Moritz Leuenberger ha annunciato di volersi dimettere dalla carica di ministro dei trasporti per fine anno.

Il consigliere federale ha motivato questa sua decisione con la possibilità di coronare i suoi 15 anni di attività quale responsabile del Datec con due avvenimenti importanti: in ottobre, la caduta dell'ultimo diaframma della più lunga galleria ferroviaria del mondo, quella di base del Gottardo, e la partecipazione in dicembre al vertice sul clima di Cancún, che farà seguito alla conferenza di Copenhagen. «Sono avvenimenti chiave in due settori che mi sono sempre stati a cuore: i trasporti e l'ambiente» ha spiegato alla conferenza stampa.

Pioniere dei trasporti europei

Leuenberger ha dato un impulso decisivo alla concretizzazione della politica svizzera dei trasporti, negoziando con l'Unione europea l'ammissione delle 40 tonnellate in cambio dell'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, approvata in votazione popolare nel 1998.

Swiss e SEV

Curare i contatti

Giorgio Tuti, presidente del SEV, Daniela Lehmann, coordinatrice per la politica dei trasporti e Philipp Hadorn, segretario per il trasporto aereo e presidente di Gata, hanno accolto alla sede centrale del SEV il CEO di Swiss Harry Hohmeister (a destra nella foto), accompagnato da Christian Ammann, responsabile dei contatti con i sindacati (2° da sinistra) per un incontro informale.

Passo dopo passo, il socialdemocratico Leuenberger è riuscito a convincere i consensi per il suo finanziamento. Leuenberger ha però an-



Moritz Leuenberger saluta Tut(t): maltempo in vista per i trasporti pubblici?

siglio federale e Parlamento della necessità di una politica sostenibile dei trasporti, che viene tutt'ora considerata un modello dall'Europa intera. Numerosi politici europei invidiano infatti alla Svizzera la stabilità del finanziamento delle grandi infrastrutture del trasporto pubblico tramite la tassa sul traffico pesante e il fondo per i trasporti pubblici.

Difensore del servizio pubblico

Leuenberger si è impegnato con successo anche per lo sviluppo della rete, contribuendo in modo decisivo all'elaborazione di soluzioni

che saputo tener conto dello scetticismo della popolazione nei confronti dei progetti di privatizzazione del servizio pubblico, applicando con molta prudenza le riforme. Ha capito che la popolazione auspica disporre di servizi di buona qualità ed estesi a tutto il territorio, prestati da dipendenti con buone condizioni di lavoro. Ha quindi per esempio frenato la liberalizzazione della posta, proponendo soluzioni prudenti.

Il SEV auspica altrettanta sensibilità dal suo successore.

SEV



IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

E TANTO TUONÒ CHE PIOVVE

Dopo tante promesse e tante attese, dagli Stati Uniti arriva un piano di riforma finanziaria. È giusto che giunga da dove è partita la sventura, anche se poi il disastro si è propagato al mondo intero. È giusto che chi ha pagato il più duro prezzo, ossia stati e cittadini, possano finalmente dire la loro. Ma sarà poi veramente così? Sulla carta sta scritto che il governo USA avrà ora il potere di controllare i grossi colossi bancari, imponendo loro smembramenti vari nel caso si manifestassero nuove allarmanti e ingiustificate esposizioni finanziarie, tali da mettere in pericolo l'intero sistema. Anche i piccoli consumatori e utenti finali delle banche, fondi pensione compresi, dovrebbero essere maggiormente tutelati. Sarebbero poi introdotte più severe restrizioni nelle attività speculative, specie sugli hedge fund e sui derivati. Sorvegliati speciali i prodotti particolarmente fragili e scadenti ma che promettono un alto rendimento. Missione allora compiuta? Sono enunciazioni piuttosto generiche che dovranno affrontare la prova dei fatti e fare i conti con i rapporti di forza della piazza finanziaria, notoriamente in ampio vantaggio sulla politica. Quanto all'Europa, essa si è finora distinta nello stare alla finestra, per non dire a totale rimorchio delle decisioni americane, a dimostrazione ancora una volta che al di qua dell'Oceano non siamo assolutamente in grado di costituire un valido contrappeso. Gli enti pubblici, alle prese con i loro rispettivi deficit giganteschi, si stanno ancora leccando le ferite, incapaci di proporre alcunché in alternativa alla locomotiva finanziaria americana. Nulla insomma che possa placare in qualche modo i mercati, tranquillizzare i traballanti fondi pensione o compensare le immense somme pubbliche sborsate per salvare le banche. Dove sono finite per esempio le intenzioni di tassare le transazioni finanziarie (anche solo dell'1 per mille come suggeriva l'economista Tobin), principali responsabili del disastro? Intanto l'economia produttiva e la rabbia dei cittadini sono tenuti a bada da tassi d'interesse particolarmente allettanti, bassi come non mai, almeno da quando esistono le statistiche. Basterà questo per ridare fiducia a una finanza inquinata e nonostante tutto ancora ingovernabile e assolutamente non trasparente? Il guaio è che nel frattempo tutto è tornato come prima nell'attesa di una nuova e devastante bolla speculativa.



TPL - Sondaggio del SEV sulla salute sul posto di lavoro

Sotto pressione

Questa primavera, la sottofederazione del personale SEV delle imprese di trasporto concessionarie ha promosso un sondaggio sulle condizioni di lavoro degli autisti, messi sotto pressione da orari sempre più stretti, traffico intenso e clienti sempre più esigenti.

Lo spunto di questo sondaggio è venuto dal GATU (gruppo autonomo dei trasporti urbani) SEV, che lo ha svolto presso le aziende della Svizzera romanda, riscontrando un notevole interesse presso il personale, ma anche presso le aziende stesse.

Non è infatti un mistero per nessuno che le con-

dizioni di esercizio dei trasporti pubblici diventano sempre più difficili. Le cause di questa evoluzione sono molto diversificate e vanno dai limiti infra-

strutturali (strade sature, mancanza di corsie preferenziali), alle richieste di comprimere i tempi di percorrenza, alle esigenze crescenti della clientela e

agli atteggiamenti a volte violenti ed aggressivi della stessa.

A tutto ciò si aggiungono le ristrettezze finanziarie degli enti pubblici che ostacolano gli investimenti e generano ulteriori pressioni sul personale, sotto forma di richieste di aumenti di produttività che si traducono in pressioni per orari più lunghi, per riduzioni di indennità ecc.

Priorità chiare

Per il sindacato è fondamentale individuare priorità chiare per il suo intervento per difendere e migliorare le condizioni di lavoro. A tale scopo, il SEV ha ampliato adesso a tutte le aziende svizzere il sondaggio del FATI, elaborato con l'ausilio di tecnici del settore e specialisti di medicina del lavoro.

Grande interesse anche in TPL

Il SEV, nelle persone del presidente sezione Peter Bernet e del segretario sindacale Pietro Gianolli, ha svolto una visita l'8 luglio scorso al personale TPL, che ha confermato l'interesse per il contenuto del sondaggio. Tutti i presenti hanno infatti messo di buon grado a disposizione il tempo necessario per riempire le sei pagine del questionario, confermando con osservazioni e spunti come anche il lavoro a Lugano, pur se non tormentato da eccessi purtroppo riscontrabili in altre città, non sia esente da problemi. I risultati del sondaggio saranno disponibili entro l'autunno.



Il presidente sezione SEV VPT TPL Peter Bernet spiega il contenuto del sondaggio ad alcuni colleghi.

Gi

Il «Sonntagsblick» sul progetto Buon Appetito delle FFS

E chi dovrebbe prenderli sul serio?

Il magazine del «Sonntagsblick» dell'11 luglio ha riportato un dialogo tra Marc Walder, direttore della casa editrice Ringier Svizzera, e Frank A. Meyer, autorevole giornalista e collaboratore della stessa Ringier, di sicuro interesse anche per i colleghi del SEV di lingua italiana. Abbiamo quindi pensato di riprenderlo.

Ci dica, Frank A. Meyer, ogni tanto lei prende il treno?
Ultimamente mi capita.

Ha sentito che i conduttori delle FFS serviranno prossimamente anche i pasti? Sulla linea del Gottardo lo fanno già.
L'ho letto, ma secondo me è un errore.

Perché?

In primo luogo, conduttore e cameriere sono due professioni diverse. Secondariamente, presso le Deutsche Bahn posso regolarmente inalare le conseguenze pratiche di questa idea.

Come passeggero, sono infatti esposto agli effluvi dei menù serviti nei compartimenti e nelle carrozze aperte: salsicce al curry, cavolfiori e zuppe di piselli.

È un'indecenza, per non parlare degli avanzati poco appetitosi che rimangono sul posto.

Le ferrovie vogliono ampliare l'offerta alla loro clientela.

Per farlo hanno i vagoni ristoranti, che sono strutture meravigliose, mentre il servizio di menù nelle vetture è solo un fastidio per gli altri viaggiatori.

Ma i tempi cambiano, Frank A. Meyer!

Resta il fatto che il cliente della ferrovia vuole essere trasportato da A a B.



Le vetture ristorante sono strutture meravigliose.

Dato che però nessuno viaggia da solo, bisogna trascorrere un certo periodo in una vettura con altri passeggeri e bisogna quindi evitare il più possibile di importunarsi a vicenda.

Cosa intende?

Voglio dire che ogni viag-

giatore ha diritto ad una certa sfera privata, quasi ad un po' di intimità. Per questo mi impongo di evitare il cicaleccio degli

Esistono vetture silenzio...

Sarebbe più giusto il contrario: bisognerebbe avere vetture telefonino, al massimo una per ogni treno, dove ognuno può sfogarsi con tutti gli squilli e le discussioni che vuole.

Lei non vuole una ferrovia moderna!

Guardi: il compito fondamentale della ferrovia è il trasporto; quella del conduttore è di controllare i biglietti e mantenere l'ordine sul treno. Un tempo, i capitreno portavano una tasca rossa ed erano autorità riconosciute. Adesso servono da mangiare. E chi dovrebbe ancora prenderli sul serio? Andrà a finire che si dovrà ricorrere a personale di sicurezza per mantenere l'ordine. Per me una ferrovia moderna è una ferrovia puntuale, pulita e sicura.

Traduzione: Gi

FFS Cargo: la sezione LPV Ticino e il SEV sostengono le richieste dei professionisti che svolgono mansioni anche in Italia

Ai macchinisti non bastano le parole



Non parole, ma fatti. Il gruppo di dodici macchinisti Cargo di Chiasso, impiegati in Italia come manovratori formatori, chiedono che lavoro e responsabilità supplementari siano congruamente riconosciuti a livello finanziario. La petizione è restata, finora, lettera morta.

Sono una dozzina, sono macchinisti di FFS Cargo, ma svolgono un lavoro in più: formatori manovratori in Italia. Una mole di lavoro e di responsabilità che l'azienda ha finora ricompensato con tante belle parole di ringraziamento. Ma con parole, caramelle, rose e violini – come suggerisce una famosa canzone di Mina – non si va molto lontano. Le pacche sulle spalle, insomma, non bastano più. I macchinisti Cargo, sostenuti nelle loro rivendicazioni dal Sindacato del personale dei trasporti (SEV), hanno fatto sapere che ai «ringraziamenti con parole di elogio da parte dei vertici

di FFS Cargo per l'onere supplementare derivato dalle mansioni di manovratori formatori in Italia» dovrebbero seguire fatti concreti. Che, tradotto in buon italiano, significa riconoscere il maggiore onere su un piano finanziario.

Lanciata una petizione

Ed è esattamente questa la richiesta presentata in una petizione nella quale tutti i macchinisti interessati hanno manifestato le loro rivendicazioni in modo seguente: «chiediamo un contributo forfettario annuale di 3000 franchi come riconoscimento della supplementare mole di lavoro e maggiori responsabilità; 1000 franchi come premio a superamento dell'esame». Sì, perché per svolgere il compito di formatori in Italia, i macchinisti devono seguire una specifica formazione. Anzi, due, quella per diventare formatore, cioè l'equivalente italiano del controllo veicoli e quella di manovratore, con relativi esami finali periodici, che vanno ad aggiungersi agli esami periodici per la patente di guida svizzera e di quelli per la patente di guida ita-

liana. Nella petizione indirizzata ai vertici di FFS Cargo, i macchinisti chiedono, per quanto riguarda le condizioni di lavoro (di competenza della Cope ma sostenute dal sindacato) che siano «messi a disposizione dall'azienda capi di abbigliamento adeguati e anche un essiccatoio». Per quanto riguarda il tempo di lavoro, è stata rivendicata «la garanzia di 125 giorni di libero».

Le rivendicazioni dei macchinisti

Da quando è stata inoltrata la petizione, lo scorso 23 giugno, nulla si è mosso. E nel frattempo i dodici macchinisti interessati continuano a garantire le mansioni supplementari su territorio italiano. La situazione è piuttosto delicata, poiché, come precisato dal segretario sindacale del SEV Angelo Stroppini, «rappresenta un unicum per i macchinisti attivi presso FFS Cargo e soltanto questo gruppo di macchinisti stazionato a Chiasso è chiamato a svolgere tali mansioni. La richiesta di un riconoscimento forfettario di 3000 franchi all'anno per il lavoro supplementare e le

maggiori responsabilità, si inserisce proprio in questo contesto».

Nel sostenere le rivendicazioni dei macchinisti, il sindacato ricorda «come in passato al personale di locomotiva che aveva conseguito l'abilitazione per viaggiare in Italia, era stato riconosciuto un importo unico di 1000 franchi». Si tratta, dunque, di un precedente che ha un peso notevole. Angelo Stroppini mette in evidenza un altro aspetto: «La maggior parte di questi macchinisti sono stati assunti al di sotto del valore base del livello di funzione 14 e lo scorso anno sono stati classificati nel LF 15 senza una trattativa in merito, come invece previsto dall'articolo 93.1 del Contratto collettivo di lavoro. È pertanto comprensibile che anche questi elementi ingiustamente discriminanti, contribuiscano ad esacerbare gli animi».

Le rivendicazioni dei macchinisti, che possono contare sulla totale adesione del SEV e della LPV Ticino, sono per ora rimaste lettera morta. «Non lasceremo certamente che la voce dei macchinisti

si spenga» assicura Angelo Stroppini, aggiungendo che il SEV si batterà affinché le trattative per risolvere la questione vengano condotte sul piano locale e in modo indipendente da quelle per il nuovo profilo professionale dei macchinisti Cargo. «In nessun'altra parte della Svizzera i macchinisti Cargo sono confrontati con questo tipo di mansioni – sottolinea Stroppini – e riguarda unicamente un gruppo ristretto di professionisti. Ricordo che in merito all'impiego di macchinisti svizzeri oltre frontiera, SBB Cargo Italia si è impegnata a non tagliare nessun impiego. Per il SEV e per i colleghi italiani si tratta di una garanzia importante, comunicata a noi e ai colleghi sindacalisti della CGIL nel corso di un incontro che avevamo noi stessi sollecitato ai vertici locali di FFS Cargo e di SBB Cargo Italia. È chiaro – conclude Stroppini – che in futuro la questione dell'interoperabilità dovrà essere regolamentata chiaramente, come pure le di condizioni di lavoro del personale interessato».



”Gli operai, gli inservienti, spesso devono essere quasi invisibili, per non turbare la quiete dei vacanzieri. In fondo il libro è questo: il tentativo di ricostruire una memoria perduta.“

Andrea Tognina, giornalista indipendente e storico

La costruzione della ferrovia del Bernina costò la vita a sei operai e causò il fermento di molti altri lavoratori

Per dare un volto agli operai

Tra il 1906 e il 1910 la regione del passo del Bernina si trasformò in un cantiere a cielo aperto animato da migliaia di lavoratori, quasi tutti italiani. Nel momento di maggior intensità, nei cantieri erano presenti fino a 2500 persone. Con un accurato lavoro di ricerca storica, Andrea Tognina dà un volto alla storia di quei lavoratori, finora praticamente sconosciuta.

contatto.sev: In quali condizioni hanno lavorato gli oltre 2000 operai?

Andrea Tognina: Le condizioni di lavoro erano molto dure. Se all'epoca della costruzione, fra il 1906 e il 1910, in varie città della Svizzera gli operai edili erano riusciti a ottenere la giornata lavorativa di 10 ore, nei cantieri della ferrovia del Bernina si lavorava fino a 12 ore al giorno, almeno nei primi anni. I salari bastavano appena per mandare qualche soldo a casa, anche se a volte le imprese appaltatrici distribuivano premi in denaro, per convincere gli operai a resistere nei cantieri in alta montagna durante i periodi di maltempo. Le condizioni climatiche della regione del Bernina misero a dura prova gli operai. La neve poteva cadere anche in piena estate, in primavera il rischio di valanghe era acuto,

le basse temperature rendevano particolarmente pericoloso l'uso della dinamite. Vi furono numerosi incidenti causati da candelotti di dinamite congelata colpiti per sbaglio con una pala o un piccone. Gli operai, oltretutto, lavoravano senza alcun tipo di protezione.

All'epoca, un incidente grave poteva ridurre rapidamente una famiglia in povertà. La legislazione svizzera garantiva una parziale copertura assicurativa attraverso la legge sulla responsabilità civile delle imprese, ma gli indennizzi versati alle vittime o ai loro congiunti erano insufficienti a compensare la perdita. Era dura anche la vita nelle baracche di legno, lontane dai centri abitati, esposte ai lunghi rigori dell'inverno. Non stupisce che vicino alle baracche sorgessero anche numerose

osterie, unici luoghi di svago e di socializzazione per gli operai in montagna.

Ci sono stati episodi di conflitti sul lavoro?

Abbiamo pochissime notizie sui conflitti di lavoro durante la costruzione della ferrovia. Sono documentati solo tre episodi di sciopero. Nel primi due casi si trattò di tentativi stroncati sul nascere. Un terzo sciopero, avvenuto nel 1908, si concluse con una piccola vittoria operaia. La direzione dei lavori accolse parzialmente le rivendicazioni e concesse un indennizzo per le giornate di lavoro perse a causa del maltempo. La vittoria, come scrisse all'epoca un giornale socialista, fu ottenuta «con una sola ora di braccia incrociate». Gli operai della ferrovia del Bernina non parteciparono invece, se non in maniera marginale, al grande sciopero degli operai edili dell'Engadina alta nel maggio del 1907. Lo sciopero si concluse con l'intervento dell'esercito, ma per gli operai non fu una sconfitta completa. Le imprese concessero la giornata lavorativa di 10 ore. La misura fu adottata parzialmente anche nei cantieri della ferrovia del Bernina. Pure i salari finirono per crescere, non da ultimo perché, dopo lo sciopero, la stampa del movimento operaio invitò i lavoratori a non recarsi in Engadina alta. Nel 1907 le imprese attive nella regione incontrarono grosse difficoltà a reclutare un numero sufficiente di operai.

Come erano i rapporti tra operai italiani e popolazione?

Molti operai provenivano dall'Italia settentrionale. Spesso parlavano dialetti simili a quelli della Valposchiavo. La regione aveva del resto una lunga tradizione di contatti con l'Italia. Eppure nella stampa locale traspariva spesso una certa diffidenza verso gli operai italiani. Non va dimenticato che all'epoca in Svizzera l'immagine degli italiani era molto negativa. C'erano stati anche episodi di xenofobia, come l'Italienerkrawall di Zurigo del 1896. Fecero discutere molto, a Poschiavo, alcune risse e soprattutto i canti e balli notturni degli operai che giungevano in paese nei giorni di festa. Il settimanale locale «Il Grigione Italiano» pubblicò a varie riprese interventi che criticavano il comportamento degli operai. Ma ci fu anche chi, come lo scrittore valposchiavino Valentino Lardi, solidarizzò apertamente con i lavoratori, invitando i suoi concittadini a visitare i cantieri della ferrovia, per correggere l'immagine negativa degli operai. E nacquero anche amicizie e matrimoni.

Quale il contributo storico e sociale della vicenda umana degli operai del Bernina?

Nei Grigioni, la ferrovia giunse grazie al turismo. Il legame con il turismo era ancora più forte per la ferrovia del Bernina. La linea non solo doveva servire a trasportare turisti in Engadina, ma era anche un'attra-

zione turistica in sé. L'apporto degli operai italiani allo sviluppo del settore turistico è stato enorme, ma la loro storia è poco conosciuta. Buona parte degli autori che hanno scritto sulla ferrovia del Bernina ne hanno messo in rilievo solo gli aspetti tecnici e paesaggistici. Gli aspetti sociali sono rimasti nell'ombra. In fondo è un fenomeno caratteristico del settore turistico: gli operai, gli inservienti, spesso devono essere quasi invisibili, per non turbare la quiete dei vacanzieri.

Che insegnamenti si possono trarre oggi?

È difficile parlare di insegnamenti. Ho cercato prima di tutto di raccontare la storia degli operai del Bernina, della loro vita quotidiana. Si trattava di operai immigrati e naturalmente da questo punto di vista si possono fare molti collegamenti con il presente. Vedere Roberto Castelli, viceministro italiano alle infrastrutture, ai festeggiamenti per i cent'anni della ferrovia del Bernina in Valposchiavo mi ha fatto pensare ai tanti discendenti degli operai del Bernina che oggi probabilmente votano per il suo partito, la Lega Nord, e forse ne condividono le posizioni dure sul tema dell'immigrazione. Chissà se conoscono ancora la storia dei loro nonni o bisnonni? In fondo il libro è questo: il tentativo di ricostruire una memoria perduta.

Françoise Gehring

IL LIBRO

Il volume «Gli operai del Bernina: storia sociale di un cantiere ferroviario» pubblicato dalla Società Storica Val Poschiavo in occasione dei cento anni della ferrovia, racconta la storia dei lavoratori impiegati nella costruzione della linea ferroviaria. Dal lavoro di ricerca è nato un libro di 150 pagine, illustrato da una sessantina di fotografie, molte delle quali inedite. Al libro è allegato il DVD sul lavoro invernale dei ferrovieri, prodotto dalla Television Rumantscha. Il libro esce contemporaneamente in

italiano e in tedesco per le edizioni Desertina di Coira.



L'immagine qui riprodotta è il Ponte ausiliario sul torrente Cavagliasco nel 1909. (Foto di Giulio Lanfranchini/Archivio fotografico Luigi Gisep/Società Storica Val Poschiavo).

INTERVISTA



Operai della ferrovia del Bernina attorno al 1909. Fotografia di Riccardo Fanconi (Archivio fotografico Luigi Gisepp/Società Storica Val Poschiavo).

75/33

Su gentile concessione dell'autore, ampi stralci da un capitolo del libro dedicato a incidenti, servizi sanitari e protezione dei lavoratori

Il prezzo dei rischi

I lavori di costruzione della ferrovia comportavano rischi considerevoli per gli operai. Le misure di sicurezza erano limitate. Tra il 1906 e il 1910 sei lavoratori persero la vita, altri subirono gravi infortuni.

«Faceva freddo, l'11 luglio 1907, un freddo insolito per la stagione. Da alcune settimane una vasta perturbazione aveva fatto abbassare le temperature in tutta l'Europa centrale. I lavori nella galleria di Charnadüra, iniziati a maggio, proseguivano a rilento, a causa del divieto di brillare le mine di notte durante la stagione turistica. Il cunicolo di direzione doveva tuttavia aver raggiunto i cin-

quanta metri di lunghezza; la calotta era stata scavata per qualche decina di metri e in alcuni tratti era stata sgrossata l'intera sezione della galleria. Il lavoro di scavo era fatto a mano, con l'aiuto di esplosivi. Attorno all'una del pomeriggio il manovale Sigifrido Marchetti, diciannovenne di Cagli (provincia di Pesaro e Urbino), stava rimuovendo con un piccone i detriti di un'esplosione poco lontano dall'imbocco della galleria a Celerina. Era arrivato nel cantiere di Charnadüra solo due giorni prima. Inavvertitamente, con il piccone colpì una cartuccia di dinamite rimasta fra il pietrame. La cartuccia esplose; Marchetti, «orribilmente sfracellato», morì sul colpo. Nell'esplosione rimasero feriti altri due operai, trasportati immediatamente all'ospedale di Samedan. Altri

tre operai riportarono ferite più leggere.

Sigifrido Marchetti fu il primo operaio a perdere la vita durante i lavori di costruzione della ferrovia del Bernina. C'erano stati altri incidenti in precedenza, ma nessuno di tale gravità e nessuno, per quel che ne sappiamo, causato dalla dinamite. La disgrazia dell'11 luglio 1907 suscitò molta commozione: secondo una cronaca dei funerali di Marchetti – pubblicata sia dall'Engadiner Post, sia dalla Patria – al corteo funebre parteciparono «circa un migliaio di persone, per la più parte operai italiani di Celerina, ed accorsi da Samedan, da Pontresina e da St. Moritz. Lo stesso Alfred von Planta, presidente del consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Bernina, si prese il tempo, dieci giorni dopo l'incidente, di visitare i due feriti nell'ospedale di Samedan (...) Dopo l'incidente, la direzione dei lavori inter-

venne presso le aziende attive sui cantieri per assicurarsi che le infrastrutture di pronto soccorso fossero adeguate, ma questo non poté evitare altri infortuni. In totale, durante i lavori di costruzione della ferrovia morirono a causa di incidenti sul lavoro cinque operai della Buss e un operaio della Alioth; molti altri riportarono lesioni più o meno gravi.

Una delle cause principali degli incidenti furono gli esplosivi. Nelle gallerie della ferrovia del Bernina, prima che la perforazione fosse completata, venivano usate la dinamite o la gelatina esplosiva. Altri esplosivi più sicuri, come la cheddite o la westfalite, svilupparono in assenza di sufficiente ventilazione gas maleodoranti che non permettevano ai minatori di rientrare nel tunnel dopo l'esplosione (...). Bastava un colpo di pala o piccone per provocare un'esplosione (...). La dinamite era stata al-

l'origine di numerosissimi infortuni già durante la costruzione della galleria del Gottardo, uno dei primi grandi cantieri in cui si fece uso massiccio dell'esplosivo, brevettato pochi anni prima. Nonostante le misure di sicurezza fossero migliorate, le basse temperature nei cantieri della ferrovia del Bernina resero l'uso della dinamite particolarmente pericoloso».

© Andrea Tognina
Società Storica Val Poschiavo
2010

BIO

Andrea Tognina (1969) è cresciuto a Brusio, in Valposchiavo (GR). Ha studiato storia contemporanea all'università di Firenze e ha lavorato per molti anni come giornalista per la redazione di lingua italiana di swissinfo. Oggi è storico e giornalista indipendente e casalingo part time.



“I nostri membri hanno dimostrato di apprezzare e richiedono una disponibilità ancora maggiore sul posto di lavoro.”

Barbara Spalinger, Vicepresidente SEV

Il SEV dispone di sedi esterne a Losanna, Zurigo, Bellinzona, San Gallo e Coira

Il SEV sostiene i propri membri in tutte le regioni

Il SEV, oltre al segretariato centrale di Berna, è sempre più ramificato e dispone di sedi esterne sparse in tutte le regioni. Attualmente, vi sono segretariati regionali a Losanna, Zurigo, Bellinzona, San Gallo e Coira e si sta riflettendo su possibili ulteriori località.

Se volete provocare i tre segretari sindacali di Losanna, basta definirli dei burocrati del sindacato. Re-

agiranno immediatamente. Olivier Barraud, Jean-Pierre Etique e Christian Fankhauser sono infatti convinti della necessità di un sindacalismo militante e di una marcata presenza vicino ai membri e in seno alle aziende.

Olivier Barraud segue i membri che lavorano nelle compagnie di navigazione del lago Lemano e di Neuchâtel, nonché presso le ITC della parte est del can-

ton Vaud e del Vallese romando. Jean-Pierre Etique si occupa delle quindici sezioni dei membri che lavorano alle FFS e le ITC dello arco del Giura. Christian Fankhauser segue invece le sezioni del trasporto urbano di Ginevra, Losanna e Friburgo. Questo tridente è coordinato da Olivier Barraud ed assistito dal punto di vista amministrativo da Conny Chenaux. Il segretariato si trova alla rue

St-Martin 36, a duecento metri dalla fermata «Bessières» della linea metrò M2.

Sinergie

Al pianterreno, vi sono gli uffici della filiale romanda di SEV Assicurazioni, diretta da Patrick Rouvinez. Al primo piano, si trovano invece gli uffici dei tre segretari sindacali e una sala di riunioni, nonché l'ufficio di Camille Kroug, segretaria dell'unione sindacale del

canton Vaud, di cui Olivier Barraud è anche presidente. Egli è molto soddisfatto della possibilità di lavorare a stretto contatto con la sua collaboratrice e questo fatto permette al segretariato SEV di sviluppare interessanti sinergie non solo con SEV Assicurazioni, ma anche con tutte le componenti dell'unione sindacale.

Presenza sul terreno

Il segretariato SEV di Losanna inquadra così 35 sezioni, di cui 20 della VPT. La base dell'attività dei tre segretari è composta dalle trattative per i contratti collettivi di lavoro, la sorveglianza sulla loro applicazione, la partecipazione alle riunioni dei comitati sezionali, la soluzione di conflitti sul lavoro individuali o collettivi, lo svolgimento di azioni di reclutamento presso le ITC, negli uffici e nei depositi delle FFS.

Barraud, Etique e Fankhauser vorrebbero aver più tempo per discutere con i dipendenti dei trasporti pubblici sul loro luogo di lavoro, convinti della necessità di una maggior presenza sul terreno.

AC/Gi

SEV segretariato regionale
di Losanna, rue St-Martin 36,
Telefono 021 321 42 52
E-Mail:
sev-lausanne@sev-online.ch

TRE DOMANDE A BARBARA SPALINGER.

contatto.sev: Il SEV ha incrementato gli effettivi dei segretariati regionali. A che scopo?

Barbara Spalinger: Il SEV vuole avvicinarsi maggiormente ai propri membri. È quindi logico che intensifichi la sua presenza nelle regioni.

Quali sono state le reazioni?

I nostri membri hanno dimostrato di apprezzare questi cambiamenti e richiedono una disponibilità ancora maggiore sul posto di lavoro.

Si parla adesso di aprire sedi a Ginevra e Olten. Perché?

A Ginevra abbiamo molti membri e molti sindacati e si registrano spesso dinamiche particolari. Vorremmo quindi avere qualcuno sul posto, anche per sgravare i segretari di Losanna.

Abbiamo poi tanti membri anche tra Lucerna e Basilea. Olten si presta quindi ad accogliere una nostra sede, anche per ragioni storiche.



In piedi Christian Fankhauser e Conny Chenaux; seduti: Camille Kroug (segretaria dell'Unione sindacale vodese) e Olivier Barraud; nel riquadro: Jean-Pierre Etique.

DOSSIER

SECRETARIATO REGIONALE DELLA SVIZZERA ORIENTALE: DA APPENZELLO A SCIAFFUSA

Dalla sua sede di San Gallo, il segretario sindacale Peter Hartmann cura, con il supporto amministrativo di Anita Mattes, le relazioni con membri SEV tra Appenzello e Sciaffusa. Il suo settore comprende le sezioni FFS e quelle delle aziende di trasporto pubblico della Svizzera orientale di tre settori: ferrovia, bus e navigazione. Così si occupa della Südostbahn SOB, di Thurbo, delle Appenzeller Bahnen AB, della Frauenfeld-Wil-Bahn, del gruppo RTB di cui fanno parte la Rheintalbus RTB, la Werdenberg-Sargans BSW e WilMobil, nonché della società di navigazione Untersee und Rhein URh e di quella del lago Bodanico Bodensee-Schiffahrt SBS. Tra i suoi compiti principali, Peter



Peter Hartmann e Anita Mattes della sede SEV di San Gallo.

Hartmann cita l'assistenza alle sezioni nonché le trattative

presso le imprese concessionarie: elaborazione e sviluppo

dei CCL, trattative salariali ecc. Oltre a ciò vi è l'assistenza, la consulenza e la rappresentanza di membri e di gruppi nei confronti delle direzioni, delle autorità politiche e dell'opinione pubblica. Il secretariato regionale divide i suoi uffici con il VPOD e funge da antenna per i membri del SEV che hanno bisogno delle sue prestazioni. Svolge però anche nel contempo compiti di relazioni pubbliche nella regione e collabora alle attività promosse dall'USS: le richieste più frequenti dei membri riguardano il miglioramento delle condizioni di impiego e la corretta applicazione delle condizioni contrattuali negoziate.

Vi è poi naturalmente l'assistenza ai membri in caso di conflitto con i superiori, la consulenza in caso di difficoltà, se possibile anche al di fuori della sfera professionale, e la fornitura di informazioni sui temi più disparati.

*SEV secretariato regionale Svizzera orientale
Zwinglistrasse 3, San Gallo
Telefono 071 223 80 30
E-Mail
sev-ostschweiz@sev-online.ch*

Secretariato regionale di Zurigo

Terra, acqua e aria

La squadra SEV di Zurigo: Arne Hegland, Regula Bieri e Edith Graf-Litscher. Il posto amministrativo è attualmente vacante.

Auguri Edith!

Durante la redazione di questi articoli abbiamo ricevuto la notizia della grave malattia di Edith Graf-Litscher, che ne limiterà nei prossimi mesi le attività lavorative e politiche. A Edith giungano gli auguri di pronta guarigione da parte di tutti noi!



Il Team SEV di Zurigo lavora nei pressi della stazione di Wiedikon. Segue circa 30 sezioni e i suoi membri di tutti i settori.

Il maggior secretariato regionale di lingua tedesca segue tutti i settori del trasporto pubblico: il personale dell'aeroporto di Zurigo, collaboratrici e collaboratori di Elvetino, delle aziende di trasporto della regione,

compresa la navigazione del lago di Zurigo e delle FFS della regione. Ad occuparsi di queste ultime è Arne Hegland, che assiste anche i lavori a livello nazionale della commissione migrazione del SEV. Le sezioni

VPT sono invece ripartite tra le due donne del team. Regula Bieri si occupa in modo particolare delle sezioni «speciali» (Gata e servizi ferroviari) mentre Edith Graf-Litscher si occupa delle sezioni regionali.

Incontri regolari

Da alcuni anni, il secretariato regionale di Zurigo invita i comitati sezionali, indipendentemente dalla

Continua a pagina 10

Segretariato regionale di Bellinzona

Il punto di contatto in Ticino

Il Ticino è, in fondo, una Svizzera in miniatura. Il segretariato di Bellinzona deve pertanto svolgere tutte le mansioni offerte dal SEV ai suoi membri.

«Siamo il punto di contatto tra il SEV e tutti i suoi membri di lingua italiana». Pietro Gianolli riassume così i compiti del segretariato regionale in Ticino, anche se ciò rende solo parzialmente l'idea del-

l'impegno necessario per rappresentare un'intera regione linguistica.

Compiti ulteriori

Il segretariato di Bellinzona si trova nel complesso della Casa del Popolo. Ai compiti normalmente attribuiti ai segretariati regionali, si aggiungono il servizio di traduzioni in italiano, nonché la redazione di *contatto.sev*, l'edizione italiana del giornale del SEV.

In primo piano vi è però comunque l'assistenza alle se-

zioni e ai suoi membri. Salvo la VPV, tutte le sottofederazioni facenti capo alle FFS hanno infatti una sezione ticinese, alle quali si aggiungono poi quattro sezioni VPT: Lugano TPL, Locarno Fart, Locarno 3 funi e Autolinee blienesi.

Con le rispettive aziende vengono elaborati contratti collettivi di lavoro e negoziati i salari, mentre con le sezioni FFS si sorveglia l'applicazione del CCL. Il segretariato di Bellinzona è poi particolarmente sollecitato dall'assistenza giuridica, che tocca aspetti come le assicurazioni sociali, i provvedimenti disciplinari, le valutazioni del personale e la reintegrazione professionale. Ha anche curato una permanenza esterna a Chiasso, che verrà però chiusa a fine agosto in quanto poco frequentata.

Gomito a gomito con le sezioni

La concentrazione delle attività e la relativa lontananza dai centri nazionali rendono la necessità di assistenza alle sezioni particolarmente intensa. Sono poche le riunioni e le assemblee che si svolgono senza la partecipazione di una o un collega del segretariato di Bellinzona. *pmo*

SEV Segretariato regionale
Viale Stazione 31, 6501 Bellinzona
Telefono 091 825 01 15
E-Mail: sev-ticino@sev-online.ch



Rappresentano il SEV in Ticino: Patrizia Pellandini, Françoise Gehring, Angelo Stroppini e Pietro Gianolli (in senso antiorario).

Continua dalla pagina 9

loro sottofederazione di appartenenza, ad un aperitivo. «Si tratta di un tentativo di stringere i contatti tra le sezioni, in modo favorire anche legami di solidarietà che superino i confini tra FFS e ITC» spiega Regula Bieri, che ha il compito di coordinare le attività del segretariato di Zurigo.

L'ultimo aperitivo ha avuto luogo pochi giorni fa. Si è discussa la preparazione della campagna in vista della votazione sul referendum Ladi (vedi anche la pagina a fianco) e i vari conflitti, in particolare quello per il rinnovo del CCL FFS.

Particolare importanza viene poi data alle attività di reclutamento: per un anno, presso il segretariato di Zurigo ha operato anche

un reclutatore per il settore del traffico aereo.

Ruolo attivo nella politica zurigese

Il segretariato regionale di Zurigo rappresenta il SEV anche verso l'esterno, per esempio presso l'Unione sindacale cantonale, sostenendo le azioni promosse dall'USS o dal SEV stesso.

Segretariato regionale di Coira

Non solo RhB

Il segretariato regionale di Coira è il più piccolo. Il segretario sindacale Peter Peyer segue i membri SEV nel canto Grigioni e nelle regioni circostanti.

Il segretariato SEV di Coira si trova proprio dietro la stazione, in un immobile che ospita anche altre organizzazioni politiche cantonali e le cui finestre danno sulla cupola di vetro della stazione delle autopostali.

Bus, ferrovie e turismo

Oltre alle ferrovie retiche, Peter Peyer segue i trasporti urbani di Coira, la loro filiale in Engadina, gli impianti di risalita di Arosa, nonché le sezioni FFS RPV Südostschweiz, TS Ostschweiz, ZPV Rheintal-Chur e la LPV Buchs-Sargans-Chur. Con Regula Bieri segue poi Railgourmino Swissalps e con Hans Bieri e Christina Jäggi porta avanti il progetto Turismo.

Peter Peyer lavora da solo, sbrigando praticamente tutto ciò di cui si occupa il SEV, dall'elaborazione di contratti all'assistenza giuridica sino alla trasmissione di cambi di indirizzo e la liquidazione di altri dettagli amministrativi. I membri fanno capo al segretariato di Coira per le esigenze più disparate: licenzia-



Peter Peyer, mister SEV a Coira

menti in tronco, insoddisfazione per la propria valutazione, problemi con le assicurazioni sociali, la mancanza di una distribuzione annuale, salario insufficiente e spesso anche per problemi privati. «I datori di lavoro non sanno che, oltre alle questioni prettamente sindacali, svolgiamo spesso anche compiti di carattere sociale» osserva Peter Peyer.

Segretariato SEV di Coira
Gürtelstrasse 24
7000 Coira
Telefono 081 284 49 07
E-Mail:
peter.peyer@sev-online.ch

INFO

Chi, come, quando

Sul sito internet del SEV www.sev-online.ch => il SEV => segretariati regionali trovate tutti i dati (recapiti, orari e cartine geografiche) per contattare i segretariati regionali SEV.

pmo/gi

SEV
Segretariato regionale di Zurigo
Birmensdorferstrasse 65
8004 Zurigo
Telefono 044 242 84 66
E-Mail
sev-zuerich@sev-online.ch

Votazione del 26 settembre sulla LADI: tutti uniti a votare NO

Non passerà!

La revisione della Legge sull'assicurazione disoccupazione (LADI) è un attacco frontale a coloro che hanno perso il lavoro o che non lo trovano. Per respingere una proposta che calpesta il diritto delle persone che hanno bisogno di essere aiutate, occorre una grande mobilitazione di tutte le forze progressiste che compongono la società civile.

Mentre la crisi economica continua a fare sentire i suoi effetti sul mercato del lavoro, la maggioranza dei politici di destra di questo paese si ostina a guardare la realtà con gli occhiali deformanti di chi non vuole vedere. Se dovessimo seguire gli orientamenti di tale maggioranza, dovremmo versare 600 milioni di franchi in più in termini di contributi all'assicurazione contro la disoccupazione in cambio di che cosa? Ebbene, in cambio di una riduzione delle prestazioni di 600 milioni! Il motivo è sempre lo stesso: non ci sono abbastanza soldi. Ma come? Meno di due anni fa la Confederazione non era forse disposta a sborsare 68 miliardi di franchi per salvare UBS? Le casse, insomma, non sono vuote



Per la riuscita del referendum il SEV ha fatto la sua parte!

per tutti. Intanto le banche sono tornate a ridistribuire bonus milionari ai loro dirigenti. Non si tratta di populismo o di demagogia: è una realtà scandalosa sotto gli occhi di tutti. Tanto più che non tutti pagano gli stessi contributi per l'assicurazione disoccupazione: più si guadagna, meno si paga. E questa è la più grande vergogna di questo sistema, che ogni anno regala ai manager 440 milioni (vedi articolo sotto).

Durante tutta l'estate l'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa – che ha promosso la creazione di un comitato allargato che sia espressione di tutta la società civile e delle diverse sensibili-

tà sindacali e politiche – sarà al fronte con un impegno a 360 gradi. La posta in palio è enorme: si tratta di difendere dai continui attacchi, i pilastri dello Stato sociale, prezioso collante della coesione nazionale. L'appello è dunque quello di manifestare apertamente il proprio sostegno alla campagna per il NO, aderendo al comitato, facendo sentire la propria voce, la propria indignazione. La nuova legge non passerà se saremo in tanti ad esprimere il nostro dissenso nelle urne. «No pasaran!», come recitava il motto delle forze antifasciste durante la guerra civile in Spagna.

Françoise Gehring

UN REGALO DI 440 MILIONI DI FRANCHI AI MANAGER? NO GRAZIE!

Più si guadagna, meno si contribuisce al finanziamento dell'assicurazione disoccupazione (AD): ecco la più grande vergogna di questo sistema che penalizza le fasce più vulnerabili. La percentuale versata all'AD, infatti, è la stessa per tutti fino a un reddito di 126 mila franchi e corrisponde al 2,2% del salario. Tra i 126 mila e i 315 mila franchi tale percentuale scende all'1%. Al di là di 315 mila franchi di reddito non si paga più nulla! Questo significa che chi guadagna 500 mila franchi verserà proporzionalmente la metà in meno di chi ha un salario normale. Con un reddito

di 1 milione si paga addirittura 4 volte di meno! Questa incomprensibile generosità nei confronti dei salari più elevati equivale ad un regalo di 440 milioni di franchi all'anno ai grandi manager e ai redditi più elevati. Tutti soldi che sono sottratti alle casse dell'assicurazione contro la disoccupazione. Questo significa che i manager e coloro che dispongono di redditi superiori – ovvero coloro che hanno provocato la crisi e hanno fatto perdere il lavoro a migliaia di persone – sono in realtà premiati con tassi di contributi più bassi. Se questa scandalosa disparità scomparis-

se e tutti contribuissero all'assicurazione contro la disoccupazione al tasso del 2,2% sull'intero salario, il deficit della assicurazione scomparirebbe e non sarebbe più necessario ridurre le prestazioni. La domanda da porsi è la seguente: vogliamo continuare a premiare queste persone e continuare a punire coloro che hanno perso il lavoro? Assolutamente NO! Per questo è importante votare NO allo smantellamento dell'assicurazione contro la disoccupazione. Votare NO significa anche contestare gli assurdi regali ai baroni della finanza.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Modello o sogno?

Non è possibile, sarebbe troppo bello se fosse vero. È la prima reazione alla lettura di un thriller svedese ove l'eroina, una giornalista, porta a compimento la sua complessa indagine grazie a documenti della Amministrazione pubblica, sia governativa, sia comunale e anche della polizia. Niente entrature speciali, né bustarelle, né amici compiacenti. Da comune cittadina, la protagonista telefona o si reca negli uffici del tal ministero, o del catasto, o dell'ufficio contribuzioni, e senza nemmeno dover fornire le proprie generalità, ottiene la lista delle e-mail giunte quel determinato giorno in quel determinato ufficio, o quella degli appuntamenti del tal ministro in quella precisa data, o il conto spese di una trasferta di un deputato o ancora la dichiarazione delle imposte di un alto funzionario.

Uno è portato a pensare che la scrittrice si sia lasciata trasportare portando la nota trasparenza amministrativa svedese a livelli superiori a quelli reali. Invece no, quanto scrive è vero, basta effettuare un po' di ricerche su Google e lo si può verificare.

Ho così ritrovato il testo di un servizio televisivo effettuato nel 2007 da Report (RAI 3) dedicato appunto alle «trasparenze svedesi». È proprio come nel romanzo. Un esempio: ogni cittadino ha il diritto di andare a controllare il resoconto delle spese sostenute da un ministro, o da un qualsiasi altro dipendente, per un viaggio, senza dover giustificare in alcun modo la sua richiesta. O controllare l'iter di concorsi per appalti in ogni loro aspetto, con la verifica di ogni relativo documento. Il suo diritto discende dal semplice fatto di essere un cittadino, un contribuente che con i suoi soldi sostiene la pubblica amministrazione.

Certo anche in Svezia vi sono documenti secretati, in nome della privacy o della sicurezza nazionale. Ma sono bene indicati in un apposito registro e il cittadino, cui viene negato l'accesso a delle informazioni da lui richieste, può sempre rivolgersi alla Corte d'Appello del Tribunale amministrativo, che deciderà.

Nel 2001, quando la Svezia divenne presidente dell'Unione Europea, riuscì a imporre il libero accesso ai documenti comunitari del Parlamento, della Commissione, e del Consiglio, ma siamo ancora ben lontani dalla trasparenza svedese.

E da noi? A livello federale solo nel 2006 il principio della trasparenza nella pubblica amministrazione venne ancorato in un'apposita legge. Da allora tutti i documenti ufficiali sono consultabili da chiunque, senza dovere fornire alcuna motivazione. A livello cantonale è in discussione un disegno di legge che, a una prima lettura, pare molto, troppo prudente.

Ma cos'è poi un documento ufficiale? Lo sono i registri del catasto? Potrà mai conoscere nei particolari il patrimonio immobiliare di un capo-dicastero che legifera in materia di pianificazione territoriale? O l'iter preciso di appalti pubblici? O di nomine e concorsi nell'amministrazione?

Nel libro di cui dicevo, un ministro viene incastrato dal giornalista che ha potuto controllare la sua impostazione fiscale.

Questo possiamo davvero sognarcelo.

VPT Servizi ferroviari

Permanenza a Domodossola, un primo bilancio positivo

La sezione servizi ferroviari ha aperto dallo scorso mese di marzo, un proprio ufficio a Domodossola, garantendo una presenza bimensile di mezza giornata presso il Dopolavoro FS.

Il bilancio della prima fase sperimentale di tre mesi è rassicurante.

Si sono svolti mediamente per giornata di presenza 6-7 colloqui di consulenza e/o informazione, che hanno riguardato le questioni più svariate:

- verifica dei conteggi di salario e del tempo di lavoro, assegni, indennità, imposta alla fonte ecc.
- informazioni e assistenza nella compilazione dei moduli di richiesta di rendita AI, assegni per figli, ritiro

del capitale del 2° pilastro e revisione d'imposta alla fonte

- interventi diretti presso il datore di lavoro; nei casi più gravi e complessi inoltre della richiesta di protezione giuridica al SEV.

Il punto d'appoggio ci ha permesso inoltre di svolgere delle azioni di propaganda e di tenere due assemblee per discutere le problematiche più attuali in Elvetino.

Questi sforzi sono stati in breve tempo premiati da un considerevole numero di nuovi iscritti al SEV, in gran parte provenienti dalle organizzazioni concorrenti.

Periodo di prova prolungato

Valutando questi risultati, il comitato sezionale ha ora deciso di prolungare il periodo di prova fino ad ottobre, secondo il calendario pubblicato nella pagina agenda di questo numero (vedi pag. 14)

e in bacheca presso il Dopolavoro di Domodossola.

Per il mantenimento del servizio a lungo termine sarà invece importante l'appoggio che questa iniziativa, che ricordiamo è per il momento supportata e gestita con le proprie sole forze dalla Sezione VPT Servizi ferroviari, ot-

terrà dal SEV e dalle altre sezioni (quelle del personale FFS, inclusi pensionati, e della VPT, la BLS in particolare) che hanno iscritti nella regione. Essa – anche insieme a Briga – non raggiunge infatti la «massa critica» per giustificare una permanenza sindacale vera e propria, non

così una struttura leggera e informale gestita dalle sezioni che faccia da intermediaria con il segretariato centrale di Berna o con quello di lingua italiana di Bellinzona.

L'importanza della prossimità

Questi primi mesi, in cui anche colleghi di altre sezioni del SEV hanno manifestato apprezzamento per l'utilità del servizio, ed i primi casi in cui vi hanno anche fatto ricorso, dimostrano quanto questa sia la via da seguire per garantire la «prossimità» del SEV ed il suo ruolo guida presso i lavoratori dei trasporti di questa regione.

Invitiamo pertanto anche i colleghi delle altre sezioni SEV ad attivarsi a sostegno della nostra iniziativa.



Assistenza e consulenza personalizzate da parte della sezione.

Calogero F. Noto

Sei già dei nostri?

Hai una o un collega che non fa ancora parte del SEV? L'80 per cento dei dipendenti dei trasporti pubblici è affiliato ad un sindacato – aderite pertanto al SEV! Se convinci un o una collega ad iscriversi al SEV, ricevi un premio di 50 franchi.

Quali sono i nostri argomenti?

Il SEV se batte per:

- salari che permettano una vita dignitosa;
- una durata del lavoro che lasci anche tempo di far altro;
- contratti collettivi di lavoro (CCL) che regolano le vostre condizioni di lavoro
- e molto altro ancora...

Una cosa è chiara: la forza di un sindacato e la sua capacità di migliorare le condizioni di lavoro dipendono direttamente dal numero dei suoi membri!

Vuoi ricevere *contatto.sev*?

Conosci qualcuno che vuole leggere *contatto.sev*?

contatto.sev è recapitato direttamente ai membri, in quanto compreso nelle prestazioni del sindacato. Vi è però anche la possibilità di abbonarsi anche per colleghe e colleghi di altri settori e sindacati. L'abbonamento costa 40 franchi.

Per chi vuole conoscere il nostro giornale, vi è anche la possibilità di un abbonamento di prova gratuito, per sei numeri.

Dichiarazione di adesione/richesta di abbonamento

- Voglio aderire al SEV, ricevendo quindi automaticamente l'abbonamento a *contatto.sev*.
- Voglio abbonarmi a *contatto.sev* al prezzo di 40 franchi all'anno.
- Voglio conoscere *contatto.sev* e ordinare un abbonamento di prova (6 numeri).

Cognome e nome	Reclutato da:
Indirizzo:	Cognome e nome:
NAP/Località:	Indirizzo:
Tel. (prof.):	Località:
Tel. (privato):	Tel. (privato):
Data/Firma:	

Da inviare a: SEV, Steinerstrasse 35, casella postale, 3000 Bern 6, o al fax 031 357 57 58 (oppure inviare i dati richiesti per mail a christian.cuenoud@sev-online.ch).

Ci permetteremo di contattarti. Grazie per il tuo interesse. Altre domande? info@sev-online.ch o www.sev-online.ch

Colpi di diritto

Le procedure dell'AI richiedono molta pazienza

L'accompagnamento dei casi AI da parte della protezione giuridica professionale SEV

Nella maggior parte dei casi di protezione giuridica di cui si occupa il SEV, si tratta di accertamenti dello stato di salute e dell'ammontare della rendita di invalidità. Spesso questi casi durano diversi anni.

Il lavoro di valutazione della assicurazione di invalidità è sempre una cosa lunga. Il trattamento degli incarti da parte dei nostri specialisti è un lavoro impegnativo e i colleghi coinvolti devono saper dar prova di molta pazienza. Comunque, l'intervento del SEV è di solito efficace e serve a far aumentare la rendita, alla sua rettifica e ad ottenere risultati nei casi di revisione.

Una buona documentazione medica

I nostri membri possono darci un utile colpo di mano,

chiedendo ai medici di stendere rapporti chiari e ad inoltrarli celermente. Inoltre, bisogna ben illustrare ai medici il contesto professionale e le esigenze che il lavoro richiede. Spesso i medici non conoscono lo sforzo fisico che si deve prestare giornalmente. E di questo devono tener conto nello stendere i loro rapporti. Non possiamo far altro che insistere con i nostri membri, affinché prendano parte attiva nella procedura AI, affinché il quadro che ne risulta sia il più fedele possibile alla realtà. È importante che i colleghi ci inviino al più presto un preavviso o una decisione dell'AI, non appena ricevuta, affinché si possano rispettare i termini per un'eventuale opposizione o un ricorso, che sono assai ristretti. Le cose poi si fanno più difficili quando l'AI chiede la restituzione di prestazioni. Se si verifica un caso di rigore, occorre procedere ad un attento esame.

Esame approfondito degli atti

I termini fissati dall'assicurazione servono al SEV per chiedere una decisione impugnabile con un ricorso, oppure per inoltrare, dopo attento esame della documentazione, un ricorso. Nei casi di decisioni insoddisfacenti, la quota di successo che otteniamo è assai alta. I nostri specialisti, a differenza dei funzionari dell'AI, studiano attentamente gli atti medici.

Protezione giuridica SEV

GRADO DI INVALIDITÀ/DIRITTO ALLA RENDITA

(secondo LAI = legge federale sull'assicurazione di invalidità)

Grado di invalidità a partire

dal 40% = ¼ di rendita

dal 50% = ½ rendita

dal 60% = ¾ di rendita

dal 70% = rendita intera

Esiste l'obbligo di informare l'assicurazione, non appena interviene un cambiamento. Se non lo si rispetta, le prestazioni assicurate possono essere ridotte, negate o chiesto il rimborso.

Rendita AI/Pensione di sostituzione della CP/FFS

La pensione di sostituzione della CP/FFS ammonta annualmente al 90% della rendita AVS massima. Essa viene ridotta se si riceve una rendita parziale AI, ossia della stessa percentuale di tale rendita. In caso di invalidità professionale parziale, si ha diritto ad una rendita di pensione parziale, come pure ad una pensione di sostituzione parziale (secondo il regolamento di previdenza della CP/FFS).

INFO

Cosa si intende per caso di rigore per rimborso?

Se vengono corrisposte prestazioni dall'AI, senza che vi siano motivi giuridicamente validi, gli assicurati sono tenuti a rimborsare all'AI quanto ingiustamente percepito. Se l'assicurato non era però cosciente di ricevere una prestazione che non gli spettava, non è tenuto a rimborsarla, se

ciò causa una situazione grave. Questo si verifica quando la somma da rimborsare si rivela troppo alta, rispetto alle sue possibilità finanziarie e il rimborso farebbe cadere l'assicurato al di sotto del minimo esistenziale. La base per questa verifica è rappresentata dalla legge federale sulle

prestazioni complementari all'assicurazione di vecchiaia, superstiti e invalidità. Si può richiedere al competente servizio dell'AI di verificare l'esistenza di un caso di rigore entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta di rimborso.

La posta dei lettori

Una precisazione doverosa

Nel resoconto della commissione centrale RPV, pubblicato sul numero 13 di *contatto.sev* ho letto con stupore la posizione della sottofederazione sull'elezione del successore di Andy Ruch (P-OP-ZV pulizia carrozze) nella commissione del personale.

Per questa carica si sono presentati due candidati, di cui colleghi, di cui uno dello stesso settore.

La RPV ha proposto un manovrista, il collega Juri De Blasi, sostenendo la necessità di «rappresentare anche i manovristi in questa commissione».

Faccio solo notare che, dall'istituzione della partecipazione aziendale in seno alle FFS nel 2000, i manovristi sono sempre stati rappresentati, proporzionalmente ai loro effettivi, con un seggio in questa commissione. L'attuale rappresentante dei manovristi ne

è membro da ormai tre anni e fa pure parte della commissione centrale RPV.

Sono quindi soddisfatto che l'esito di questa votazione non sia stato condizionato da questa affermazione erronea.

Ferdy Jsler, P-OP-RZA-RC1

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

Informiamo che il segretariato SEV di Chiasso sarà chiuso per ferie dal pomeriggio del 28 luglio all'11 agosto. Le permanenze riprenderanno i mercoledì 18 e 25 agosto per concludersi definitivamente a fine mese, con la sua chiusura. Resta evidentemente come punto di

riferimento 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. Il segretariato SEV di Bellinzona è raggiungibile telefonicamente il pomeriggio, dalle 13.45 alle 17.30,

al solito numero 091 825 01 15. Venerdì 30 luglio e 6 agosto l'ufficio di Bellinzona rimarrà chiuso per impegni fuori sede.

Le vacanze di *contatto.sev*

Il prossimo numero uscirà il 19 agosto.

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, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.-

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, 044 tel. 928 56 11, fax 044 928 56 00, www.zs-werbeag.ch, contatto.sev@zs-werbeag.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 19 agosto. Termine di chiusura redazionale: 12 agosto alle 10.00.

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola

Il Comitato sezione ha deciso la prosecuzione almeno fino ad ottobre della permanenza bimensile in via sperimentale della Sezione a Domodossola.

Prossime presenze: mercoledì 28 luglio, 11 e 25 agosto, 8 e 22 settembre, 13 ottobre.

L'ufficio garantisce tutte le prestazioni sindacali e di patronato, sia per quanto riguarda l'amministrazione svizzera che per quella italiana ed è a disposizione di tutti gli iscritti SEV, dei lavoratori della regione impiegati per imprese svizzere attive nel settore dei trasporti e ai frontalieri in generale.

DOVE: presso Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione).

ORARIO: dalle 14.00 alle 18.00.

Al «Dopolavoro» è a disposizione una bacheca informativa da consultare regolarmente e vi è la possibilità di lasciare in consegna documenti. *C. F. Noto*

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Gita sul Monte San Salvatore

Giovedì 9 settembre 2010

Per tradizione, la gita di settembre non ci porta molto lontano. Richiamati dall'anniversario dei 120 anni dalla sua inaugurazione avvenuta il 27 marzo 1890, vi proponiamo una meta sulla porta di casa, il Monte San Salvatore. In soli 12 minuti l'ardita funicolare ci porterà dalla riva del lago a quota 883 m s/m, quindi in pochi passi potremo raggiungere il culmine di questa magnifica montagna simbolo di Lugano da dove il nostro sguardo potrà spaziare a 360 gradi sulla città, sul lago e tutto intorno, dalle Alpi alla pianura lombarda.

Il programma prevede: ritrovo alle ore 10.45 alla stazione della funicolare che si trova poco sotto la fermata della stazione FFS di Lugano-Paradiso, dove riceverete il biglietto e poi salita in vetta.

Prima di metterci a tavola sarà servito l'aperitivo, per poi passare al menù che prevede:

Tartarino con rucola e pomodorini

Saltimbocca alla romana

Purea di patate e verdura di stagione

Crostata di mele con gelato alla cannella

Bibite: ¼ di vino, ½ litro acqua minerale e caffè.

Il prezzo, comprendente il viaggio in funicolare ammonta a CHF 60.00 per persona.

Siete cortesemente invitati ad inviare la vostra iscrizione al più presto ma comunque **entro il 31 agosto** a: Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

Al piacere di incontrarci per una gioiosa giornata con la Sezione PV Ticino e Moesano.

Orari dei treni

Airolo stazione partenza	9.01
Faido	9.19
Biasca	9.40
cambiare treno a Bellinzona arrivo	9.53
Bellinzona stazione partenza	9.57
Lugano	10.28
Lugano Paradiso	10.31
Locarno stazione partenza	9.33
cambiare treno a Giubiasco arrivo	9.53
Giubiasco stazione partenza	10.00
Lugano Paradiso	10.31
Chiasso stazione partenza	10.03
Balerna	10.06
Mendrisio	10.12
Lugano Paradiso	10.26

Presso la stazione di partenza disponibili alcuni parcheggi ma non riservabili.

Iscrizione gita sul Monte S. Salvatore – giovedì 9 settembre 2010

Numero di persone che si iscrivono:

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

Domicilio..... N. tel.:.....

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

**PROSSIMA CONFERENZA
CCL FFS / FFS CARGO**

Martedì 14 settembre 2010, ore 10.15 – 16.30 ca.

Presso centro conferenze UNIA Egghölzli,
Weltpostrasse 20, 3000 Berna 15

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2010**Seminario
per presidenti e membri di comitato sezionali SEV****Modulo 2:
Reclutare e organizzare in una sezione o gruppo****Descrizione**

Comunicazione: come rivolgersi a potenziali nuovi membri
Organizzare i membri nella sezione e mantenere vivo l'interesse
Organizzare e effettuare azioni – due strumenti di lavoro
Lavoro con gruppi di membri, per es. commissione giovanile, femminile e migranti
Scambi di idee e nuovi impulsi per il lavoro sezionale

Obiettivo:

Alla fine del corso i partecipanti saranno in grado di conoscere gli strumenti per condurre una sezione in modo dinamico o per riattivarla e conoscere gli strumenti di lavoro per reclutare ed organizzare

Partecipanti: Presidenti e membri di comitato sezionali SEV

Relatori: segretari sindacali SEV:

Jérôme Hayoz, Olivier Barraud, Angelo Stroppini

Altri segretari sindacali SEV e non. Relazioni di esperti del settore

Data e luogo

Lunedì fino a mercoledì 27–29 settembre 2010

Lac Noir, Hostellerie Lac Noir / Hostellerie am Schwarzsee,
Seestrasse 1, 1716 Schwarzsee (Friburgo)

Costi: Membri SEV gratuito. Non membri 1800 franchi.

Iscrizione: SEV Bellinzona, tel. 091 825 01 15,
fax 091 826 19 45, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

www.sev-online.ch

**VILLAGGIO VACANZE GOLFO DEL SOLE
DELLA REKA A FOLLONICA, IN TOSCANA**

Da ben 25 anni i membri SEV possono approfittare di sconti per il villaggio Golfo del Sole in Toscana. Questa prestazione rimarrà valida fino al 2012, in quanto i bungalow e gli appartamenti non corrispondono più allo standard di comfort attuale e un investimento in tal senso non si rivela sensato per il nostro sindacato. Comunque i membri SEV fino ad allora

possono 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.

Tra Champéry (VS) e il confine francese

Sul sentiero dei contrabbandieri

Philippe Chambovey, presidente della sezione VPT Pianura del Rodano, ci suggerisce una splendida passeggiata lungo un sentiero frequentato in passato da contrabbandieri.

Philippe Chambovey non nasconde il proprio stupore quando gli chiediamo di suggerire una gita ai lettori e alle lettrici di *contatto.sev*. Sì, perché normalmente le domande che rivolgiamo al presidente della sezione VPT Pianura del Rodano, vertono

Val d'Illeze, sopra Monthey. «Sarebbe bello invitare i nostri colleghi a camminare nella mia valle».

Si raggiunge Champéry con l'AOMC (Aigle - Ollon - Monthey - Champéry), una delle quattro linee ferroviarie usate dalle TPC. Dalla stazione di Champéry occorre camminare fino ai pascoli di Barne per raggiungere il sentiero dei contrabbandieri. Ce n'è per un paio d'ore di marcia. Da Barne, 1492 metri di altitudine, bisogna camminare in direzione del Col de Cou, 1921 metri, attraverso il sentiero che costeggia la cima della cresta del Berroi. «E lì, miei cari, c'è una vista mozzafiato che si spalanca da un lato sull'area delle Portes du Soleil e sul massiccio dei Dents-du-Midi e, dall'altro lato, sul massiccio dei Dents-Blanches. È una salita relativamente facile per la quale occorre contare altre due ore di marcia. Arrivati al Col de Cou, si raggiunge il confine francese. Lungo questo sentiero dei contrabbandieri, ci sono pannelli didatti-

ci sulle attività di questi simpatici fuori legge, molto attivi nel corso della prima metà



del secolo scorso. Trasportavano in Francia sigarette e facevano ritorno in Svizzera con prosciutti e alcolici. Dal Col de Cou, si può raggiungere il passo del Bretolet, costeggiando il confine francese. Sul passo c'è una stazione ornitologica dove sono dispiegati dei filari per catturare gli uccelli migratori e applicare loro un anello di riconoscimento. Per riscendere al pascolo di Barne, si può di nuovo passare dalla cresta del Berroi o scegliere un altro sentiero. A Barne ci sono due cantine che propongono un'eccellente ristorazione vallesana».

Alberto Cherubini / frg



Philippe Chambovey.

sui problemi di casse pensioni, di cui è un fine conoscitore, o su questioni sindacali relative ai Trasporti pubblici del Chablais (TPC), azienda in cui lavora come meccanico presso il deposito dei treni.

Philippe Chambovey è domiciliato nel comune di

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

INGEGNERIA SOCIALE

Il suo significato letterale dovrebbe essere «scienza delle soluzioni per la comunità», invece la cosiddetta ingegneria sociale non è altro che un sistema truffaldino di cui si servono i criminali informatici per carpire informazioni alle loro vittime, mentendo abilmente e affabilmente sulla propria identità. Un sistema che si basa su due regole fondamentali: la prima è che gli esseri umani sono sostanzialmente fiduciosi verso il prossimo e disponibili a credere a quanto viene loro detto. La seconda fa leva sul fatto che i sistemi informatici saranno pure il modo migliore per archiviare informazioni e un computer potrà anche essere protetto da password e messo al sicuro dagli attacchi esterni, tuttavia dietro la macchina c'è pur sempre un uomo. In altre parole, una catena non potrà mai essere più forte del suo anello più debole. Se, ad esempio, l'obiettivo è il dipendente di una grande azienda, l'ingegnere sociale può spacciarsi per un collega appena assunto, timido e disorientato. Oppure, di volta in volta, può fingersi un impiegato di un'altra filiale, un fornitore che vuole mandare a buon fine una consegna... Molte aziende già nei loro siti Internet forniscono involontariamente un mare di informazioni utili a reggere il gioco: l'organigramma, i ruoli-chiave, i rapporti tra le diverse divisioni e tra i vari reparti, l'elenco delle consociate... L'esempio più classico di ingegneria sociale risale a oltre 30 anni fa. Nell'autunno del 1978 Stanley Mark Rifkin, un tecnico informatico ingaggiato per una consulenza presso la Security Pacific National Bank di Los Angeles, si accorse che i codici per le transazioni finanziarie - pur essendo in teoria securissimi e modificati ogni mattina - venivano irresponsabilmente annotati su foglietti, lasciati in bella vista sulle scrivanie, dai dipendenti stanchi di memorizzare tutti i giorni un nuovo numero di svariate cifre. Sicché Rifkin non fece altro che scendere nella prima cabina telefonica, chiamare l'addetta finanziaria e, spacciandosi per un collega dell'ufficio esteri, chiedere con tanto di codice di sicurezza il trasferimento di dieci e rotti milioni di dollari sul conto di una banca di Zurigo, che aveva provveduto ad aprire qualche giorno prima. Nessun problema per l'impiegata, che però aveva solo bisogno di un ulteriore numero al quale Rifkin non aveva pensato: il numero di transazione da un ufficio all'altro! Ma l'ingegnere sociale non si perse d'animo, chiese un po' di tempo per la verifica, dicendo che avrebbe richiamato subito, e telefonò ad un altro ufficio: spacciandosi per un altro collega un po' imbranato, ottenne facilmente anche questo secondo numero. A quel punto richiamò l'impiegata e, al colmo dell'ironia, si sentì persino ringraziare per la cortesia e l'efficienza! Agli inizi di ottobre Stanley Mark Rifkin si presentò agli sportelli della banca di Zurigo e prelevò 8 milioni di dollari in contanti. Poi, con un altro giro di telefonate in cui si auto-accreditava come un rispettato commerciante di pietre preziose californiane, arrivò a convertire il malloppo in 43,200 carati di diamanti, che riuscì comodamente a rimpatriare negli Stati Uniti portandoseli addosso. Aveva già piazzato diversi pezzi a Beverly Hills e poi a New York, quando nel piano di Rifkin si aprì una smagliatura: il 1° novembre del 1978 prese contatto incautamente con il suo ex collega, dicendogli di aver ricevuto dei diamanti in cambio della vendita di una proprietà immobiliare nella Germania dell'Est e di volerli scambiare con denaro contante. Peccato che l'ex collega avesse appena visto in tv un servizio sul colpo alla banca di Los Angeles, che faceva proprio il nome di Rifkin tra i principali sospettati. L'uomo non ci pensò un attimo ad avvertire l'FBI e Rifkin dovette ammettere la propria colpevolezza, beccandosi 8 anni di detenzione da scontare in un carcere federale. Non sarebbe successo se non avesse fatto quella telefonata di troppo, violando una delle regole-base dell'ingegneria sociale: scegli con attenzione le persone di cui decidi di fidarti!

IL 1° AGOSTO DELLE FFS ... SECONDO PELLET



I Pompieri della ferrovia sono diventati specialisti

«Si deve fare il proprio lavoro»

Molti sono affascinati dai pompieri, ma non se la sentono di farne parte. Non è certamente il caso di Barbara Signer.

In Svizzera sono attivi una dozzina di corpi pompieri professionisti e uno di questi è quello della BLS. La lotta contro gli incendi è solo uno dei suoi campi di intervento.

I pompieri nella fabbrica

A lato della stazione di Frutigen, all'entrata nord del tunnel di base del Lötschberg, si trova un capannone che serviva alla manutenzione dei macchinari, durante la costruzione della galleria. Al termine dei lavori è stato adattato ad altre funzioni, una parte serve come centro di manutenzione, l'altra è la base per i pompieri della BLS e per quelli del comune di Frutigen. I due corpi sono alloggiati nella stessa struttura, ma separati quanto a organizzazione e personale.

Non più pompieri di milizia

Già da lungo tempo la BLS disponeva di un corpo pompieri e di treni di salvataggio, i cui effettivi erano composti da ferrovieri, che svolgevano il loro normale servizio e che entravano in azione in caso di necessità. Questa sembrava un'organizzazione sensata; tuttavia, anche se molti venivano istruiti come pompieri, la formazione non poteva certo essere molto ap-



Andrea Signer all'Habegger. Durante un esercizio si può anche ridere...

profondita. E in caso di un importante incidente non si sapeva mai quanti uomini potevano entrare in azione, dato che molti si trovavano in posti lontani.

Perciò, in seguito alla costruzione del tunnel di base, si è deciso di creare il «servizio di pronto intervento» formato da professionisti. Oggi dispone di 12 ufficiali pompieri occupati solo per interventi in caso di situazioni di pericolo e per i salvataggi, su tutta la rete della BLS. Il comandante, con il grado di tenente colonnello, ha a disposizione due maggiori, un capitano e otto primi tenenti. Di questi fa parte pure l'unica donna: Andrea Signer di Spiez.

Chi crede di vedere in lei una specie di «donna-rambo» si sbaglia: Andrea non ha assolutamente perso la sua femminilità e quello del pompiere non è stato il suo sogno sin da bambina. La nostra collega ha iniziato in ferrovia come disponente d'esercizio alle FFS a Lucerna. Nel 2000 è rientrata nel suo «Oberland» a fare il capostazione allo Jungfrauojoch. La memoria torna all'ottobre del 1972, quando bruciò la stazione più alta d'Europa. La casa dei turisti del 1912 e la capanna del 1924 andarono completamente distrutte. La capostazione Andrea Signer fu costretta ad imparare il mestiere di pompiere, non certo per passione, ma era una necessità inderogabile.

Quando si è trasferita alla BLS, è rimasta inquadrata quale capogruppo dei pompieri aziendali, avendo pure la possibilità di assolvere l'istruzione per diventare ufficiale. Ogni anno c'erano 12 ore di istruzione, oltre al suo lavoro di capomovimento. Quando il servizio divenne a tempo pieno, si disse: «O tutto, o niente» e scelse il tutto. Le conoscenze del servizio esterno le sono servite anche per il lavoro di pompiere, dove ognuno porta con sé esperienze diverse.

Compiti variati

Molti si chiedono cosa facciano i pompieri quando non ci sono incendi. Per fortuna, precisa Andrea Signer, gli incendi sono rari e anche gli incidenti con danni alle persone non sono numerosi. Ma il campo di intervento dei pompieri è vasto: vengono chiamati anche per problemi tecnici, o quando un treno resta incagliato in tratta, per esempio. Gli ufficiali, che vengono definiti «capi intervento», sono responsabili per la tattica da adottare nei casi di intervento.

Con i pompieri dei comuni lungo la linea ci sono contratti di prestazione e sono contenti di poter contare sulla collaborazione dei professionisti della ferrovia, la collaborazione è buona. Anche quando non si rende necessario intervenire, i pompieri hanno qualcosa

non si possono fare altre attività fuori domicilio.

Una donna pompiere rimane ancora un'eccezione, ma per Andrea non è un problema: «Bisogna saper fare il proprio lavoro» è il suo motto. Naturalmente ci si deve tenere in forma e lo sport aiuta, soprattutto la montagna.

Essere donna non è un problema

Da 20 anni fa parte del SEV, anche se non molto attivamente, come ammette lei stessa. Ha partecipato una volta ad una giornata delle donne, ma l'argomento non l'ha interessata molto. La parità fra uomo e donna per lei è una cosa ovvia, essere uomo o donna non fa differenza, non è un problema. E neppure sente il bisogno di mettersi in mostra, in quanto donna.

La musica come alternativa

Nella musica Andrea trova il ricambio: ha svolto una formazione per dirigente di banda al conservatorio di Berna ed ora dirige due gruppi di corni da caccia.

Inoltre, fa da rinforzo con la sua cornetta in alcune bande. Grazie alla pianificazione annuale, può facilmente stabilire quando può andare a suonare.

Pan

POMPIERI

Per garantire la sicurezza nel tunnel di base del Lötschberg, 160 pompieri dei cantoni Berna e Vallese sono stati preparati intensamente ad intervenire in casi gravi. È quando, oltre ai treni di soccorso della BLS e delle FFS, intervengono anche gli specialisti chimici, il personale sanitario, la polizia, la protezione civile e anche i conducenti d'autobus, per evacuare i passeggeri.

BIO

Il primo tenente Andrea Signer, capo intervento

Andrea Signer è originaria di Interlaken.

Dopo aver terminato la formazione di disponente d'esercizio alle FFS, vi è rimasta a lavorare per quattro anni. Dal 2000 al 2004 è stata dirigente della stazione



dello Jungfrauojoch.

In seguito ha lavorato come dirigente d'esercizio della BLS a Interlaken-Ost, per poi passare a Spiez, dove si effettuavano i test d'esercizio per la galleria, in vista dell'apertura del tunnel di base del Lötschberg.

Dopo l'apertura all'esercizio, ha cercato una nuova sfida e l'ha trovata nel 2009, quando la BLS ha deciso di professionalizzare il corpo dei pompieri.

Andrea Signer fa parte dei quattro «membri fondatori».