

Stop a salari da fame

L'USS parte all'offensiva per introdurre un salario minimo legale.

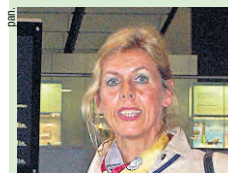
Pagina 5



La revisione dell'AVS non passa

Il Parlamento ha respinto, con un'alleanza anomala, una serie di misure di smantellamento sociale.

Pagina 4



Ritratto

Eva Koch con la testa nell'aviazione e i piedi per terra.

Pagina 16

Fabio Pedrina: «È ora di concretizzare con convinzione il trasferimento delle merci sui binari»

Alptransit, sfide aperte

La caduta dell'ultimo diaframma avviene in un contesto di liberalizzazione dei trasporti voluto dall'Unione europea.

Durante il lungo periodo di realizzazione si sono registrati notevoli

cambiamenti nella politica dei trasporti, che potrebbero subire un'ulteriore accelerazione grazie al completamento di questa opera. All'orizzonte non solo sfide, ma anche una serie di incognite. Soprattutto per il Ticino che non vuole essere solo un corridoio di transito.

L'accresciuta concorrenza avrà verosimilmente un impatto sulle condizioni di lavoro del personale. Ciò che importa, osserva Roberto Tulpiani, CEO di TILO, è che restino attrattive.

alle pagine 8, 9 e 10



Il cantiere Alptransit di Bodio.

SCIOPERO IN FRANCIA

Giù le mani dalle pensioni. I ferrovieri francesi, tradizionalmente all'avanguardia in questo genere di conflitti, hanno dichiarato di essere pronti a diversi giorni di sciopero per protestare contro il nuovo regime pensionistico che comporta molti peggioramenti. Il 70 per cento della popolazione francese si è schierata con gli scioperanti che hanno alzato il tono dello scontro. Il sindacato CGT ha annunciato 244 manifestazioni in tutta la Francia. Alcuni settori prevedono azioni illimitate, decise di volta in volta dalle assemblee.

Una petizione per esercitare pressione

Nessun salario al ribasso



Mancano due mesi alla fine delle trattative sul nuovo sistema salariale delle FFS. Trattative complesse attualmente incagliate sull'evoluzione salariale e sul valore del lavoro all'interno del nuovo sistema. Il SEV non intende accettare alcuna riduzione del salario e per far sentire

la voce dei lavoratori e delle lavoratrici ha lanciato una petizione. «Tenuto conto delle sfide epocali che devono affrontare le FFS», ha detto Avallone, «hanno tutto l'interesse ad avere un personale motivato.» Un'azienda che vuole primeggiare, deve cominciare dal suo statuto di datore di lavoro.

alle pagine 6 e 7

EDITORIALE

La lungimiranza con la quale il popolo svizzero ha accettato la creazione di un fondo per i trasporti pubblici, garantendo il finanziamento della galleria di base del Gottardo, ha permesso a tutta la Svizzera di giungere ai festeggiamenti di un evento assolutamente straordinario come la caduta dell'ultimo diaframma. All'estero non ci ammirano solo per il più lungo tunnel ferroviario del

»Lungimiranza!«

Daniela Lehmann, coordinatrice per la politica dei trasporti

mondo, ma anche per il suo finanziamento, che costituisce un'autentica fonte di speranza per le future discussioni sugli investimenti nel trasporto pubblico. Oltre a dimostrare il sostegno del popolo ad una valida offerta di trasporto pubblico, illustra anche che è possibile trovare, con sforzi comuni, soluzioni per il suo finanziamento.

La discussione sul risanamento della cassa pensioni FFS, in corso agli Stati, è invece tutt'altra. Si tratta di rimediare ad errori del passato, finanziando finalmente in misura corretta e completa la cassa. Un minimo di lungimiranza permetterebbe di realizzare la necessità delle FFS, per far fronte agli aumenti della domanda, di essere concorrenziali anche sul mercato del lavoro. E per esserlo, occorre anche una cassa pensioni adeguata.

La lungimiranza è invece mancata all'UDC, quando ha affossato la revisione dell'AVS solo per paura del referendum annunciato dalla sinistra.

IN BREVE

CORSE NOTTURNE

■ La procedura di autorizzazione delle corse notturne e domenicali dei camion è stata sottoposta a revisione e, allo stesso tempo, semplificata. Per determinate merci, quali i generi alimentari, non sarà più necessario disporre di un permesso. Il numero dei viaggi notturni e domenicali non ne risulterà tuttavia aumentato. Diminuiranno invece gli oneri a carico delle imprese e dell'amministrazione. Approvata dal Consiglio federale, l'ordinanza entrerà in vigore l'1.1.2011.

PARITÀ TOP TEN

■ Migliora il voto della Svizzera in materia di pari opportunità tra uomini e donne: la Confederazione sale infatti di 3 posti piazzandosi decima nell'ultima classifica del World Economic Forum (WEF) sul Global Gender Gap, che misura il divario di opportunità tra uomini e donne in 134 Paesi. I Paesi nordici dominano: Islanda, Norvegia, Finlandia e Svezia, precedono Nuova Zelanda (5), Irlanda (6), Danimarca (7), Lesotho (8), Filippine (9) e Svizzera (10). «La scala riflette il numero di donne con ruoli di rilievo nell'amministrazione e i progressi negli stipendi», scrive il WEF. Progressi relativi perché in Svizzera le discriminazioni sono una realtà incontestabile e ancora troppo diffuse.

CARGO e FERRY BOATS

■ SBB Cargo avvia il nuovo servizio di trasporto container dal nord della Francia all'Italia per conto dell'operatore internazionale Inter Ferry Boats e della sua società affiliata Ibf France. I container e le casse mobili provenienti dalla regione vengono raccolti a Dourges e poi trasportati a Milano Segrate con 270 treni all'anno sotto il coordinamento di SBB Cargo. All'inizio i container e le casse viaggeranno in due corse circolari a settimana, con 180 treni merci all'anno. A dicembre si passerà a tre corse circolari a settimana, per un totale di 270 treni merci all'anno. Con il passaggio al trasporto ferroviario, SBB Cargo conta di alleggerire il traffico stradale di 6.750 corse di camion all'anno.

Continua la lotta per gli accompagnatori dei treni della rete suburbana di Zurigo

Oltre 3000 firme per i ZUS



Petizione consegnata: da sinistra Werner Schurter, FFS, il direttore ZW Franz Kagerbauer, Jürg Humi, Manuel Avallone e tre colleghe e colleghi ZuS.

Oltre 3000 firme di collaboratori e utenti chiedono al ZW di mantenere la figura dei capitrete sulla rete suburbana, che riunisce sicurezza e servizio alla clientela.

La comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) ha comunicato nelle scorse settimane un nuovo concetto di sicurezza, che prevede la sostituzione del doppio accompagnatore dei treni con controlli a scandaglio. La maggior parte

dei treni circolerebbe quindi non scortata, peggiorando così sensibilmente la sicurezza e il servizio offerto alla clientela.

La petizione promossa dal personale con il sostegno del SEV e della ZPV e consegnata il 4 ottobre chiede invece di mantenere l'accompagnamento dei treni, mantenendo la figura del capotreno ed integrandola con gli altri elementi del nuovo concetto di sicurezza. Per giustificare la sua decisione, la direzione del ZVV aveva addotto anche considera-

zioni legate all'incolumità del personale stesso, minacciata dalle intemperanze dell'utenza dei treni notturni.

Togliere il supplemento notturno invece di ridurre il servizio

Nella petizione si fa invece notare che i problemi maggiori provengono dalla necessità di incassare un supplemento per il viaggio sui treni notturni, che creano malumori e conseguenti discussioni.

Sulla rete di Basilea si è deciso di eliminare questo sup-

plemento, che oltretutto si rivela discriminante nei confronti di chi fa capo al mezzo pubblico nelle ore notturne.

Interrogazione parlamentare

Nel Gran Consiglio del cantone Zurigo è stata deposta un'interrogazione che chiede al governo di esprimersi sul nuovo concetto di sicurezza e di valutare se la soppressione dell'accompagnamento dei treni non rischia di estendere i problemi anche ai treni che sinora non ne avevano mai sofferto.

SEV/GI

La commissione finanze degli Stati favorevole al risanamento della CP FFS

Un passo nella buona direzione, ma manca la misura

La commissione finanze del Consiglio degli Stati ha approvato a larga maggioranza il contributo proposto dal Consiglio federale.

«La direzione è quella buona, ma manca la misura» è stato il commento del presidente SEV Giorgio Tuti sulla posizione presa dalla commissione finanze del Senato. Tuti ha ricordato che il finanziamento corretto della cassa pensioni FFS richiederebbe importi molto maggiori, necessari per dotare la cassa anche di una riserva di fluttuazione, indispensabile per affrontare le prossime oscillazioni della borsa.

Dopo una prima discussione svoltasi in agosto, in vista della quale aveva anche consultato il SEV, la commissione finanze ha deciso con 11 voti favorevoli e 1 contrario di sostenere senza modifiche il messaggio del Consiglio federale. Essa raccomanda così al Consiglio degli Stati di approvare il contributo di 1,148 miliardi per la cassa pensioni FFS.

Il risanamento della cassa pensioni è un problema che risale alla sua trasformazione in cassa autonoma, nel 1999 quando, abbagliati dai miraggi della borsa, era stato ommesso di finanziarla in modo corretto.

In seguito, la Confedera-

zione ha esternalizzato anche altre casse pensioni, per le quali si sono però trovate soluzioni migliori.

Il personale ha già dato

Da anni vi è quindi una necessità di reperire nuovi fondi ai quali deve contribuire anche la Confederazione in quanto datore di lavoro. Il personale sta già facendo la sua parte (e anche di più). In diverse fasi, sono stati aumentati i contributi, mentre le prestazioni sono state ridotte e sono state rinviate le scadenze per l'ottenimento delle rendite.

«Non si tratta di regali, ma di dare al personale quanto ha diritto di aspettarsi», ha pun-

tualizzato Giorgio Tuti, ricordando che «in questa fase di euforia per il Gottardo, le FFS hanno bisogno di personale qualificato e motivato. Una cassa pensioni valida e solida è una condizione fondamentale per risultare un datore di lavoro interessante.»

La questione verrà trattata nel plenum durante la sessione invernale, per poi passare alla commissione finanze del Consiglio nazionale, per giungere alla camera bassa probabilmente nel corso della sessione primaverile.

Il SEV continuerà ad impegnarsi per ottenere la miglior soluzione possibile (vedi anche a pag. 5).

pmo

Conferenza dei quadri delle FFS

Il burnout è ancora tabù

L'esaurimento professionale – o burnout – è una specie di epidemia che oggi si diffonde in tutti i settori professionali. Questo genere di stress può avere conseguenze pesanti. Bisogna parlarne.

Daniel Troillet, segretario centrale del SEV, ha organizzato una serie di conferenze sul burnout destinate ai quadri delle FFS. Mercoledì 6 ottobre, al Buffet della stazione di Losanna, Anny Wahlen, psicologa presso l'Istituto di medicina del lavoro (IFA), ha alzato il velo su un fenomeno della nostra epoca. Sei un impiegato coscienzioso, lavoratore, perfezionista e a cui le responsabilità non fanno paura? Allora cumuli alcuni fattori di stress che possono condurre al burnout. Poiché oggi il lavoro ha tentacoli che penetrano nel tuo domicilio (attraverso, per esempio, il tuo Iphone o Blackberry), non riesci più a staccare, ti butti a pesce nel lavoro. E poi un giorno ti rendi conto di essere bruciato dentro, di sentirti perso, di avere la sensazione di essere solo un guscio vuoto. Questo è il burnout. Non hai più linfa, sei esaurito, ti senti una nullità. Tu, il campione, sei diventato inefficiente. Da buttare. Una sensazione dolorosa e difficile da gestire.

La psicologa Anny Wahlen ha tracciato qualche pista da seguire per scongiurare il burnout.

Imparare a lasciare andare

«Occorre mollare la presa, imparate a dire no, diffidate del perfezionismo, prendete il tempo di pensare alle priorità, pianificate del tempo per voi stessi, distinguete i vostri bisogni e i vostri desideri». Le repliche da parte dei quadri delle FFS non si sono fatte attendere: «L'azienda spinge verso l'eccellenza, le scadenze sono sempre più corte, le ristrutturazioni ci obbligano a cambiare luogo di lavoro e anche a cambiare mestiere.» Ma Anny Wahlen ha fatto notare con le FFS non è l'unico datore di lavoro a detenersi lo scettro del cambiamento permanente. «Si considera che oggi nel mondo del lavoro ci si deve riciclare ogni cinque anni per mantenere aggiornate le conoscenze.»

E la psicologa aggiunge: «Che non è facile parlare dei propri limiti. Oggigiorno, inoltre, parlare di burnout è ancora tabù.» La psicologa insiste sul fatto che ci si consuma a causa del cumulo di diversi fattori, stress compreso, e che per reagire in modo individuale non bisogna aspettare che lo stress prenda il sopravvento. «È necessario imparare a dire no, a porsi dei limiti.» Il burnout corrode la persona da dentro. «In molti casi», osserva la psico-

loga, «chi soffre di burnout ha perso la propria autostima. In certi casi si arriva a vere forme di depressione. E le persone sviluppano pure dei sentimenti di colpa rispetto alla malattia di cui è ancora molto difficile parlare poiché attualmente il burnout non è ancora considerata una malattia vera e propria.»

Risposte individuali e risposte collettive

Agire è naturalmente possibile. La prima cosa da fare è allontanare parzialmente la persona dalla fonte del suo malessere. «Detto altrimenti, se il burnout è legato all'attività professionale», spiega Anny Wahlen, «sarebbe utile ridurre il volume di attività o farsi aiutare da uno specialista. Il servizio per cui lavoro offre delle consulenze sia a livello individuale che a livello di organizzazioni. Puntiamo anche molto sulla prevenzione aiutando le aziende a capire quali sono i fattori che favoriscono il burnout.»

Daniel Troillet fa infine notare che una serie di reazioni generate dal confronto con determinate situazioni di stress (mancanza di effettivi, ristrutturazioni mal digerite) devono trovare una risposta collettiva. «E questo è il ruolo del sindacato, ossia di tutti noi.»

AC/frg

IL COLORE DEI SOLDI

FABRIZIO FAZIOLI

GUERRA MONETARIA

È in corso un ribasso delle monete mondiali: l'euro, il dollaro americano, lo yuan cinese, lo yen giapponese. Ci sono precedenti storici al riguardo, non particolarmente gloriosi e che dovrebbero far riflettere. Si era negli anni trenta, in piena grande crisi mondiale. È pur vero che il contesto monetario era diverso, che il regime era di cambi fissi, che America ed Europa erano ancora legati fortemente all'oro e facevano di tutto per restarlo, ma quelle svalutazioni competitive a catena furono gli antecedenti di un disastro mondiale. Cominciò a svalutare l'Inghilterra nel 1931, per riparare a quello che John Maynard Keynes definì un «madornale errore della storia», ossia quello dell'orgoglio britannico di voler a ogni costo ristabilire la parità assoluta della sterlina con l'oro. Nel 1933 svalutò il dollaro, nel '35 il franco belga, poi il fiorino olandese e la lira italiana. Ultima la Francia nel '36, ciò che costrinse anche la renitente Svizzera a dover fare altrettanto per l'unica volta nella sua storia, a svalutare cioè il franco svizzero del 30% per salvare il proprio commercio. Non fu certamente un buon segno di cordialità internazionale, né di distensione negli anni che precedettero la seconda guerra mondiale. Una svalutazione è essenzialmente uno sconto sui prodotti esportati e un aumento del prezzo delle importazioni, che provoca così un duplice effetto protezionistico. Qualcuno in quella movimentata stagione competitiva avvertì il pericolo. Nell'agosto del '33 ci fu anche un timido tentativo per ristabilire i cambi e gli equilibri. Appena dopo la svalutazione americana, sessantacinque paesi si riunirono a Londra, per giorni e notti si parlò di rilancio, di disoccupazione e di stabilità. Ai discorsi seguirono i discorsi. Ma nulla si fece e nulla avanzò nella direzione di una collaborazione internazionale. Ognuno accusò l'altro di protezionismo. Gli americani bloccarono vigorosamente qualsiasi tentativo che potesse nuocere alla nuova politica economica di Roosevelt. Sfortuna per gli italiani, scriverà ancora sarcasticamente Keynes, che «il valore di una moneta non si può decidere per decreto, perché la lira è certamente più testarda e veritiera dei dittatori. Sfortuna anche per i francesi e per la loro coerenza politica, i quali avevano appena iscritto la svalutazione fra le vergogne nazionali.» Sfortuna infine per l'Europa intera che si era così avviata verso un circolo vizioso di svalutazioni competitive, le quali non avrebbero fatto altro che esasperare il protezionismo commerciale fra le nazioni, preludio di conflitti ben più tragici. Senza pensare a tanto, nulla di nuovo sotto il cielo monetario.



L'accumulo di stress è fonte di burnout



La sessione autunnale delle camere ha trattato temi di politica sociale e dei trasporti

Alleanza anomala cola a picco la riforma AVS

Troppo o troppo poco: l'11a revisione dell'AVS è stata respinta da chi vi vedeva uno smantellamento sociale e da chi voleva risparmi ancora maggiori.

Ancora una volta è stato decisivo il voltafaccia del gruppo UDC, il quale, una volta realizzato che la sinistra e i sindacati avrebbero lanciato e vinto il referendum contro la revisione dell'AVS in un anno di elezioni, ha cambiato idea. I suoi voti, sommati a quelli dei socialisti e degli altri esponenti della sinistra, hanno portato al rifiuto del pacchetto in votazione finale. Per l'UDC non si è quindi trattato di un voto sul pac-

chetto, ma contro l'ipotesi del referendum.

Al di là di queste considerazioni, il rifiuto della revisione potrebbe favorire nuove riflessioni: l'AVS, principale istituzione della socialità svizzera, ha basi solide e deve conservare la sua capacità di assicurare il sostentamento alle e ai futuri beneficiari di rendita.

Occorre però uscire dalla logica borghese che, nonostante le continue smentite al momento della pubblicazione dei bilanci, continua a vedere nell'AVS una necessità impellente di risanamento. Bisogna invece tenere ben presente che l'AVS ha permesso di debellare la povertà presso le persone anziane e che le sue prestazioni, con-

trariamente a quanto si vuol far credere, possono anche essere migliorate.

La Suva resta forte

La logica, più della tattica, ha poi permesso di respingere l'attacco ad un altro pilastro del nostro sistema di assicurazioni sociali. Per salvare la SUVA da un indebolimento, è però stata necessaria un'importante opera di convincimento. La lobby delle assicurazioni aveva infatti tentato di sottrarre settori attraenti dall'attività della SUVA, lasciandole solo settori meno redditizi. Ciò avrebbe portato ad un aumento dei premi e un peggioramento di prestazioni.

Anche questo successo politico è frutto di un'allean-

za strana: quella tra sindacati e datori di lavoro, uniti dall'impegno nella salvaguardia della SUVA, convinti della validità di questo modello as-

sicurativo e della necessità di proteggerlo dalle avidhe grinfie della potente lobby delle assicurazioni.

pmo/uss

INFO

Più soldi per l'infrastruttura ferroviaria

Le ferrovie riceveranno nei prossimi due anni 4,6 miliardi per investimenti nell'infrastruttura. È quanto ha deciso il consiglio degli Stati, rivedendo al rialzo l'importo proposto dal Consiglio federale per il credito per le imprese di trasporto concessionarie.

Esso ha per contro respinto una proposta analoga per le FFS.

Numerosi rappresentanti delle regioni periferiche hanno sostenuto l'esigenza di aumentare di 59 milioni il credito alle ITC, portandolo a 1,279 miliardi e spuntandola in votazione per 23 voti a 16. È stata invece bocciata la proposta di riconoscere 140 milioni supplementari al credito di 3,322 miliardi delle FFS, sostenuta in particolare, ma invano, dai rappresentanti

della Romandia.

L'aumento del credito non significa però necessariamente un aumento dei soldi a disposizione del trasporto pubblico. I milioni supplementari saranno infatti versati direttamente nei crediti per l'infrastruttura, invece nel fondo FinTP.

La decisione non è nemmeno definitiva, dato che durante la sessione invernale la proposta passerà al vaglio del Nazionale, notoriamente più restio ad accogliere rivendicazioni regionalistiche. Il Consiglio degli Stati ha inoltre deciso che in futuro anche le ITC dovranno beneficiare di tassi d'interesse più favorevoli per l'acquisto di veicoli.

pmo

NUOVA LADI GIÀ DA APRILE

Il Consiglio federale ha purtroppo deciso di mettere in vigore la riforma della LADI, approvata in votazione popolare, già dal 1. aprile 2011.

L'Unione sindacale svizzera critica apertamente questa decisione, rimproverando al governo di non rispettare

nemmeno le sue stesse promesse.

Questa scadenza non tiene in alcun conto il fatto che vi saranno 15 000 disoccupati che perderanno il diritto alle indennità, in quanto le regioni particolarmente colpite dalla disoccupazione perderanno la possibilità

di prolungare questo diritto.

La Svizzera romanda e il Ticino non potranno infatti più prolungare il diritto a 520 giorni, rispetto ai 400 previsti dalla legge.

uss/pmo

Membri del SEV hanno incontrato alcuni consiglieri agli Stati per discutere il risanamento della cassa pensioni FFS

Massimo impegno per la cassa pensioni

Lunedì e martedì scorso, la commissione finanze del Consiglio degli Stati si è riunita per discutere diversi punti, tra i quali il risana-

mento della cassa pensioni FFS. Alcuni membri attivi e pensionati avevano in precedenza incontrato i senatori per illustrare loro le situazioni

personali insorte dopo le misure di risanamento intraprese della cassa pensioni.

La commissione ha poi deciso a larga maggioranza di

raccomandare l'approvazione del contributo di 1,148 miliardi proposto dal Consiglio federale (vedi art. a pag. 2). Il SEV continuerà comun-

que nel suo impegno una volta per convincere i parlamentari della necessità del risanamento.

pmo



I Senatori Rolf Schweiger (PLR/ZG, al centro) con Josef Bühler (sin.) e Roland Schwager . . .



. . . e Raphaël Comte (PLR/NE, al centro) con Barbara Kern e Claude Budry.

L'USS si appresta a lanciare l'iniziativa popolare, sostenuta da tutte le forze sindacali e dal Partito socialista

Un salario minimo contro la precarietà

Mai più sotto i 22 franchi all'ora. Mai più salari che inchiodano ai piedi della scala moltissimi lavoratori e lavoratrici. L'Unione sindacale svizzera (USS) ha deciso di passare all'offensiva con un'iniziativa popolare che chiede l'introduzione del principio di un salario minimo legale di 22 franchi all'ora (4 mila franchi al mese per 42 ore di lavoro settimanali, e 3 mila 800 franchi al mese per 40 ore di lavoro settimanali).

È inammissibile che molte persone attive professionalmente in diversi settori (come, per esempio, turismo, commercio al dettaglio, imprese di pulizia) non riescano a sbarcare il lunario. La Svizzera è uno dei paesi più ricchi del mondo, eppure produce centinaia di migliaia di working-poor. Secondo l'Ufficio federale di statistica sono circa 150 mila persone occupate che ricevono un salario troppo basso per vivere.

Uno scandalo

«In una società ricca», aveva dichiarato a swissinfo.ch Peter Ulrich, docente di etica dell'economia all'Università di San Gallo, «questo tipo di



Un salario minimo legale contro la crescente precarietà.

IL TESTO DELL'INIZIATIVA

Il progetto di un'iniziativa popolare per dei salari minimi legali dell'USS prevede un nuovo articolo (110a) nella Costituzione federale dal titolo «Protezione dei salari». Esso stabilisce che:

- Confederazione e cantoni adottano misure per proteggere i salari;
- a questo scopo incoraggiano l'adozione nei CCL di minimi salariali obbligatori, differenziati secondo regioni, professioni e settori di attività
- la Confederazione fissa un salario minimo legale

obbligatorio, regolarmente indicizzato all'evoluzione dei prezzi e dei salari

- il salario minimo legale costituirà il punto di riferimento minimo assoluto che vale per tutti i lavoratori (sono possibili deroghe per rapporti di lavoro particolari, come nel tirocinio e in altre occupazioni che sono parte di una formazione);
- le deroghe e l'indicizzazione dei salari minimi sono concordate tra partner sociali
- i Cantoni possono stabilire supplementi obbligatori al salario minimo federale.

fenomeno costituisce uno scandalo». Uno scandalo che la sinistra e i sindacati denunciano da tempo. «La richiesta di introdurre un salario minimo come misura di

protezione», aveva precisato Ulrich, «è assolutamente giustificata». In Svizzera, in base ai dati dell'USS, il salario di circa 400 mila lavoratori e lavoratrici, tra cui 320 mila

donne, si situa al di sotto della soglia dei bassi salari; ciò significa che un lavoratore e una lavoratrice su nove guadagna meno di 22 franchi all'ora. Altro dato (Ufficio federale di statistica): l'11% dei salari sono inferiori a 3 mila 500 franchi. Così mentre i baroni della finanza si riempiono le tasche a dismisura con bonus milionari, c'è chi ogni giorno è costretto a stringere la cinghia, fino a soffocare. In silenzio. Questa non è affatto giustizia sociale. Il salario minimo è pertanto uno strumento importante per lottare contro la precarietà e arginare i rischi di scivolare verso la nuova povertà (la cui soglia per una persona sola è di 2 mila 200 franchi mensili e per una coppia con due bambini di 4 mila 650 franchi).

Per una vera giustizia sociale

L'iniziativa – che verrà ufficializzata al prossimo con-

gresso nazionale dell'USS, (Berna 5 e 6 novembre) e che è sostenuta dal Partito socialista svizzero – contempla l'inserimento di un nuovo articolo nella Costituzione (cfr. riquadro) volto alla protezione dei salari. Stabilisce per la Confederazione e i cantoni l'obbligo di prendere misure per la protezione dei salari. La sua applicazione sarà assicurata in primo luogo dalla promozione dei salari minimi nei contratti collettivi di lavoro (CCL) e, a titolo sussidiario, dall'iscrizione nella legge di un salario minimo nazionale. Per il 2011 il salario minimo legale è fissato a 22 franchi all'ora; sarà indicizzato in base all'evoluzione dei prezzi e dei salari. I cantoni avranno inoltre la competenza di introdurre salari minimi superiori al salario minimo nazionale.

In Svizzera circa la metà dei lavoratori e delle lavoratrici sono tutelati dal CCL; tra di essi, il 75 per cento sono protetti da clausole che garantiscono il salario minimo. Contrariamente al 60% dei salariati e delle salariati che non beneficiano di un salario minimo garantito. L'introduzione di un salario minimo equo è una misura irrinunciabile per poter davvero parlare di una giustizia sociale degna di questo nome. Che merita un'abbondante messe di firme.

Françoise Gehring

Assolta la sindacalista Denise Chervet per un'azione sindacale in un fabbrica di imballaggi

Riconosciuto il diritto di sciopero

Sentenza importante quella del Tribunale di polizia del circondario di Losanna: legittimati il diritto di sciopero e l'azione sindacale.

Accusata di violazione di domicilio e di coercizione nel quadro di un picchetto di sciopero alla fabbrica di imballaggi Allpack (Basilea Campagna) che si è svolto il primo dicembre del 2003, la

sindacalista Denise Chervet è stata assolta. Attuale segretaria centrale dell'Associazione degli impiegati di banca (segretaria centrale di Comedia all'epoca dei fatti), Denise Chervet e una serie di militanti sindacali erano stati tradotti in giustizia in seguito all'aggressione del picchetto di sciopero da parte della polizia.

L'accusa formulata a Chervet, in veste di responsa-

bile dello sciopero, non ha trovato conferma da parte dei giudici di Losanna che al termine del processo hanno pronunciato un verdetto di assoluzione accollando allo Stato le spese processuali.

Si tratta di una sentenza molto importante: il Tribunale si è rifiutato di criminalizzare il legittimo ricorso allo sciopero e all'azione sindacale. Di segno opposto, invece, il giudizio reso dal Tribunale

di Liestel del 27 marzo 2009 all'indirizzo di alcune persone coinvolte nella medesima azione. I giudici basilesi hanno infatti ritenuto una forma di coercizione la catena umana formata dai militanti sindacali per garantire il picchetto di sciopero. Per i magistrati vodesi tale coercizione è decisamente relativa, dal momento che le entrate laterali dell'edificio avrebbero permesso facilmente e senza

ostacoli, l'ingresso dei salariati in fabbrica.

Per quanto riguarda la violazione di domicilio, la giustizia vodese ha riconosciuto che i manifestanti era rimasti sul suolo pubblico, penetrando solo per qualche minuto nell'area privata a causa degli spintonamenti dei poliziotti in tenuta di sommossa accorsi in sovrannumero.

red



”Le FFS devono affrontare sfide immense e hanno bisogno di personale motivato.“

Manuel Avallone, vicepresidente SEV

Manuel Avallone, capo della delegazione sindacale, illustra lo stato delle trattative

«Non possiamo accettare riduzioni salariali»

A due mesi dal termine delle trattative, il sistema salariale lascia aperti diversi interrogativi. Il SEV non può in particolare accettare l'abbassamento dei livelli salariali inferiori.

contatto.sev: Siamo ormai a metà ottobre. A che punto è il CCL, dopo sei mesi di trattative?

Manuel Avallone: Non possiamo certo dire che le trattative avanzano bene! Ci sono in particolare due punti sui quali non siamo d'accordo: uno è l'evoluzione salariale, l'altro è il valore del lavoro, ossia il posizionamento dei vari lavori all'interno del nuovo sistema.

Ma il valore del lavoro può cambiare?

Penso che negoziare con i datori di lavoro il valore da attribuirgli sia un compito fondamentale del sindacato. Le FFS prevedono di diminuire i livelli di funzione inferiori, mentre vorrebbero riconoscere maggior potenziale alle categorie superiori. Questo dovrebbe costituire la base, mentre le modalità di passaggio da un attuale livello di funzione al futuro livello di esigenze sono ancora tutt'altra storia. Il passaggio comporterà altri cambiamenti, a tutti i livelli. È però abbastanza evidente che le FFS a lungo termine intendono risparmiare sugli stipendi.

La fornice salariale si sta aprendo sempre più, in diversi settori. Le FFS sono quindi veramente da considerare esemplari per la valutazione delle funzioni più semplici?

È in effetti una tendenza generale. Constatiamo inoltre che presso i manager vi

è sempre ancora una certa mentalità da «self-service». Le FFS sottostanno però ad un vincolo della loro proprietaria, la Confederazione, che prescrive di perse-

”L'azienda che vuole primeggiare, lo deve fare anche come datore di lavoro.“

guire una politica del personale sociale e progressista. Le FFS vogliono inoltre offrire all'utenza un prodotto di punta. Devono quindi essere disposte a pagare stipendi superiori alla media. È una realtà nota: l'azienda che vuole primeggiare, lo deve fare anche come datore di lavoro.

Cosa dovranno regolare le prossime trattative?

Dobbiamo trovare una soluzione nella questione dei salari minimi che rettifichi sensibilmente la curva salariale proposta dalle FFS. I salari minimi non possono essere ridotti!

Il secondo punto riguarda la trasparenza dell'evoluzione salariale. Collaboratrici e collaboratori devono poter capire l'influsso sullo stipendio dell'esperienza e della prestazione. La legge obbliga le FFS a considerare adeguatamente l'evoluzione dell'esperienza in quella salariale. Ciò significa anche che devono mettere a disposizione anche i relativi mezzi finanziari. Non deve infatti accadere che qualcuno si senta dire: «Siamo lieti

che hai acquisito maggiore esperienza, ma purtroppo non abbiamo soldi, per cui non possiamo darti aumenti, o solo in minima parte.» È anche una questione di

rispetto e di considerazione.

Pensi che si arriverà ad un risultato accettabile per il personale?

Noi vogliamo trovare una soluzione, ma anche la conferenza CCL ha ribadito chiaramente di non essere disposta ad accettare qualsiasi cosa. Sarebbe interessante vedere la reazione se si prospettasse la riduzione dei salari più alti a vantaggio di quelli bassi . . .

Quali sono i rischi e le opportunità delle prossime trattative?

Siamo tutti consapevoli che il sistema salariale rientra nel quadro del rinnovo di tutto il contratto collettivo. Con le FFS abbiamo sottoscritto un accordo secondo il quale dovremmo negoziare il sistema salariale entro fine anno e poi, una volta trovato un accordo su questo punto, dovremmo concordare la durata del prossimo CCL. Il tutto ha quindi conseguenze sul CCL. Ciò non significa però che siamo disposti ad accettare qualsiasi proposta delle FFS.

Anche perché altrimenti non si capirebbe il motivo di queste trattative . . .

A volte, abbiamo in effetti l'impressione che le FFS si aspettino che diciamo di sì a tutti i loro progetti. Questa non è però la nostra natura. Le FFS ci rimproverano inoltre di essere troppo rigidi sulle nostre posizioni. Invece abbiamo già dato la nostra disponibilità ad entrare in materia su Toco e a collaborare alla nuova classificazione, nonostante il nuovo sistema non ci sembri molto più trasparente di quello precedente. Vi sono però punti sui quali non possiamo accettare la logica delle FFS, in quanto abbiamo una nostra chiara visione.

Come funziona l'intesa con gli altri tre sindacati delle FFS in seno alla delegazione alle trattative?

La collaborazione in seno alla comunità di trattative funziona molto bene. Nonostante vi siano anche alcuni interessi diversi, siamo sempre compatti nei confronti delle FFS, seguendo tutti la medesima rotta.

Il SEV promuove adesso una petizione contro l'abbassamento dei salari minimi e di quelli iniziali. Cosa ti aspetti di ottenere?

Mi aspetto che molta gente firmi questa petizione, per mettere sotto pressione le FFS, che devono capire come il personale abbia a cuo-

re questa rivendicazione. Il riconoscimento di diritti acquisiti, per generosi che possano essere, non perme-terebbero infatti di risolvere il problema. Vogliamo quindi generare una pressione importante, grazie a un gran numero di firme. Conto anche sul fatto che molte colleghe e colleghi partecipino dalla consegna della petizione alle FFS, il mattino del 21 ottobre.

L'ultima parola spetta alla conferenza CCL, composta da delegati delle sottofederazioni. Qual'era l'ambiente in seno ad essa?

Piuttosto interlocutorio, dato che i punti principali non sono ancora stati conclusi. La gente vuole conoscere il valore che verrà dato in futuro al loro lavoro e ad oggi non siamo ancora in grado di dare una risposta a queste importanti domande. La conferenza ci ha pertanto dato l'incarico di continuare le trattative.

Sento però spesso la domanda «Quanto guadagnerò in futuro?» alla quale non è quindi ancora possibile rispondere.

È così ed è chiaro che per tutti i salariati questa sia la domanda principale. Adesso conosciamo le intenzioni delle FFS, che per noi non sono però accettabili, in quanto porterebbero la metà del personale ad essere al beneficio di diritti acquisiti. Per gli interessati, questo equivale a dire loro

INTERVISTA



E vogliamo salari corretti

«in fondo, ti paghiamo più di quanto ti meriteresti». Non è una situazione tollerabile. Le FFS dovranno affrontare sfide immense e per farlo hanno bisogno di personale motivato. Una politica del personale che lo divide di fatto in due categorie, dove una, grazie ai diritti acquisiti, guadagna più degli altri che sono arrivati in seguito, sarebbe un

ulteriore problema, oltre che contraddire il principio dello «stesso stipendio per lo stesso lavoro». Noi insistiamo affinché il valore del lavoro venga riconosciuto correttamente, senza riduzioni.

Nei prossimi giorni, vi saranno assemblee informative. Cosa verrà presentato?

Vogliamo spiegare alle col-

leghe e ai colleghi cosa abbiamo negoziato, la posta in gioco e lanciare un appello a firmare la petizione e a partecipare alla consegna. Si tratta di mezzi indispensabili per iniziare a mostrare alle FFS che non sono i funzionari del SEV a volersi opporre alle loro idee, ma che rappresentano gli interessi e le posizioni di tutti i loro membri. Sono loro a

non volere svalutazioni del loro lavoro.

Se non si giungesse ad un accordo entro fine anno, cosa accadrebbe?

Vi è la possibilità che le FFS disdicano l'intero CCL. Si ripartirebbe da zero, senza sistema salariale e in un ambiente difficile. Vi è poi beninteso anche la possibilità di prorogare il termine delle trattative.

La disdetta sarebbe uno scenario così drammatico?

Sarebbe senz'altro una situazione difficile. Lo sarebbe però anche per le FFS. Esse sono confrontate con diverse difficoltà, per cui hanno bisogno di personale motivato. Il CCL costituisce un fondamento solido sul quale costruire i rapporti con il personale e da parte dell'azienda sarebbe una mossa molto maldestra metterlo in discussione. Collaboratrici e collaboratori non capirebbero questo atteggiamento da parte delle FFS.

Come valuti la possibilità di arrivare a questa situazione?

Le FFS devono riflettere bene se vogliono in primo luogo un sistema salariale o se vogliono anche con questo sminuire il valore del lavoro. I risparmi conseguibili sugli stipendi devono anche essere messi in relazione con i miliardi che le sfide poste alle FFS nei prossimi anni comporteranno.

Le FFS devono quindi valutare se questi importi possono compensare l'incertezza generata da una disdetta del CCL, con tutte le conseguenze che ne possono derivare. L'azienda andrebbe in questo modo ad aprire un altro fronte e a procurarsi ulteriori problemi.

Intervista: Peter Moor

Petizione per salari equi

Contro la svalutazione del lavoro e la riduzione degli stipendi

Il SEV chiede ai suoi membri di sottoscrivere la presente petizione rivolta alla delegazione delle trattative delle FFS.

Gentili signore, egregi signori, vi esortiamo ad elaborare un nuovo sistema salariale giusto, equo e trasparente. Ciò significa, in particolare, che nel nuovo sistema gli stipendi

non siano inferiori rispetto alla precedente scala salariale. Chiediamo:

- nessuna svalutazione del lavoro delle singole professioni !

Ossia:

- Nessuna riduzione dei salari minimi (salari iniziali)!

Un sistema che non soddisfa questi requisiti non può essere accettato dai delegati alla conferenza CCL.

Nome e cognome	Funzione	Località	Firma

Ritornare il modulo (anche riempito solo parzialmente) entro il 18 ottobre al: **Segretariato centrale SEV, Steinerstrasse 35, casella postale, 3000 Berna 6.**

La petizione sarà consegnata giovedì 21 ottobre, alle 8.15, presso la direzione generale delle FFS, Hochschulstrasse 6 a Berna, alla delegazione FFS alle trattative. Tutti i firmatari sono invitati a partecipare.



»Personalmente non riesco ad immaginarmi un Ticino senza un deposito, dal profilo strategico non avrebbe molto senso. Mi chiedo però che senso abbia in un Cantone come il nostro avere due depositi.«

Roberto Tulipani, Coordinatore regionale FFS Sud e CEO di TILO

La linea di base del Gottardo potrebbe attirare anche nuove società di trasporto

Gottardo porta d'Europa

Domani crollerà l'ultimo diaframma della galleria di base del San Gottardo. La sua messa in funzione appare quindi sempre più vicina e più concreta. Durante il lungo periodo di realizzazione si sono registrati notevoli cambiamenti nella politica dei trasporti, che potrebbero subire un'ulteriore accelerazione proprio grazie al completamento di questa opera.

L'apertura della galleria ferroviaria di base del Gottardo e il completamento della linea sino a Lugano, con la galleria del Ceneri aperta due anni dopo, si verà infatti ad inserire in un contesto che l'Unione europea vuole aver liberalizzato.

Merci più leggere

Il settore merci è stato liberalizzato già da qualche anno. Sulle pendici del Gottardo so-

no ormai una dozzina le sigle che campeggiano sulle locomotive dei convogli. Il fatto di disporre di una linea pressoché pianeggiante, posta ad un'altitudine media di 400 metri, semplificherà però notevolmente le esigenze date dalle ripide pendenze, aumentando l'attrattiva dei collegamenti Nord-Sud e rimettendo in discussione i vantaggi logistici di cui dispongono FFS e BLS.

Quali treni viaggiatori?

Nei prossimi anni, l'Unione europea conta inoltre di mettere in vigore il «terzo pacchetto ferroviario» per liberalizzare anche il trasporto viaggiatori. La possibilità di congiungere rapidamente i centri economici italiani con il nord Europa potrebbe risvegliare anche in questo ambito l'appetito di nuovi attori. Decisiva sarà quindi l'impostazione che si vorrà

dare negli anni a venire al quadro ferroviario nazionale.

Servizio pubblico?

Alptransit avvicinerà nel contempo però anche il Ticino alle altre regioni della Svizzera. Questa considerazione, tanto ovvia da apparire quasi banale, dovrebbe indurre le autorità politiche a considerare tutto l'attuale traffico a lunga percorrenza come un unico servizio svolto in favore della popolazione del paese, evitando di conseguenza di cedere alla tentazione di mettere a gara il servizio sulla linea di base.

L'incognita del cabotaggio

È però pensabile che vi sarà comunque chi si farà avanti con un servizio in transito attraverso il nostro paese. La possibilità di concedere un diritto di cabotaggio, ossia di compiere trasporti all'interno dei nostri confini (per esempio di trasportare passeggeri da Lugano a Zurigo su di un treno Milano-Stoccarda) se da una parte potrebbe apparire come un passo avanti nell'attrattiva del vettore ferroviario, dall'altra andrebbe inevitabilmente a sottrarre risorse al servizio pubblico prestato su tutto il territorio nazionale. Anche questo aspetto assume quindi un'importanza fondamentale.

Sfruttare le capacità in modo ottimale

Nelle varie valutazioni, occorrerà anche tener presente che le capacità della nuova linea non saranno certo illimitate, anche per la sua utilizza-

zione mista di treni viaggiatori e merci, che la percorreranno a velocità molto diverse. Sarà pertanto molto importante pianificare al meglio l'accesso alla linea, tenendo adeguatamente conto delle importanti esigenze di manutenzione della galleria di base.

Ferrovia integrata

Da questo punto di vista, la nuova linea di base costituisce un ottimo esempio dell'opportunità di avere una struttura ferroviaria integrata, come sono attualmente le FFS. Esse hanno richiesto investimenti ingentissimi, che possono essere compensati da un enorme valore aggiunto alle prestazioni delle ferrovie solo nella misura in cui vengono impiegate al meglio nel servizio di tutta la popolazione. La mentalità del «cherry-picking», del procacciarsi le parti più redditizie, inevitabilmente alla base delle varie tendenze liberiste e rese ancora più ghiotte dalle prestazioni di Alptransit, devono essere tenute sotto attento controllo.

Il dibattito non fa che cominciare.

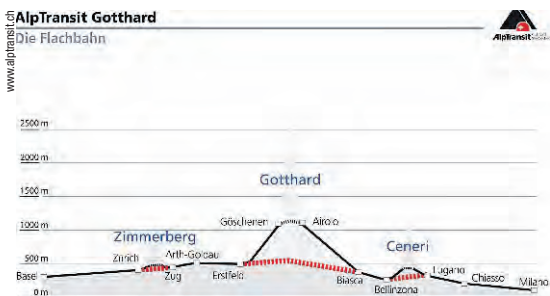
Pietro Gianolli

SUD DELLE ALPI SOLO UN CORRIDOIO DI TRANSITO?

Certo, l'euforia per Alptransit è difficilmente contestabile, soprattutto alla vigilia della caduta dell'ultimo diaframma. Come ogni grande opera, anche Alptransit comporterà la sua buona dose di opportunità e di rischi. Una cosa è data per certa: di sicuro avrà un impatto in Ticino, molto ben illustrato dal lavoro di diploma di Ramona Testuri presso il Politecnico federale di Zurigo.

Opportunità

Le relazioni tra il Ticino e il Nord delle Alpi si intensificheranno favorendo il turismo di giornata (soprattutto in provenienza dalla regione di Zurigo e dalla Svizzera centrale) e le relazioni commerciali, in particolare con le regioni di Zugo e Zurigo. I tempi di percorrenza sull'asse nord-sud quasi dimezzati, rappresentano indubbiamente una chance anche per alleggerire il traffico stradale e per promuovere l'ampiamiento della rete dei trasporti regionali.



Rischi

Tra i rischi più palesi spicca il pericolo di isolamento nei confronti di Zurigo e Milano, dal momento che Alptransit non avvicina solo il Ticino a Zurigo, bensì anche la metropoli milanese. Per quanto riguarda il settore terziario, il rischio che la clientela italiana si rivolga direttamente alla piazza di Zurigo – che da tempo cerca contatti diretti con Milano – non è affatto remoto. Il Ticino potrebbe quindi diventare un semplice corridoio di transito e perdere la sua attrattiva come terza piazza finanziaria della Svizzera. Rischia inoltre di au-

mentare anche il divario tra centro e periferia; il nord del Ticino (Tre Valli) rischia di avere un ruolo ancora più marginale rispetto ad oggi.

Pendolari e residenti

Lo studio indica che a corto termine non c'è da attendersi un flusso di pendolari dal Sud al Nord delle Alpi. Difficilmente Zugo e Zurigo diventeranno le città di riferimento quale nuovo posto di lavoro per i residenti in Ticino, così come il Ticino non si trasformerà in zona residenziale per chi lavora oltre l'alpe.

frg

DOSSIER



Minatori in azione al cantiere Alpransit di Sedrun. Fra poche ore il loro lavoro e i loro sacrifici saranno giunti al termine con la caduta dell'ultimo diaframma.

Intervista al consigliere nazionale Fabio Pedrina: «La chiusura della galleria stradale sarà la nostra testa di ariete»

«E ora le merci sulla ferrovia»

L'iniziativa delle Alpi segue attentamente la questione del raddoppio della galleria del San Gottardo nel contesto dell'apertura di Alpransit.

«Riteniamo che la chiusura forzata della galleria autostradale e l'apertura della galleria di base possano rappresentare un'opportunità unica per giungere ad un'attuazione effettiva del postulato dell'Iniziativa delle Alpi. Se si facesse il raddoppio in vista del risanamento», commenta il presidente dell'Iniziativa delle Alpi e consigliere nazionale Fabio Pedrina, «il mes-

saggio sarebbe inequivocabile: via libera al traffico attraverso le Alpi. In un simile contesto vedo difficilmente la Svizzera opporsi alle pressioni dell'Unione europea. Andando in quella direzione si spalancano le porte all'invasione dei camion. Questo scenario rappresenta per noi la testa di ariete con la quale spingere sul trasferimento. Visto che la maggioranza del Parlamento si dimostra sempre più aperta al raddoppio e sempre meno coerente nel difendere la politica del trasferimento, facciamo in modo che vi siano degli elementi che costringano la politica a dare un altro tipo di risposta. È ora che l'Iniziativa delle Al-

pi venga davvero concretizzata senza più indugiare.»

Mantenere gli impegni

Con il passaggio del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) a Doris Leuthard, vicina agli ambienti di economie svisse, i dati di partenza sul trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, non potranno essere sconfessati. «C'è un obbligo di legge», osserva il consigliere nazionale Fabio Pedrina, «che la vincola tanto quanto Leuenberger. Non ha insomma margini di manovra per contrastare l'attuale politica.»

Fabio Pedrina non parte

con pregiudizi, ma sta alla finestra: «Verificheremo nei fatti come saprà e vorrà mettere in atto leggi già approvate e in quale misura voglia mettersi al servizio di economie svisse.» Che, come la maggioranza attuale del Parlamento, è tendenzialmente scettica sul trasferimento. «Sono in molti a volere che si faccia di meno affinché si possa cortocircuitare l'attuale politica dei trasporti, per poi poter dire «avevamo ragione». Ed è questa stessa maggioranza», sottolinea Pedrina, «che vuole il raddoppio del Gottardo. Un elemento sul quale Leuthard verrà messa alla prova, già dall'anno prossimo, è la borsa dei tran-

siti alpini, lanciata dall'Iniziativa delle Alpi e sostenuta da Leuenberger. Vedremo se Leuthard saprà dare un contributo propositivo e attivo, convincendo gli altri paesi europei dell'opportunità di applicare questo strumento. Quasi tutti», aggiunge il deputato socialista, «riconoscono che la borsa dei transiti è l'unico mezzo per favorire un importante passo in avanti. Per Leuthard sarà dunque un concreto banco di prova: verificheremo in quale misura deciderà di fare proprio l'obiettivo del trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.

continua a pagina 10

Lo sguardo di Roberto Tulipani, coordinatore regionale FFS Sud e CEO della TILO, sull'impatto di Alptransit e sulle sfide a sud delle Alpi

Le nuove sfide e l'arte dell'equilibrio

Concorrenza del mercato, condizioni di lavoro del personale, incognite, rapporti con i partner sociali: una visione a 360 gradi.

contatto.sev: In un contesto di liberalizzazione, che impatto avrà Alptransit sul traffico viaggiatori e merci in Ticino?

Con l'apertura delle Gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri si aprono nuove prospettive ed opportunità per il Ticino. Ciò detto non significa ancora che questo accadrà senza un'attiva partecipazione programmatica da parte degli enti pubblici e privati in Ticino. Diminuiremo i rischi di marginalizzazione ed i rischi che il Ticino diventi un corridoio di transito, rischi che pur esistono, se il Ticino saprà essere ancora più attrattivo in ambito turistico, culturale e congressuale. Il cambiamento può essere considerato epocale, non tutti l'hanno ancora percepito nella sua ampiezza. Le FFS si stanno già preparando con importanti progetti infrastrutturali alle Stazioni principali ticinesi, nuovi veicoli per il traffico nazionale ed internazionale sono già allo studio, offerte più attrattive. I modelli di sviluppo della domanda di trasporto indicano che la crescita sarà importante. Negli anni successivi al 2020 la domanda di tras-



Cantiere Alptransit di Faido.

porto raddoppierà rispetto all'anno di riferimento 2005, anno dell'avvio di ferrovia 2000. I treni viaggiatori e merci viaggeranno con soluzione di continuità e con forti riduzioni dei tempi di percorrenza sia verso Bellinzona, che verso Locarno, Lugano, Milano e il nord delle Alpi. Grazie alla galleria del Ceneri e alle bretelle di collegamento a Camorino, saranno dimezzati i tempi di percorrenza tra Bellinzona e Lugano, e tra Locarno e Lugano nel traffico regionale, mentre nel traffico viaggiatori a lunga percorrenza vi saranno treni ogni 30 minuti Lugano-Bellinzona-Arth Goldau-Zurigo/Basilea via le gallerie di base del Ceneri e del San Gottardo, con tempi di percorrenza ridotti

di un'ora rispetto ad oggi (esempio oggi Lugano-Zurigo 2 ore 39, mentre con il Ceneri e la galleria di base del S. Gottardo 1 ora e 39), collegamenti ogni ora sull'attuale linea di montagna del San Gottardo e ogni ora dal Ticino a Milano. I vantaggi concernono anche il traffico merci, che disporrà di un maggior numero di tracce, tempi di percorrenza ridotti e, cosa fondamentale, una ferrovia di pianura attraverso le Alpi, che permetterà di accrescere la produttività delle società di trasporti merci su rotaia.

Nel quadro di un'offerta destinata a svilupparsi sulla linea del Gottardo - con la liberalizzazione cadrà anche il divieto di cabotaggio, aprendo quindi alla concorrenza i servizi di traspor-

to internazionale di passeggeri - quali i vostri timori?

Non si tratta di aver timori ma di essere pronti con offerte attrattive. Le domande da porsi è come si potrà essere più attrattivi e soprattutto più concorrenziali, con un miglior rapporto prezzo/prestazione. Un altro tema è quello delle cooperazioni tra operatori, sarà perdente a mio avviso chi tenderà a contrastare lo sviluppo dell'interoperabilità chiudendosi a riccio, pensando solo al suo oricello. In Europa è interessante notare come alcuni operatori ferroviari, come le FFS con la francese SNCF o la tedesca DB, stiano cercando soluzioni comuni di sviluppo nell'ambito del trasporto passeggeri internazionale, mentre altri, pochi, si concentrano solo nel mercato interno più redditizio. Due strategie contrapposte che rispecchiano però l'attuale politica dei trasporti dei relativi paesi.

Questo clima di accresciuta concorrenza che effetti avrà sulle condizioni di lavoro del personale?

Le condizioni di lavoro dipendono e dipenderanno dalle condizioni quadro legali del settore, dai contratti collettivi di lavoro, ma anche dal mercato. Si tratta di trovare un equilibrio fra questi tre fattori. Oltre alla mia funzione di Coordinatore regionale FFS, sono direttore dell'azienda TILO SA

in Ticino e quindi direttamente interessato a che le condizioni di lavoro in quest'azienda rimangano attrattive per tutte le collaboratrici ed i collaboratori. Nel contempo queste condizioni non dovrebbero però ostacolare gli sviluppi, precludendo ad esempio soluzioni di interoperabilità, in un contesto di servizi ferroviari transfrontaliero come il nostro. Le soluzioni ci sono sempre, la mia esperienza mi dice che queste sono possibili attraverso una buona intesa con i partner sindacali.

Raccorciando distanze e tempi di percorrenza, il Ticino rischia di diventare solo un corridoio? Che ne sarà dei depositi di Bellinzona e di Chiasso?

La risposta alla prima domanda risponde in gran parte a questo quesito. È difficile fare delle previsioni ora, bisognerebbe essere degli indovini. Certo, e lo stanno capendo in molti, questo sviluppo non dipende solo dalle FFS. Personalmente non riesco ad immaginarmi un Ticino senza un deposito, dal profilo strategico non avrebbe molto senso. Mi chiedo però che senso abbia in un Cantone come il nostro avere due depositi. Sempre a titolo personale credo che in futuro è meglio averne uno, ben posizionato sia sul territorio che sul mercato.

Françoise Gehring

«E ORA LE MERCI SULLA FERROVIA»

Continua dalla pagina 9

E di interpretare finalmente, sottolinea Fabio Pedrina, «la volontà popolare, chiaramente espressa con l'Iniziativa delle Alpi. Se non darà seguito, saremo pronti a dare battaglia.» C'è poi sul tappeto il tema della raddoppio del galleria del San Gottardo su cui la nuova titolare del DATEC dovrà posizionarsi. «Se ritiene di andare in quella direzione, dovrà proporre al Consiglio federale di seguirla. Per quanto ci riguarda», insiste Pedrina, «la sostanza non cambia: se volessero forzare la mano sul raddoppio della galleria stradale e realizzare un secondo tubo senza aumentare la capacità (cosa che per noi non è tecnicamente possibile perché una volta scavato il buco, basta un niente per liberare una corsia) ed evitare in questo modo il voto popolare, troveremo il sistema di fare votare il popolo.»

Françoise Gehring

SENZA FERMATA . . . A POLLEGIO

Se c'è una cosa paradossale di Alptransit, è la mancanza di una fermata a Pollegio dove al Centro di esercizio (CEP) sarà concentrato tutto il controllo del traffico ferroviario e che di fatto ha decretato la progressiva chiusura dei centri di Chiasso e Bellinzona. «Non tutti i collaboratori sono felici di sapere che il loro futuro posto di lavoro si trovi a Pollegio. Solo quelli residenti a nord di Biasca», fa notare sul Corriere FFS Fritz Augsburg, presidente della Commissione del personale di Infrastruttura, «accorceranno il tragitto

casa-lavoro-casa.» La scelta di Pollegio non è inoltre in sintonia, infatti, con quanto sta accadendo a livello nazionale. «Le ubicazioni delle centrali di esercizio dovrebbero situarsi in posizione centrale e molto vicine ai nodi dei trasporti pubblici, come Losanna, Olten e Zurigo.» Se la scelta di Pollegio è ormai una realtà, rimane stupefacente l'assenza di una fermata del treno. «Che ora a Pollegio non si intenda costruire neppure una fermata per treni regionali», sottolinea Augsburg, «è del tutto incomprensibile ed è un

affronto a tutti gli interessati. Nell'ambito dei primi colloqui sull'organizzazione del lavoro, si parla anche dei cosiddetti tour dei trasporti pubblici. Ma come potranno funzionare a Pollegio in mancanza di mezzi pubblici?» La galleria ferroviaria più lunga del mondo è destinata ad essere un polo di attrazione. Dover arrivarci in auto non è affatto una bella immagine. Di sicuro non lo è per le FFS. E nemmeno per il cantone, congestionato dal traffico stradale. Il SEV sostiene evidentemente l'appello del presidente della CoPe: la stazione ferroviaria a Pollegio s'ha da fare.

frg

Un numero speciale di Arte & Storia dedicato allo sviluppo dei trasporti e delle ferrovie regionali dopo il Gottardo

Ritorno, quasi, al futuro

Il nuovo tunnel sotto il Gottardo riporterà in Svizzera il primato del traforo più lungo del mondo, relegando al secondo posto la galleria Seikan in Giappone (54 km). Un'altra tappa importante nella storia del Ticino dove il primo tunnel ferroviario del Gottardo, che risale al 1882, aveva dato l'avvio ad una serie di iniziative legate ai trasporti e al turismo. Ecco una breve pagina di storia.

Molti esperti concordano: l'apertura di Alptransit (cfr. dossier alle pagine 8, 9 e 10) rappresenta un incentivo per sviluppare in Ticino il trasporto pubblico regionale in base ad una migliore politica coordinata della mobilità. Per far fronte alle nuove esigenze sarà necessario portare a termine, per esempio, l'ampliamento del sistema TILLO. In un Ticino diventato zona transfrontaliera per eccellenza, l'effetto rete di Alptransit sarà molto importante, unendo Varese e Como attraverso il Mendrisiotto. Un cambiamento significativo sarà costituito dall'inaugura-

zione della ferrovia Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa nel 2013-2014. La Nuova trasversale ferroviaria alpina ci proietta dunque verso il futuro. Un'occasione per dare uno sguardo al passato e alla storia del Ticino il cui destino è stato marcato proprio dalla ferrovia.

Agli inizi dei lavori per la realizzazione della ferrovia del Gottardo, nel 1872, in Ticino si erano già messe in moto numerose iniziative per sfruttare quello che sarebbe diventato un filone economico importante: il turismo.

Fervore ferroviario

A soli quattro anni dall'inaugurazione della galleria, nel 1886, i luganesi si fanno particolarmente intraprendenti costruendo la funicolare per collegare il centro cittadino alla stazione ferroviaria. Qualche anno dopo, nel 1896, viene realizzata una rete di collegamenti per il tram. La storia delle ferrovie regionali del Ticino - quest'anno hanno festeggiato i 120 anni di esistenza della ferrovia del Monte Generoso e la funicolare del Monte San Salvatore - è al centro di un numero speciale della rivista Arte & Storia, edita da Ticino Management.

Una pubblicazione ricca di informazioni e di illustrazioni d'epoca che testimonia una vitale progettualità nel campo dei trasporti. Fabrizio Panzera, storico attivo presso l'Archivio del Canton Ticino, ripercorre nel suo contributo la nascita delle ferrovie regionali ticinesi dal 1872 al 1914. Partendo, e non potrebbe essere altrimenti, dall'impatto della linea del San Gottardo.



Le ferrovie regionali un asso per il turismo

Panzera ricorda come la tratta Bellinzona-Lugano attraverso il Ceneri - considerata un'opera «eminente patriottica» per il consolidamento dell'unità cantonale del Ticino - fu completata grazie ai sussidi federali concessi nel 1878 dalle Camere federali.

Sviluppo economico

L'apertura della ferrovia del San Gottardo, dicevamo, coincide con l'arrivo dei primi turisti. In quegli anni oltre alla funicolare di Lugano, fervono altri progetti. Nel 1886 viene chiesta al Consiglio federale una domanda di concessione per la costruzione di una strada ferrata ad ingranaggio da Paradiso alla vetta del Monte San Salvatore. Opera successivamente inaugurata nel 1890. Ai primi di giugno dello stesso anno, viene aperta al pubblico anche la ferrovia a scartamento ridotto che da Capolago porta in vetta al Generoso, definito il «Righi ticinese». «La ferrovia del San Gottardo - scrive Panzera nel suo contributo - non mancò quindi di produrre effetti positivi sull'economia ticinese, creando un numero non indifferente di posti di lavoro e rompendo l'isolamento che affliggeva il cantone».

La nascita delle ferrovie regionali coincide anche con l'aspro contesto politico ticinese di fine Ottocento, caratterizzato da forti scontri tra liberali e conservatori. Mentre a Lugano la rete tranviaria si



Lugano: la partenza della funicolare che porta in stazione



La funicolare della Madonna del Sasso che da Locarno (stazione) porta a Orselina.

consolida, il 31 ottobre 1891 il Gran consiglio approva la legge che assicura gli aiuti dello

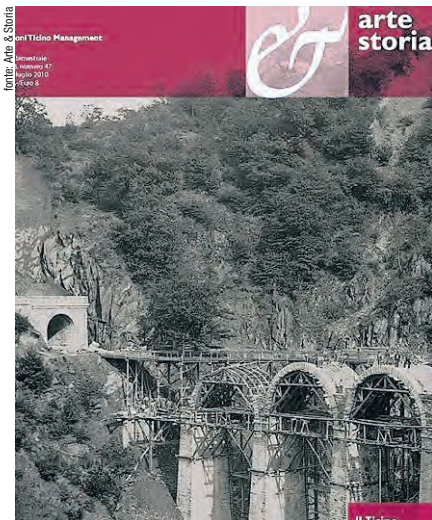
Stato alla

costruzione delle ferrovie Tesserete-Lugano-Ponte Tresa, Locarno-Bignasco e Biasca-Comprovasco. L'anno successivo un referendum blocca tutto e sarà necessario attendere il 1902 per l'approvazione di una nuova legge sulle ferrovie regionali. Si susseguono progetti e inaugurazioni: la funicolare della Madonna del Sasso a Locarno (1906), la linea Bellinzona-Mesocco prima ferrovia regionale ticinese (1907), la funicolare degli Angeli a Lugano (1913), la funicolare Cassarate-Monte Brè (1908). Nel 1913 iniziano i lavori per il tratto Locarno-Camedo di quella che, giungendo fino a Domodossola, era destinata a diventare la ferrovia, a scartamento normale, sulla sponda destra del Lago Maggiore. La Centovallina è stata poi inaugurata solo nel 1923, dopo aver accantonato il progetto ferroviario Locarno-Valmara.

I due lati del boom

«Negli anni successivi alla Prima guerra mondiale - scrive ancora Panzera - il fervore

ferroviario che aveva pervaso il Cantone a inizio secolo, era tramontato. Verso la fine degli anni Venti le ferrovie regionali cominciarono ad avvertire la concorrenza dell'automobile (...). Il periodo del boom economico segna infine quasi del tutto l'era delle ferrovie regionali. Tra il 1965 e il 1972 cessarono l'esercizio, nell'ordine: la ferrovia della Vallemaggia, la Lugano Tesserete, la Lugano-Cadro-Dino e la Bellinzona Mesocco. E la rete tranviaria di Lugano sostituita, nel 1959, dai filobus». La storia sembra tuttavia aver riaccuffato Lugano, che sta progettando di introdurre una linea del tram tra Pian Scairolo e Cornaredo. Se il boom economico aveva in passato decretato la morte di alcune ferrovie, oggi è sempre il boom a imporre soluzioni alternative al traffico stradale sempre più congestionato e con pesanti conseguenze sul piano ambientale. Quasi un ritorno al futuro.



Questa è la copertina del numero di Arte & Storia dedicato alle ferrovie regionali in Ticino. Le fotografie di questa pagina sono tutte tratte dal volume edito da Ticino Management.

Colpi di diritto

Le sorprese dell'indennità di malattia

Molto spesso, il team dell'assistenza giuridica deve intervenire affinché gli assicurati ricevano le prestazioni a cui hanno diritto.

La stampa ha riportato negli ultimi tempi che l'assicurazione per indennità giornaliera di malattia non è sempre conveniente. Tuttavia, in caso di soppressione del diritto allo stipendio e in attesa di ricevere una rendita di invalidità, può essere l'unica possibilità di evitare di dover ricorrere all'assistenza pubblica.

L'indennità giornaliera serve a coprire la perdita di salario in caso di malattia, sino alla ripresa del lavoro e il versamento del salario, oppure alla possibilità di far capo all'indennità di disoccupazione, una volta reintegrata la capacità lavorativa. Spesso viene versata anche in attesa che nasca il diritto ad una rendita di invalidità, una procedura che notoriamente può durare anche anni. Nella maggior parte dei casi, l'assicurazione per perdita di guadagno viene conclusa per una durata di due anni. Abbiamo l'esempio di un collega, seguito dalla nostra assistenza giuridica, non più in grado di svolgere la sua attività a causa di una malattia.

INFO

FFS: Diritto a due anni di stipendio

Queste informazioni non concernono il personale delle FFS e di FFS Cargo, che gestiscono internamente questi casi, sulla base del diritto allo stipendio in caso di malattia per due anni. Essi non hanno quindi bisogno di un'assicurazione per perdita di salario. Secondo l'art. 134 CCL FFS (risp. 133 CCL FFS Cargo), cpv. 1 e 3, «... sussiste per 2 anni il diritto di ricevere la retribuzione, al massimo però fino alla scadenza del rapporto di lavoro (...). Durante il primo anno viene versato il salario intero, nel secondo, invece, il 90%.»

Anche dopo il licenziamento

Il suo datore di lavoro aveva concluso un'assicurazione collettiva per la perdita di guadagno. A seguito della malattia, il collega è poi stato licenziato e l'assicurazione ha continuato a versargli l'indennità, anche dopo la disdetta del contratto di lavoro.

Nel frattempo, l'AI ha rapidamente evaso il caso, decidendo che non aveva diritto ad una rendita di invalidità. L'assicurazione per indennità giornaliera ha bloccato il versamento, con la motivazione che il nostro collega poteva essere totalmente reintegrato in un'attività lavorativa adeguata. Il nostro servizio ha subito inoltrato ricorso sia contro la decisione dell'AI, sia contro l'assicurazione di malattia, ottenendo la

concessione di una rendita di invalidità, come pure la reintegrazione della rendita giornaliera. Quest'ultima prestazione doveva comunque essere versata indipendentemente dalla decisione AI, poiché il collega era stato dichiarato inabile al lavoro per tutto il periodo in questione. Se l'AI non avesse cambiato la sua decisione, il caso sarebbe stato comunque portato in tribunale.

Verificare le prestazioni

Un'assicurazione per perdita di guadagno in caso di malattia può essere un buon complemento, ma deve garantire effettivamente le prestazioni in caso di bisogno. Tempi di attesa, ammontare delle prestazioni e altre disposizioni possono variare a seconda degli assicuratori

I VARI MODELLI DI INDENNITÀ GIORNALIERA

Assicurazione collettiva di perdita di guadagno:

È quella conclusa dall'azienda per i suoi collaboratori e di regola prevede il diritto alle prestazioni per la durata massima di due anni e copre, a seconda del contratto, l'80% del salario o del guadagno assicurato. Le condizioni dell'assicurazione collettiva vengono comunicate al momento dell'assunzione. Di solito, vi è la possibilità di assicurare privatamente il rimanente 20% del salario. Se il dipendente perde il posto di lavoro a causa della malattia, il diritto all'indennità giornaliera permane anche dopo lo scioglimento del rapporto di lavoro.

Secondo la legge sul contratto di assicurazione LCA:

Quella prevista dalla LCA riguarda i lavoratori che non beneficiano di una prestazione aziendale o di un'assicurazione collettiva, come pure i lavoratori indipendenti. Essa ha lo svantaggio di permettere agli assicuratori di rifiutare la conclusione di un contratto, senza dover specificarne i motivi. Ecco allora che vengono preferiti i giovani lavoratori sani a quelli più anziani o già affetti da qualche malattia.

Secondo la legge di assicurazione contro le malattie LAMal

Come per l'assicurazione malattia di base, tutti gli assicuratori malattia sono tenuti all'obbligo di accettazione e devono quindi offrire questa prestazione, senza possibilità di rifiutarla. Tutt'al più possono prevedere delle riserve per affezioni preesistenti o malattie passate e le loro conseguenze. Per ridurre al minimo i rischi dovuti all'obbligo di contrarre, certi assicuratori stabiliscono l'indennità giornaliera massima ad un livello insufficiente a coprire il fabbisogno vitale minimo.

e dei contratti. È utile perciò fare confronti (per esempio su www.comparis.ch). Anche prima di firmare un contratto di lavoro è meglio informarsi presso il datore di lavoro, sulle prestazioni previste

dall'azienda in caso di malattia

Team protezione giuridica SEV

SBV Polizia dei trasporti – reintegrazione nelle FFS

Gli agenti chiedono stipendi adeguati

A inizio anno, la polizia dei trasporti (TPO) è stata scorporata da Securitrans SA – filiale delle FFS (51%) e di Securitas (49%) – e trasformata in filiale esclusiva delle FFS. Dal primo gennaio 2011 essa sarà integrata nel trasporto viaggiatori. La privatizzazione parziale della polizia ferroviaria, avvenuta nel 2001 e sempre criticata dal SEV, viene così annullata. Nell'ambito del progetto «Sierra II», i 240 agenti saranno assoggettati al CCL FFS.

Agenti cercasi

Per le FFS potrebbe trattarsi di

un'operazione difficile, in quanto per una volta le regole del mercato sono favorevoli al personale. L'offerta di agenti formati è infatti limitata, i vari corpi di polizia presentano numerosi posti liberi e le condizioni di impiego sono di conseguenza piuttosto favorevoli.

Il paragone svolto dalle FFS con i salari di tre corpi cantonali di polizia ha confermato che la loro evoluzione legata all'esperienza è più favorevole, permettendo di giungere a stipendi massimi maggiori. Le FFS hanno dalla loro solo gli stipendi minimi.



Salario e tempo di lavoro

Gli agenti della TPO non sono inoltre d'accordo di vedersi aumentare la durata annua del lavoro da 1950 a 2050 ore,

senza adeguamenti dello stipendio base. Secondo le FFS, questo inconveniente verrebbe compensato da un aumento delle vacanze, delle inden-

dità per lavoro notturno e domenicale e dai supplementi di tempo, ma diversi partecipanti all'assemblea del 28 settembre a Losanna hanno chiaramente espresso il loro dissenso, di cui il SEV si farà latore nel corso delle prossime trattative.

■ Sottofederazione ZPV

Tre nazioni e problemi comuni



Intenso scambio di opinioni all'incontro triangolare.

L'albergo Brenscino ha ospitato dal 23 al 25 agosto l'incontro tra le delegazioni del personale treno austriaco, tedesco e svizzero, rappresentato dal presidente centrale ZPV Andreas Menet, Pascal

Fiscalini, René Furrer e Janine Truttmann. Le discussioni hanno confermato come nelle tre nazioni vi siano gli stessi problemi, legati alla pressione sui costi, alle volontà di risparmio, all'aggres-

sività dei viaggiatori ecc.

Il programma è stato completato da una parte conviviale svoltasi tra le numerosi attrazioni della regione.

Janine Truttmann

COMMISSIONE CENTRALE RPV

La commissione centrale RPV si è riunita il 27 settembre a Buchs. La vertenza sulla distribuzione annuale ZV (preparazione treni) è stata sottoposta all'UFT. Dato che il SEV organizzerà

serate informative sul sistema salariale ToCO, la RPV ha annullato la sua giornata di formazione, prevista per il 16 ottobre. La conferenza dei presidenti del 25/26 ottobre vedrà la parteci-

pazione di Manuel Avallone, che informerà sullo stato delle trattative, in modo che i presidenti possano poi riferirne alle assemblee autunnali.

Danilo Tonina

COMITATO CENTRALE LPV

La seduta di settembre ha affrontato un ordine del giorno piuttosto nutrito. Numerose sezioni sono ancora confrontate con difficoltà a completare i comitati. In Ticino, vi sono ancora problemi derivanti dalle prestazioni sui treni Cisalpino. Presso le RhB vi sono divergenze sull'interpretazione del contratto collettivo, mentre alla Zentralbahn vi è grande attesa per l'apertura della nuova galleria per Engelberg, che

porterà diversi cambiamenti di luoghi di lavoro, di unità di trazione e di istruzioni per il comportamento in galleria. Le BLS hanno annullato i provvedimenti anticrisi, che verranno mantenuti unicamente su base volontaria e chiuderanno il deposito di Frutigen, ritrasferendo tutti i macchinisti a Spiez. Presso OP-ZF bisognerà approfondire i tre profili che stanno alla base della nuova classificazione, come pure

l'integrazione degli utenti di veicoli di trazione. Presso Cargo, si attendono indicazioni più precise sulla creazione di Cargo International, che dovrebbe però portare di nuovo ai cambi di locomotive al confine. Infine Daniela Lehmann, specialista di politica dei trasporti al SEV, ha illustrato le attività di appoggio al messaggio per il risanamento della cassa pensioni FFS.

J. Bader

■ ZPV Bienne

125 anni e un solo obiettivo

Correva il lontano 1885 quando il personale treno di Bienne ha costituito un'associazione per difendere e migliorare i diritti dei dipendenti nei confronti del datore di lavoro. L'ideale non è cambiato e il 4 settembre membri attivi e pensionati, accompagnati dai loro famigliari, si



sono dati appuntamento per festeggiare i 125 anni di vita della sezione, con una corsa

sul treno a vapore da Soletta a Büren an der Aare, durante la quale è stato servito un aperitivo, poi seguito da un ottimo pranzo al convento dei cappuccini di Soletta. Il tutto per una giornata indimenticabile.

Janine Truttmann

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Tempo di donne

Chi fra noi ha storto la bocca allorché l'Assemblea federale ha eletto una quarta donna fra i sette saggi, farebbe bene a soffermarsi su quanto sta avvenendo in America latina, in Paesi che fino a non molto tempo fa erano considerati patria del più vieto machismo. Cominciamo dal Brasile dove, dal voto presidenziale di domenica 3 ottobre, sono uscite alla grande due donne: Dilma Rousseff e Marina Silva. La prima, candidata del Partito dei lavoratori, presentatasi come l'erede dell'uscente Lula (la costituzione vieta un terzo mandato), ha ottenuto il 47% dei voti; la seconda, che correva alla testa della formazione dei Verdi, un eccezionale 20%, quando i sondaggi le attribuivano uno scarso 10%. Nella corsa alla presidenza secondo, con il 32%, è giunto il socialdemocratico José Serra e sarà quindi lui a contendere a Dilma Rousseff la poltrona ora occupata da Lula da Silva nel ballottaggio del 27 ottobre. Ma senza alcuna speranza di riuscirci. Viene infatti dato per scontato che la maggior parte dei 20 milioni di votanti di Marina Silva si schiereranno a favore di Dilma, anche se da parte di Marina molto probabilmente non vi sarà un esplicito invito in tal senso, data la profonda inimicizia che regna fra le due donne.

Singolare la storia personale di queste due signore della politica brasiliana. Dilma Rousseff proviene da un'agiaticissima famiglia dell'alta borghesia. Giovannissima durante la dittatura militare entrò a far parte della guerriglia armata, subì il carcere e la tortura. Tornata la democrazia, scelse la militanza politica attiva, fu fra i fondatori del Partito dei Lavoratori, specializzandosi poi nel campo energetico. Riscuote i maggiori consensi elettorali fra le masse lavoratrici.

Al contrario Marina Silva è d'estrazione proletaria. Costretta a far la cameriera fin da adolescente nelle case dell'alta borghesia, imparò a leggere e scrivere solo a 15 anni. Ma poi riuscì a laurearsi in appena dieci anni e subito si impegnò nella lotta sindacale e politica, con particolare attenzione alle tematiche ambientali e in particolare alla salvaguardia della foresta amazzonica. Lotta che combatté a fianco di Chico Mendes, il sindacalista che per questo suo impegno venne assassinato.

La rottura fra le due donne, entrambe presenti nei governi di Lula, avvenne proprio per i contrasti derivati da due diverse esigenze: quelle energetico-industriali difese da Dilma e quelle ambientali propugnate da Marina.

Lotta fra due donne c'è stata anche in Perù, a Lima, per la carica di sindaco. A vincere, sempre domenica 3 ottobre, è stata la candidata di sinistra Susana Villaran davanti alla conservatrice Lourdes Flores. Una vittoria sul filo di lana che in ogni caso la lancia verso altri traguardi, compresa la corsa per la presidenza della repubblica, per la quale si voterà fra sette mesi. Attualmente i sondaggi danno in testa la populista Keiko Fujimori, la figlia dell'ex capo di Stato Alberto Fujimori (detenuto per reati contro i diritti umani).

Insomma, è tempo di donne.

24-26
ottobre 2010
18.00,
Brissago

■ RPV

Conferenza dei presidenti
all'hotel Brenscino

Seguiranno invito
e ordine del giorno.

Maggiori info:
www.uv-rpv.ch

10.11.2010
dalle 14.15

■ SEV

Preavviso conferenza CCL di
mezza giornata. Presso l'ho-
tel Ador a Berna

La convocazione
verrà inviata
a metà ottobre.

11.11.2010
20.15,
Poschiavo

■ ZPV

Samedan & Poschiavo
Assemblea autunnale presso
il ristorante Chalet

La lista delle
trattande
si trova nella sala
del personale. Vi
attendiamo
numerosi!

12.11.2010
ore 18.00,
Casa del
Popolo a
Bellinzona

■ Sezione Lavori Ticino
Preavviso assemblea ordinaria
autunnale della sezione
Lavori (BAU) Ticino

La presidente

Barbara Marconetti

■ VPT Lugano TPL

Cena sociale 2010

Venerdì 19 novembre, rist. Pizzeria ABC Massagno

Seguiranno comunicazioni più
dettagliate.
Riservate la data.

Il comitato sezionale

■ PV Ticino e Moesano

Auguri per i 100 anni!



Luino, egli ha vissuto fino
a poco tempo fa a Germi-
gnaga ed è sempre stato
membro del SEV. Ancora
oggi ne segue attentamen-
te l'attività tramite il giorna-
le sindacale e puntual-
mente ordina e utilizza
l'agenda.

A nome della sezione e
di tutto il SEV lo ringrazia-
mo per l'esempio di fedel-
tà e gli auguriamo con af-
fetto tanta salute e
serenità.

Iginio Galli ha compiuto
il 13 ottobre 100 anni
in condizioni di salute in-
vidiabili.

Già capo-verificatore a

■ VPT Servizi ferroviari

Assemblea sezionale

Mercoledì 20 ottobre

L'assemblea della sezione (el-
vetino - DB Autozug Zürich-
CNL - RailGourmino swis-
sAlps - DB Reise&Touristik) si
svolgerà nella sala riunioni
FFS «Limmat» (secondo pia-
no, lato Landesmuseum, Lift

bin. 21-24 della stazione cen-
trale di Zurigo), dalle 17.00
alle 20.00

L'invito con l'ordine del
giorno è stato già spedito a
tutti gli iscritti. Per ragioni or-
ganizzative (in particolare per
assicurare il servizio di tradu-
zione), preghiamo di annun-

ciare la propria partecipazio-
ne. I nuovi iscritti che non
dovessero aver ricevuto l'in-
vito sono pregati di mettersi
in contatto con noi.

Calogero F. Noto

Presidente della sezione

Tel. (0041) 079 461 05 37

Mail: c.f.noto@bluewin.ch

CHIUSURA DEL SEGRETARIATO TICINESE SEV

Informiamo che il segretariato SEV di Bellinzona venerdì 15 ottobre rimarrà chiuso tutto il giorno per impegni fuori sede.

■ VPT Sottofederazione imprese di trasporto concessionarie

Giornata ticinese sabato 11 dicembre 2010

La manifestazione avrà luogo a
Mendrisio.

Hanno confermato la loro
partecipazione il presidente
del SEV Giorgio Tuti e il nuo-
vo capo della sezione traspor-

ti del canton Ticino Martino
Colombo, oltre ai tre segreta-
ri SEV ticinesi Françoise Geh-
ring, Angelo Stroppini e Pie-
tro Gianolli. Il programma
prevede la parte ufficiale

presso la galleria Baumgar-
tner in mattinata, seguita
dalla visita sul posto e trasfe-
rta in un grotto delle regione.
Seguono maggiori dettagli.
Riservate la data!

■ PV Ticino e Moesano

Castagnata 2010 del Sottoceneri

Una folta schiera di colle-
ghe e colleghi hanno ono-
rato l'annuale appunta-
mento al Centro Sociale di
Vacallo per suggellare l'ar-
rivo dell'autunno, che por-
ta con sé aromi e profumi
particolari.

L'impegno profuso dagli ad-
detti alle caldaie si è rivelato
quanto mai pagante, pre-

sentando delle caldarroste
cotte in modo ottimale e
perciò facili da sbucciare.

Ai cortesi ospiti è stato
servito pure un buon for-
maggio della Leventina e
l'ottimo lardo della Mesolci-
na, il tutto accompagnato
dal Merlot del Ticino.

Particolarmente gradita
la presenza del sindaco di
Vacallo on. Pietro Zanotta,
il quale si è detto lieto di
trovarsi fra pensionati più
che mai vivaci, disposti a

scordare, almeno per questo
incontro, i malanni tipici
della terza età per trascorre-
re un pomeriggio in alle-
gria.

Ringraziamo il signor
Moreno Beretta direttore
del Centro Sociale ed i suoi
collaboratori, sempre pronti
a fornirci un valido appog-
gio per la buona riuscita
della castagnata Sottocene-
rina.

Giampaolo Zocchi

■ SEV commissione migrazione

Eletti i nuovi rappresentanti

La commissione ha prov-
veduto ad eleggere i propri
rappresentanti nei vari
organi del SEV.

Durante la giornata naziona-
le svolta unitamente alla
commissione femminile e
dei giovani, la commissione
migrazione ha provveduto a
designare i suoi rappresen-
tanti:

• *al congresso SEV:* Naser
Morina (RPV Svizzera cen-
trale) e Giovanni La Rocca

(VPT Brünig);

• *al comitato SEV:* Angelo
Chiuchiolo (TS Zurigo)
come titolare e Imer Bala-
zi (TS Svizzera centrale)
sostituto;

• *alla conferenza CCL FFS:*
Filippo Giandomenico (TS
Zurigo) – membro anche
della commissione CCL – e
Gerardo Sibilia (RPV Basi-
lea);

• *alla commissione di ge-
stione SEV:* Rexhep Berisha
(TS Zurigo).

La commissione migrazione

è stata completata con la no-
mina di: Bruno Baruffato (TS
Ticino) e Eugenio Tura (SBV
Argovia-Soletta).

La commissione sarà appog-
giata dal segretario SEV
Arne Hegland del segretariato
di Zurigo e dalla sua collabo-
ratrice Elke Gabor, nonché, in
caso di necessità, da Susanne
Schürch della centrale di Ber-
na, che ha seguito la com-
missione migrazione dalla
sua costituzione il 3 dicem-
bre 2005.

Fi

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, Seestr. 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 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 Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch
(azienda del gruppo AZ Medien AG)

Prossima edizione il 28 ottobre. Termine di chiusura
redazionale: 21 ottobre alle 10.00.



Sui terrazzi del canton Glarona, nella patria del «nano barbuto»

Autunno d'oro a Braunwald

Verena Schuler (57), presidente della VPT Braunwald, ci presenta un'escursione nella sua regione, nella quale non circolano auto, ma che è molto ben servita dai trasporti pubblici.

Da Zurigo, via Ziegelbrücke in meno di due ore si giunge ai 1256 metri di Braunwald con la funicolare da Linthal. Il nome Braunwald non si riferisce al colore, ma proviene dal tedesco antico, in cui «brunno» significava sorgente e sta per «regione ricca di sorgenti e foreste». La funicolare è stata inaugurata nel 1907 e adibita al trasporto di tutti i generi necessari alla popolazione. Presta quindi un servizio pubblico e nel 2002 è stata ripresa come SA indipendente dal cantone.

Un'avventura per grandi e piccini

Verena Schuler è cresciuta a Sciaffusa, si è trasferita a Braunwald a 35 anni, dove vuole rimanere, nonostante il decesso del marito avvenuto 5 anni fa, perché ormai è lì che si sente a casa e dove può accogliere anche i suoi nipotini di 3 e 5 anni. Verena lavora come capo cassiera degli impianti di risalita e da 20

anni presiede la locale sezione del SEV.

Ci propone un'escursione ideale per queste settimane autunnali, che in due ore e mezza ci porta da Braunwald, via Schwetliberg, Orenplatte e Bösbächalp, all'Oberblegisee (1422 m). Da lì è possibile scendere in due ore ai 572 metri di Luchsingen oppure prendere la teleferica dal Brunnenberg (1029 m).

Un'altra variante è di far capo alle cabine Hüttenberg-Grotzenbüel (1559 m) e raggiungere l'Oberblegisee via Bösbächalp. Dal Grotzenbüel, le famiglie possono anche percorrere il sentiero del «Zwäärg Baartli» (nano barbetta), che percorre tutte le tappe della leggenda: Rindenhüttli, Zwergenöhle, Edelsteinspalte, Zwergenschloss, che richiede circa un'ora. Vi è quindi



la possibilità di salire a Gumen (1901 m), via Braunwaldalp.

Un'altra possibilità ancora è di scendere con la Gumenbahn e percorrere il sentiero del «Zwäärg Baartli» al contrario.

Presso l'ufficio turistico vi sono i prospetti e si possono acquistare il libro e il CD che narrano la storia: Braunwald-Klausenpass Tourismus AG, 8784 Braunwald, e-mail: info@braunwald.ch, 055 653 65 65, www.braunwald.ch.

Il sito riporta anche molte altre proposte, che portano ai numerosi ristoranti di montagna.

FI

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

NUOVO MONDO

Come ogni anno, da oltre mezzo millennio ormai, in questa settimana di ottobre si commemora la scoperta dell'America. Naturalmente chi, all'epoca, già viveva in America non sentiva alcuna necessità di essere scoperto. Anche perché dopo Colon (Cristóbal Colón, come lo chiamavano gli spagnoli) arrivarono, purtroppo, anche i coloni; anzi i «conquistadores». In pochi anni gli spagnoli dilagarono per tutto il Centro e Sud America, schiavizzando gli indigeni e depredandoli di ogni loro avere, alla ricerca del fantomatico Eldorado. Questo curioso termine nella sua forma originale, «El indio dorado», si riferiva al leggendario capo di una tribù indigena, il quale si diceva fosse talmente ricco che durante le festività annuali si cospargeva il corpo con polvere d'oro. In realtà i nativi americani erano dei poveracci: giravano nudi o con qualche straccio, avevano solo lance, archi e cerbottane; mentre i soldati spagnoli erano vestiti di armature e armati di pistole e cannoni. Non ci fu niente da fare. D'altra parte, se è vero che i colonizzatori cattolici nel Nuovo Mondo si macchiarono dei peggiori delitti perpetrando un vero e proprio genocidio (come del resto fecero poi anche i coloni protestanti nel Nord America con i cosiddetti «indiani» del Far West), le popolazioni indigene quanto a crudeltà ed efferatezza non avevano proprio niente da imparare dagli europei. Nel 1487, ancora prima che Colombo scoprisse l'America, gli aztechi avevano conquistato le tribù indigene del Messico, obbligandole a versare tributi più che esosi. Le tribù provarono a insorgere, facendo però esattamente il loro gioco. Infatti ciò che gli aztechi volevano era una scusa per attaccare e catturare un gran numero di prigionieri per i loro sacrifici umani. Strappravano il cuore pulsante ai prigionieri mentre erano ancora vivi. Da documenti a noi pervenuti risulta che in una sola cerimonia ne avessero sacrificati in questo orripilante modo ben 20mila! E pensare che oggi quella degli aztechi è una delle civiltà precolombiane più osannate dagli storici e dai nativi americani... Tornando a Cristoforo Colombo, come tutti sanno, non capì di aver scoperto un nuovo mondo, anche perché lui era partito semplicemente con l'intento di «buscar el levante por el poniente», ossia cercare l'oriente facendo rotta verso occidente. Difatti quando, dopo due lunghi mesi di navigazione nel «Mare Tenebrosum» (cioè l'Oceano Atlantico), quel 12 ottobre del 1492 approdò in un'isola caraibica delle odierne Bahamas, pensò di aver messo piede sull'arcipelago del Giappone, il leggendario Cipango narrato da Marco Polo ne «Il Milione». Non per niente il Nuovo Mondo prese poi il nome da un altro navigatore italiano: Amerigo Vespucci, che fu il primo nel 1497 a rendersi conto di essere al cospetto di un nuovo continente. Invece Colombo fu solo al terzo dei suoi quattro viaggi, ormai nel 1498, che s'imbatté finalmente nella parte continentale delle Americhe, scoprendo ed esplorando le coste dell'attuale Venezuela e le foci del fiume Orinoco. L'enorme massa d'acqua dolce che si riversava nell'Oceano fu per lui la prova decisiva che nelle vicinanze doveva trovarsi la terra che da tempo andava cercando: nientemeno che il Paradiso terrestre! Ebbene si: leggendo con fede ingenua i testi sacri, Colombo credeva fermamente che il Paradiso terrestre ancora esistesse sulla Terra e quel fiume – che scorre in parte anche nel Paese sudamericano che poi sarebbe stato chiamato in suo onore Colombia – secondo lui doveva essere uno dei quattro corsi d'acqua che si diceva sgorgassero dal Sacro Giardino. Difatti nella lettera inviata ai sovrani di Spagna, l'ammiraglio «informa, chiarisce, argomenta e afferma» di essere giunto alle soglie dell'Eden, la culla dell'umanità. Pertanto mai titolo cinematografico fu più indirettamente azzeccato di quello che Ridley Scott diede al suo film sulla storica impresa del navigatore genovese: «1492. La Conquista del Paradiso».

LA PARTENZA DI LEUENBERGER ... SECONDO PELLET



Eva Koch ama il volo, ma tiene i piedi per terra

Combattiva ma cordiale con tutti

Eva Koch ha già svolto varie professioni e ora è «impiegata d'aviazione», una definizione incolore e poco illustrativa dei compiti che deve assumersi.

Ci sono persone la cui biografia si dipana senza susulti, tranquillamente e magari un po' noiosa. Non è certamente il caso di Eva Koch, la cui vita è stata movimentata già dalla sua prima infanzia: nel 1956 i suoi genitori sono costretti a lasciare l'Ungheria e emigrare in Svizzera, passando per l'Austria. E in Svizzera viene alla luce la loro figlia, appunto Eva.

I suoi genitori trovano lavoro presso la Kambly di Trubschachen. Lei cresce così in un ambiente bilingue, ma del dialetto berneese e dell'ungherese si avverte ormai ben poco, quando si esprime in «Züridütsch».

Entusiasta e polivalente

Alla ricerca della professione ideale, Eva comincia un apprendistato empirico presso un dentista e si rimbecca le maniche. L'entusiasmo non l'ha mai abbandonata e lo si vede. Lavora a Langnau come aiuto dentista e formatrice di apprendisti e si perfeziona negli Stati Uniti in tecnica dentaria, diventando assistente specializzata in chirurgia mascellare.

Non sopporta le ingiustizie

Nel corso degli anni, Eva Koch sviluppa un'allergia alla formalina, che lei attribuisce a cause psicologiche. «Non sopporto le ingiustizie e le scortesie, anche nei confronti delle mie colleghe.» Così, uno sguardo agli annunci dei posti di lavoro la mette sulla strada dell'aeroporto di Kloten, che si trova nelle vicinanze del suo domicilio, da quando si è sposata. Entra nel settore della sicurezza e inizia anche a volare. Poco prima del fallimento di Swissair riesce a completare la formazione di assistente di volo. Una professione



A Eva Koch piace l'uniforme, ma per ordine superiore ha dovuto posare in civile.

che le permette di mettere a frutto le sue conoscenze linguistiche che, oltre all'ungherese, comprendono il francese e l'inglese e persino il linguaggio dei segni, per cui può comunicare anche con i sordomuti. Diventa così anche accompagnatrice di gruppi di sordomuti. «Ho sempre avuto un po' la vocazione del buon samaritano», dice, quasi a mo' di scusa. Sin dalla prima sua esperienza professionale, capisce che al centro deve sempre esserci l'essere umano. Ma la sua seconda passione sono gli aeroplani, i cui modellini costruiva da ragazza.

Un mondo effervescente

Trova che il mondo dell'aviazione sia sempre un po' in ebollizione e questo la spinge a lavorare vicino

agli aerei. «Mi piace quest'atmosfera che odora del grande mondo!»

Ecco che, passando da Jet Aviation, approda a Dnata, una delle tre società di «Handling» che operano all'aeroporto di Zurigo. Sono quelle che si occupano di tutto, dal rifornimento di carburante fino al Check-in, un lavoro che le piace meno di altri. «Io devo essere sempre in moto, non mi piace stare seduta.» Preferisce il servizio alla clientela, la consulenza sui bi-

glietti, le modifiche da apportare, le informazioni da dare, rassicurare i viaggiatori nervosi. «A volte mi vedo nel ruolo del parafulmine», riassume così Eva il suo lavoro. Che però le piace e le piace anche portare l'uniforme. Questi aspetti mettono bene in luce due sue caratteristiche: la volontà di lottare contro le ingiustizie e la disponibilità verso tutti.

Al turno presto in bici

Eva esegue 13 turni al mese all'aeroporto, dal quale il

comune di Effretikon dista solo due stazioni ferroviarie. Il più delle volte Eva va al lavoro in bicicletta. Non usa volentieri l'auto e con la bici impiega poco meno di mezz'ora. Se fa il turno presto, si alza alle 2 («sono una mattiniera»), fa tranquillamente colazione e verso le 3 salta in sella e parte. «È bello veder nascere il giorno.» Non si lascia prendere dallo stress, «anche mio marito è una persona tranquilla».

Una sportiva di successo

C'è però anche un altro lato della persona Eva Koch, quello dello sport. «Da tre anni possiedo una bici da corsa in carbonio, che uso anche per le corse.» Da 8 anni è attiva nel gruppo di fondo della Swiss Airline e la sua preferenza va alla mezza maratona. Prende parte regolarmente alle competizioni, come alla «World Airline Road Run», cui partecipano atleti di fino a 50 società. E spesso si piazza nella prime posizioni. Si confronta anche nel triathlon, nello sci e nel badminton.

La sindacalista

Eva Koch fa parte del SEV da 5 anni, nella sezione GATA, acronimo di «Groundstaff Aviation Technic and Administration», una sezione che raggruppa il personale di terra delle compagnie aeree.

La sezione GATA, costituita nel 2000, quattro anni dopo è stata integrata nel SEV. «Sono contenta di far parte del SEV», ci dice la nostra collega. È stata reclutata da un collega, che lei aveva istruito. Ha frequentato i nostri corsi e il SEV le ha dato una mano per conseguire un certificato di lavoro. I volantini affissi nel locale del personale vengono presto tolti, ma Eva e i suoi colleghi e le sue colleghe non si lasciano intimorire e subito li rimpiazzano con altri.



La borsa di Eva Koch