

## Intervista

Assicurazioni sociali:  
l'analisi di Andrea Cantieni.

Pagine 8 e 9



## Congresso USS

Conciliare famiglia e lavoro. La commissione femminile dell'USS presenta una manifesto da sottoporre al congresso di novembre.

Pagine 6 e 7



## Ritratto

John Pain: sindacalista  
per tradizione familiare.

Pagina 20

Grande successo della petizione, che mette sotto pressione le trattative per il sistema salariale

# Così non ci stiamo!

7 mila 200 firme per dire no  
alla riduzione dei salari.

Giovedì scorso collaboratrici e collaboratori del SEV hanno consegnato

le petizioni stracolme di firme: un ragguardevole bottino. Il capo del personale FFS Markus Jordi ha avuto bisogno di aiuto per portarsele via. «Abbiamo ottenuto la necessaria

pressione sulle trattative» ha constatato Manuel Avallone.

Alle pagine 2, 3 e 4



Giorgio Tuti, Manuel Avallone e i membri SEV circondano il capo del personale Markus Jordi.

## EDITORIALE

**N**el fine settimana, continuavano ad arrivarci nuovi moduli. Dalle 7 mila 200 firme consegnate siamo ormai largamente oltre le 8 mila. E non è ancora finita.

Si tratta di un segnale molto forte, che dimostra l'attenzione che collaboratrici e collaboratori delle FFS prestano al sistema salariale. Sono infatti perfettamente consapevoli di quanto giornalmente viene chiesto loro per far funzionare il sistema dei trasporti pubblici. Tutto ciò esige anche una retribuzione corretta, oggi come in futuro. Queste migliaia di firme daranno una sensibile spinta alla nostra delegazione incaricata delle trattative.

**«Un segnale chiaro e importante!»**

Giorgio Tuti, Presidente SEV

Sono convinto che anche le FFS abbiano recepito l'importanza di questo segnale. È infatti possibile che i suoi rappresentanti abbiano pensato che una strategia d'attacco avrebbe permesso di indebolire la voglia di lottare del personale e dei sindacati. Si sono però sbagliati.

Ringrazio quindi tutti per questo segnale inequivocabile di solidarietà e di determinazione, che per noi costituisce un'altrettanto chiara richiesta di una posizione forte nelle trattative. Un posizione alla quale ci atterremo, senza tralasciare di rivolgerci di nuovo a tutti e tutte voi, se le circostanze lo richiederanno.

## IL DESERTO DI CHIASSO...

Che cosa rimarrà alla stazione FFS di Chiasso, prigioniera del vortice dei cambiamenti? Ben poco se si considerano i piani delle FFS che nel Mendrisiotto hanno già soppresso centinaia di impieghi. Gli attuali scenari non sono per nulla incoraggianti. I dipendenti della Cabina di comando elettronica (CCE) e quelli delle Officine lanciano un corale appello: Chiasso non diventi un deserto. Ne va di un'intera regione.

A pagina 5

I veri eroi di Alptransit sono i lavoratori

## Destini da minatore



Calato il sipario sulle cerimonie ufficiali per la caduta dell'ultimo diaframma di Alptransit, resta una unanime certezza: i veri eroi del cantiere del secolo sono i minatori e tutti coloro che, in altre funzioni, hanno contribuito alla realizzazione dell'opera. Ai lavoratori di Sedrun è

stato dedicato un libro per rendere loro omaggio. Un omaggio dovuto poiché quello del minatore è un lavoro duro, faticoso e rischioso. Oltre che una passione. Finita la festa, occorre però guardare avanti, perché i punti in sospeso sono ancora molti.

Alle pagine 10, 11 e 12



## IN BREVE

INIZIATIVA 1:12:  
SPRINT FINALE

■ La raccolta delle firme per l'iniziativa lanciata dai Giovani socialisti 1:12 durerà ancora pochi giorni. L'iniziativa chiede che lo stipendio massimo in un'azienda non superi di 12 volte il salario minimo. Il comitato promotore lancia un appello a raccogliere le ultime firme e chiede a tutti di rinviare immediatamente i moduli ancora in loro possesso, anche se incompleti. Chi volesse compiere ancora un ultimo sforzo, può scaricare i moduli dal sito [www.1-zu-12.ch](http://www.1-zu-12.ch).

## TRA FFS E BLS...

■ Andreas Willich riprende la direzione del traffico passeggeri presso la società BLS. In precedenza, Willich dirigeva il traffico a lunga distanza delle FFS. Alle BLS, succede a Barbara Remund, che è passata alle FFS nella funzione di dirigente del traffico regionale viaggiatori.

«VOGLIAMO  
BUONI SALARI»

■ La polizia dei trasporti (PT), che vedeva la partecipazione della SA Securitrans, una filiale comune tra FFS (51%), e Securitas (49%), è stata scelta all'inizio dell'anno per fare integralmente parte delle FFS e integrare il personale viaggiante a partire dal primo gennaio 2011. Dalla privatizzazione parziale della polizia ferroviaria del 2001 (che il SEV aveva criticato), si torna quindi indietro. I 240 dipendenti della PT saranno sottoposti al Contratto collettivo di lavoro delle FFS. Questo progetto si chiama, in modo un po' maligno, «Sierra II».

Gli agenti non possono capire gli orientamenti delle FFS che vogliono aumentare il loro tempo di lavoro annuale da 1950 ore (per un salario al 100%) a 2050 ore, senza aumentare il salario di base. Le FFS sostengono che l'aumento delle ore di lavoro saranno accompagnate da un numero maggiore di giorni di vacanze, da migliori formule di compensazione per le notti e le domeniche. Gli agenti chiedono invece alle FFS migliori condizioni salariali.

100 collaboratrici e collaboratori hanno consegnato al capo del personale FFS Markus Jordi 7200 firme con una

# Petizione per salari equi: un

Alla consegna del bottino di firme ne sono seguite ancora diverse centinaia, inviate per posta. Attraverso la petizione del SEV i dipendenti hanno fatto sentire la loro voce.

Giorno dopo giorno, l'inoltro delle petizioni firmate hanno superate le previsioni più ottimistiche. Al momento della consegna, giovedì 21 ottobre a Berna, erano ormai 7200, ma nei giorni successivi ne sono arrivate altre, portando così il totale complessivo a oltre 8000, raccolte in meno di due settimane.

## Personale preoccupato

La consegna alla direzione generale si è svolta in una giornata splendida, anche se

freddissima. Ad accogliere i manifestanti caffè caldo e tanta voglia di fare sentire la propria voce. Davanti alla sede centrale delle FFS un buon centinaio di colleghe e colleghi, vestiti in abiti di lavoro, per sottolineare come la petizione non fosse il frutto della ostinazione di qualche funzionario sindacale, ma la chiara espressione delle rivendicazioni del personale.

I moduli sono stati raccolti in buste che riportavano il logo «la ferrovia siamo noi». A consegnarle personalmente al responsabile del personale Markus Jordi, sono stati infatti i rappresentanti di tutte le categorie che, uno dopo l'altro, hanno anche colto l'occasione per spiegare a Jordi le proprie aspettative nei confronti del sistema salariale.

## «Esigenze del personale e del mercato»

Jordi ha ringraziato per le firme. Rivolgendosi ai presenti ha ricordato come «anche le FFS vogliono un sistema salariale che riconosca le esigenze e le capacità, ma anche le diverse situazioni del mercato del lavoro».

## Moderno non significa equo

Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha subito replicato: «Le FFS hanno dichiarato di voler soprattutto un sistema salariale moderno. Spesso moderno significa però dar meno valore al lavoro. Le FFS hanno invece bisogno di personale molto motivato per fornire alla loro clientela le prestazioni di qualità che tutti si aspettano. Per ottenere questa qualità, occorrono anche buoni stipendi!»

Il vicepresidente del SEV Manuel Avallone, che guida la delegazione sindacale incaricata delle trattative, ha ringraziato tutti per l'impegno: «Il grande successo di questa petizione – ha dichiarato Avallone – esprime alla delegazione impegnata nelle trattative un sostegno importante, sul quale lei potrà appoggiarsi per concretizzare le nostre rivendicazioni».

## Continuano le trattative

Nel frattempo, si è svolta una nuova tornata di trattative, in merito alla quale Manuel Avallone ha constatato: «I rappresentanti delle FFS sono stati impressionati dal gran numero di firme raccolte dalla petizione. Il loro atteggiamento nelle trattative in corso è stato chiaramente in-

## Cosa vi aspettate dai vostri salari?



Tanja Bättig, rilevatrice di frequenze (FQ) e capotreno S-Bahn di Zürich: «Mi aspetto un aumento e non certo una riduzione di stipendio. A noi FQ si chiede sempre di più, senza concedere mai niente sul salario».



Andreas Steffen, manutenzione regionale automatici, San Gallo: «Io spero in un aumento. Noi RIDA siamo sottopagati per le nostre mansioni, che non sono esenti da rischi, dato che maneggiamo anche soldi».



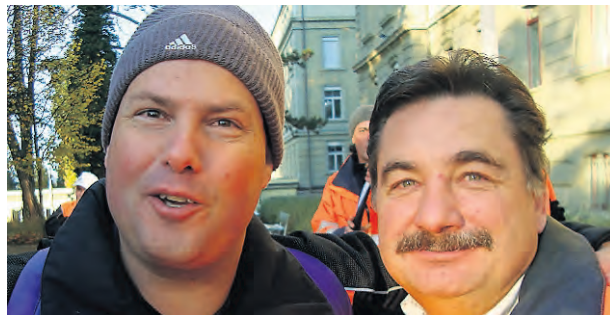
Walter Egger, specialista di pulizie alla preparazione treni a San Gallo, consegna le petizioni al capo del personale FFS Markus Jordi: «I nostri stipendi non devono diminuire, dato che crescono le esigenze. I compiti di pulizia aumentano, per esempio con i turni speciali per le partite di calcio, ma anche nei turni normali e il personale diminuisce. Se il mio stipendio diminuisce, mia moglie sarebbe costretta a lavorare di più».



Wolfgang Enzi, macchinista P a Basilea: «Non ci possono essere trasferimenti dal basso all'alto. La base deve dare sempre di più, solo lo stipendio non ha seguito questa evoluzione».



Rudolf Berger, capotreno a Interlaken: «Non possiamo accettare diminuzioni salariali, dato che abbiamo già dovuto subire gli aumenti delle quote della cassa pensione. E poi vogliamo almeno il rincaro annuo».



Nicola Porreca (a sin.), incaricato per la sicurezza all'infrastruttura e presidente della sezione lavori nord-ovest (con Siegrid Milde, anche lui incaricato per la sicurezza, ma da luglio al NOA): «Non posso accettare diminuzioni di stipendio. L'anno prossimo, solo la cassa malati per la mia famiglia, costerà 1200 franchi in più. Dobbiamo ricevere almeno la compensazione del rincaro. Anche nei confronti dei privati, non guadagniamo molto».



richiesta chiara: «Nessuna svalutazione del lavoro, né riduzione dei salari minimi»

# grande successo



In colonna per consegnare la petizione: ferrovieri e ferroviere hanno approfittato dell'occasione per esprimere le loro aspettative al capo del personale Markus Jordi.

fluenzato». È però indubbiamente troppo presto per cantare vittoria. Ci attendono in-

fatti ancora alcune discussioni molto dure e laboriose; la via per raggiungere l'obietti-

vo appare ancora ripida e tutta in salita.

Peter Moor

## Nuovo messaggio sulla riforma 2 delle ferrovie

### Concorsi limitati

Il secondo pacchetto prevede due punti principali: le basi per l'unificazione tecnica delle ferrovie e la regolamentazione dei bandi di concorso nel trasporto viaggiatori.

Il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il messaggio sulla riforma delle ferrovie 2.2, che integra nella legge i bandi pubblici nel traffico viaggiatori. Dovranno essere messe a concorso le nuove concessioni, mentre i rinnovi potranno avvenire senza dover ricorrere a questa procedura. Il Consiglio federale ha rinunciato ad una formulazione vincolante anche per il settore ferroviario.

Il SEV approva questa scelta. In un suo comunicato, ha diffidato dal credere ricordato come i costi del procedimento di concorso sono molto ingenti e molto spesso l'appalto viene riattribuito alle ditte uscenti, riducendo semplicemente il prezzo. Un risultato che avrebbe potuto

essere ottenuto anche con trattative dirette, molto più semplici. Questo concetto è stato ribadito anche dal presidente SEV Giorgio Tuti: «La concorrenza non serve a migliorare un sistema già molto efficiente come quello dei trasporti pubblici».

Il SEV sottolinea inoltre che i bandi di concorso richiedono anche norme di legge per evitare i risparmi a spese dei salari o delle condizioni di lavoro. In numerosi cantoni hanno dovuto essere elaborati contratti di lavoro quadro.

Il SEV non si oppone per contro a bandi in due circostanze: «In caso di attribuzione di nuove linee o quando la ditta non soddisfa le richieste di qualità - spiega Tuti - mentre siamo contrari ai concorsi obbligatori per il rinnovo di concessioni. Siamo anche soddisfatti della formulazione aperta adottata dal Consiglio federale per il settore ferroviario».

La riforma delle ferrovie 2.2 si prefigge anche di adeguare la rete ferroviaria sviz-

zera agli standard tecnici europei, riducendo gli ostacoli tecnici al traffico ferroviario internazionale (la cosiddetta interoperabilità). Altre novità sono la base legale per i contributi dei gestori dell'infrastruttura ai costi dei Cantoni per la messa a disposizione dei servizi dei vigili del fuoco e di salvataggio e per un limite del tasso alcolemico per la guida di natanti. sev/uff/pmo

### FERROVIE INTEGRATE ANCHE IN FUTURO?

Il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha istituito un gruppo di esperti diretto da Paul Blumenthal, già direttore della Divisione Viaggiatori delle FFS, incaricato di presentare proposte per l'attribuzione delle tracce d'orario e l'interfaccia tra trasporto ed infrastruttura. Ne va quindi del futuro delle aziende ferroviarie integrate, che riuniscono la gestione di infrastrutture nonché l'esercizio di trasporto merci e viaggiatori sulle sue e su altre reti.

uff/pmo

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### RITORNO A MARCO POLO

Nonostante i superlativi si siano sprecati in occasione della caduta dell'ultimo diaframma del tunnel ferroviario più lungo al mondo, gli esperti in traffici internazionali cominciano ad avanzare un'ipotesi fra le più straordinarie. Pare che il centro di gravità dell'Europa si stia viepiù spostando verso Est e non più verso Sud, già a cominciare dal fatto che il principale fornitore dell'UE non sono più gli Stati Uniti bensì la Cina. Il predominio del trasporto merci marittimo già oggi collega il porto di Shanghai, il primo al mondo, al porto di Rotterdam, il primo d'Europa. Ma poiché le rotte marittime non sono più così sicure, non è detto che sarà sempre così. Difatti la Cina sta pianificando nientemeno che la riattivazione della «via della seta», ossia quell'insieme di rotte via terra attraverso l'Impero di Mezzo e l'Estremo Oriente che già aveva percorso Marco Polo nel XIII secolo e che i mercanti europei avevano via via abbandonato nel corso del XV secolo. In pratica la Cina sta pensando alla realizzazione di treni a grande velocità per merci e persone, su tracciati di svariate migliaia di chilometri, tra Pechino e Londra, attraverso la Siberia, Mosca e Berlino. Un progetto colossale che avrebbe come risultato di ridurre a due soli giorni un percorso che per mare ne richiede trenta. Gli ostacoli sono certamente immensi, a cominciare da una possibile e probabile rivalità tra Cina e Russia che potrebbe da subito far naufragare qualsiasi velocità di trasporto commerciale via terra. Sta di fatto che la Germania ha inaugurato nel 2008 una linea merci tra Amburgo e Pechino, vale a dire un tragitto di 12000 km., della durata già oggi di 17 giorni. È indubbio che la Cina nei prossimi 25 anni continuerà ad attirare su di sé l'interesse commerciale dell'Occidente. Se si considera poi che la globalizzazione, pur avendo ridotto costi, tempi e distanze e smaterializzato molte attività economiche, non è finora riuscita a ridurre i trasporti, è quasi pleonastico affermare che molte delle sfide di domani si giocheranno in questi ambiti e che molti degli investimenti si orienteranno prevalentemente sull'asse est-ovest. Chi paventa allora, come certe prospettive romande lasciano oggi intendere, che l'asse del San Gottardo scadrà prima o poi a importanza regionale, non ha probabilmente del tutto torto, ma non per questo vorrà dire che Alptransit non avrà futuro, anzi: l'Europa continuerà ad avere un suo Nord e un suo Sud e soprattutto delle Alpi da attraversare.

Fabrizio Fazioli



Assemblea dei lavoratori lunedì 18 ottobre a Bellinzona alla presenza di Manuel Avallone

## Rossi, sì... ma di rabbia

La piega che stanno prendendo i negoziati sul CCL e sul nuovo sistema salariale delle FFS, non piace per niente. Lo hanno fatto sapere senza peli sulla lingua i lavoratori. Rabbia, delusione, incomprensione, incredulità: queste le reazioni prevalenti che preludono ad una grande voglia di lottare per difendere condizioni di lavoro eque e trasparenti

«Il nuovo sistema salariale è una fregatura». «Le condizioni di lavoro peggiorano sempre». «Non c'è trasparenza nel sistema di valutazione delle qualifiche». «Ci sono palesi disparità di trattamento». «Qui si vogliono massimizzare soltanto i profitti». «Ci stanno prendendo per i fondelli».

Non è stato facile contenere le bordate – peraltro legittime e fondate – dei lavoratori. Il vice presidente del SEV Manuel Avallone e i segretari sindacali Pietro Gianolli e Angelo Stroppini sono stati letteralmente presi d'assalto dalle domande dei dipendenti delle FFS, che lunedì 18 ottobre hanno partecipato all'assemblea informativa sullo stato dei negoziati concernenti l'evoluzione del CCL e il nuovo sistema salariale. Vivacità e spirito critico sono stati molto apprezzati dal vicepresidente e dai segretari sindacali, poiché il con-

fronto ha permesso di chiarire non solo la posta in gioco, ma anche di constatare la motivazione dei dipendenti e di verificare la capacità di lotta e di mobilitazione.

### Valanga di firme in tempi record

Una voglia di mobilitazione che si è già tradotta concretamente in una petizione che in una decina di giorni ha raccolto complessivamente circa 8 firme (cfr. pagine 2 e 3): lavoratori e lavoratrici hanno chiaramente espresso la loro opposizione a qualsiasi forma di svalutazione del valore del lavoro e alla riduzione degli stipendi più bassi per foraggiare quelli più alti. «Qui si ruba ai poveri per dare ai ricchi. Così non si può andare avanti» esclama uno dei partecipanti decisamente contrariato. La corale opposizione a Bellinzona, in fondo, riassume in modo molto esplicito le voci delle migliaia di persone firmatarie della petizione.

### Il cavallo di Troia

Il nuovo sistema salariale ha dunque sempre più il contorno del cavallo di Troia con cui le FFS vogliono spalancare le porte a forme di deregolamentazione del lavoro, a condizioni di lavoro più dure intensificando i ritmi imposti dalla liberalizzazione e dalla concorrenza. Ne è perfettamente consapevole la delegazione sindacale coinvolta nelle trattative: da un lato si sta opponendo alle nuove opzioni ritenute inaccettabili (spostamento della massa salariale dai livelli bassi a quelli

alti, assunzione sotto il valore minimo, mancanza di trasparenza nella composizione del salario) e d'altro lato sta cercando di conquistare una serie di garanzie (nessuna

pendio. Vogliamo sapere come viene integrata la quota di esperienza». «Già attualmente, nella pratica la quota di esperienza non viene rispettata. E con il nuovo siste-

lavoro sempre più pesante, foriero di crescenti insoddisfazioni che i segretari sindacali constatano tutti i giorni.

«Così come presentate dalle FFS – conclude Angelo



Dipendenti preoccupati per le condizioni di lavoro.

creazione di settori «pulizia» e «vendita», medesimi strumenti di valutazione per funzioni paragonabili). «Per noi è molto chiaro: il valore del lavoro non può e non deve essere svalutato. Accettare di negoziare un sistema salariale – ha precisato Manuel Avallone – non significa accettare i peggioramenti delle condizioni salariali».

### Salari trasparenti

E la questione salariale pesa davvero sulla bilancia dei lavoratori che chiedono un sistema trasparente e comprensibile. «Sul nostro foglio di salario non si capisce niente, è illeggibile. Abbiamo diritto di sapere quali sono le componenti del nostro sti-

ma salariale – sottolinea Angelo Stroppini – le FFS non vogliono sentire parlare di automatismi». Tema ostico, quello dei salari. «Il sistema presenta evidenti storture. Il nostro compito – sottolinea Pietro Gianolli – è quello di puntare su un sistema che tenga conto di certi equilibri, che rispetti criteri di equità e che scongiuri una malsana concorrenza tra giovani, magari anche mal pagati, e anziani con esperienza». Tra le richieste sul tappeto, anche l'applicazione degli adeguamenti salariali già dal primo di gennaio visto che l'aumento del costo della vita si aggiorna puntualmente all'inizio del nuovo anno. Si è parlato anche di un clima di

Stroppini – le proposte per il nuovo sistema salariale altro non sono che un nuovo attacco al CCL». È dunque urgente una decisa correzione di rotta da parte delle FFS, come invocato dai partecipanti. Rossi di rabbia, è vero, con sullo stomaco il peso di un nuovo sistema salariale che non gradiscono. Ma soprattutto con il fuoco dentro di chi, stanco di subire, è pronto a lottare per i propri diritti.

Françoise Gehring

Mantenere la scorta dei treni della S-Bahn di Zurigo

## Anche i rappresentanti politici si facciano sentire!

Il personale treno della rete suburbana di Zurigo continua nella sua lotta contro la soppressione dei propri posti di lavoro.

La risposta alla petizione promossa dal personale treno, consegnata a inizio ottobre corredata da oltre 300 firme, (vedi *contatto.sev* no 20/10) non ha ancora ricevuto rispo-

sta. Ciononostante, gli agenti treno continuano a battersi contro il nuovo concetto di sicurezza che prevede la pura e semplice soppressione della loro funzione e dei loro posti di lavoro. Essi hanno pertanto contattato i rappresentanti politici a livello cantonale e comunale e intensificato la campagna di informazione all'indirizzo dei viaggiatori, con la consegna di volantini

esplicativi a tutti coloro che li interpellano sui motivi della loro protesta. Gli stessi volantini sono pure stati distribuiti nel corso di due azioni svoltesi nel corso della serata nella stazione principale di Zurigo. *pmo*

Sondaggio promosso dalla LPV

## 800 risposte per capire

Molte sezioni del personale di locomotiva hanno segnalato situazioni di disagio. La sottofederazione centrale se ne occuperà.

Le istanze centrali della sottofederazione hanno pertanto deciso di varare un sondaggio presso tutti i macchinisti della divisione viaggiatori. Le

domande riguardano la (in)soddisfazione sul posto di lavoro, gli orari, la struttura dei turni e i rapporti tra lavoro, salute e benessere. Ad oggi, i moduli pervenuti sono oltre 800 e il termine per il loro inoltro scade a fine ottobre. Le conclusioni dovrebbero essere pubblicate dalle nostre pagine entro fine novembre. *Hes*



I lavoratori della CCE e delle Officine di deposito preoccupati per il loro destino e per quello della stazione

# Chiasso non sia un deserto



Bisogna agire affinché non restino solo i binari.

Il vento delle ristrutturazioni e dei cambiamenti che soffia sulle FFS non dà tregua nemmeno alla stazione di Chiasso, già profondamente segnata.

A Chiasso non c'è tempo per rimpiangere i fasti passati della stazione. Bisogna rimboccarsi le maniche per mantenere e, possibilmente, sviluppare le prerogative e le caratteristiche che possono permetterle di continua-

re a rivestire un ruolo importante di cerniera tra le reti ferroviarie svizzere ed italiane.

**Tutti a Pollegio?**

Presso la Divisione Infrastruttura, i mesi della cabina di comando sembrano contati. Nel 2016 il «cervellone» dovrebbe essere sostituito da una versione più moderna, telecomandata, come tutto il resto della linea del Gottardo, dal «CEP» (Centro d'esercizio di Pollegio). Da parte del personale,

vi sono ancora numerose perplessità sull'opportunità tecnica e d'esercizio della manovra, soprattutto per quanto riguarda l'esigua presenza prevista alla stazione di Chiasso.

**Manutenzione Cargo**

Altre circostanze, stesse preoccupazioni. La scorsa primavera, FFS Cargo ha annunciato la sua ennesima ristrutturazione, che comporta tra l'altro l'abbandono del traffico internazionale a carri singoli.

Unitamente all'apertura di una nuova officina Hupac a Gallarate, che dovrebbe assumere diversi incarichi di manutenzione svolti dalla Officina di Chiasso, potrebbe portare ad un calo della mole di lavoro. D'altra parte, attualmente i carichi di lavoro sono piuttosto importanti e il settore della manutenzione presenta buone prospettive, confermate anche dallo studio della SUPSI sulle Officine FFS di Bellinzona. Il tutto sta nel volerle cogliere.

**Unire le forze**

Il personale, oltre a formulare legittime preoccupazioni per la propria sorte, in due distinte risoluzioni ha anche espresso una serie di rivendicazioni che vanno oltre la difesa dei singoli interessi, dando mandato al SEV di costituire un fronte per la difesa del ruolo della stazione. In gioco c'è infatti tutta una regione, quella del Mendrisiotto.

gi/frg

## CCE DI CHIASSO: NO ALLO SMANTELLAMENTO

I dipendenti della CCE di Chiasso, al centro di un progetto di migrazione verso il CEP di Pollegio, non sono solo preoccupati per il loro avvenire professionale, ma anche per il futuro della stazione di Chiasso (dove sono già stati persi 500 posti di lavoro), che da sempre ha assicurato un ruolo importantissimo come zona di frontiera.

Il fatto che le FFS abbiano giocato d'anticipo per informare sul progetto di migrazione e per proporre ai singoli dipendenti il trasferimento prima a Bellinzona e poi a Pollegio, non rasserena affatto gli animi.

Al di là della situazione individuale, rimangono aperti numerosi interrogativi sull'opportunità di smantellare completamente il centro di Chiasso, dal momento che la realtà di confine con l'Italia ha le sue specificità non solo politiche, ma soprattutto tecniche.

I dipendenti, che non sono pedine da muovere a piacimento sullo scacchiere delle FFS, chiedono pertanto:

- che si rinunci allo smantellamento della CCE di Chiasso, considerata la sensibile posizione strategica del capoluogo di confine
- che nella cabina di Chiasso venga mantenuto personale operativo, in grado di gestire al meglio le peculiarità di una stazione di frontiera che in anni di storia ha acquisito un patrimonio di conoscenze e molte competenze impagabili.

Il personale ha pure deciso:

- di dare mandato al SEV per la costituzione di un fronte lobbista teso alla salvaguardia dei posti di lavoro a Chiasso e nel Mendrisiotto.

## NUOVA FFS CARGO: QUALI LE CONSEGUENZE PER LA MANUTENZIONE?

Gli artigiani del reparto carri dell'impianto Service FFS Cargo (deposito) di Chiasso sono seriamente preoccupati per il loro futuro professionale.

Diversi segnali lasciano infatti prevedere una diminuzione degli incarichi di manutenzione:

- L'apertura di una nuova officina di manutenzione HUPAC a Busto Arsizio (l'Hupac è uno dei maggiori clienti dell'impianto)
- La ristrutturazione di FFS Cargo, con la concentrazione sui treni completi nel trasporto internazionale.
- Il trasferimento di alcuni dipendenti ad interim alle Officine di Bellinzona.
- Il mantenimento nel lungo termine di rapporti di lavoro precari (ad interim).

FFS Cargo ha già comunicato di voler verificare l'entità delle attività di manutenzione. Tutto ciò lascia presagire a medio termine una drastica diminuzione delle attività a Chiasso.

D'altra parte, i dipendenti fanno rilevare l'esistenza di prospettive positive nella manutenzione del materiale rotabile, legate alla ripresa congiunturale in atto, nonché all'incremento della domanda di interventi manutentivi di qualità.

Le Officine FFS di Bellinzona, per esempio, registrano un aumento della domanda che faticano a soddisfare.

Gli impianti di Chiasso sono ubicati in posizione strategica sull'asse nord-sud e permetterebbero di sviluppare interessanti sinergie con le stesse Officine, svolgendo un primo passo verso la concretizzazione del centro di competenze cantonale propugnato dallo studio della SUPSI e sostenuto dal canton Ticino.

Sulla base di queste considerazioni, gli artigiani del reparto carri dell'impianto Service FFS Cargo di Chiasso danno mandato al loro sindacato SEV di compiere tutti i passi necessari affinché:

- Vengano salvaguardati i posti di lavoro, di fondamentale importanza per i loro titolari, ma anche di sicuro interesse per tutta la regione, già duramente toccata dal ridimensionamento delle attività della stazione internazionale di Chiasso;
- Vengano regolarizzati i rapporti di lavoro dei collaboratori ad interim attivi da lungo tempo presso il deposito; intervenendo presso le competenti istanze di FFS Cargo e delle FFS, nonché presso le autorità politiche locali e cantonali.

54esimo congresso dell'Unione sindacale svizzera a Berna i prossimi 5 e 6 novembre

# Salari giusti e rendite decenti!

Con la decisione su quattro documenti programmatici, una buona dozzina di risoluzioni e 40 proposte, i 225 delegati con diritto di voto indicheranno al sindacato la via da seguire nei prossimi anni.

«Buoni salari – buone rendite»: questo il motto del congresso. La maggior parte delle discussioni si concentreranno sulla necessità di una «svolta nella politica economica per garantire i posti di lavoro» e di conseguenza una «previdenza di vecchiaia stabile ed efficace». Sulla base di due documenti su questo tema, si discuteranno le proposte con cui si deve nuovamente realizzare una piena occupazione duratura e posti di lavoro sicuri, una corretta redistribuzione dei redditi, come pure una migliore AVS per i redditi medi e bassi. Questo congresso deve rappresentare una svolta, deve dare l'avvio ad una fase in cui i sindacati – dopo aver combattuto, in parte con successo, i tentativi di smantellamento sociale – si impegnano nuovamente per i bisogni delle persone e per nuove conquiste.

Secondo quando previsto nella Costituzione, l'AVS e la previdenza professionale devono permettere il «mantenimento della qualità di vita precedente». Dovrebbero compensare circa il 60% del salario. «Per i redditi medi e bassi, il 60% è contrario al principio costituzionale, perché non basta a garantire un livello di vita decente», si afferma nel documento programmatico sulla previdenza di vecchiaia. Esso postula un obiettivo nuovo e differenziato. Per salari fino a 5000 franchi, le rendite devono ammontare all'80%, per redditi fra 5000 e 7000 franchi al 70% e per redditi superiori a 7000 franchi al 60%. Questo obiettivo dev'essere realizzato tramite un'AVS e un'AI più forti. Anche gli assegni per l'educazione e l'assistenza devono essere aumentati.

## Ridurre la durata del lavoro

Con un altro documento verranno discusse proposte intese a far sì che la formazione serva ad offrire maggiori pari opportunità. Il sistema formativo può, ad ogni livello, fornire un contributo per eliminare la disuguaglianza sociale, ma per questo occorre investire nell'aumento della qualità dei mezzi di formazione. Soltanto docenti motivati, se opportunamente sostenuti e alleggeriti, possono stimolare a lungo termine i soggetti della formazione. Concretamente occorre aumentare la retribuzione dei docenti e diminuire le ore di lezione fisse. In funzione di una scuola integrata, l'USS vuole inoltre l'abolizione della selezione precoce nella scuola dell'obbligo. La formazione professionale e il perfezionamento devono essere

potenziati, non in contrapposizione all'università, ma in parallelo.

## Lavorare meno – vivere di più!

«Lavoro in armonia con la famiglia, il tempo libero e la salute» titola l'ultimo documento congressuale. Esso testimonia che i sindacati non sono solo strumenti per realizzare buone retribuzioni e rendite, sono costituiti da persone con ruoli molto variati, che comprendono anche gli ambiti privati, per cui l'approccio alla riduzione della durata del lavoro è visto in una nuova ottica, che concepisce meglio la ripartizione del lavoro fra i sessi. L'attività lavorativa e gli impegni familiari devono essere meglio coordinati. La formula è semplice: ridurre la durata del lavoro, in modo da permettere anche agli uomini occupati al cento per cen-

to di svolgere compiti familiari. Il documento non contraddice il postulato di migliori prestazioni per la cura dei figli. Vengono inoltre richiesti tempi di lavoro pianificabili e conciliabili con tali compiti. Il congedo maternità dev'essere portato dalle attuali 14 a 18 settimane, mentre si deve realizzare un congedo di paternità, nuovo, di 8 settimane.

## Svolta nella politica economica

Gli ultimi 20 anni sono stati anni grassi per gli azionisti e i manager, mentre sono stati magri per i lavoratori. Questo deve cambiare. Posti di lavoro sicuri e buoni per tutti, una corretta ripartizione dei redditi, conciliare lavoro con altre attività, buoni servizi pubblici e un'economia rispettosa dell'ambiente: sono i nuovi-vecchi postulati dei sindacati.

## Ospiti di spicco

A rendere ancora più vivace il congresso ci penseranno alcuni ospiti interessanti. La sociologa Christina Klenner parlerà di conciliabilità fra professione e mansioni familiari, mentre Jean Ziegler di diritti umani. Dal canto suo Monina Wong, responsabile delle questioni cinesi alla Federazione sindacale internazionale (ITF), riferirà sull'attuale movimento di sciopero in Cina e contribuirà così ad ampliare gli orizzonti del congresso. Il primo oratore ospite sarà però il consigliere federale Didier Burkhalter e ci si attende una vivace discussione, quando il ministro degli affari sociali potrà prendere la temperatura di coloro che hanno una ben diversa concezione della socialità.

## Altri punti forti

Discussioni solleverà pure la questione dei licenziamenti in funzione antisindacale. Una proposta di Unia chiede di intensificare la relativa campagna, qualora gli sforzi in atto nel quadro dell'apposita legislazione non dovessero bastare. Altre proposte riguardano la libera circolazione delle persone e il dumping sociale, il lavoro temporaneo e quello su chiamata, la discriminazione salariale, o ancora misure contro la politica della migrazione. Il congresso sarà aperto dalla commissione femminile dell'USS che, con un intervento scenico, presenterà le azioni che si vogliono indire nell'anno del giubileo della parità, il 2011.

Ci sarà infine da eleggere la commissione direttiva, estesa a 9 membri, per una equa ripartizione dei generi. Il presidente USS Paul Rechsteiner si candida per un altro periodo, mentre Jean-Claude Rennwald si dimette.

Ewald Ackermann  
Stefan Rüegger

I principali documenti del congresso sul sito:  
[www.uss.ch](http://www.uss.ch)

## «VOGLIAMO IMPEGNARCI DI PIÙ IN SENO ALL'USS»

*Il SEV è rappresentato nel comitato e nella commissione presidenziale dell'USS dal suo presidente, Giorgio Tuti. Quali sono le sue aspettative nei confronti di questo congresso?*

**contatto.sev: In genere, i congressi sindacali non hanno un grande impatto mediatico. Questo congresso USS farà eccezione?**

**Giorgio Tuti:** Vi saranno comunque decisioni lungimiranti e ottime relazioni. E visto che discuteremo di temi di politica sociale, salariale e occupazionale, mi aspetto anche un buon riscontro nei media e nell'opinione pubblica. .

**Il congresso definisce gli obiettivi dell'USS per i prossimi quattro anni. Cosa potrebbe fare quest'organizzazione mantello per i membri del SEV, che rappresentano poco più di un ottavo dei suoi 380 000 membri?**

L'USS è una specie di megafono politico dei sindacati affiliati. Siamo una delle maggiori federazioni, vogliamo continuare ad avere una buona collaborazione e un valido sostegno sui nostri temi principali: la politica sociale, quella delle rendite e del servizio pubblico. Una collaborazione che diventa sempre più importante.

**Attualmente, in che settori l'USS può sostenere il SEV?**

Nella questione del risanamento delle casse pensioni e nella lotta contro la liberalizzazione del servizio pubblico, per evitare che venga disgregato un sistema altamente efficiente come quello dei trasporti pubblici.

**E che contributo conta di dare il SEV al congresso USS?**

Vorrei una delegazione compatta e preparata. Per questo faremo anche una riunione preliminare. Abbiamo presentato anche alcune proposte e vogliamo assumere un ruolo attivo nella loro discussione e in quella sui documenti programmatici. *Intervista: FI*



Settembre 2009: il presidente SEV Giorgio Tuti (r.) accoglie quello dell'Unione sindacale svizzera Paul Rechsteiner alla manifestazione contro la truffa delle casse pensioni, che chiede un finanziamento corretto delle CP FFS e ASCOP.



Conciliare vita professionale e privata deve essere possibile. È anche una questione di parità tra donne e uomini

## Lavoro e famiglia, sciogliere il rompicapo

La commissione femminile dell'USS presenterà al prossimo congresso (il 5 e 6 novembre a Berna) una serie di rivendicazioni per consentire soprattutto alle donne di gestire meglio i suoi diversi ruoli.

La difficoltà di conciliare vita professionale e vita privata resta uno degli ostacoli più grandi alla carriera delle donne; questo problema gli uomini non lo conoscono. Proprio per cercare di gestire più ruoli, le donne lavorano spesso a tempo parziale e a volte contro la loro volontà; le conseguenze non sono poche, a cominciare dallo impatto sulle assicurazioni sociali. Tenuto conto della ampiezza del fenomeno – il 53% delle donne che lavorano a tempo parziale dichiara di aver scelto questa soluzione per potersi occupare della famiglia e dei lavori domestici – il sindacato ha il dovere di cercare e proporre soluzioni concrete e di non lasciare che i partiti borghesi si appropriino della tematica. Il rischio è che finirebbero per approfittarne soltanto i datori di lavoro, allorché uno degli obiettivi prioritari è migliorare le condizioni di lavoro.

Sappiamo ormai da tempo di cui abbiamo bisogno per migliorare le condizioni quadro tese a consentire la conciliazione di ruoli e responsabilità: mettere a disposizione strutture extrafamiliari per la custodia dei figli, adattare i modelli scolastici, creare strutture di accoglienza extrascolastiche con orari continuati, migliorare il sistema di assistenza per le persone dipendenti da cure, come per esempio genitori malati o anziani. E la lista potrebbe continuare.

### I datori di lavoro facciano la loro parte

Anche i datori di lavoro sono comunque chiamati a fare la loro parte, offrendo ai propri dipendenti (specialmente a chi ha figli) la possibilità di adattare il grado di occupazione e gli orari. Ancora meglio sarebbe una generale riduzione del tempo di lavoro. Ad ogni modo una riduzione del tempo di lavoro significa promuovere modelli di organizzazione diversi, come il tempo parziale (le forme possibili sono diverse) o il job-sharing. Il discorso vale per le donne, per gli uomini e per le persone che occupano funzioni quadro (si parla in questo caso di top-sharing). Il sindacato chiede che sui bandi di concorso debbano essere esplicitamente menzionate

queste possibilità di organizzazione del lavoro. La riduzione del tempo di lavoro non deve tuttavia ridurre le possibilità di carriera. Né per gli uomini (che avrebbero finalmente la possibilità di occuparsi maggiormente della famiglia) né per le donne, che non devono pagare il prezzo della maternità.

Favorire una migliore conciliazione tra lavoro e famiglia significa anche permettere una certa flessibilità nella gestione del tempo (poter assentarsi durante il lavoro per brevi pause), garantire salari minimi sufficienti per vivere, salari uguali tra donne e uomini per un lavoro equivalente, introdurre migliori compensazioni finanziarie tramite, per esempio, gli assegni familiari.

### Le cinque rivendicazioni

Per sciogliere quello che si presenta come un vero e proprio rompicapo, l'USS presenta un manifesto con cinque rivendicazioni, che i sindacati si impegnano a portare avanti nei prossimi anni.

- 16 settimane di congedo maternità pagato al 100%; 8 settimane di congedo paternità pagato. Il modello può essere applicato anche con un congedo maternità più lungo.



- Il dibattito sulla riduzione generale del tempo di lavoro deve essere riportato al centro delle priorità dell'USS, poiché questo tema costituisce una condizione necessaria per la conciliazione tra vita privata e vita professionale e i compiti di custodia.

Le donne sostengono naturalmente tutte queste rivendicazioni. E le faranno presenti in occasione dei prossimi negoziati per il rinnovo dei CCL. Si tratta di gettare le basi per un nuovo modello di organizzazione sociale e familiare che tenga conto anche del nuovo mercato del lavoro e della dimensione demografica. Anche l'economia ha capito che non può permettersi di rinunciare al contributo delle donne. Ma occorre metterle nelle condizioni di potere lavorare, fare carriera e occuparsi dei figli. Favorire la conciliazione dei tempi della vita significa anche permettere una migliore redistribuzione dei ruoli tra donne e uomini all'interno della famiglia. Fattore importante, come da anni sottolineato dall'Ufficio federale per l'uguaglianza tra donna e uomo, per raggiungere la parità.

ba/frg

### PARITÀ SALARIALE IN UN FILM E NON SOLO...

Che significa «parità salariale»? Come nascono le disparità salariali e dove ha inizio la discriminazione? Come fare per combattere le discriminazioni? Come fare per promuovere la parità salariale? È appena stato messo in rete nelle tre lingue nazionali un documentario sulla parità salariale tra donne e uomini pensato per le aziende e realizzato con il sostegno della Confederazione e dei partner sociali. La piattaforma si indirizza in primo luogo alle aziende e presenta, oltre a numerose testimonianze filmate, gli strumenti di lavoro e una ricca documentazione didattica.

Con esempi pratici si mostra come evitare le insidie, verificare la situazione rispetto a quanto prescritto dalla legge e risolvere i problemi legati alle disparità salariali. Suddiviso in quattro parti, il filmato spiega come «capire, scoprire, applicare e promuovere» la parità salariale. Il tutto è completato da una serie di strumenti attualmente a disposizione: buone pratiche già messe in atto dalle aziende, link e indirizzi utili. La messa in rete delle informazioni assicura un accesso rapido e l'utilizzo

di tutti i contenuti della piattaforma è gratuito. Il progetto ha ricevuto il sostegno dell'Unione Padronale Svizzera, dell'Unione arti e mestieri e dell'Unione sindacale svizzera. Il progetto ha naturalmente beneficiato del pieno sostegno finanziario dell'Ufficio federale per l'uguaglianza tra donna e uomo. Ecco i promotori del progetto: Ufficio della legislazione e della pari opportunità, Repubblica e cantone del Ticino, observatoire universitaire de l'emploi (OUE), Université de Genève, Fachstelle für Gleichstellung von Frau und Mann des Kantons Zürich, per la versione italiana: Marilena Fontaine, Anita Testa-Mader, Lucilla Ferroni-Giacomazzi, Françoise Gehring. La piattaforma è a disposizione in tre lingue nazionali sul sito della Conferenza svizzera delle delegate alla parità, ai seguenti indirizzi: [www.equality-salaire.ch](http://www.equality-salaire.ch) [www.equality-lohn.ch](http://www.equality-lohn.ch) [www.equality-salario.ch](http://www.equality-salario.ch).

### MANIFESTO DEL GRUPPO DONNE USS

Il Gruppo donne USS Ticino e Moesa ha recentemente formulato i propri intenti in un manifesto che diventa, di fatto, una linea guida nell'approccio ai temi legati alla condizione femminile e all'azione sindacale:

- Promuovere la parità tra donna e uomo in tutti gli ambiti
- Difendere il diritto di autodefinizione delle donne
- Tutelare gli interessi delle lavoratrici e migliorare le condizioni di lavoro
- Sostenere tutti gli strumenti per conciliare famiglia e lavoro
- Appoggiare tutte le misure positive tese a garantire le pari opportunità

- Favorire un dialogo aperto e la solidarietà fra i generi
- Rafforzare la componente femminile nelle istanze sindacali
- Estendere il gender mainstreaming nelle pratiche sindacali e politiche
- Divulgare il pensiero femminista
- Lottare contro le discriminazioni
- Combattere ogni tentativo di smantellamento sociale
- Opporsi ad ogni forma di violenza sulle donne
- Contrastare la diffusione e la cristallizzazione degli stereotipi
- Denunciare la mercificazione del corpo delle donne



»Personalmente non sono il tipo che abbatte il muro a testate; guardo piuttosto se c'è una porta per andare dall'altra parte. «

Andrea Cantieni, avvocato, Coira

Andrea Cantieni è avvocato di fiducia del SEV a Coira

## «Previdenza professionale, inasprimento del diritto»

*Licenziamenti, conflitto per le assicurazioni sociali, denunce contro il personale dei trasporti: questi sono gli argomenti di cui si occupa l'avvocato di fiducia su incarico del SEV. L'avvocato sottolinea come il contesto in cui opera sia diventato più complesso. Molto dipende naturalmente anche dalle persone coinvolte.*

**contatto.sev:** Lei è avvocato di fiducia del SEV; cosa significa?

Andrea Cantieni: Sono la persona di riferimento a cui possono rivolgersi i membri SEV con problemi legali che hanno bisogno di un avvocato. Sono in stretto contatto con il segretariato centrale e con il segretario di Coira, Peter Peyer. La nostra collaborazione è molto buona, e questo è anche un vantaggio per membri del SEV!

**Qual è l'aspetto appassionante del suo ruolo di avvocato di fiducia del SEV?**

Interessante è il contatto con le persone; i problemi

che affrontiamo sono trattati dal quotidiano.

**Quanto è ampia la gamma delle questioni che le si presentano?**

È molto ampia; i problemi principali riguardano i settori del diritto del lavoro, del diritto penale e del diritto della previdenza sociale.

**Quale di questi ambiti le interessa maggiormente?**

Di questi tre settori mi interessa tutto! Ciò che non mi attira sono i divorzi. Ma fortunatamente non sono materia dell'assistenza giuridica professionale del SEV.

**C'è un successo legato a questa attività che ricorda con particolare piacere?**

Ci sono sempre nuovi successi. Uno di questi ad esempio è avvenuto quando siamo riusciti a tener fuori da un procedimento penale un macchinista perché non aveva fatto nulla di sbagliato. Oppure quando nell'ambito del diritto del lavoro siamo riusciti a raggiungere un'intesa che andasse bene sia al lavoratore che al datore di lavoro. Quanto al diritto della previdenza sociale, ottenere le prestazioni che spettano all'assicurato è già un successo.

**Ci descriva un caso del SEV che ha concluso con successo!**

»Io mal sopporto le ingiustizie e mi sento frustrato anche quando ricevo una sentenza che non mi convince.»

Si tratta di un macchinista, accusato per danni materiali alle cose. Sul tratto ferroviario che passa attraverso la città di Coira ha urtato un furgone, e il presidente di circolo lo ha condannato per perdita della padronanza del veicolo. Noi abbiamo sollevato un'obiezione contro questa condanna e siamo riusciti a convincere il presidente di tribunale, che ha preso parte ad un viaggio in locomotiva. Questo viaggio attraverso la città di Coira lo ha molto impressionato; ha constatato le riduzioni di visibilità e le scarse possibilità di manovra del macchinista, ed ha archiviato il procedimento.

**Che cosa ha significato per il macchinista?**

La procedura penale ha messo a dura prova il macchinista dal punto di vista emotivo, tanto più che era sicuro di non aver commesso alcun errore. L'archiviazione lo ha sollevato da questo enorme peso.

**Ha già provato frustrazione per non aver raggiunto l'obiettivo?**

Purtroppo succede ogni volta. Io sopporto male le ingiustizie e mi sento frustrato anche quando ricevo una sentenza che non mi convince.

**Abbiamo constatato che sono diventate più complicate soprattutto le questioni legate all'idoneità al lavoro e alle assicurazioni sociali. Questo quadro si rispecchia anche nel suo lavoro?**

Sì, da circa 2, 3 anni va sempre peggio. Da una parte abbiamo una riduzione legale delle prestazioni mentre dall'altra un irrigidimento della giurisprudenza. Inoltre ci si attiene ai requisiti medici sempre con maggior severità, e noi riteniamo che le perizie mediche siano spesso ingiuste.

**Cosa intende per irrigidimento della giurisprudenza? Da profano dell'argomento, credevo che proprio il diritto fosse qualcosa di definito.**

Nell'ambito delle assicurazioni sociali non è proprio così. È un ramo in evoluzione e attualmente segue sem-

pre una direzione: quella del risparmio. La politica lo stabilisce e la giurisprudenza lo mette in pratica.

**Per lei come avvocato questo significa perdere un maggior numero di processi? Oppure che per ottenere qualcosa deve impegnarsi più a fondo?**

Questa domanda è lecita! Significa principalmente più frustrazione per le parti in causa. Dobbiamo spiegare alle persone come funziona la giurisprudenza, che altrimenti non riescono davvero a comprendere: hanno pagato i contributi per una vita e alla fine si vedono negare le prestazioni.

**Poco fa ha affermato che nello ambito del diritto del lavoro spesso cerca un accordo diretto tra lavoratore e datore di lavoro. Anche questo è diventato più difficile?**

Il contesto è sicuramente diventato più complesso. Dipende fortemente dalle persone coinvolte. Nel caso di piccole aziende, anche l'emotività gioca un ruolo rilevante e trovare un'intesa risulta più complicato. In effetti, quando il lavoratore si presenta con un avvocato, le piccole aziende si sentono spesso bistrattate. Ma è anche importante come si imposta l'approccio. Personalmente non sono il tipo

### BIO

**Età:** 49 anni

**Percorso professionale:**

1994 diploma di Dr. iur. HSG, Giudice istruttore a Coira fino al 2001, giudice nel Liechtenstein fino al 2005, dal 2006 avvocato a Coira

**Famiglia:** sposato, due figli (19 e 17 anni)

**Tempo libero:** musica, clarinetista nella «Ländlerkapelle Grischuna»



# INTERVISTA



Peter Moor

Andrea Cantieni alla stazione di Coira.

che abbatte il muro a testate; guardo piuttosto se c'è una porta per andare dall'altra parte.

### **I membri SEV comprendono questo suo modo di procedere?**

Ci sono alcuni che non lo capiscono e che preferirebbero qualcuno che mostra i denti e che agisce con grinta. Ma questo non è il mio modo di lavorare. La maggior parte però accetta il mio modo di agire e il risultato fa credere che era giusto.

### **Non avverte che le persone hanno aspettative completamente sbagliate riguardo a cosa si può ottenere con un caso giuridico?**

Ci sono sempre casi in cui le aspettative non sono realistiche. Ma non c'è da meravigliarsi perché la gente non conosce la giurisprudenza. Sentono storie in cui c'è chi ha percepito una rendita o altri che hanno ricevuto un aumento salariale e si aspettano lo stesso. In questi casi spetta a me spiegare loro perché la situazione è diversa. Ma i membri

SEV sono persone estremamente ragionevoli e piacevoli; le stimo molto! Certamente colpisce come in questo settore la lealtà verso il datore di lavoro sia forte. A maggior ragione si sentono bistrattati quando ricevono dal datore di lavoro un trattamento non adeguato; non comprendono più il mondo.

### **Esiste il «tipico caso sindacale»?**

I licenziamenti sono esempi tipici. In questi casi si tratta di verificare se il licenziamento è indebito e se le buste paga sono corrette. In seguito, all'interessato serve una consulenza per quel che riguarda le assicurazioni sociali, per evitare che diventi dipendente dagli aiuti sociali. Eventualmente va effettuato un annuncio alla AI. Un licenziamento porta le parti in causa a dover affrontare numerosi problemi!

### **Talvolta sembra che il suo ruolo sia piuttosto quello dell'assistente sociale!**

In questo settore è proprio così. Si deve avere la visione

generale delle possibilità esistenti al di fuori del diritto del lavoro, delle possibilità offerte dalle assicurazioni sociali. Si deve convincere la gente che è utile annunciarsi all'AI perché per molte persone questo rappresenta una grande barriera psicologica. Si devono rispettare i termini prestabiliti, e le persone che si trovano in una situazione molto grave hanno bisogno di qualcuno che le stia ad ascoltare.

### **I film giudiziari britannici e americani danno un'immagine della sua professione che ha poco a che vedere con la realtà svizzera. Le piacerebbe essere un avvocato di quel genere?**

Absolutamente no! Sono un tipo riservato e vorrei essere convincente con argomenti giuridici e non con uno show. I procedimenti in Svizzera sono veramente diversi. Le arringhe davanti alla corte non hanno un ruolo determinate. Sono molto più importanti le istanze nel procedimento, è necessario essere realmente validi!

### **In cosa consiste la sua attività al di fuori dei casi sindacali?**

Tutti i collaboratori del nostro studio legale operano come avvocati di fiducia di diversi sindacati e assicurazioni di protezione giuridica. A Coira siamo altamente specializzati nelle questioni rilevanti in ambito sindacale.

### **Lei si espone come avvocato che rappresenta il personale in caso di conflitti. Questo ha delle ripercussioni anche sul**

### **modo in cui viene trattato in tribunale?**

Non ho questa impressione. Ma effettivamente rappresento esclusivamente parti lese, lavoratori. Mai l'altra parte in causa. Nonostante ciò non ho l'impressione che la corte mi contesti. Rappresentando sempre questa posizione, e non andando ad affermare il contrario il giorno successivo, sono sicuramente più attendibile.

Peter Moor

## PROTEZIONE GIURIDICA PER MEMBRI SEV

- L'assistenza giuridica professionale è la prestazione principale offerta dal sindacato SEV ai suoi membri. Questa prestazione è compresa nella quota sindacale.
- Chi ha bisogno di protezione giuridica deve innanzitutto compilare il relativo modulo (modulo in internet su [www.sev-online.ch/it/leistungen/rechtsschutz/berufsrechtsschutz.php](http://www.sev-online.ch/it/leistungen/rechtsschutz/berufsrechtsschutz.php)).
- Il modulo va presentato entro dieci giorni alla presidenza

della propria sezione oppure al segretariato SEV di Berna o di Bellinzona.

- Il segretariato centrale di Berna decide chi seguirà il caso e se è necessario rivolgersi a un avvocato.
- Inoltre, in collaborazione con Coop, il SEV offre ai suoi membri un'assicurazione di protezione giuridica privata. Questa prestazione non è compresa nella quota sindacale.



“Le dure condizioni di lavoro in galleria sono compensate da strutture confortevoli sul cantiere.”

Daniel José Gil Arrieche, minatore al cantiere di Sedrun

I minatori sono sempre stati una grande famiglia, oggi viene forse meno lo spirito di fratellanza che c'era in passato. «Ma quan

## «Il fascino del mestiere? Non è una

*Condizioni di lavoro difficili, tra temperature alte, umidità e fumo. Le fatiche sono sempre le stesse ma la sicurezza è molto migliorata, come pure le strutture di accoglienza*

Andreas Reichardt (1967-2000), Jacques Du Plooy (1978-2001), Heiko Bujack (1967-2003), Salvatore Di Benedetto (1981-2005) Albert Ginziger (1966-2003), Andrea Astorino (1974-2005), Thorsten Elsemann (1976-2006), Hans Gammel (1964-2010). Le loro foto sono incorniciate in una piccola cappella scolpita nella roccia, nelle viscere della montagna. I loro volti sono illuminati da candele accese. Il loro ricordo è scolpito nella mente e nei cuori dei compagni minatori che venerdì scorso, 15 ottobre 2010, hanno potuto festeggiare la caduta dell'ultimo diaframma della galleria di base di Alptransit. Hubert Bär, il minatore austriaco che per primo ha varcato il passaggio creato dalla fresa Sissi tra Faido e Sedrun, ha collocato sul fragile altare la statua

di Santa Barbara, patrona dei minatori. Un gesto sentito e dovuto, perché i minatori sono così: uomini tutti d'un pezzo, uomini d'onore uniti, nel bene e nel male, da un destino particolare: lavorare sotto terra, in condizioni dure, ma con una passione speciale.

### Sotto terra tutti solidali

«Non so come spiegarlo» ci racconta Filippo Palermo, 62 anni, da nove anni sul cantiere di Faido dopo aver girato mezzo mondo. «La montagna e il lavoro sotto terra, esercitano su noi minatori una forza di attrazione a cui non possiamo resistere. Benché siamo molto consapevoli dei pericoli, la nostra natura è di rispondere alla chiamata della galleria».

Il fascino del mestiere di minatore non è dunque una



Formato poster e cartolina: i due minatori veicolo pubblicitario dell'evento del secolo.

leggenda metropolitana. Lo hanno confermato due generazioni a confronto, in un dibattito organizzato da Unia sul cantiere di Faido. «Questa professione non può essere confrontata con nessuna al-

tra» afferma Gervasio Minozzo, che ne sottolinea i rischi. «Fumo, acqua, temperature elevate, polvere. Laggiù, nel ventre della montagna, può succedere di tutto». Molto migliorata, rispetto al passa-

to, la sicurezza. «Ma quando si perde un amico – afferma Enzo Piccinini – il vuoto è grande, è come se dentro di noi si fosse scavato un buco». Qualcuno dice che in passato la fratellanza tra minatori era

### L'UE VUOLE ACCELERARE IL TRASFERIMENTO DEL TRAFFICO



Michael Reiterer

C'era anche lui alla cerimonia per la caduta dell'ultimo diaframma. Michael Reiterer, ambasciatore dell'Unione europea in Svizzera. «L'UE si è già congratulata con la Svizzera e io sono felice – dichiara a *contatto.sev* – di poter essere qui per

un evento molto importante. Importante perché Alptransit assicura i collegamenti tra Nord e Sud. Per noi europei quest'opera rappresenta un incentivo per accelerare il trasferimento dei trasporti dalla strada alla ferrovia. Un passo molto importante anche per l'ambiente. Ora occorre portare a termine Alptransit e noi faremo in modo che i paesi dell'UE siano pronti». Ma l'Europa crede davvero nel trasferimento? «È un obiettivo politico accettato da tutti gli Stati membri. Del resto il progetto RAIL dell'UE dovrebbe prossimamente passare al vaglio del Parlamento europeo. Vogliamo procedere a passo spedito». L'anno prossimo si aprirà il capitolo della Borsa

dei transiti alpini (BTA). Fondata su meccanismi di mercato, è uno strumento di gestione delle limitate capacità della rete viaria per il transito sulle Alpi o del numero dei transiti alpini. «Si tratta indubbiamente di un progetto interessante – osserva l'ambasciatore europeo – ma la sua realizzazione è possibile solo con il consenso di tutti. Si tratta del tipico progetto per il quale occorre la cooperazione di tutti sul piano europeo». Immaginare uno scenario positivo è dunque illusorio? «Non posso rispondere. La strada, in questi casi, è sempre lunga. Succede anche in Svizzera quando dovete trovare un accordo tra cantoni». Parole da diplomatico. *frg*

### ROMA ASSICURA: FAREMO ANCHE NOI LA NOSTRA

«È un momento storico». Sono le parole dell'assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia Raffaele Cattaneo, giunto a Sedrun per partecipare alla caduta dell'ultimo diaframma. «Un momento storico per tutti coloro che per anni hanno lavorato a questa impresa. Ma è anche un momento simbolico in cui si rinnova la memoria dei luoghi e della nostra identità. Identità di popoli diversi che, grazie a questa infrastruttura saranno più vicini e liberi di relazionarsi tra loro. Insieme al Sempione essa ci consentirà di connettere la rete ferroviaria lombarda con la rete ferroviaria europea, permettendo di accorciare le distanze tra Milano e Zurigo, di aumentare la capacità per il trasporto merci (50 milioni di tonnellate

l'anno rispetto agli attuali 10 milioni) e di favorire il trasferimento modale del traffico merci dalla strada alla ferrovia, favorendo così le politiche di trasporto più sostenibili». Raffaele Cattaneo ha sottolineato anche la necessità di completare



Raffaele Cattaneo



# DOSSIER

do siamo in galleria siamo tutti solidali!»

## eggenda»

più forte, praticamente in-crollabile. «Oggi – sostiene Piccinini – manca lo spirito di famiglia. Ognuno cerca di farsi gli affari suoi». Una forma di individualismo che mina la coesione tra minatori, su cantieri sempre più multiculturali. Meno drastico Filippo Palermo: «Quando siamo in galleria, siamo tutti molto solidali. Tutti corrono se succede qualcosa». Quando racconta, Filippo è visibilmente emozionato. «Ancora tre anni qui, perché c'è ancora da fare, e poi mi occuperò dei nipotini».

### C'è chi parte per altre sfide

Altre sfide attendono invece Daniel José Gil Arrieche. Portoghese, 44 anni, è giunto in Svizzera 13 anni fa e da 8 anni lavora al cantiere di Sedrun come macchinista sulla perforatrice. «È stato un lavo-

ro duro – ci spiega – soprattutto per le condizioni climatiche molto particolari ed estreme. In galleria capita spesso di essere inzuppati d'acqua a 43 gradi e di essere confrontati, all'uscita, con le rigide temperature invernali». L'ambiente di lavoro è però piacevole: «Siamo sempre la stessa squadra, ci conosciamo da anni, già da prima di Sedrun. Andiamo molto d'accordo».

Le pesanti codizioni di lavoro in galleria sono comunque compensate da infrastrutture confortevoli nel resto del cantiere: una buona mensa e alloggi comodi. «Con i nostri tumi, è molto apprezzabile poter disporre di una camera singola, per non infastidirci a vicenda. Già i tumi... Daniel José lavora in genere 10 giorni consecutivi, iniziando con 4 notti dalle 22 alle 6, per continuare con 3 pomeriggi dalla 14 alle 22 e finire con 3 mattine dalle 6 alle 14. Una maratona compensata da 4 giorni di libero, che Daniel José ha sempre trascorso presso la sua famiglia, in Portogallo».

Ormai Daniel José è giunto al termine del suo soggiorno nei Grigioni. «Abbiamo lavorato per poche settimane, nell'altro cunicolo. Verso l'inizio di dicembre, avremo finito anche qui». Non è però preoccupato. La sua ditta, la Frutiger, ha molto lavoro e gli è già stato prospettato un nuovo incarico, a Visp, per scavare la galleria autostradale di circonvallazione.

Françoise Gehring  
Pietro Gianoli



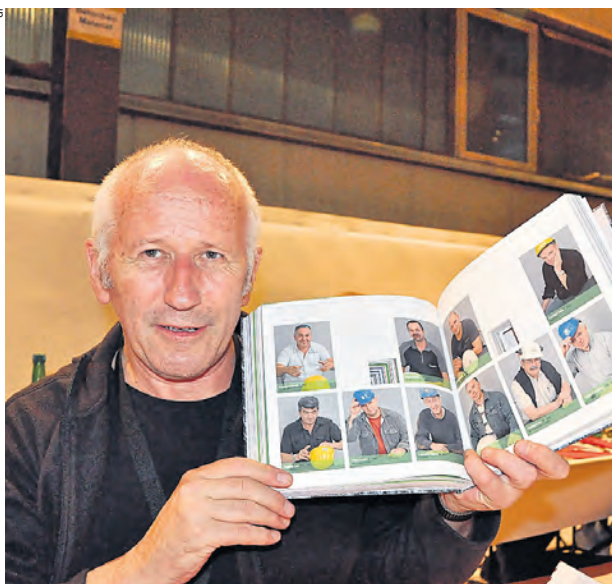
Come tanti tappi di champagne, come tante grida di gioia che si alzano nell'immensità dell'azzurro. I caschi dei minatori sono stati fatti esplodere da cariche di dinamite. Tanti elmetti gialli schizzati nel cielo blu di Sedrun a simboleggiare la vittoria sulla montagna, la gioia dei minatori, la fine di un percorso durato anni. Anni di fatiche ma anche di soddisfazioni.

### PARTE

il posizionamento della linea ferroviaria da Chiasso a Milano e di realizzare le altre opere previste dalla Italia: «Alcune sono già in corso, come la bretella Arcisate-Stabio, una parte della gronda merci da Seregno verso Malpensa e l'opera più importante su tutta la tratta Milano-Chiasso, ossia il quadruplicamento della linea Seregno-Monza. Per questo progetto dobbiamo provvedere al più presto». Roberto Castelli – viceministro italiano dei trasporti, presente anche lui alla cerimonia ufficiale – ha assicurato che «per l'Italia tutte le opere afferenti al Gotardo devono diventare una priorità assoluta». Ha poi contestato una certa passività italiana, affermando: «Voi mettete tutti i treni che volete, noi li faremo passare».

frg





Il fotografo Alexander Egger ha firmato i 500 ritratti del libro sui protagonisti del cantiere del secolo. A destra un minatore entusiasta mentre sfoglia le pagine del libro in cui riconosce la sua foto e scopre quelle degli amici.



**Adrenalina: «Ad uno ad uno entravano nel mio studio. Ogni volta una carica di energia»**

## Dietro ogni volto, una storia personale

Fotografo del SEV, Alexander Egger ha ricevuto l'incarico da UNIA: immortalare tutte le persone (non solo i minatori, dunque) che hanno lavorato sul cantiere Alptransit di Sedrun. Cinquecento volti raccolti con passione e professionalità.

Un libro dal formato quadrato con un buco in mezzo, come fosse scolpito - esattamente al centro - nella roccia, le cui venature sono in bella mostra sulla copertina. Quasi a simboleggiare la galleria scavata anno dopo anno, tra fatiche, dolori ma anche tante soddisfazioni. «La montagna è grande, noi siamo piccoli» ha esordito il consigliere federale Moritz Leuenberger poco dopo la caduta dell'ultimo diaframma. Di sicuro grandi - e in un certo senso almeno tanto quanto la montagna - sono i minatori che l'hanno espu-

gnata. Veri eroi davanti a quali si è inchinato il direttore di Alptranist Renzo Simoni, levandosi l'elmetto in segno di rispetto.

Questi veri eroi Alexander Egger li ha conosciuti da vicino. «Nel mio studio improvvisato qui a Sedrun - ci racconta - li ho incontrati uno per uno. Ho scambiato quattro chiacchiere con ognuno di loro. Con alcuni ha intrecciato persino una relazione di amicizia». Un'esperienza, quella di Alexander, vissuta a passo di corsa. «Per ogni ritratto avevo circa cinque minuti di tempo e l'organizzazione delle sedute fotografiche non è sempre stata semplice a causa dei turni di lavoro dei minatori. A volte si presentavano in gruppi di 10. Insomma, un ritmo da adrenalina, uno scambio di energie che mi davano la carica». Scattando le foto una dopo l'altra, Alexander ha raccolto frammenti di vita, ha letto dietro gli sguardi, ha interpretato i sorrisi. «E' sfilata davanti a me

un'umanità ricca e diversa: persone timide davanti all'obiettivo, altre sicure e rilassate. Non è sempre stato facile mettere tutti a proprio agio in così poco tempo, ma alla fine ce l'ho fatta». E' come se di bocca in bocca fosse passato il messaggio: fidati di lui, ti troverai bene. «E' vero - commenta Alexander - sono stati tutti molto entusiasti poiché sapevano che si trattava di un progetto in cui loro erano al centro di tutto».

Un omaggio, dunque, che resta nel tempo. «Non è infatti una pubblicazione qualsiasi: è un libro dedicato ai protagonisti. Dietro ogni viso - spiega Alexander - c'è una storia personale. E attraverso tutti questi volti è possibile raccontare una storia collettiva, ripercorrere una pagina di storia». Ritrovarsi in un libro è anche un'affermazione di identità: io li c'ero, ero con queste persone, con loro ho vissuto questa esperienza. «Un minatore mi ha subito detto che farà vedere le foto ai figli e ai nipoti. Questi libro

- sottolinea il fotografo bernese - è molto più di un album dei ricordi. E' un vero percorso di ricognizione». Facciamo fatica a parlarci, perché le nostre voci sono sommerse dalla musica e dalle risate dei commensali. Quando passano tra i tavoli, i minatori si fermano a parlare con lui, pacche sulle spalle e strette di mano. «Ho vissuto per diversi giorni a colpi di caffè espresso» aggiunge ridendo Alexander. «Ho visto la reazione di alcuni minatori che hanno ricevuto il libro: si cercano subito, cercano i compagni di squadra. Questa esperienza mi ha dato molto. Non solo a livello professionale, ma anche e soprattutto sul piano umano».

frg

*Il libro «La galleria del secolo (cantiere NTFA di Sedrun)» (Das TunnelWerk, Le tunnel du siècle) - edito da UNIA e Implemia - è in vendita al prezzo di 20 franchi e può essere ordinato a Unia a Berna.*

## COMMENTO

Il più sembra fatto. Gli oltre 57 chilometri della galleria di base del Gottardo, la più lunga galleria ferroviaria al mondo, sono scavati, alla faccia di chi, ad ogni fase di difficoltà, ripeteva che era un'impresa impossibile e che la geologia alla fine avrebbe vinto. Invece, i piani di lavoro e persino gli importi stanziati sono stati rispettati.

La realizzazione della nuova linea di base non dovrebbe più incontrare ostacoli tecnici di rilievo.

Non così invece la realizzazione dei suoi obiettivi politici, che dipendono da molte variabili. Le più immediate riguardano l'ampliamento delle capacità delle linee di accesso. Le dichiarazioni giunte dai rappresentanti italiani e europei a Sedrun sono apparse ottimistiche, ma attendono ancora riscontri concreti.

Ma anche entro i confini resta molto da fare. Ferrovia 2030 ha per esempio dimenticato le tratte mancanti in Ticino limitandosi, nella variante più cara, a menzionare l'ampliamento della linea per accogliere veicoli dal profilo di 4 metri. Né manca chi si batte contro nuovi investimenti per la rotaia, ma ricorda puntualmente i limiti delle strutture, per contenere le possibilità di trasferimento che il popolo ha più volte confermato di volere.

Questa è la grossa differenza: la dolomia di Piora o le rocce del Tavetsch erano ostacoli ardui, ma concreti e fermi. Gli ostacoli politici sono invece mobili, quindi difficili da aggirare o scavalcare. È quindi essenziale non perdere di vista gli obiettivi: trasferire tanto più traffico possibile, viaggiatori e merci, su di un mezzo più sicuro, affidabile e sostenibile come la ferrovia.

Pietro Gianolli



## Comitato centrale TS

### Più chilometri percorsi richiedono più manutenzione

Anche quest'anno aumenteranno i km percorsi dai nostri treni e il materiale rotabile sarà soggetto a maggior usura, causando un aumento dei costi della manutenzione.

Affinché sia garantita la massima disponibilità del materiale rotabile, gli attuali processi di manutenzione vengono sottoposti a verifiche sistematiche. È quanto ha comunicato il dirigente Thomas Brandt alla seduta del comitato centrale TS del 27 e 28 settembre a La Chaux-de-Fonds, durante la quale ha indicato gli obiettivi di Operating. Uno di questi è l'impiego ottimale dei mezzi a disposizione, ossia la massima disponibilità dell'intera flotta al minimo costo. Entro il 2016, Operating intende impiegare il 95% del materiale rotabile.

#### Tendenza crescente

Per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza e ad alta velocità c'è da attendersi una ulteriore marcata crescita. È

necessario riuscire ad aumentare i posti a sedere dagli odierni 150.000 a 200.000 entro il 2030. In collaborazione con l'industria, si sta lavorando al progetto di nuovi treni a lunga distanza a due piani. A seguito della crescente complessità dei veicoli, aumentano anche le esigenze poste al personale della manutenzione, come dimostra il numero crescente di giorni dedicati alla formazione, passati quest'anno a 2.890, con un aumento del 30%.

#### Strategia degli investimenti

I veicoli più complessi non richiedono maggior impegno solo dai docenti professionali della manutenzione, ma aumentano pure le esigenze poste agli impianti dei depositi e delle officine. Secondo Thomas Brandt, il consiglio di amministrazione ha attualizzato nell'ottobre del 2009 la strategia degli investimenti della divisione viaggiatori per gli anni 2010-2020, con un volume di investimenti di 840 milioni. Non è ancora dato sapere come saranno resi disponibili questi capitali.

#### Cassa pensioni FFS

Il capitale di copertura della CP è del 90,4%. Si sa che tutte le casse pensioni faticano ad ottenere un rendimento ottimale dei loro investimenti, a causa della situazione dei mercati finanziari. È quanto ci è stato detto dal presidente del consiglio di fondazione Erwin Schwarb. L'attuale rendimento medio risulta essere dell'1,8%, in confronto ad un'aspettativa della cassa del 4,3%. Ecco perché si può senz'altro parlare di una situazione critica degli investimenti, dato che gli interessi sono in picchiata. Né questi interessi, né i contributi di risanamento del personale possono da soli migliorare il grado di copertura. Possono rimediare a questa precaria situazione solo coloro che l'hanno provocata, ossia i politici. Ci attendiamo quindi che il Consiglio federale e le Camere si decidano finalmente a votare il necessario credito di 3 miliardi di franchi.

Servizio stampa SEV-TS

## VPT Servizi ferroviari, pensionati

### Primo ritrovo dei pensionati della gastronomia ferroviaria e dei treni notturni



Il 29 settembre, collaboratrici e collaboratori pensionati della elvetino SA, delle ditte che l'hanno preceduta e della Wagon-Lits Svizzera provenienti da tutta la Svizzera e dall'estero si sono incontrati a Lucerna per una piccola crociera sul lago dei quattro cantoni, arricchita da un ottimo pranzo.

Si è trattato di un primo incontro di questo genere, che diventerà però una sca-

denza fissa nel calendario della sezione.

I partecipanti non si sono infatti limitati a ricordare i bei vecchi tempi andati, ma la giornata ha fornito anche l'occasione di discutere i problemi dei pensionati, quali per esempio le facilitazioni di viaggio e l'ammontare delle rendite.

Sono state espresse alcune rivendicazioni di cui la sezione vuole farsi cari-

co, unitamente a quelle dei colleghi attivi.

Infatti è rimasto solo il sindacato ad occuparsi delle richieste dei pensionati per temi come la revisione AVS, la compensazione del rincaro sulle rendite ecc.

I pensionati, oltre ad essere membri a pieno titolo del sindacato, danno un grande contributo alla sua attività, grazie all'esperienza e alla partecipazione che ne fanno autentici pilastri che sostengono anche la posizione delle colleghe e dei colleghi attivi.

Ringraziamo elvetino per la partecipazione alle spese, la sottofederazione VPT per il sostegno e Isidor Schwitter, responsabile sezione dei pensionati, per l'organizzazione della giornata.

Calogero F. Noto

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### Più uguale degli altri

*Giorni fa si è tenuta a Roma una maratona oratoria organizzata dalla giornalista e deputata italiana del PdL Fiamma Nirestein sotto il tirolo «Per la verità. Per Israele». Decine e decine di esponenti politici e intellettuali di destra e di sinistra, italiani e stranieri, si sono alternati al microfono per alcuni minuti per difendere l'unica verità ammessa, quella appunto propagandata dalla dirigenza israeliana. Per avere un'idea dell'impronta data alla manifestazione, basta tenere presente l'esortazione d'apertura della stessa Fiamma Nirestein: «Mandela deve riconoscere che Israele non pratica l'apartheid».*

*Ora, a parte che si potrebbero citare innumerevoli personalità e studi che condividono appieno l'accusa di Mandela, stavolta voglio citare un solo documento, che la scorsa settimana è stato presentato a Roma al Sinodo sul Medio Oriente. Il manifesto si intitola «Kairos Palestina» ed è stato redatto dai leader di tutte le comunità cristiane rappresentate a Gerusalemme.*

*Le accuse a Israele di praticare una politica razzista e segregazionista, già avanzate a più riprese in passato, non erano mai state però così dure, raggiungendo, per la prima volta, i toni della scomunica teologica, come si commenta nel sito della chiesa evangelica. All'affermazione: «l'occupazione militare è un peccato contro l'umanità» segue la specificazione: «Qualsiasi uso della Bibbia per legittimare o supportare scelte e posizioni politiche che sono basate sull'ingiustizia trasforma la religione in ideologia umana e spoglia la Parola di Dio nella sua santità, universalità e verità». Chi crede in questa Parola non può non percepire tutta la portata della condanna. Bollata dunque come iniqua e inaccettabile l'occupazione, ne consegue la legittimazione della resistenza. Dopo la lapalissiana constatazione «se non ci fosse l'occupazione non ci sarebbe alcuna resistenza», si precisa: «la resistenza al male dell'occupazione è un diritto e un dovere per il cristiano».*

*Un paragrafo del documento è dedicato al tentativo di Israele di ufficializzare il carattere ebraico dello Stato. Per i leader cristiani di Israele e dei territori occupati «cercare di fare dello stato uno stato religioso, ebreo o islamico, lo trasforma in uno stato che pratica discriminazione ed esclusione».*

*Brevemente riassunta la portata di questo documento, guardiamo quanto sta accadendo di questi tempi. Il governo Netanyahu ha firmato il decreto che dà via libera alla costruzione di 240 nuove unità abitative in due quartieri di Gerusalemme Est, la parte araba della città sotto occupazione. Uno schiaffo a Obama (che agli occhi di Netanyahu conta sempre meno) e alla controparte palestinese (che a quegli stessi occhi non ha mai contato un bel niente).*

*Prosegue la colonizzazione, proseguono gli arresti di bambini, anche di otto anni, colpevoli di lanciare sassi contro le vetture dei coloni e prosegue l'iter della legge Lieberman, quella appunto che tende a dare un carattere etnico-religioso allo stato, definendolo «ebraico», in contraddizione con ogni principio di uguaglianza dei suoi cittadini (al 20% arabi).*



# Aventure dans la nature – Tende-Nice-Provence

8 au 12 avril et 7 au 11 octobre 2011 (5 jours)

Prix forfaitaire: CHF 990.–

Découvrez des paysages spectaculaires dans le Sud des Alpes et en Provence! Vous voyagez en train à travers l'un des plus beaux paysages montagneux de France. En car, vous allez traverser des vallées sauvages et romantiques et passer sur des cols de montagnes impression-

nants. Les points forts: la ligne des Alpes entre Grenoble et Gap, le chemin de fer de Tende entre Cuneo et Nice ainsi que le chemin de fer à voie étroite de Nice à Digne-les-Bains. A Nice, vous avez du temps libre pour découvrir le paysage méditerranéen.

## P R O G R A M M E

**1<sup>er</sup> jour, vendredi 8 avril / 7 octobre 2011: Genève – Grenoble – Col-de-la-Croix-Haute**

Voyage individuel jusqu'à Genève, puis voyage en train jusqu'à Grenoble. L'après-midi, vous continuez le voyage via le Col-de-la-Croix-Haute dans la vallée du Buëch jusqu'à Gap (ligne-des-Alpes), l'une des lignes des plus intéressantes de la SNCF au niveau du paysage. Continuation à travers la vallée sauvage et romantique de la Durance jusqu'à Briançon.

**2<sup>e</sup> jour: Briançon – Cuneo – Chemin de fer de Tende**

Expérience inoubliable au niveau de la nature et du chemin de fer. Aujourd'hui, vous adorez le trajet spectaculaire en chemin de fer à voie étroite de Digne-les-Bains à Nice. Vous allez découvrir des vallées pittoresques, des paysages

abrupts, d'innombrables ponts et viaducs. Un train spécial est prévu qui vous permet de faire des arrêts fréquents pour prendre des photos.

**3<sup>e</sup> jour: Nice et la Riviera française**

Aujourd'hui, vous avez le choix entre une journée libre à votre disposition ou une excursion facultative en car pour découvrir la Riviera française.

**4<sup>e</sup> jour: Le chemin de fer de Provence spectaculaire**

Découverte fantastique de la nature et d'un voyage en chemin de fer. Vous appréciez le trajet spectaculaire en chemin de fer à voie étroite de Nice à Digne-les-Bains avec des vallées pittoresques, des paysages abrupts, d'innombrables ponts et viaducs. L'après-midi, vous voyagez en car à travers des vallées sauvages et romantiques jusqu'à Embrun.

**5<sup>e</sup> jour, mardi 12 avril / 11 octobre 2011: Col-de-Cabre – Valence – Genève**

Voyage en train de Embrun via Veynes-Dévoluy, le Col-de-Cabre et la vallée méditerranéenne de la Drôme jusqu'à Valence et retour en TGV à Genève.

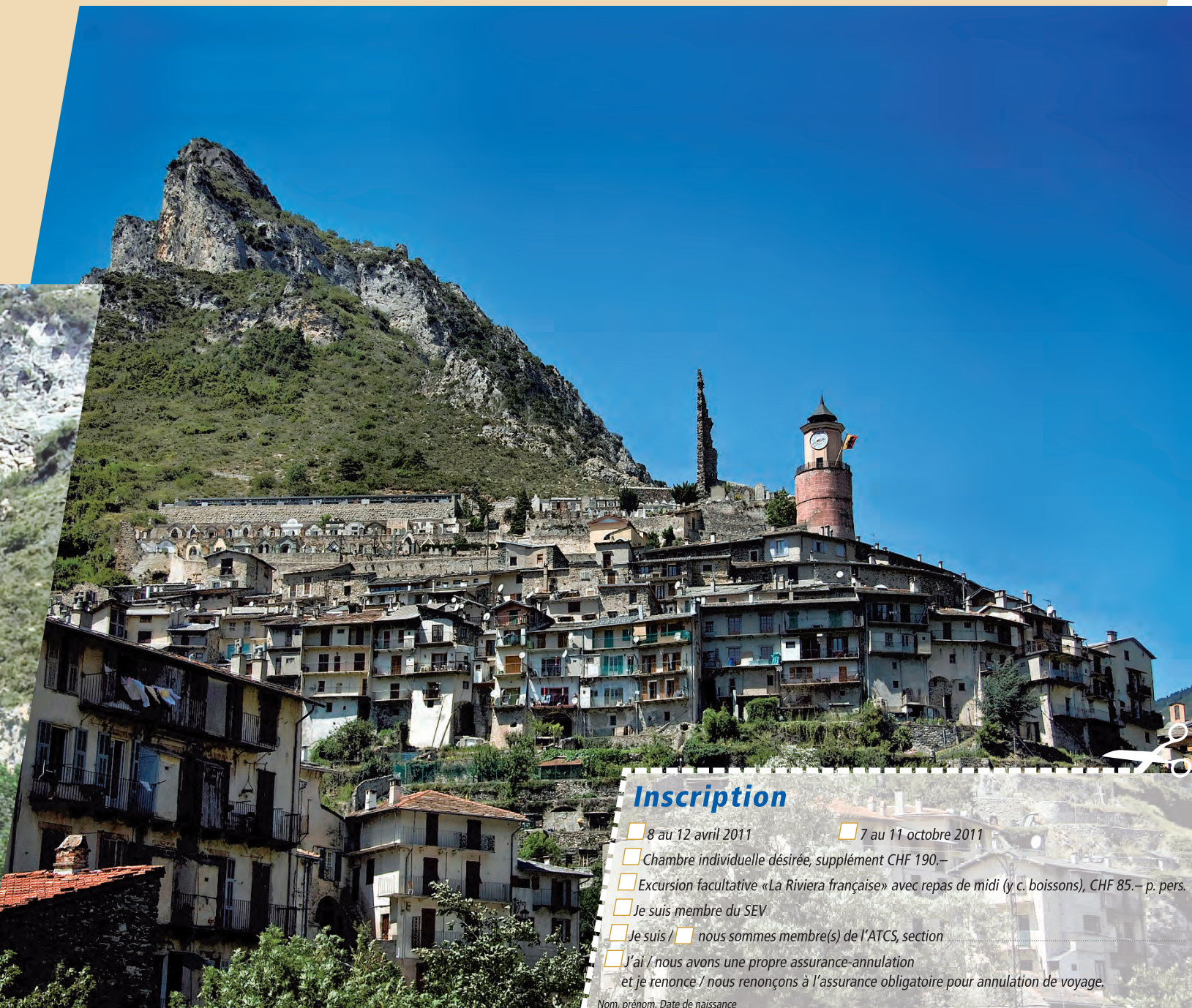


**Compris:** Voyage en trains réguliers 2cl. dès et jusqu'à Genève • Voyage en train de Provence de Nice à Digne-les-Bains en classe unique • Toutes les excursions en car et les transferts • 4 nuitées dans des hôtels de moyenne classe, en chambre double avec petit-déjeuner • 7 repas principaux (y compris vin, eau et café) • Documentation sur le voyage • Guide SERVRAIL dès et jusqu'à Genève.

**Non compris:** Supplément chambre individuelle, CHF 190.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 23.– • Excursion facultative «La Riviera française» avec repas de midi (y c. boissons), CHF 85.–



# des Alpes du Sud



## Inscription

- 8 au 12 avril 2011                       7 au 11 octobre 2011
- Chambre individuelle désirée, supplément CHF 190.–
- Excursion facultative «La Riviera française» avec repas de midi (y.c. boissons), CHF 85.– p. pers.
- Je suis membre du SEV
- Je suis /  nous sommes membre(s) de l'ATCS, section
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation  
et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu/date

Signature

### Les chemins de fer de Provence

La ligne Nice – Digne-les-Bains est l'une des dernières qui subsiste, du réseau à voie étroite du Sud de la France. Des travaux importants et fréquents sont nécessaires afin d'entretenir ce tracé avec ses nombreux ouvrages. Il peut arriver que certains tronçons soient interrompus pendant plusieurs mois. Le programme reste sous réserve de modifications.



Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables  
Envoyer à: SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous  
[www.servrail.ch](http://www.servrail.ch) Renseignements: SERVRAIL, Téléphone 031 311 89 51



## ■ Delibera per mezzo di circolare

# SEV Assicurazioni cooperativa modifiche autorizzate dall'autorità competente

La SEV Assicurazioni cooperativa sottosta notoriamente all'autorità di vigilanza sui mercati finanziari (FINMA). Con riferimento alle disposizioni di vigilanza (art. 5 cpv. 1 della LSA in combinazione con l'art. 4 cpv. 2 lettera a della LSA) le modifiche degli statuti devono essere sporadicamente autorizzate dalla FINMA prima dell'iscrizione nel registro di commercio cantonale.

Gli statuti della SEV Assicurazioni cooperativa sono stati presentati alla FINMA con la nuova approvazione dell'amministrazione nel mese di luglio 2007 e considerati leciti e corretti. Successivamente è avvenuta l'iscrizione presso l'ufficio del registro di commercio di Basilea Città.

Negli anni successivi, compresi tra il 2008 e l'aprile 2010, il consiglio di amministrazione della SEV Assicurazioni cooperativa ha

emanato diverse modifiche precise, prevalentemente in relazione alla ripartizione delle mansioni tra l'ufficio di revisione PWC e la CdG, alle modifiche di nomi e alla regolamentazione delle firme. L'unico aspetto nuovo riguarda la ragione sociale, per cui conformemente all'art. 176 dell'Ordinanza sul registro di commercio nella ragione sociale della SEV Assicurazioni deve essere visibile il suffisso aziendale cooperativa.

Il consiglio di amministrazione ha pertanto autorizzato tali modifiche all'unanimità tramite la Delibera per mezzo di circolare datata 8 settembre 2010. Non ci sono stati rifiuti o astensioni.

Gli statuti della SEV Assicurazioni cooperativa possono essere richiesti telefonando al numero: 061 225 22 44 oppure consultando l'indirizzo internet:

[www.sevbasel.ch](http://www.sevbasel.ch)

## ■ PV Ticino e Moesano

# Castagnata 2010 del Sopraceneri un grande successo

Le colleghe ed i colleghi che si sono ritrovati all'imbocco della valle del Sole per la castagnata sopracenerina. Sono stati numericamente all'altezza dei colleghi del Mendrisiotto.

I tavoli a disposizione si sono rapidamente riempiti ed il «lavoro» di sbucciatura delle caldarroste è iniziato, facilitato anche dall'ottima preparazione e cottura dei colleghi Sergio e Biagino.

L'appetito vien mangiando, si suol dire, perciò un caratteristico formaggio stagionato nelle cantine dell'alta Leventina, un lardo reperito nella bassa Mesolcina, pane casereccio e Merlot targato Ticino, hanno fatto degno contorno ad un pomeriggio di festa, per di più solatio.

Da quanto abbiamo potuto intuire dai commenti in sala ed al momento dell'arrivederci, possiamo affermare che questo incontro autunnale ha soddisfatto le aspettative. Il Comitato non lesinerà perciò, anche in avvenire, ogni sforzo affinché tali tradizioni siano mantenute e migliorate per rinnovare amicizia e collegialità in seno alla sezione.

Un sentito grazie ai gerenti del ristorante, signori Rodoni, per la cortese e signorile accoglienza.

Giampaolo Zocchi

PV Ticino e Moesano

## PRANZO DI NATALE 2010

Martedì 7 dicembre al Centro manifestazioni del Mercato coperto di Mendrisio, ore 11.00

Il Centro manifestazioni del Mercato coperto di Mendrisio ospiterà, come da tradizione, l'ultimo appuntamento dell'anno. Un incontro che coinvolge un elevato numero di colleghe e colleghi, vuoi per la vicinanza e l'atmosfera delle festività del Natale, vuoi per l'opportunità di ritrovare vecchie conoscenze di lavoro e amicizie di lunga data.

Il comitato sezionale è già da tempo al lavoro per non lasciare nulla al caso, dalla scelta delle vivande, alla decorazione della sala e l'assegnazione dei posti. Si tratta di una giornata di festa, perciò limiteremo la parte ufficiale allo stretto necessario, dando maggior spazio alla musica, al ballo e alla mega lotteria con in palio sostanziosi premi. Il ritrovo è fissato per le 11.00 e, poco più tardi, sarà servito l'aperitivo. Verso le 12.15, verranno servite le seguenti portate:

*Bresaola della Valtellina con olio e scaglie di grana*

*Tortelloni al prosciutto*

*Piccata al Marsala con contorni di patate trifolate e verdura al burro*

*Semifreddo all'amaretto e caffè corretto*

Merlot del Ticino da 7,5 dl della Cantina sociale di Mendrisio e acqua minerale naturale o frizzante. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di Fr. 40.-.

Treni consigliati:

da Airolo 9.01 – Faido 9.19 – Biasca 9.40 – Bellinzona arrivo 9.53, cambio di treno a Bellinzona 9.57 – Giubiasco 10.00 – Rivera 10.09 – Mezzovico 10.13 – Taverne 10.19 – Lamone 10.21 – Lugano 10.28 – Paradiso 10.31 – Melide 10.35 – Maroggia 10.38 – Capolago 10.42 – Mendrisio 10.48.

da Locarno 9.33 – Cadenazzo 9.48 – Giubiasco arrivo 9.53, cambio di treno a Giubiasco 10.00 – Mendrisio arrivo 10.48.

Da Chiasso: 10.33 – Balerna 10.36 – Mendrisio arrivo 10.42.

Buone possibilità di parcheggio per coloro che ci raggiungono con mezzi propri.

**Iscrizioni da inoltrare entro il 30 novembre a:**

Biagino Gioli, Via ai Fracc 3, 6513 Monte Carasso, Tel. 091 825 85 83

E-mail: [biagino\\_gioli@hotmail.com](mailto:biagino_gioli@hotmail.com)

Contiamo come sempre sulla puntualità del vostro annuncio che ci faciliterà il lavoro organizzativo. Se la vostra iscrizione o di un familiare deve essere annullata all'ultimo momento, desideriamo esserne informati onde evitarci spese supplementari. A tutti, già sin d'ora, il più cordiale benvenuto.

*Il comitato sezionale.*

## ■ Manifestazione in Piazza Governo a Bellinzona sabato 30 ottobre alle 16

# Contro i vampiri delle casse malati

I costi della salute diventano sempre più insopportabili, anno dopo anno.

I Verdi organizzano una manifestazione a cui hanno aderito anche i sindacati. Ecco il volantino

Il sistema della casse malati è contorto e poco trasparente.

- Le Casse piangono miseria ma investono in pubblicità, pagano provvigioni e selezionano i rischi.
- C'è poca trasparenza nei conti. Gli aumenti dei premi non sono proporzionati agli aumenti dei costi. Esistono enormi riserve occulte.
- C'è troppa confusione tra i vari modelli di copertura obbligatoria: il cittadino vi si perde.
- Occorre una separazione più netta tra la LaMal e LCA.
- Vi sono alti e bassi tra un anno e l'altro. Le franchigie

alte sono prima incentivate e poi penalizzate. Si gioca con la salute della gente.

- La categoria tra i 18 e i 25 anni è la più penalizzata: per le famiglie con figli che raggiungono la maggiore età gli aumenti sono spropositati.



Il logo della manifestazione.

I sussidi non risolvono i problemi. Un sussidio dovrebbe essere un aiuto statale per gli assicurati che non possono permettersi di pagare i premi di base.

- Oggi 1/3 dei ticinesi è sussidiato. Il sistema non funziona.
- La logica di assegnazione dovrebbe essere basata sul premio più basso.

Siamo per una Cassa malati pubblica e unica

- Siamo per una cassa malati pubblica e unica.
- Siamo per la creazione di un'unica banca centrale dei dati per rendere il sistema di fatturazione più semplice e trasparente.
- Basta con i travasi delle riserve tra Cantoni!
- Siamo per l'introduzione di un vero «premio» sotto forma di partecipazione agli utili per chi evita prestazioni inutili.

Diciamo basta a un sistema che non funziona più. Cerchiamo soluzioni vere e non cerotti. Fai sentire la tua voce! Vieni in piazza il 30 ottobre!



## ■ Sezione Lavori (BAU) Ticino

**Assemblea ordinaria autunnale**

Venerdì 12 novembre 2010, ore 18.00, ristorante Casa del Popolo a Bellinzona

Trattande:

- saluti e appello
- nomina due scrutatori
- lettura ed approvazione ultimo verbale
- relazioni: del presidente / del cassiere
- dimissioni
- nomine
- situazione membri / onoreficenze 2010
- relazione rappresentante sindacale segretario SEV (cassa pensione, trattative CCL / nuovo sistema salariale TOCO)
- relazione Christian Suter, presidente centrale BAU (progetti ristrutturazione Infra 2014, Best I. O)
- eventuali (comunicazioni da parte di Cope)

**Seguirà aperitivo offerto dalla sezione. Vi aspettiamo numerosi!**

*Barbara Marcionetti, presidente*

**www.sev-online.ch**

## ■ VPT Lugano TPL

**Cena sociale 2010**

Venerdì 19 novembre, rist. Pizzeria ABC Massagno

Seguiranno comunicazioni più dettagliate.  
Riservate la data.

*Il comitato sezionale*

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!

**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 l'11 novembre. Termine di chiusura redazionale: 4 novembre alle 10.00.**

**ZPV**

Unterverband  
des  
Zuggpersonals

Sous-fédération  
du personnel  
des trains

Sottofederazione  
del personale  
del treno

**PREAUVISO****ASSEMBLEA REGIONALE ZPV SVIZZERA CENTRALE**

**Mercoledì 17 novembre, ore 10.00, Lucerna, Ristorante Rütli**

*(dalle 9.30 benvenuto con caffè e cornetto)*

Punti focali saranno Toco, CCL e la cassa pensioni FFS e avremo come ospiti Erwin Schwarb, della SEV Assicurazioni e cassa pensioni FFS, Nick Raduner, segretario sindacale SEV, Andreas Menet, presidente centrale ZPV e Thomas Walther, presidente CoPe personale treno. Sono caldamente invitati tutti i membri ZPV, personale treni regionali e a lunga percorrenza, Micronic, in formazione e pensionati. Per il pranzo, vi preghiamo di iscrivervi sulle liste nella sala personale oppure presso il presidente della sezione di Lucerna: Erwin Wessner, e-mail: *luzern@zpv.ch* o tel. 076 319 03 06. L'assemblea offre numerosi spunti di sicuro interesse, per cui speriamo di accogliervi numerosi.

*Erwin Wessner, presidente ZPV Lucerna*

**PREAUVISO: CONFERENZE SEV CCL****Conferenza CCL novembre**

**Mercoledì 10 novembre 2010**  
dalle 14.15 all'hotel Ador, Berna

**Conferenza CCL dicembre**

**Venerdì 10 dicembre 2010**  
dalle 10.15 alle 17.00 al Centro conferenze di Unia, Berna  
(Invito verrà spedito verso metà novembre)

## ■ PV Vallese

**Assemblea autunnale mercoledì 17 novembre**

L'assemblea avrà luogo a Briga-Glis, al ristorante River Side, alle ore 10.30 del 17 novembre e non giovedì 18 novembre come annunciato ad inizio anno!

Apertura della cassa alle 10.00 per la vendita della agenda SEV 2011, prezzo 15 franchi (preparare p.f. l'importo esatto), come pure per il pagamento di 20 franchi per il pranzo (inclusi ¼ litro di vino, acqua minerale e il caffè). Oltre all'abituale ordi-

ne del giorno, avremo come ospite Giorgio Tuti, presidente del SEV. La traduzione verrà assicurata dal collega Serge Anet, presidente della PV Ginevra. Il ristorante si trova a 10 minuti a piedi dalla stazione di Briga, in via Rue de la Gare. Alla stazione troverete dei membri di comitato che vi accompagneranno.

Pranzo in comune al termine dell'assemblea.

Attenzione! Per questioni organizzative siete pregati di

segnalare la vostra partecipazione al collega Luggen Rudolf, CP 493, 3900 Briga.

Sono cordialmente invitati anche i vostri compagni e vi attendiamo numerosi per fare onore alla presenza di Giorgio Tuti.

*Per il comitato: Frédy Imhof*

*www.sev-pv.ch/wallis-valais*  
tel. 079 567 83 38

## ■ VPT Sottofederazione imprese di trasporto concessionarie

**Giornata ticinese sabato 11 dicembre 2010**

La manifestazione avrà luogo a Mendrisio.

Hanno già confermato la loro partecipazione il presidente del SEV Giorgio Tuti e il nuovo capo della sezione trasporti del canton

Ticino Martino Colombo, oltre ai tre segretari SEV ticinesi Françoise Gehring, Angelo Stroppini e Pietro Gianolli.

Il programma prevede la parte ufficiale presso la gal-

leria Baumgartner in mattinata, con a seguire una visita sul posto e la trasferta in un grotto delle regione.

Seguiranno maggiori dettagli. Riservate la data!

**I NOSTRI MORTI**

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

**Costa Claudio, 78 anni, S. Vittore**

**Ghidossi Giovanna, 89 anni, Bellinzona**

**Leoni Anna, 91 anni, Contone**

**Medolago Gastone, 89 anni, Besazio**

**Minotti Plinio, 98 anni, Bellinzona**

**Ortelli Renato, 87 anni, Bellinzona**

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

*Il comitato PV sezione Ticino e Moesano*

Colpi di diritto

# Pareri divergenti sul ginocchio di un manovratore

Ricorso vittorioso al tribunale delle assicurazioni sociali nei confronti della SUVA

**Il SEV ha ottenuto una rendita parziale per un manovratore che ha perso il posto di lavoro in seguito ad un infortunio.**

Tutto è iniziato da una sterza, a seguito della quale un esperto manovratore ha riportato una distorsione ad un ginocchio. Nonostante due interventi chirurgici, diversi tentativi di riprendere il lavoro hanno dovuto essere interrotti a causa del dolore, che andava ad aggiungersi alla sensazione che il ginocchio non fosse in grado di reggere alle sollecitazioni del lavoro tra i binari. Una radiografia e la visita da uno specialista hanno però dato altre

indicazioni: abilità completa al lavoro e capacità di assumere, dopo una fase di reintroduzione, tutti i compiti connessi all'attività professionale. Un nuovo tentativo del collega ha però portato alla reinsorgenza dei dolori, a seguito dei quali il suo medico curante lo ha dichiarato inabile al lavoro e ha richiesto una nuova visita da uno specialista. Risponso: il ginocchio non avrebbe più recuperato la stabilità di prima dell'infortunio.

Sono poi seguiti due avvenimenti: lo scioglimento del rapporto di lavoro del manovratore per mancanza di idoneità medica e l'interruzione delle prestazioni da parte della SUVA, che lo reputava completamente abile al lavoro.

L'assistenza giuridica del SEV, alla quale il collega si era rivolto, ha quindi fatto intervenire un legale. Contro il licenziamento vi era poco da fare, dato che il collega non era in grado di riprendere il suo lavoro nei binari a causa dei dolori e tutti i termini previsti dal CCL per questi casi erano ormai scaduti. Non risultava per contro accettabile la posizione della SUVA. Se le FFS erano giunte alla conclusione che le conseguenze dell'infortunio impedivano al collega di riprendere il lavoro, la SUVA doveva riconoscere le sue prestazioni, sotto forma di una rendita.

Il legale ha quindi impugnato la decisione della Suva davanti al tribunale cantone

nale delle assicurazioni, facendo notare come la SUVA non avesse il diritto di appoggiarsi unicamente al parere del medico di circondario in presenza di referti medici che giungevano a conclusioni diverse. Infatti, se il primo riferiva di «un ginocchio perfettamente mobile ed esente da infiammazioni e da versamenti» una successiva ed approfondita visita presso un altro medico altrettanto qualificato attestava al collega di soffrire «di un ginocchio lesionato, che gli avrebbe procurato disturbi crescenti». Una simile diagnosi evidenzia l'impossibilità di riprendere il lavoro precedente, confermando la posizione delle FFS che avevano giudicato il manovratore incapace di riprendere la sua attività.

Il tribunale ha accolto questa tesi, intimando alla SUVA il versamento di una rendita. Visite successive hanno poi determinato una incapacità lavorativa in ragione del 28%. Era incontestato il fatto che il collega potesse lavorare al cento per cento in un'attività più leggera, che gli permettesse di muoversi su di un terreno pianeggiante ed esente da ostacoli, nonché di sedersi di tanto in tanto. La differenza tra il salario precedentemente percepito e quello teoricamente percepibile dopo l'infortunio ha portato a determinare una rendita di 1500 franchi mensili. Il ricorso alla Suva si è quindi dimostrato necessario e giustificato.

Team assistenza giuridica SEV

## Sei già dei nostri?

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

Quali sono i nostri argomenti?

Il SEV se batte per:

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

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



## Vuoi ricevere *contatto.sev*?

Conosci qualcuno che vuole leggere *contatto.sev*?

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

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

### Dichiarazione di adesione / richiesta di abbonamento

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

Cognome e nome:

Reclutato da:

Indirizzo:

Cognome e nome:

NAP/Località:

Indirizzo:

Tel. (prof.):

Località:

Tel. (privato):

Tel. (privato):

Data/Firma:

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

Ci permetteremo di contattarti. Grazie per il tuo interesse.

Altre domande? info@sev-online.ch o www.sev-online.ch



Gérard Macheret ci conduce sulla costa vodese, per una passeggiata suggestiva di circa 17 chilometri

## Il sorprendente «sentiero dei Tobleroni»

Per sgranchire le gambe in un paesaggio idilliaco imbocchiamo la strada sopra Nyon, lungo un'antica fortezza militare.

Gérard Macheret, 63 anni è un membro del SEV molto conosciuto in Svizzera romana. Per molto tempo ha fatto parte del comitato della sezione ZPV di Ginevra. Lasciando il mestiere di controllore FFS per guidare i treni della compagnia Nyon - St-Cergue - Morex (NStCM), ha «automaticamente» raggiunto il comitato della sezione VPT

NStCM. Oggi in pensione, è membro della sezione PV Ginevra ed esercita ancora l'attività di consulente in materia previdenziale per il SEV Assicurazioni.

### Genio militare elvetico

Come Michel Platini, Gérard Macheret abita a Genolier, comune situato sulla linea del NStCM. Per compiere la passeggiata che ci ha consigliato, dobbiamo seguire, ap-

punto, la ferrovia NStCM. Si sale sul treno a Nyon e si scende alla fermata Bassins. Il sentiero dei Tobleroni comincia in questo piccolo villaggio vodese. Il percorso si sviluppa su 17 chilometri, dai piedi della catena del Giura fino al Lago Lemano. Costeggia una linea di fortificazioni costruita durante la seconda guerra mondiale. Fortificazioni principalmente costituite da un allineamento di piramidi in cemento che richiamano l'immagine del famoso cioccolato Toblerone. Slurp!

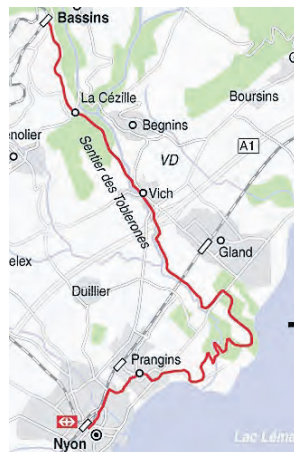
Questa barriera anti-carri è oggi coperta dalla vegetazione. Gérard Macheret ci assicura che tutto il percorso è ben segnalato, impossibile perdersi. «L'ho percorso con i miei nipoti, è un vero piacere. Lungo il sentiero ci sono cartelli didattici sulla storia delle fortificazioni». Oltre ai Tobleroni, il genio militare elvetico ha costruito una serie di fortini sotto le spoglie di belle ville residenziali. La linea fortificata della Promenthoux (questo il nome originale del sentiero dei Tobleroni) è costantemente curata da un'associazione il cui scopo è di valorizzare questo patrimonio dell'esercito svizzero.

### Museo nazionale di Prangins

Non sono solo le vestigia militari a rendere davvero attrattiva questa passeggiata. Nel villaggio di Vich si può ammirare una splendida chiesa del XII secolo. A Prangins, prima di raggiungere la stazione FFS di Nyon, vale la pena fermarsi per visitare il castello, sede di uno dei tre musei nazionali svizzeri. Per Gérard Macheret, il fascino di questo percorso risiede soprattutto «nella bellezza di una vegetazione punteggiata da piccoli corsi d'acqua e nella magnifica vista del Lemano, con le Alpi savoiarde sullo sfondo».

AC/frg

[www.toblerones.ch](http://www.toblerones.ch)



## LEUTHARD ALLA GUIDA DEL DATEC... SECONDO PELLET



## A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

## FINTE MALATTIE

Non siamo sani, siamo pre-malati. Secondo la medicina moderna siamo tutti in qualche modo affetti da terribili «proto-patologie», le cosiddette «situazioni a rischio» che vanno medicalizzate, secondo l'incontrovertibile principio che «è meglio prevenire che curare». Ma meglio per chi? Senz'altro per le case farmaceutiche che, così facendo, riescono a far prendere medicinali persino alla gente che sta ancora bene. Non solo, ma siccome ogni farmaco ha i suoi effetti collaterali, c'è l'allettante possibilità che la prevenzione di una malattia alla lunga ne provochi qualche altra, da curare naturalmente con ulteriori, lucrose medicine. Un business infinito. Ci mettono addosso mille paure, confortandoci con dei rimedi di sintesi. Del resto siamo diventati insofferenti a tutto, infastiditi dal doverci recare di frequente al bagno (anche se questo è esattamente l'effetto collaterale di bevande stimolanti a base di caffeina o altro di cui ormai si abusa), e non sopportiamo che il nostro sonno sia disturbato da problemi fisici come la sindrome delle gambe inquiete, spesso risolvibile con qualche sana passeggiata quotidiana e una vita un po' meno sedentaria. Non accettiamo nemmeno più le dimensioni del nostro naso o delle cosce, la stempiatura, la calvizie, la cellulite o le rughe. Fortunatamente, nello stesso modo in cui l'acquisto di un nuovo vestito può risollevare il nostro stato d'animo, così è sempre possibile compere un antidoto medico alle nostre magagne. Anche i cambiamenti sociali e demografici hanno dato nuovi impulsi all'industria farmaceutica. La posticipazione della maternità ha trasformato la gravidanza in una specie di malattia, che richiede tutta una serie di esami preventivi atti a scongiurare qualche malformazione del nascituro; mentre l'aumento dell'aspettativa media di vita ha favorito la cronicizzazione delle patologie. In fondo la vecchiaia stessa è già di per se una malattia cronica. Il progresso della medicina ha anche finito col creare degli autentici zombie, rianimando dei vegetali che sopravvivono solo attaccati a costose macchine che, con la scusa dell'etica e della sacralità della vita, in molti paesi non possono poi essere neanche più staccate. Sono tutti pazienti creati dai medici! Ma adesso si sono inventati anche il «miglioramento umano», secondo lo slogan: «Stai bene, però potresti stare meglio!» In questo campo rientrano le famose pillole per aumentare le prestazioni sessuali o, persino più subdole, quelle che rendono «più brillanti», i cosiddetti «potenziatori cognitivi», che sono veri e propri psicofarmaci capaci di dare (tossico) dipendenza. Così, prima di diventare inconsapevolmente dei veri e propri drogati di farmaci, gioverebbe ricordare la lezione che ci viene dagli antichi romani, i quali non a caso individuavano in Apollo non solo il dio della medicina, ma anche colui che mandava le malattie agli uomini. Insomma, se è vero che il medico sta bene quando il paziente sta bene (ossia dopo averlo curato); converrebbe ragionare anche su di un altro proverbio che dice: «Il medico sta male se nessuno sta male». Questo se non altro potrà essere di consolazione a tutti i (veri) malati, perché in fondo oggi giorno anche star male contribuisce in modo determinante a far «girare l'economia»;-).



John Pain è conducente di autobus alle TL ed è sindacalista. Una tradizione trasmessa da padre in figlio

# «Dall'ecologia al sindacato: è stato un passaggio naturale»

Prima di iscriversi al SEV John Pain ha militato nelle fila del WWF e di Greenpeace. Attualmente membro del comitato VPT-tl presieduto da suo padre, Johan, lavora anche come conducente di autobus presso i trasporti di Losanna.

«Quando sono arrivato ai Trasporti di Losanna (tl), mi sono iscritto al SEV. Per me è stato un passo naturale», spiega John Pain, conducente di autobus e membro del comitato di sezione dei tl. Naturale perché fin da bambino è cresciuto a pane e sindacato grazie all'impegno di suo padre Johan.

Adolescente, John si avvicina alle organizzazioni ecologiste diventando prima membro del WWF e poi di Greenpeace. «All'età di 14 anni avevo distribuito, insieme a un compagno, dei volantini contro le pellicce. Era stata una nostra iniziativa e ne eravamo molto fieri». Per John l'ingresso nel mondo sindacale è una logica conseguenza dei suoi primi passi da militante verde. E oggi si definisce un verde con sfumature sociali, rigorosamente antimilitarista, anche se in Francia ha passato un anno nei ranghi dell'esercito per il servizio obbligatorio.

## Politica e sindacato

Il principale argomento di conversazione tra lui e suo padre? «Il sindacato e la politica», risponde senza esitare John Pain. Come cittadini francesi, padre e figlio deplorano la presidenza di Sarkozy, ma vedono con piacere un numero sempre maggiore di manifestazioni contro di lui. Se a volte tra i due vi sono delle divergenze, è soprattutto sulla forma: «Sulle questioni di fondo siamo piuttosto in sintonia, ma a volte meno sul modo di agire. Mio padre ha preso parte al Maggio '68



John Pain: «Ho una fibra ecologica con sfumature sociali».

ed è più diretto. Si immagina tutti i colleghi in strada. È il sogno di tutti i sindacalisti, è chiaro, a occorre essere pragmatici».

La mobilitazione dell'anno scorso – quando 120 collaboratori dei tl hanno occupato la piazza di St-François scendendo fino al deposito di Perrelet, a Renens – ha rappresentato un momento forte. «Un successo che non ci aspettavamo». Ma riposarsi sugli allori sarebbe sbagliato: «Ora abbiamo la sensazione che i colleghi sono molto scontenti soprattutto per la questione degli orari. Le condizioni si degradano di anno in anno. Sulla maggior parte delle linee non c'è più tempo per distendersi». Del resto è appena stata lanciata una petizione contro le cadenze: si chiede che i conducenti possano avere almeno 5 minuti di pausa una volta giunti al

capolinea. La raccolta di firme è ancora in corso.

Pure membro della commissione del personale, si è sempre rifiutato di cambiare statuto anche quando è diventato capo. «Non è compatibile con attività sindacali

e ho preso l'impegno di non candidarmi ad una promozione come membro della Cope». Quest'anno, per la prima volta, ha preso parte ai negoziati per il nuovo CCL dei tl, firmato l'estate scorsa. «E' stata un'esperienza molto

istruttiva ma anche molto dura» commenta John Pain, che afferma di amare il mestiere di conducente. «Adoro i contatti con la clientela e i colleghi e anche una certa indipendenza».

## Una buona intesa

Conferma anche la buona intesa esistente tra l'attuale comitato VPT-tl, di cui fa parte da 6 anni, rispetto ai contrasti del passato. «Mi fa davvero piacere lavorare nel comitato, dove siamo complementari».

Ha del resto lasciato il disco su ghiaccio per praticare sport più individuali, che gli consentono di meglio conciliare attività sindacali, vita familiare e lavoro.



Nel suo lavoro di conducente apprezza l'indipendenza come pure il rapporto con i colleghi e la clientela.

## BIO

John Pain ha 40 anni. È francese ma è cresciuto a La Chaux-de-Fonds prima di stabilirsi a Morges e successivamente a Losanna. Sposato e padre di due figli (una bimba di 9 anni e un bimbo di 6), ha ottenuto un attestato di capacità in commercio al dettaglio lavorando prima in un negozio di sport e poi alla Coop come responsabile di reparto. Chiusa questa parentesi è giunto nel 1991 ai tl come conducente di autobus. «Ho iniziato a tempo parziale per poter praticare il disco su ghiaccio nella squadra del Star Lausanne». Lasciata la pista di ghiaccio, pratica la bicicletta e cammina molto per restare in contatto con la natura. La vita familiare rappresenta una boccata di ossigeno. E per rigenerarsi gusta con piacere la cucina francese e quella mediterranea, cominciando da quella portoghese.