

Trattative partite

Le trattative per il rinnovo del CCL sono partite, con molte aspettative e diverse incognite.

Pagina 2



1° maggio a Lugano con i Modena

Appuntamento al centro manifestazioni alle 16.00, per sfilare verso piazza Manzoni. Dalle 19.00 grande concerto

Pagina 5



Nuove strutture VPT

La sottofederazione VPT si è dotata di nuove strutture per un lavoro più efficace.

Pagine 8-10

Il SEV sostiene il referendum contro i tagli all'assicurazione disoccupazione

Riforma assurda e ingiusta

La 4ª revisione della LADl porterebbe aumenti di premi e diminuzioni di prestazioni. Il SEV è contrario e sostiene di conseguenza il referendum, raccogliendo attivamente firme.

Il progetto di revisione equivale ad uno smantellamento di questa importante istituzione sociale, proprio in un momento in cui ve n'è più bisogno. I sindacati hanno promosso il referendum, per lasciare l'ultima parola al popolo. Martedì, i dipendenti

del segretariato SEV sono quindi andati per strade e piazze a raccogliere firme e adesso contiamo sulle firme dei membri SEV.

Intervista alle pagine 6 e 7
cartoline per firme all'interno



Il segretario SEV Angelo Stroppini e il presidente ZPV Bellinzona Marco Belloli raccolgono firme in Bellinzona il 27 aprile.

PRIMO MAGGIO

Riscoprire il valore della solidarietà tra lavoratrici e lavoratori in un periodo dove il valore del lavoro viene sempre più svalorizzato. Lo sanno le persone che hanno perso il lavoro, che non ce l'hanno o le cui condizioni pesano enormemente in termini di fatica, sacrificio, incertezza. In occasione del Primo Maggio, che in Ticino si terrà a Lugano, verranno raccolte le firme per il referendum contro la revisione della Legge sulla disoccupazione.

A pagina 5

Progetto Buon Appetito, il SEV e il personale ribadiscono il loro no

Peccati di gola, occhio vigile

Il personale del treno è chiaramente contrario al progetto Servizio al Posto (SAP) introdotto in via sperimentale dalle FFS. Risulta da due sondaggi distinti, uno promosso dal SEV e uno dalle FFS. In occasione di un incontro tra le parti, per fare il punto sulla situazione, il sindacato ha espresso la propria opposizione al progetto così come concepito attualmente dalla azienda.

Il SEV ritiene che questo servizio alla clientela debba essere piuttosto garantito dal personale di Elvetino. La clientela, del resto, si aspetta invece maggiore pulizia e sicurezza sui treni.

Le FFS tirano però dritto. Il SEV resta all'erta.

A Pagina 4

EDITORIALE

FFS Cargo è da anni confrontato con una crisi che non è figlia di quella economica attuale, come quest'ultima non è solo il frutto di retribuzioni esagerate o di eruzioni vulcaniche dalle conseguenze mai viste. Dopo il fallimento dei contatti con le ferrovie tedesche e francesi, per rilanciare il trasporto internazionale sembra profilarsi una soluzione svizzera con Hupac.

“CCL in dubbio?”

Philipp Hadom, segretario sindacale SEV, responsabile team Cargo

Può senz'altro essere un'opzione valida per trovare gli indispensabili rimedi ai numerosi errori del passato. Le FFS hanno però anche comunicato ai partners sociali che questa nuova filiale verrebbe fondata senza dotarla di un CCL. Per il SEV, che ha sempre curato rapporti sociali con le FFS cooperativi e costruttivi, ma nel contempo anche coerenti, si tratta di un affronto.

Anche se questa nuova azienda impiegherà, almeno in un primo tempo, pochi dipendenti, il fatto di non dotarla di un CCL costituisce una rottura dei rapporti tra i partners contrattuali e potrebbe costituire un precedente le cui conseguenze per tutti i dipendenti non devono essere sottovalutate. Il SEV non intende accettarlo e confida che questo annuncio venga corretto immediatamente, per permettere a tutti di concentrarsi sui veri problemi attuali di FFS Cargo, senza cercarne di nuovi.

IN BREVE

AUMENTI TTPCP OK

La lobby stradale è stata smentita dal tribunale federale, che ha approvato gli aumenti della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) decisi dal Consiglio federale per il 1° gennaio 2008. Questa sentenza annulla quella del tribunale amministrativo federale dell'ottobre 2009 che aveva giudicato sbagliato l'aumento, reputando che gli introiti dalla TTPCP per il 2008 e il 2009 avessero superato i costi generati dal traffico pesante. L'ATA ha però contestato questo parere. La motivazione scritta della sentenza non è ancora stata pubblicata. L'aumento approvato del 10% porta la tassa per un mezzo da 40 tonnellate sui circa 300 km da Basilea a Chiasso da 292 a 325 franchi.

RITORNO ALLE FFS

Il Consiglio d'amministrazione FFS ha nominato Jürg Stöckli nuovo capo della divisione immobili. 41 anni, tappezziere ed in seguito giurista di formazione, attualmente è il CEO della Privera AG di Berna. Per lui si tratta di un ritorno, in quanto aveva già occupato diverse posizioni presso gli immobili e l'infrastruttura. Entrerà in carica al più tardi il 1° marzo 2011, in sostituzione di Urs Schlegel che passerà al beneficio della pensione.

UN OCCHIO A NORD

La regione del Baden-Württemberg intende mettere a concorso le prestazioni di traffico regionale su linee come la Basilea-Waldshut e la Müllheim-Weil-Steinen. Secondo la «Basler Zeitung» le FFS sarebbero interessate per integrare la gestione della S-Bahn di Basilea.

PRELICZ-HUBER
SUCCUDE A GOLL

L'assemblea dei delegati del sindacato dei servizi pubblici (SSP/VPOD) del 28 marzo ha designato a succedere a Christine Goll come presidente la consigliera nazionale zurighese dei verdi Katharina Prelicz-Huber (50), che per conciliare gli impegni ridurrà la sua attività di insegnamento all'università di Lucerna.

Conti 2009 da record per le FFS, che prevedono però un futuro nero; il SEV critica la mancanza di considerazione

FFS: belle cifre, ambiente

Utile aziendale record e bonus più alti per i dirigenti, ma prospettive fosche: alla conferenza stampa di bilancio, le FFS hanno propagato un cattivo ambiente.

Il traffico viaggiatori e la divisione immobili hanno continuato a crescere, mentre merci e infrastruttura hanno sofferto della crisi. Il 2009 delle FFS ha visto risultati controversi, anche se a prevalere sono stati gli aspetti positivi, che hanno permesso di chiudere i conti con un utile record dell'ordine di 370 milioni di franchi.

Bonus «limitati» ai dirigenti

Già in precedenza, alcuni giornali avevano riportato che l'utile aziendale avrebbe dovuto risultare ancora superiore. Ciò avrebbe permesso di incrementare ulteriormente anche i bonus ai dirigenti. Vi è quindi stato un intervento che ha portato l'utile alla cifra attuale e ha «limita-

to» il bonus versato al CEO FFS Andreas Meyer a poco più di 980.000 franchi, con un aumento di oltre 100.000 franchi rispetto all'anno precedente. Secondo il presidente del consiglio di amministrazione Ulrich Gygi si è trattato di una «verifica del sistema di indennizzo e di una limitazione verso l'alto del grado di raggiungimento degli obiettivi generali».

Necessità miliardarie

Alla conferenza stampa, Andreas Meyer e Ulrich Gygi hanno poi dipinto a tinte molto cupe il futuro delle FFS, che necessitano di investimenti miliardari in doppia cifra per l'infrastruttura e per l'acquisto di materiale rotabile. Le esigenze finanziarie per il risanamento della cassa pensioni, che al confronto appaiono quasi modeste, si ripercuoteranno inoltre in modo negativo sul risultato dell'anno corrente.

Secondo Ulrich Gygi, le FFS possono attingere a tre fonti: l'ente pubblico (confederazione, cantoni e comuni), gli utenti e le risorse pro-

prie, da incrementare grazie a ulteriori aumenti di produttività: «Anche i partners sociali saranno chiamati a contribuire.» In altre parole, le FFS prevedono ulteriori peggioramenti per il personale.

L'opinione pubblica si è però concentrata piuttosto sulla proposta di aumentare ogni anno i prezzi, anche se le stesse FFS hanno indicato di dover far attenzione ad evitare che questi aumenti inducano la clientela a lasciare la ferrovia per la strada.

Personale trascurato

Secondo il SEV, i conti delle FFS dimostrano come il personale venga trascurato. L'utile registrato e i bonus versati ai dirigenti sono in netto contrasto con il rifiuto di riconoscere un aumento generalizzato al personale e con il drastico ridimensionamento degli aumenti derivanti dal sistema salariale.

«È una chiara dimostrazione della mancanza di considerazione per il personale» è sbottato il vicepresidente SEV Manuel Avallone, responsabile dei rapporti con le

FFS, che ha aggiunto: «Dalla direzione FFS ci aspettiamo un cambiamento di rotta, verso un po' più di modestia per le proprie richieste e una ragionevole generosità verso le collaboratrici e i collaboratori.»

Crescita anziché smantellamento

Nel suo comunicato stampa, il SEV ha presentato il proprio programma «crescita anziché smantellamento» per una politica moderna del personale FFS (vedi *anche contatto.sev* no 5/10), basato su cinque punti:

- Sviluppo del personale
- Verifica delle possibilità di Insourcing
- Creazione di posti di lavoro particolari per persone con una diminuita capacità prestazionale
- Garanzia di permeabilità tra i settori e le divisioni dell'azienda integrata
- Sicurezza della clientela e del personale, grazie al maggior impiego di dipendenti sui treni e nelle stazioni.

Peter Moor/gj

Iniziate le trattative per un nuovo sistema salariale alle FFS

Travasi verso l'alto esclusi

Il CCL FFS durerà almeno sei mesi in più e sono iniziate le trattative per il nuovo sistema salariale.

A metà aprile, il SEV e gli altri partners sociali hanno iniziato le trattative per lo sviluppo del CCL FFS e FFS Cargo, sottoscrivendo una convenzione in cui si precisa la centralità delle trattative per il nuovo sistema salariale, che dovrebbe essere elaborato entro l'autunno.

Diverse fasi permetteranno di affrontare e definire la sistematica e le classificazioni, prima di definire i salari veri e propri.



Andreas Meyer e Giorgio Tuti al momento della firma, accompagnati dai rappresentanti delle FFS e delle altre organizzazioni del personale.

In seguito verrà discussa la durata di validità del nuovo contratto collettivo di lavoro. Se vi sarà un accordo sul sistema salariale

e sulla durata di validità, il nuovo CCL riprenderà imputati gli altri punti.

La convenzione firmata da Giorgio Tuti, presiden-

te SEV, dai responsabili di Transfair, VSLF e AQTP, nonché da Andreas Meyer, capo delle FFS, riprende questi punti e sancisce di fatto la proroga di sei mesi dell'attuale CCL, la cui disdetta sarà possibile per la fine del 2010 con effetto alla fine di giugno 2011.

Per il SEV è fondamentale che il nuovo sistema salariale risulti equo e trasparente. Il capodelegazione Manuel Avallone, vicepresidente del SEV, ha precisato: «Un travaso verso l'alto e a scapito delle categorie inferiori non può entrare in linea di conto.»

pmo/gj

per il personale

dimesso

LE CIFRE 2009 DELLE FFS

Nel 2009, le FFS hanno superato gli obiettivi operativi: il risultato finanziario di 370 milioni di franchi è il più elevato mai registrato, anche se le FFS sottolineano come 239 milioni siano il frutto della vendita di immobili e quindi di circostanze straordinarie. Nel 2009, le FFS hanno trasportato 327,5 milioni di persone, ossia l'1,5% in più dell'anno precedente. Le prestazioni di trasporto di FFS Cargo sono diminuite del 7%, attestandosi a 11 674 milioni di tonnellate/chilometro.

Valori record sono stati registrati anche per la puntualità, la qualità e la sicurezza: l'88,2% della clientela è giunta a destinazione con meno di tre minuti di ritardo. L'anno precedente, questo valore era stato dell'85,4%. Le FFS hanno per contro mancato, sia pur di poco, un altro obiettivo complementare, garantendo il 97,2% delle coincidenze, a fronte del 97,4% prefissato. Come l'anno precedente, le FFS e la loro clientela sono state risparmiate da incidenti

gravi, mentre le collisioni di media gravità sono diminuite del 29% e i deragliamenti del 50%.

Anche il numero degli infortuni professionali è diminuito del 13% rispetto all'anno precedente, come pure quello della aggressioni nei confronti del personale, calato del 16%, ma le FFS riscontrano un aumento della propensione alla violenza da parte degli autori, nella maggior parte dei casi di giovane età.

ffs/pmo

	2009	2008	2007	2006	2005
Utile del gruppo ¹	370	345	80	259	-166
Ricavo traffico viaggiatori ¹	2587	2536	2321	2160	2076
Ricavo traffico merci ¹	890	1013	1034	973	957
Contributi degli enti pubblici ¹	2029	1991	1915	1815	1825
Spese d'esercizio ¹	7309	7211	7217	6683	6970
Spese per il personale ¹	3427	3355	3393	3120	3283
Effettivo del personale ²	27978	27822	27438	27933	28330

¹ in milioni di franchi² posti a tempo pieno comprese società affiliate

Sindacalisti diplomati

Per la prima volta sono stati attribuiti diplomi federali di «management di organizzazioni sindacali».

12 colleghe e colleghi segretari sindacali hanno ricevuto il 12 aprile i primi attestati federali di capacità.

Formazione modulare

La formazione è strutturata in 13 moduli, suddivisi in

74 giorni spalmati su 3 anni, in modo da permetterne la frequenza parallela al lavoro. Questa formazione viene offerta dal 2000, ma solo dal 2008 viene riconosciuta a livello federale.

Per Wolfram Müller, responsabile della formazione, si tratta in un riconoscimento molto importante per i sindacalisti sempre più spesso confrontati con un cambio di professione.

Molto utile

Elisabeth Jacchini, presidente centrale SBV e neo specialista diplomata, è rimasta molto impressionata dal modulo di management di progetti. «Quanto appreso mi permette di intraprendere campagne in modo molto più efficiente e professionale.»

Ewald Ackermann/SEV



4 colleghi SEV tra i 12 diplomati: da sinistra Elisabeth Jacchini, Philipp Hadorn, Regula Bieri e terzo da destra, Olivier Barraud.

«IL COLORE DEI SOLDI»

DI FABRIZIO FAZIOLI

IL LAVORATORE INFELICE

Arriva il primo maggio. Credo che sul lavoro non ci sia più tanto da riflettere. Non ci resta semmai che costatare il degrado e la precarietà di questo fondamentale fattore economico che, per certi aspetti, ha concluso un'epoca. Detto in altro modo, nel secolare conflitto tra capitale e lavoro, il capitale ha indubbiamente stravinto. In termini teorici non si ha più nemmeno il diritto di pensare che nell'immenso patrimonio accumulato negli anni, oltre al capitale, ci sia stato soprattutto il lavoro d'interesse generazioni, che ha conferito valore a questo patrimonio e benessere alle generazioni che sono seguite. In termini pratici siamo invece entrati in una giungla sconosciuta di contratti improponibili, senza regole e senza vincoli, che hanno di fatto sottratto dignità al lavoro e alle persone che lo fanno. Dilaga oltretutto un preoccupante turismo impiegatizio dal costo umano esorbitante in termini di lavoro precario e di non occupazione. E allora? La Svizzera che da sempre ha forgiato il mito del lavoratore fedele, protetto socialmente e imbevuto di pace sociale, si trova ora a fare i conti con una condizione assolutamente imprevedibile. Poco consola constatare che il fenomeno è diffuso un po' ovunque e imposto da una volontà globalizzante che, nostro malgrado, ci oltrepassa. E pensare che negli anni buoni si era persino cullata l'illusione che ci si potesse prima o poi affrancare dalla necessità di dover lavorare. Il grande economista britannico John Maynard Keynes, scrivendo nel 1930 a degli ipotetici pronipoti, aveva predetto che entro un secolo (del 2030 dunque) avremmo tutti potuto lavorare un paio di giorni soltanto alla settimana e dedicare il resto del tempo a cantare o a fare altre cose gradevoli. Aveva però anche aggiunto che, siccome sono in pochi che sanno veramente cantare, la maggior parte della gente avrebbe gettato al vento questa ghiotta occasione. Anche se la profezia non si è avverata, Keynes in fondo non aveva del tutto sbagliato. Ciò che invece non aveva assolutamente previsto è che il minor lavoro sarebbe stato fonte di disagio e sofferenza. E soprattutto che la produzione di benessere avrebbe preso una doppia velocità, al di là di ogni principio distributivo e di equità. Chi insomma aveva creduto che alla democrazia politica, con il suffragio universale, sarebbe seguita la democrazia economica, dovrà attendere ancora a lungo.



La qualità del servizio alla clientela delle FFS non può passare solo dallo stomaco. I viaggiatori chiedono sicurezza e pulizia

Prendere i clienti per la gola, e poi?

Un chiaro NO al progetto Buon Appetito (denominazione ufficiale SAP, Servizio al posto). Su 129 persone istruite per il SAP, 91 hanno risposto al sondaggio del SEV: in termini percentuali rappresenta un tasso di partecipazione del 71%! 84 persone si sono dichiarate contrarie al progetto, 5 si sono espresse favorevolmente ma a determinate condizioni, 2 si sono astenute.

Il progetto Buon Appetito non ha senso di esistere praticato dal personale del treno. Sulla scorta dei dati emersi nel sondaggio (svolto in forma nominativa, ma la cui confidenzialità è stata e sarà garantita dal sindacato), l'esperimento voluto dalle FFS è da considerarsi sostanzialmente fallimentare nella sua forma attuale.

È quanto ha dichiarato la delegazione sindacale del Sindacato del personale dei trasporti, guidata da Jürg Hurni (responsabile per il SEV della Divisione P), e composta da Angelo Stroppini (segretario sindacale e promotore del sondaggio realiz-

zato dal SEV), Andreas Menet (presidente centrale della ZPV) e Thomas Walther (rappresentante della Commissione del personale). In occasione di un incontro tra le parti tenutosi il 13 aprile scorso a Berna (vedi articolo sotto, ndr.), la delegazione ha difeso le rivendicazioni del personale del treno e criticato l'atteggiamento delle FFS, sorde ad ogni tipo di critica, seppur oggettivata da dati concreti.

Non togliere lavoro ai colleghi di Elvetino

La stragrande maggioranza delle risposte al sondaggio SEV ha messo in luce la mancanza di richiesta del SAP da parte dei viaggiatori (confermata dalle cifre presentate dalle FFS), l'eccesso di offerta (carrozza ristorante, minibar, SAP), l'inadeguatezza del ruolo (il personale è stato formato per svolgere il ruolo di capotreno e non di cameriere), l'imposizione del servizio. Il personale ha inoltre mostrato un grande senso di solidarietà nei confronti dei colleghi di Elvetino, a cui non vogliono per nessun motivo togliere il lavoro.

Per poter garantire la sicurezza e assicurare un corretto servizio di consulenza e di informazione alla clientela, inoltre, il personale del treno deve prendersi il tempo necessario e non farsi carico di

incombenze che sono già svolte da altri, e in modo confacente alla loro professione e formazione. Lo svilimento della professione di capotreno non porta vantaggi a nessuno: al personale, prima di tutto, e all'immagine dell'azienda, che nei confronti dell'utenza invia messaggi contraddittori. Come può un capotreno conservare la propria autorevolezza e credibilità (in termini di consulenza alla clientela e di garante della sicurezza) se deve indossare i panni di chi meglio di lui sa fare questo mestiere? L'accostamento delle due professioni è perlomeno stridente, oltre che poco pertinente. Sarebbe come chiedere ad un poliziotto di vendere gelati dopo aver comminato una multa.

Ma i clienti sono davvero contenti?

Un recente sondaggio indica che l'indice di gradimento della clientela è leggermente calato. E non solo per quanto riguarda la pulizia dei treni. Una conferma viene dal Dipartimento federale dell'ambiente, trasporti, comunicazione e energia, che ha recentemente presentato un bilancio critico nei confronti delle FFS per ciò che riguarda la soddisfazione della clientela; quest'ultima ha in particolare espresso critiche su pulizia, sicurezza e disponibilità

↔ SBB CFF FFS



Servizio al posto. Service am Platz.

Buon Appetito, un progetto che proprio non va giù.

di posti a sedere. «È nell'interesse delle FFS – sottolinea Angelo Stroppini – difendere i profili professionali che hanno contribuito allo sviluppo qualitativo dell'azienda – come la rispettabile figura del capotreno – evitando di creare una problematica confusione di ruoli che non giova a nessuno.»

Ogni azienda sa perfettamente che la motivazione del personale è uno dei motori di sviluppo. Imporre al proprio personale un progetto mal preparato e calato dall'alto, crea soltanto inutili

quanto spiacevoli fonti di frustrazioni. Tenuto conto che la dimensione della sicurezza sui treni acquirerà sempre maggior peso, sarebbe buona cosa permettere al capotreno di continuare a svolgere il lavoro per il quale è stato formato. Ad ognuno, insomma, il proprio lavoro nel pieno rispetto delle rispettive competenze. Il futuro di un servizio di qualità non passa solo dallo stomaco dei viaggiatori e non basta prendere i clienti per la gola.

Françoise Gehring

NON C'È PEGGIOR SORDO DI CHI NON VUOL SENTIRE

Questo proverbio ben si addice alle FFS che, a dispetto di ogni logica, insistono con questo progetto. Lo scorso 13 aprile una delegazione del SEV e della commissione del personale ha incontrato i responsabili del progetto «Servizio al posto» delle FFS, per fare il punto su questo progetto pilota.

Per il SEV è stata l'occasione per presentare i risultati del recente sondaggio del personale sul tema, il quale ha evidenziato in modo ineluttabile la contrarietà del personale a questo progetto con motivazioni e giustificazioni dettate dalla pratica sul terreno; sono 84 i colleghi e le colleghe ad essersi espresse contro il progetto (vedi articolo sopra,

ndr.). Anche il sondaggio delle FFS (vedi articolo accanto, ndr.) indica che il personale del treno è contrario a proseguimento del servizio Buon Appetito.

Sulla scorta di questi dati, il SEV, la ZPV e la commissione del personale hanno nuovamente ribadito l'assurdità di voler proseguire con un progetto non condiviso dal personale rammentando nuovamente che il servizio al posto può benissimo continuare ma con il personale Elvetino specializzato e competente per questo genere di servizi. Chi più del personale dei treni è a diretto contatto con i viaggiatori? Nessuno! Sarebbe dunque saggio da parte della azienda prendere seriamente in

considerazione le valutazioni del personale che oggettivamente ha sperimentato il servizio. Giudicare a tavolino o sulla base di sondaggi parziali e superficiali la bontà del servizio solo per dimostrare di avere avuto ragione, è un atto di profonda sfiducia nei confronti del personale che ha mostrato e mostra nei confronti delle FFS un ineccepibile spirito di servizio. Il SEV e la ZPV continueranno a manifestare la propria contrarietà all'introduzione di questo servizio effettuato da parte del personale del treno ed invitano i propri affiliati ad appoggiare le prossime azioni.

Angelo Stroppini

PRIORITÀ

Prima la clientela, il resto si vedrà...

Non uno, ma due sondaggi svolti in modo indipendente dalle parti sociali, giungono alla medesima conclusione: no al proseguimento del progetto Buon Appetito.

Infatti anche in base ai dati raccolti dal sondaggio delle FFS (77% il tasso di partecipazione), il personale del treno ritiene che l'esperimento debba essere concluso. Sinora, però, i risultati di questo sondaggio non sono ancora stati comunicati al personale. Esigua, inoltre, la cifra dell'incasso medio giornaliero: circa 230 franchi. Le FFS si rallegrano in modo particolare del sondaggio eseguito sulla clientela dal quale, secondo loro, emerge un buon grado di soddisfazione per questo servizio. Per le FFS è dunque importante poter continuare ad offrire quel qualcosa in più a chi viaggia in prima classe.

Pur constatando la contrarietà del personale, le FFS tirano dritto, perché prima, appunto, vengono i clienti. Le FFS dovrebbero prendere una decisione definitiva per l'introduzione di Buon Appetito (unicamente sulla linea del Gottardo) nel corso dell'autunno 2010.

as

Il lavoro è un valore per tutti e per tutte. Dobbiamo difenderlo affinché resti una risorsa e non una voce qualunque nei bilanci aziendali

Oltre il nastrino rosso del Primo Maggio

Quando i conti non tornano, i manager fanno presto: tagliano posti di lavoro. Si riempiono le tasche e si vantano di garantire una conduzione aziendale attenta ai costi. Tradotto concretamente, significa fare pagare a salariati e salariate, con la perdita del posto di lavoro o il peggioramento delle condizioni di lavoro, la fattura della crisi economica.

Proviamo a ripetere dal Primo Maggio, festa internazionale del Lavoro. Scrive lo scrittore bernese Werner Wüthrich nel suo contributo letterario preparato per l'Unione sindacale svizzera (USS): «Quest'anno porteremo ancora il colore rosso. Dei nastri rossi con lo slogan «Lavoro, salario e rendite per tutti». In Francia, per il Primo Maggio, verranno distribuiti i mughetti. In nu-

merosi paesi spunteranno i garofani rossi e molte bandiere rosse sventoleranno durante le manifestazioni (...). Il rosso rappresenta un'attitudine nei confronti della vita. Una attitudine della coscienza che attraversa il mondo con spirito aperto, senza dogmatismi e senza pregiudizi (...).» Il Primo Maggio è un impegno da condividere in modo solidale con tutti/e e tra tutti/e lavoratori e lavoratrici. Perché il lavoro è una parte importante nella vita di tutti – lo sanno bene coloro che l'hanno perso – e nell'organizzazione sociale. Difendere il lavoro significa combattere anche la riforma della Legge sull'assicurazione disoccupazione firmando il referendum (alle bancarelle allestite durante il Primo Maggio).

Sotto le pressioni della concorrenza e della logica del profitto ad ogni costo, il lavoro ha assunto i contorni della nuova schiavitù, del precariato, dello strumento di ricatto: se non ti piace così, fuori dalla porta ce ne so-

no cento ad aspettare! Non sono soltanto frasi ricorrenti in bocca dei datori di lavoro, ma l'espressione di una precisa strategia tesa al dumping salariale. Nessuno è al riparo. Quello che succede al nostro collega oggi, può succedere a noi domani. Per questo è importante riscoprire, o rafforzare, il grande valore della solidarietà nel mondo del lavoro, oltre il nastrino rosso del Primo Maggio. Solo così si può trasformare la solidarietà – sapientemente minata dai padroni secondo il principio «divide et impera» – in un progetto a lungo termine per costruire un altro mondo. Scrive ancora Wüthrich: «La visione del mondo più pericolosa è quella di chi non ha ancora cominciato a vedere il mondo.»

Nel mondo che noi vogliamo, ci devono essere lavoro, salario, rendite, parità, giustizia, solidarietà, salute, spazio e tempo per tutti e per tutte. Possiamo cominciare oggi stesso, con i nostri colleghi, le cui sorti devono interessarci come se fos-

se la nostra vita ad essere in gioco. Ogni singolo destino è parte di un destino collettivo. E senza la forza del collettivo tra-

sformazioni e cambiamenti saranno più difficili. Buon Primo Maggio!

Françoise Gehring

PROGRAMMA

Quest'anno il Primo Maggio si terrà a Lugano

15.30	ritrovo in Via Campo Marzio a Cassarate
16.00	corteo fino a Piazza Manzoni
17.00	interventi ufficiali (sarà in funzione una griglia)
18.00	concerto e raccolta firme

I/e fiduciari/e del SEV sono invitati/e a collaborare per mobilitare la base. Il segretariato è a disposizione per tutte le informazioni.

Ritrovo SEV per il Primo Maggio

Ore 14.00 al Segretariato regionale a Bellinzona
Ritiro bandiere, materiale vario, formulari raccolta firme.

Altri eventi

Mercoledì 28 aprile	Piazza della Riforma a Lugano, alle 17.00, spazio all'installazione artistica «Morti per l'amianto».
Venerdì 30 aprile	Alle 18.00, presso l'Università della Svizzera italiana, dibattito «I testimoni della strage dell'eternit», con Bruno Pesce (sindacalista), Franco Cavalli (oncologo) Dario Mordasini (UNIA) e Saverio Lurati (UNIA)

DECIMO
1° MAGGIO INSIEME
ARBEDO

30 APRILE
DALLE 21.00 ALLE 24.00
CONCERTO ROCK
ENTRATA GRATUITA
WITHOUT LIMITS **SIBANNAC**

1 MAGGIO
10.30 APERITIVO D'INIZIO FESTA
11.45 INIZIO DELLA DISTRIBUZIONE DEL FRANZO IN COMUNE
12.30 RIFLESSIONI SINDACALI E POLITICHE
PAOLA ZUFOLO-DARANI
COFONDATRICE DEL COMITATO 1° MAGGIO
ON. GIANNI FARINA DEL PD,
DEPUTATO DEL CIRCONDARIO EUROPA
ON. CLAUDIO LARDI
CONSIGLIERE DI STATO PS
DEL CANTON GRIGIONI
14.30 TEATRO PER I BAMBINI E NON CON I
"SUGO D'INCHIOSTRO" CHE PRESENTANO LA PIÈCE!
"CHAPEAU NOIR E CHAPEAU ROUGE"
PARODIA SU GUERRA E PACE
16.00 CHIUSURA DELLA MANIFESTAZIONE
LA GIORNATA SARÀ ALLIETATA DALLA:
BANDELLA CASTELLANA DI BELLINZONA

DA NON PERDERE

Concerto del Primo Maggio da non perdere! L'USS Ticino e Moesa ha allestito un programma accattivante: Ematoma (TI), Fabrizio Varchetta & WITKO (I), Vad Vuc (TI) e i famosi Modena City Ramblers (I), che nascono nel 1991 come gruppo di folk irlandese. Dopo lo storico demotape COMBAT FOLK del 1993, nel 1994 esce per l'indipendente romana Helter Skelter il primo album, «Riportando tutto a casa». Nel frattempo cresce il consenso come live-band. I Modena City Ramblers saltano, suonano forte, si divertono e fanno divertire: riempiono i locali e le piazze di tutta Italia e attirano più pubblico dei tour di molti artisti blasonati. La loro musica combina la patchanka celtica, il dub, il reggae, i ritmi africani, latini e balcanici in maniera personale ed innovativa, definendo un nuovo «Ramblers-style».

LE NOSTRE VITE VALGONO PIÙ DEI LORO PROFITTI

UNIA
SGB USS

CONCERTO DEL 1° MAGGIO

LUGANO, PIAZZA MANZONI
18.00 Ematoma (TI)
18.30 Fabrizio Varchetta & WITKO (I)
19.45 Vad Vuc (TI)
21.30 Modena City Ramblers (I)



«A soffrirne saranno soprattutto lavoratrici e lavoratori anziani, i giovani e le donne che cercano un reinserimento nel mondo del lavoro.»

Vania Alleva, membro della direzione di Unia

I sindacati hanno lanciato il referendum contro la revisione della legge sull'assicurazione disoccupazione (LADI)

«Si penalizza il popolo e si premiano gli approfittatori»

Il netto risultato del 7 marzo scorso non è stato sufficiente per far cambiare idea al Parlamento. Le due camere hanno deciso un ridimensionamento inaccettabile dell'assicurazione disoccupazione, che i sindacati hanno deciso di combattere con un referendum. Vania Alleva, membro della direzione di Unia e vicepresidente dell'USS, ce ne spiega le ragioni.

contatto.sev: Il numero dei disoccupati è in calo. Possiamo tirare il fiato?

Vania Alleva: Purtroppo no. Ci sono ancora settori in cui la crisi si fa sentire e vi sono notevoli differenze tra settori, regioni e anche tra vari gruppi della popolazione.

L'anno scorso siamo stati troppo pessimisti?

Non credo. È piuttosto stata la crisi ad evolvere in modo diverso dal previsto. Ci aspettavamo una crisi generalizzata e invece abbiamo assistito a situazioni molto differenziate: vi sono settori, come quello industriale, e regioni, come il canton Neuchâtel, che sono sem-

pre ancora in grande crisi. Ma anche laddove la crisi ha colpito in misura minore, si registra un'importante disoccupazione giovanile. Nelle città, la crisi colpisce poi in modo particolare le e gli immigrati. Sono differenze di cui dobbiamo tener conto e occorrono strumenti che permettano di intervenire laddove è particolarmente necessario.

Il principio di un'assicurazione disoccupazione dovrebbe essere di risparmiare quando l'economia va bene, per disporre poi dei fondi necessari nei tempi grami. Questa volta, però, si era già nelle cifre rosse prima che iniziasse la crisi. Cosa abbiamo sbagliato?

Non direi che vi sia stato qualcosa di sbagliato. Lavoratrici e lavoratori hanno pagato per anni i loro contributi e adesso che avrebbero la necessità di benefi-

che non vengano trattenuti contributi sui salari più elevati, né sui lauti bonus che questa gente ha incassato. I contributi sono infatti ridotti sopra i 126 000 franchi e azzerati sopra i 315 000 franchi.

In queste condizioni occorre una certa faccia di bronzo per sostenere che all'assicurazione disoccupazione mancano i soldi!

In teoria però l'assicurazione disoccupazione dovrebbe dipendere di un certo capitale, visti gli anni di buona congiuntura che abbiamo avuto.

Ad oggi, l'assicurazione disoccupazione ha uno scoperto di 6 miliardi di franchi, che sarebbe però sbagliato definire un debito. Semmai si tratta del risultato di un finanziamento insufficiente. Sappiamo anche che le maggiori spese attualmente necessarie sa-

plementare, per esempio un punto percentuale di solidarietà da pagare sugli stipendi più elevati.

Il 7 marzo, la maggioranza borghese ha dovuto incassare una netta sconfitta e ha reagito adottando un compromesso sulla LADI, che adesso però i sindacati combattono con un referendum. Perché?

Non si tratta di un compromesso. Il progetto di legge è comunque ancora peggiore della prima proposta del Consiglio federale, che avevamo già definito inaccettabile. Il Parlamento ha dimostrato di non aver colto il messaggio del NO del 7 marzo. Ha deciso 68 miliardi di garanzia di stato per salvare l'UBS, definendola colonna portante della nostra nazione, ma continua a ignorare che invece sono le cittadine e i cittadini ad essere fondamentali, ossia coloro che stanno soffrendo le conseguenze della crisi. Basterebbe che i Manager e tutti questi approfittatori pagassero contributi nella stessa proporzione e il problema sarebbe risolto.

Se il referendum avesse successo, si dovrebbe risolvere il problema basandosi sul diritto attuale.

Sì, rimarremmo alla situazione attuale. L'assicurazione disoccupazione è concepita per affrontare i periodi di crisi e il consiglio

federale potrebbe decidere di migliorarne il finanziamento.

E cosa capiterebbe invece se la revisione venisse accettata?

Le conseguenze sarebbero gravi. Il popolo verrebbe penalizzato e gli approfittatori premiati. A soffrirne in modo particolare sarebbero poi coloro che già oggi hanno grosse difficoltà sul mercato del lavoro, come le lavoratrici e i lavoratori anziani, i giovani che faticano ad inserirsi sul mercato del lavoro e le donne che cercano di ricominciare un'attività.

Per tutti loro dobbiamo impegnarci in favore di un secco NO!

Si sta però annunciando una ripresa. Non dovrebbe migliorare anche la situazione della disoccupazione?

Occorrerà però ancora qualche tempo. A essere sotto pressione sono soprattutto lavoratrici e lavoratori anziani. Chi perde un posto di lavoro dopo i 55 anni d'età, difficilmente trova un impiego fisso. Per questa gente, la revisione sarebbe devastante. Per i giovani è invece fondamentale che possano inserirsi rapidamente nel modo del lavoro. Ne va del nostro futuro e dobbiamo quindi fare sforzi particolari in tal senso.

BIO

Vania Alleva ha 40 anni ed è sposata. Cresciuta a Zurigo, ha studiato in Italia, prima di conseguire un secondo diploma in Svizzera in comunicazione interculturale. Lavora da 11 anni presso i sindacati e a fine 2008 è stata eletta nella direzione di Unia, in rappresentanza delle professioni del terziario. È inoltre vicepresidente dell'Unione sindacale svizzera. Trascorre volentieri il proprio tempo libero con gli amici, oppure leggendo.

«Basterebbe che i Manager e tutti questi approfittatori pagassero contributi nella stessa proporzione e il problema sarebbe risolto.»

ciarne, li si vuole punire con una riduzione di prestazioni. D'altra parte si proteggono i manager, gli approfittatori del sistema, che oltretutto hanno pesanti responsabilità per questa crisi, per il fallimento di numerose ditte e per l'aumento della disoccupazione. Dà molto fastidio

ranno compensate in tempi di buona congiuntura.

Non vi sarebbe quindi necessità di intervenire?

Secondo noi, no. Per i casi di necessità, l'attuale legge prevede poi un meccanismo che dà al Consiglio federale la facoltà di introdurre un pagamento sup-

INTERVISTA



Vania Alleva, in occasione della consegna della petizione contro le condizioni di lavoro dei camionisti all'ambasciata dell'UE.

Come possono contribuirvi i sindacati?

L'impegno sindacale, in particolare con i membri della base, è fondamentale per dar voce alle nostre legittime rivendicazioni, che rischiano altrimenti di restare inascoltate.

» Un altro NO indurrà i borghesi a riflettere prima di imporre al Parlamento un progetto di smantellamento, per esempio dell'AVS. «

Occorrono provvedimenti per rilanciare la congiuntura, in particolare laddove vi sono problemi regionali, ma dobbiamo promuovere anche nuovi investimenti nella formazione e in favore di uno sviluppo ecologico, in modo da creare posti di lavoro stabili.

Guardando avanti, constatiamo che la pressione del Parlamento sulle istituzioni sociali resta elevata. Se questo referendum dovesse vincere, potrebbe cambiare qualcosa?

Certo! Già la vittoria netta nella votazione sulla LPP ha fatto il suo effetto.

I borghesi hanno realizzato che non possono semplicemente tirare diritto e che l'elettorato è in grado di respingere i progetti di tagli. Per convincere i più reticenti, dobbiamo però ottenere anche un chiaro no per questo progetto di revisione. Il Consiglio federale è intenzionato ad indire la

votazione già in settembre. Abbiamo quindi poco tempo per comunicare in modo chiaro la nostra posizione a tutti. Penso che se riusciremo nel nostro intento, potremmo indurre un certo cambio di mentalità e ci si penserà prima di tentare di imporre al Parlamento un progetto di smantellamento, per esempio dell'AVS.

Questo NO alla revisione dell'assicurazione disoccupazione sarà quindi decisivo su più fronti.

Intervista: Peter Moor/gi

REVISIONE LADI: DI COSA SI TRATTA

Il Parlamento ha deciso una revisione della LADI (Legge sull'assicurazione contro la disoccupazione) che ne peggiora le prestazioni. A soffrirne saranno in particolare i disoccupati più giovani e quelli più anziani. Le assistenze sociali dei cantoni saranno chiamate a far fronte alle spese supplementari. Ecco le principali modifiche:

- 400 giorni di indennità solo per parte dei disoccupati;
- alcune categorie riceveranno solo 90 giorni di indennità;
- rafforzamento dell'obbligo di accettare qualsiasi lavoro, anche anche se molto mal pagato;
- carenza sino a un mese per disoccupati senza famiglia;
- riduzione del numero di indennità per parte dei disoccupati

pati oltre i 55 anni;

- i cantoni con una disoccupazione elevata, come il Ticino, non potranno più aumentare la durata delle indennità;
- aumento delle trattenute sul salario nonostante il peggioramento delle prestazioni.

I sindacati hanno quindi promosso il referendum. Troverete una **cartolina per le firme** allegata al presente numero di *contatto.sev* e potrete scaricare **ulteriori liste** dal nostro sito www.sev-online.ch.

Importante: cartoline e liste (anche non complete) devono essere inviate **entro il 21 giugno!**

Il Consiglio federale ha già fissato la **data della votazione** per il prossimo 26 settembre.

pmo



“Vorrei riportare la VPT a oltre 11 000 membri.”

Kurt Nussbaumer, presidente centrale VPT

La sottofederazione VPT si è dotata da inizio anno di nuove strutture

«Il piccolo SEV» punta ai settori

Il progetto di fusione tra SEV e sindacato della Comunicazione prevedeva di strutturare il sindacato per settori. Dopo che le istanze del SEV lo hanno respinto, il SEV si è chiesto quali strutture avrebbero permesso di svolgere al meglio il lavoro sindacale. La sottofederazione del personale delle aziende private di trasporto (VPT) ha così deciso di riprendere l'idea di un'organizzazione per settori.

La sottofederazione VPT ha messo in primo piano l'esigenza di una suddivisione chiara tra questioni statutarie e lavoro sindacale. In particolare, quest'ultimo doveva essere reso maggiormente efficiente, poter essere svolto dai militanti della VPT e risultare chiaro e condivisibile per tutti i suoi membri.

Dato che l'attività sindacale riguardava diversi settori, la VPT si è subito orientata ad una organizzazione che riprendesse questa logica. Due gruppi di lavoro hanno riflettuto sulle strutture, sulla composizione dei rispettivi organi, sulle conseguenze finanziarie e sulle necessarie modifiche di statuti e regolamenti. Nel 2009, l'idea di una struttura per settori è stata approvata a larga maggio-

ranza dal comitato centrale VPT, che ha confermato l'organizzazione dei convegni annuali dei settori ferrovia, bus e navigazione, ai quali si sono aggiunti un convegno dei numerosi pensionati della sottofederazione, nonché uno dei dipendenti del settore turistico, in cui vengono discussi e approfonditi i rispettivi problemi. In futuro, a questi settori potranno aggiungersene altri. Per il 1° gennaio 2010, è stato rivisto il regolamento di gestione, che riprende compiti e competenze dei singoli settori. Ognuno è diretto da due responsabili, che fanno parte anche del comitato centrale e deve indire almeno una assemblea all'anno.

Tre settori confermati

Il **settore ferrovia** riunisce

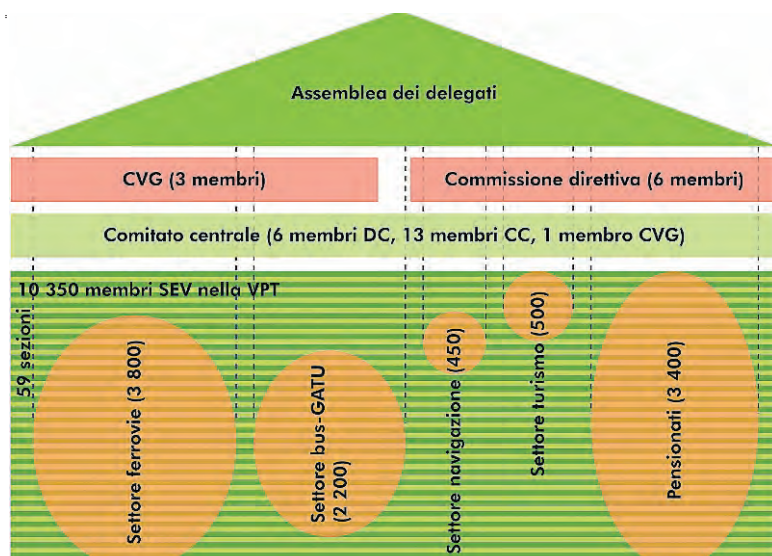
circa 3800 membri che lavorano presso le ferrovie cosiddette private. Ne sono responsabili i colleghi Bruno Mülle della sezione SOB, Jean-François Milani della sezione Giura, Bernhard Siegenthaler della sezione BLS e Calogero Ferruccio Noto della sezione dei servizi ferroviari. Il segretario SEV responsabile è Nick Raduner. L'assemblea di quest'anno, svoltasi il 16 febbraio a Olten, ha trattato il tema della concorrenza nel settore.

Circa 2200 membri che lavorano nelle società di bus formano il **settore dei trasporti stradali**, nel quale, dopo qualche difficoltà iniziale, è confluito con soddisfazione di tutti anche il «gruppo autonomo dei trasporti urbani» (Gatu), costituitosi con circa 1800 mem-

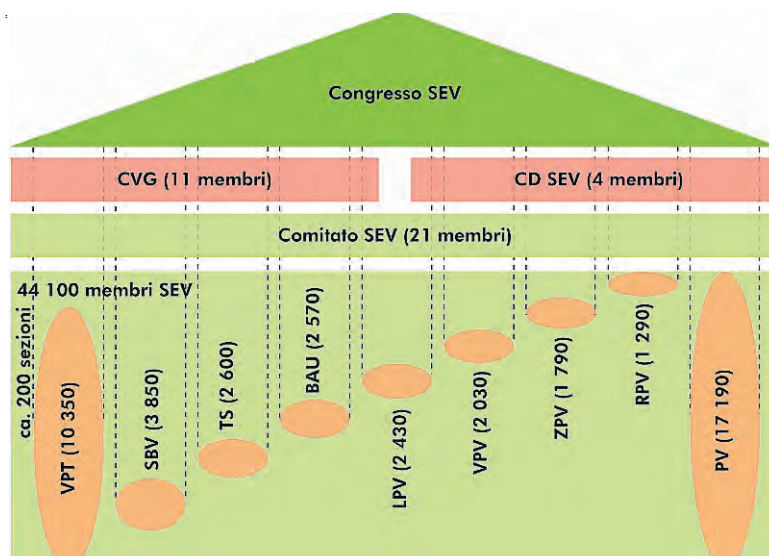
bri tra le imprese di trasporto urbano della Svizzera occidentale. Questa struttura raggruppa così tutti i dipendenti delle aziende di bus della VPT, che collaborano al di là delle barriere geografiche e linguistiche. La sua assemblea, svoltasi il 22 febbraio a Olten, ha eletto come membri del proprio comitato Vincent Leggiero della sezione TPG, Gilbert D'Alessandro della sezione trasporti urbani TPE, Peter Bernet della TPL, Ernst Rufener della STI e Johan Pain (TL). Gli ultimi tre fanno anche parte del comitato centrale VPT. I contatti da parte del SEV sono curati dal segretario Christian Fankhauser, che negli ultimi tempi si è soprattutto occupato delle questioni riguardanti la salute e la sicurezza sul posto

di lavoro, della legge sulla durata del lavoro (LdL) e dei problemi inerenti la legge sulla circolazione stradale.

La maggior parte dei dipendenti delle società svizzere di navigazione fanno parte della VPT **settore navigazione**, che raccoglie circa 450 membri e che è diretto da Barbara Schraner della sezione del lago di Zurigo e da Patrick Clot della VPT del lago Lemano. Il segretario competente SEV è Olivier Barraud. L'assemblea di quest'anno si è occupata dei problemi sul lago Bodanico e della CGN, oltre che dei vari aspetti della legge sulla durata del lavoro, le cui disposizioni devono essere rispettate anche in caso di mancanza di personale, nelle fasi calde della stagione turistica e sulle corse più lun-



La struttura VPT al 1° gennaio 2010 con i rispettivi membri.



La struttura del SEV al 1° gennaio 2010 con i rispettivi membri.

DOSSIER



Dorothea Caspar / Thunpauer Zeitung

La sezione VPT del lago Bodanico SBS ha organizzato una manifestazione il 23 aprile 2009 con il sostegno di VPT e SEV per chiedere la mediazione del governo cantonale, dopo le radicali misure di risanamento decise in modo unilaterale dalla direzione. L'intervento e le susseguenti trattative portano ad una soluzione di compromesso, che non risolve però tutti i problemi della SBS. Questi sono stati discussi anche all'assemblea di settore, con i colleghi delle altre società che hanno dichiarato la loro disponibilità a sostenere i dipendenti della SBS. Un esempio di come l'unione possa fare la forza.

ghe. Negli ultimi anni, l'assemblea ha anche discusso delle disposizioni dell'ordinanza sulla navigazione interna.

Grande potenziale per il settore turismo

La prima assemblea del settore turismo si è svolta nel centro di competenza dei trasporti a fune di Meiringen lo scorso 15 gennaio. Esso ha evidenziato l'importanza della tutela degli interessi degli addetti al settore, che risente di un andamento fortemente dipendente dalle stagioni. Ciò rende difficile ricevere una formazione adeguata e disporre di condizioni di lavoro moderne e corrette, soprattutto nei trasporti a fune. Anche gli addetti alle piste da sci e alle scivole hanno con-

dizioni di lavoro difficili, con lunghi periodi di presenza, senza che vengano loro riconosciuti supplementi di tempo e si constata spesso la tendenza a delegare agli stessi dipendenti la responsabilità del rispetto delle norme di sicurezza. Il SEV deve quindi intervenire a intervalli regolari per il rispetto delle norme. Attualmente si sta battendo affinché gli addetti alle piste vengano risottoposti alla legge sulla durata del lavoro.

Per migliorare le condizioni di lavoro occorre però un sindacato forte. Purtroppo, dei circa 10000 dipendenti delle 650 aziende, solo 500 sono affiliati al SEV. Il settore rappresenta quindi un notevole potenziale di reclutamento, che richiede però anche un impegno importante.

Quali responsabili del settore e membri del comitato centrale sono stati eletti Andreas Häsler della VPT Jungfrauenbahnen e Eric Russi della MGB, mentre per il SEV sono i segretari Hans Bieri, unitamente a Peter Peyer, a seguire da vicino il settore.

Settore pensionati – una forza importante

Dei circa 10350 membri al primo gennaio 2010, circa un terzo, ossia 3400, erano pensionati. Un motivo in più per garantire che anche le loro rivendicazioni vengano considerate. Per questo, la VPT ha indetto lo scorso 16 ottobre un primo convegno del settore, che ha suscitato un grande interesse, raccogliendo la partecipazione di 66 colleghe e colleghi.

Il segretario dell'Unione sindacale svizzera Peter Siegrist ha presentato una relazione sulla povertà degli anziani in Svizzera e sul loro inserimento nell'economia. I pensionati del trasporto pubblico sono tutt'altro che privilegiati e il SEV deve battersi per mantenere rendite del primo e del secondo pilastro accettabili. Nel pomeriggio, la consigliera nazionale Silvia Schenker ha passato in rassegna il futuro delle assicurazioni sociali nel nostro paese, che subisce reiterati attacchi da parte dei partiti borghesi. In particolare, occorre prestare attenzione al risanamento delle casse pensioni, che non può avvenire in modo unilaterale a spese di lavoratrici e lavoratori, ma deve essere suddiviso in modo almeno

paritetico, né deve essere addossato ai beneficiari di rendite. Nel settore fanno inoltre molto discutere le facilitazioni di viaggio (FVP), alle quali i pensionati tengono molto in quanto rappresentano un'occasione di utilizzare i trasporti pubblici ora che hanno il tempo di farlo. Purtroppo, l'influsso del SEV in questo settore è molto limitato, in quanto non è rappresentato nelle competenti istanze dell'unione dei trasporti pubblici. Responsabili per il settore sono stati designati Marc-Henri Brélaz e Felix Murk, che fanno parte anche del comitato centrale. Da parte del SEV, il settore è curato dal segretario sindacale Vincent Brard.

Continua a pagina 10

Continua dalla pagina 9

Trasmettere le sollecitazioni della base agli organi direttivi

La liberalizzazione e la concorrenza che prendono sempre più piede nei trasporti pubblici amplificano e rendono sempre più complessi i problemi, richiedendo dal lavoro sindacale maggiore efficacia e competenza.

Le nuove strutture della VPT rispondono al meglio a queste necessità, collegando in modo ideale i membri della base con l'attività sindacale. Le assemblee dei settori permettono infatti di discutere i problemi di categoria, che vengo-

no poi riportati in comitato centrale dai due rappresentanti, in modo che tutti gli organi direttivi possano orientare la loro azione di conseguenza.

Il presidente centrale Kurt Nussbaumer e Gilbert d'Alessandro fanno poi parte, oltre che della commissione centrale, anche del comitato SEV e hanno quindi la facoltà di sottoporre le richieste della sottofederazione a questo organo strategico, garantendo un ideale prolungamento dell'attività.

Le premesse per un lavoro efficace sono così concretizzate al meglio.

Christian Neff,
segretario VPT

TRE DOMANDE AL PRESIDENTE CENTRALE VPT KURT NUSSBAUMER

contatto.sev: Com'è cambiato il comitato centrale?

Kurt Nussbaumer: In primo luogo è stato ridotto da 27 a 20 membri, con ogni settore rappresentato in modo proporzionale al numero dei suoi membri: ferrovia 4, Bus-Gatu 3, navigazione 2, turismo 2, pensionati 2. Questi rappresentanti vengono eletti dalle assemblee di settore e non più dall'assemblea dei delegati e saranno chiamati anche a decidere il preventivo. Noi speriamo che il legame diretto con i settori favorisca il collegamento tra comitato centrale alla base, permettendo di affrontare al meglio dei problemi di carattere sindacale. Ogni settore avrà così la facoltà di portare i suoi

argomenti in CC, da trasmettere se del caso all'AD, al comitato SEV o anche al Congresso. Adesso vedremo come funziona.

Come potete evitare di penalizzare un settore?

Ogni settore ha gli stessi diritti. Hanno la facoltà di formare un proprio comitato e definire le proprie priorità ed attività, rispettando evidentemente i limiti del preventivo. In questo modo, contiamo di favorire l'attività dei settori, di cui dovrebbero beneficiare tutti i membri.

La riforma delle strutture è così a tetto. Quali sono i

prossimi obiettivi della VPT?

In primo luogo si tratterà di farle «vivere», senza per questo precludere la possibilità di adeguamenti. Il nostro scopo rimane di dare ai membri una piattaforma, ossia la nostra sottofederazione, in grado di rappresentarli al meglio. Naturalmente ciò deve essere accompagnato da un reclutamento efficace. Io vorrei riportare la VPT a oltre 11 000 membri. E vorremmo migliorare il contatto e il coinvolgimento delle sezioni, in collaborazione con i rispettivi segretari SEV.

F/gj

La vicepresidente del SEV Barbara Spalinger è soddisfatta della nuova struttura della VPT

«Echi molto positivi»

Le attività presso le imprese di trasporto concessionarie (ITC) sono coordinate dalla vicepresidente SEV Barbara Spalinger. Come giudica le nuove strutture della VPT?

contatto.sev: La nuova struttura per settori è effettivamente migliore di quella precedente?

Barbara Spalinger: Sì, poiché definisce gruppi in grado di discutere con competenza problemi ben precisi. Per esempio, all'assemblea di quest'anno del settore bus, abbiamo avuto un legale che ha approfondito la questione del ritiro delle patenti, che evidentemente non riguarda i ferrovieri, né i piloti di battello. È quindi una struttura che risponde meglio alle esigenze dei membri e che permette di approfondire i problemi della quotidianità, evitando che i vari dettagli vadano ad annoiare chi non ne è toccato. Essa offre poi ai partecipanti l'opportunità di conoscere colleghe e colleghi che svolgono attività analo-



Barbara Spalinger

ghe presso aziende diverse. Abbiamo avuto riscontri molto positivi dai partecipanti alle assemblee 2010, che hanno dimostrato di gradire il funzionamento di queste strutture.

Vedi anche altri vantaggi?

Il settore bus, che finora viveva delle iniziative promosse in Svizzera romanda dal Gatu, ha acquisito una dimensione nazionale che sarebbe stata molto difficile da raggiungere con le vecchie strutture.

Positivo è anche il fatto che si siano suddivise le questioni sindacali da quelle statutarie, poiché si tratta di problemi di or-

dine completamente diverso. Le ultime riguardano tutti, mentre le prime richiedono un approccio differenziato a seconda del settore e dell'azienda. Per esempio, al capitolo della durata del lavoro, problemi come la distribuzione dei turni, del luogo di lavoro o delle pause sono molto diversi tra macchinisti, autisti o piloti di navigazione, ma devono poi trovare una soluzione valida per tutti. Per questo abbiamo creato in questo ambito una commissione interna del SEV per la legge sulla durata del lavoro, che riunisce rappresentanti dei settori VPT e delle FFS.

Ma non vi è il pericolo che ci si concentri troppo sul proprio problema, trascurando quelli generali?

In teoria è possibile, ma restano pur sempre il comitato centrale e l'assemblea dei delegati e alle assemblee di settore vengono affrontati anche problemi di carattere generale di politi-

ca sindacale, dei trasporti o sociale.

Era proprio necessario creare un convegno particolare per i pensionati VPT?

Dapprima non ne eravamo così convinti, dato che la maggior parte dei pensionati è rimasta molto legata all'azienda in cui ha lavorato ed è integrata nella vita aziendale. Ci siamo quindi chiesti quali temi potessero interessarli. Il primo convegno, lo scorso ottobre, ha affrontato quello della povertà nella terza età e delle assicurazioni sociali. L'ottima partecipazione ci ha dimostrato la necessità di simili riunioni, che continueremo pertanto ad organizzare.

Le sezioni VPT mantengono però la loro funzione e la loro importanza?

È ovvio. Il successo del lavoro sindacale dipende in larga misura dal buon funzionamento della sezione in cui confluiscono tutte le attività che riguardano i

contratti di lavoro e le aziende. Le sezioni si devono quindi muovere secondo le direttive provenienti dalla VPT e dai settori.

L'eterogeneità delle aziende che fanno capo alla VPT fa sì che questa venga considerata una specie di «piccolo SEV». Una struttura per settori sarebbe pensabile anche per il fratello maggiore?

In linea di massima, una simile struttura permette di considerare in modo adeguato gli interessi dei membri e ha una sua logica anche dal punto di vista della politica contrattuale.

Per il momento, non si parla però di applicare una simile struttura a tutto il SEV, a causa dell'impegno che una simile riorganizzazione comporterebbe e i vantaggi di una simile struttura non sono direttamente avvertibili dal singolo.

A più lungo termine, potrebbe però senz'altro trattarsi di un'opzione da sviluppare.

Intervista: Markus Fischer/gj

Colpi di diritto

Tribunale federale conferma garanzia di salario

Un collaboratore di lunga data delle FFS ha dovuto seguire un procedimento di reintegrazione esterno a NOA a seguito della perdita del proprio posto di lavoro. Dopo un anno, le FFS gli hanno negato la sua garanzia salariale. Il collega, con l'aiuto del SEV, si è opposto a questa decisione, ottenendo ragione dal tribunale amministrativo federale.

Anni prima, l'impiegato alla manovra Ernesto F. (nome fittizio) ha deciso di cambiare attività, assumendo un incarico in ufficio per prevenire l'aggravarsi dei suoi problemi di salute. Da allora, ha potuto svolgere il suo nuovo lavoro senza limitazioni e senza assenze particolari, sin quando

bilità del suo ulteriore impiego è di conseguenza rimasta alla precedente unità organizzativa. S., il suo superiore, e P., responsabile del personale, hanno tentato nella misura del possibile di aiutarlo, organizzandogli occupazioni alternative, senza però riuscire ad includerle nei fabbisog

Importo garantito o no?

Durante questi colloqui non sempre facili, Ernesto ha sempre beneficiato dell'assistenza del SEV, che ha costantemente ricordato come lui non avesse un contratto di lavoro presso NOA. Di conseguenza, nel suo caso non potevano essere applicati gli articoli 171-176 del CCL, ma avrebbe dovuto entrare in linea di conto l'articolo 96, che prevede la garanzia dell'importo salariale (vedi riquadro). La discussione sul salario era quindi superflua. S. e P. hanno invece mantenuto la loro posizione, secondo la quale nella fattispecie l'articolo 96 non era applicabile, in quanto Ernesto si trovava di fatto in un processo di riorientamento professionale.

Battaglia giuridica; atto primo

L'articolo 195 del CCL FFS prevede, in caso di disaccordo, la possibilità di richiedere una decisione impugnabile in sede di ricorso, in modo da aprire la procedura legale. Il SEV ne ha fatto uso, inoltrando poi ricorso contro la decisione delle FFS, sostenendo che nel caso di Ernesto, che non aveva un contratto di lavoro con NOA, non potessero essere applicati gli articoli specifici di questa istituzione. L'istanza di ricorso interna delle FFS ha tuttavia confermato la decisione di prima istanza.

Atto secondo

Nella maggior parte dei casi vi è poi la possibilità di impugnare le decisioni dell'istanza di ricorso interna alle FFS al tribunale amministrativo federale. Si tratta però di un passo che merita una riflessione approfondita, in quanto esige un impegno non indifferente. La fattispecie non costituiva però un caso che rientra in un normale margine di apprezzamento, ma toccava un principio dell'applicazione del CCL. D'accordo con Ernesto, il SEV ha pertanto deciso di inoltrare ricorso. Il tribunale amministrativo federale ha dato pienamente ragione al SEV, confermando che per Ernesto debba essere applicato l'art. 96 del CCL FFS nel caso in cui egli abbia dovuto accettare un posto di lavoro di classifica inferiore.

ARTICOLO 96 CCL FFS: PASSAGGIO A UN LIVELLO DI FUNZIONE INFERIORE

1. Al passaggio a un livello di funzione inferiore, il salario verrà pattuito nel quadro del nuovo livello di funzione.
2. Se il cambiamento è consecutivo a modifiche apportate all'organizzazione aziendale, o viene effettuato in vista di tali mutamenti e il salario del momento è più elevato del valore finale massimo A (appendice 7) del nuovo livello di funzione, la differenza sarà concessa a titolo di importo garantito.
3. In caso di aumenti salariali, l'importo garantito viene ridotto o soppresso.
4. Se, trascorsi 2 anni di garanzia, la persona non ha ancora compiuto 58 anni, è soppresso l'importo di garanzia che, con il salario, oltrepassa CHF 100 000.--.

Nota: l'articolo 2.2 delle direttive interne FFS Z141.1 esclude collaboratrici e collaboratori che seguono un processo di riorientamento professionale dall'applicazione dell'art. 96.

Ernesto ha avuto anche diritto, nonostante la perdita del suo posto di lavoro, alla valutazione personale con influsso sul salario. Il SEV ha quindi chiesto a S. e P. di riconoscere gli aumenti salariali spettanti con effetto retroattivo o, in via subordinata, di rilasciare una nuova decisione formale. Stavolta, i rappresentanti delle FFS non hanno però voluto rischiare una nuova procedura giuridica e hanno quindi rivisto i salari come richiesto.

Lieto fine?

Purtroppo non proprio. Ernesto è stato ancora «provvisoriamente» occupato al di fuori degli effettivi concessi e ha dovuto continuare ad annunciarsi ai rari posti vacanti pub-

blicati dal bollettino FFS e accessibili alla sua formazione di monopolio.

Di transenna

La discussione sulla applicabilità dell'articolo 96 del CCL FFS è iniziata circa un anno dopo la soppressione del posto di lavoro di Ernesto. Sino alla crescita in giudicato delle decisioni del tribunale amministrativo federale è poi trascorso una altro anno. L'esempio illustra l'impegno e la costanza richiesti dalle vie legali, ma anche come il team di assistenza giuridica del SEV non tema di intraprenderle sino alle massime istanze, pur di ottenere una corretta applicazione del CCL.

Assistenza giuridica SEV



Il tribunale amministrativo federale lascerà nel 2012 la sua sede attuale alla Schwarztorstrasse di Berna per una nuova costruzione a San Gallo. Ciò non impedirà al SEV di farvi capo per difendere i diritti dei suoi membri.

il suo posto non è stato soppresso a seguito di una ristrutturazione. Ernesto si è quindi rivolto all'assistenza giuridica del SEV, il cui operato sembrava in un primo tempo superfluo. Si trattava però di una fase di quiete prima della tempesta.

Negato l'accesso a NOA

Le FFS hanno infatti negato l'accesso al Nuovo orientamento professionale NOA, a seguito dei precedenti problemi di salute. La responsa-

gni di personale approvati. Inoltre, essi hanno acquistato da NOA alcune offerte di consulenza, strutturando il processo di riorientamento in modo analogo a quelli elaborati per i colleghi effettivamente trasferiti a NOA. Ernesto ha quindi dovuto firmare un'intesa sulla ragionevolezza, limitata ad un anno, al termine del quale S. e P. gli hanno chiesto di mostrarsi un po' più ragionevole, in particolare per quanto riguarda le sue aspettative salariali.

CONGRESSO USS 2010 – INOLTRO PROPOSTE

Il comitato dell'Unione sindacale svizzera ha deciso di indire il congresso ordinario 2010 il 5 e 6 novembre a Berna. Conformemente all'art. 8, cpv. 3 degli statuti USS, le proposte da sottoporre al congresso devono pervenire al segretariato USS all'attenzione del comitato tre mesi prima del Congresso. Dato che questo termine cade nel pieno delle vacanze estive, il comitato propone di fissarlo in via ordinaria al 26 giugno 2010, mentre formalmente l'ultimo termine per l'inoltro delle proposte al congresso scadrà il 6 agosto.

Hanno diritto di presentare proposte, oltre al comitato e all'assemblea dei delegati USS; le federazioni affiliate, le unioni sindacali cantonali e le commissioni donne, giovani, migranti e gay e lesbiche.

Questa comunicazione vale come pubblicazione ufficiale secondo l'articolo 7, cap. 2 degli statuti USS.

In memoria di Athos Gantenbein

A soli 56 anni, il nostro collega Athos Gantenbein ci ha lasciato a seguito di un improvviso malore.

Dopo l'apprendistato di metalcostruttore presso la ditta Bassetti di Arbedo, a 20 anni è entrato alle dipendenze delle FFS e si è subito iscritto al nostro sindacato SEV. Athos è cresciuto professionalmente presso il settore linea di contatto di Giubiasco fino a diventare il responsabile. Sarà ricordato dai colleghi come una persona allegra e ben voluta da tutti.

La Sezione Lavori Ticino è particolarmente vicina ai figli Aris e Alan, ai quali sono rivolte le nostre più sincere condoglianze.

Sezione Lavori Ticino



■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Gita al Parco Ittico di Zelo Buon Persico

Giovedì 10 giugno 2010

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

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

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

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

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

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

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

Sopraceneri

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

Lugano-Ceresio – Basso Mendrisiotto

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

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

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

Numero di persone che si iscrivono:

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

Salita.....

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

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Assemblea generale ordinariaMartedì 11 maggio, ore 16.00,
Casa del Popolo a Bellinzona

Ordine del giorno:

- Apertura Assemblea e approvazione O. d. G.
- Nomina scrutatori
- Approvazione verbale ultima Assemblea
- Rapporti: a) del Presidente, b) del Cassiere, c) della CVG, d) approvazione rapporti
- Preventivo 2010
- Nomina di 1 supplente nella CVG
- Relazione di un rappresentante del Segretariato SEV
- Consegna attestati di benemeranza
- Eventuali

Il verbale dell'Assemblea 2009 e i conti 2009 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 15.30.

Avviso importante: al termine avrà luogo una cenetta alla quale sono invitati tutti i presenti all'Assemblea; chiediamo cortesemente di annunciarsi entro il 9 maggio a Biagino Gioli, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

■ VPT Servizi Ferroviari

elvetino – RGSA – DB AutoZug-CNL – DB Reise&Touristik

Assemblea Generale

Martedì 1° giugno, ore 14.00

Berna, presso il Segretariato centrale del SEV

Invitiamo cordialmente tutti i nostri iscritti, attivi in una delle quattro imprese del nostro settore, pensionati ed esterni, a partecipare all'Assemblea generale della Sezione che si terrà a Berna, presso il Segretariato centrale del SEV, Steinerstrasse 35, cui farà seguito un piacevole rinfresco.

Per motivi organizzativi vi preghiamo di voler annunciare la vostra partecipazione al presidente. L'ordine del giorno verrà inviato nei prossimi giorni a tutti gli iscritti.

Per il Comitato: il Presidente C. F. Noto

Tel. 0041 (0)79 461 05 37; Mail: c.f.noto@bluewin.ch

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola

Annunciamo la presenza con un nostro ufficio a Domodossola per garantire tutte le prestazioni sindacali (tutele relative al rapporto di lavoro) e di patronato, sia per quanto riguarda la amministrazione svizzera che per quella italiana. Permanenza aperta in via sperimentale per un periodo di tre mesi (marzo-maggio) a disposizione di tutti gli iscritti SEV, dei lavoratori della regione impiegati per imprese svizzere attive nel settore dei trasporti (ferrovie, ristorazione, impianti turistici), e ai lavoratori frontalieri in generale.

Dove: Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione). Presenza ogni secondo mercoledì del mese. **Prossime date:** 12 e 26 maggio, dalle 14.00 alle 18.00.

Al «Dopolavoro» è a disposizione una bacheca informativa e vi è la possibilità di lasciare in consegna documenti. Il futuro mantenimento dell'ufficio è legato all'effettiva domanda di prestazioni. Informate su questo servizio e fare pubblicità!

Tel. (0041) 079 461 05 37;

e-mail: c.f.noto@bluewin.ch

Il presidente Calogero F. Noto

Assemblea VPT Lugano

Verificare condizioni di lavoro

L'annuale assemblea della VPT TPL ha permesso di scambiarsi le esperienze fatte nelle varie aziende con i recenti contratti collettivi e di far emergere qualche disagio.

La VPT TPL raccoglie in realtà anche membri di altre aziende del Sottoceneri: SNL; FLP, ARL, AMSA e Monte Lema. I punti comuni non si fermano qui: SNL e FLP sono state confrontate con l'esigenza di risanare il proprio istituto di previdenza in seno all'Ascoop e hanno risposto

in modo analogo, anche se con modalità diverse, passando alla Symova, cassa pensioni neonata da una «costola» della stessa Ascoop.

In diverse aziende è ora in corso una verifica delle condizioni di lavoro, in vista di un rinnovo dei rispettivi CCL.

Disagio palpabile

I punti principali sono stati ripercorsi dalle relazioni del presidente Peter Bernet e del segretario SEV Pietro Gianolli. Presso la TPL vi è anche la necessità di rinnovare la commissione del personale, con l'uscente

che ha buttato improvvisamente la spugna.

Gianolli ha poi presentato il sondaggio che il SEV sta promuovendo in tutta la Svizzera sulle condizioni di lavoro degli autisti. Orari sempre più esigenti, l'aumento del traffico e le ristrettezze finanziarie imposte dall'ente pubblico rendono la professione sempre più difficile. Su spunto del gruppo autonomo per i trasporti urbani, il SEV ha elaborato un questionario per individuare gli aspetti più delicati, che ha suscitato grande interesse e che verrà pertanto sottoposto anche ai colleghi che non hanno potuto partecipare all'assemblea.

Le trattative statutarie, dirette dal vicepresidente Calogero Conti-Nibaldi, sono state evase velocemente. I conti 2009, presentati dal cassiere Jgor Sassi hanno riportato ancora una perdita e dovrebbero pertanto risentire positivamente dell'aumento della quota sezionale deciso lo scorso anno per il 1° gennaio 2010. *Gi*

dai lauti stipendi e bonus che la direzione generale e il CEO FFS si sono riconosciuti. Si tratta di premesse poco confortanti per le trattative sul nuovo sistema salariale FFS iniziate nel frattempo.

La discussione ha poi toccato altri aspetti concreti, come la chiusura del Rail Service di Lugano e i problemi di reinserimento del personale, al quale le FFS hanno comunque garantito di escludere trasferimenti a NOA, alla grande pressione alla

fatto un quadro dai toni abbastanza cupi.

Le FFS hanno infatti pubblicato i conti 2009, chiusi con un ottimo risultato (vedi anche a pag. 2). Pochi giorni prima è però stata pubblicata la circolare con le misure sa-



Presidente sezionale e presidente del giorno dagli sguardi preoccupati.

lari 2010. I 650 franchi di premio unico e, soprattutto, gli aumenti individuali decurtati secondo un fattore 0,362 appaiono ben distanti

quale sono sottoposti gli agenti di vendita agli sportelli. Disponendo di personale, la soluzione appare evidente a tutti, salvo che alle FFS. *gi*

«DENTRO LA CRONACA»

DI GADDO MELANI

Non c'è limite al peggio

Assai spesso, quando mi pongo davanti al PC per questo contributo, sono preso da forti dubbi sulla scelta del tema da trattare. Quindici giorni sono tanti, sufficienti anche a far cadere nell'oblio eventi di prima importanza. Ad esempio, c'è stato l'accordo fra USA e Russia sul disarmo nucleare. È stato definito «storico». In realtà le due superpotenze mantengono tante di quelle bombe da distruggere decine e decine di volte ogni forma di vita sul pianeta, come se si potesse morire più di una volta. «Storico», a mio avviso, sarà l'accordo sulla distruzione totale di tutti gli ordigni nucleari.

In questi giorni ha assunto dimensioni davvero planetarie lo scandalo delle violenze subite da bambine/i e adolescenti da parte di preti pedofili, che ha investito direttamente la figura del pontefice tedesco e che di certo non si smorzerà in breve tempo. Secondo alcuni osservatori si tratta di un vero e proprio tsunami di una potenza talmente devastante da ricordare quello della ribellione del monaco Lutero. Esagerazioni? Vedremo, certo non era mai successo che si giungesse a chiedere le dimissioni del Papa.

A proposito di bambini, meriterebbe un commento anche quanto sta avvenendo nella sempre più cinica Italia. Parlo degli incredibili episodi degli alunni lasciati senza pranzo o messi a pane e acqua in quanto i genitori non pagano la retta della mensa scolastica; o impediti di salire sullo scuolabus perché i genitori sono in ritardo nel pagamento dell'abbonamento. Ciò che più sgomenta è la reazione di tanti cittadini che dinanzi al gesto di un benefattore di offrire di tasca propria la retta, si ribellano e annunciano di non volere più pagare nemmeno loro!

E dell'Afghanistan e dell'arresto dei tre medici italiani e dei sei afgani di Emergency che dire? Non è la prima volta che si tenta di bloccare l'attività dell'ONG di Gino Strada, scomoda perché testimone di quanto accade in teatri bellici come quello afgano, perché accreditata di un vasto consenso internazionale e perché decisamente e fortemente pacifista. Che poi curi e salvati la vita a migliaia e migliaia di persone, a lor Signori che conducono le guerre «umanitarie» e «antiterroristiche» producendosi in un vero e proprio terrorismo di stato, poco importa. Anzi, come dichiarato dall'ineffabile stratega americano Lutwack, il fatto che curino anche i combattenti «nemici» li rende responsabili di prolungare il conflitto!!!

Queste ultime righe voglio dedicarle alla foto di una scritta murale scattata vicino a Naplus, in Cisgiordania e diffusa sul sito «Infopal.it» a corredo di una notizia sull'ennesimo episodio di violenza da parte di coloni israeliani con, fra l'altro, la profanazione di una moschea e la distruzione di 300 olivi. Vi si legge: «Arabs to the gas chambers». Semplicemente allucinante. Non si riesce a capire come si possa auspicare la barbarie della shoa, proprio da parte di chi ha subito in prima persona l'orrore nazista. Ma purtroppo la violenza e il disprezzo, anche razzista, che si manifestano in Israele (coloni in prima fila) nei confronti degli arabi sono una costante che ispira la stessa politica dei governi che si sono succeduti fin dalla fondazione di Israele, nel 1948.



SEV: sondaggio per isolare i disagi degli autisti di bus.

Assemblea SBV Ticino

Buona la prima

Per il nuovo presidente Jonathan Sulmoni è stata la prima assemblea ed è stata la prima diretta da una donna, Giuliana Baroni. Forse un buon auspicio per tempi che si preannunciano difficili.

L'assemblea della sezione ticinese del personale d'esercizio e di vendita ha permesso di fare una panoramica delle difficoltà che attanagliano tutte le categorie che compongono la sezione.

La discussione sviluppata al termine della relazione del presidente, del segretario SEV Pietro Gianolli e dell'ex presidente Fritz Augsburger, premiato con altri colleghi per il 40.mo di appartenenza al sindacato, ha

Colonie dei Sindacati USS

Colonie: ci siamo sempre

Mare o montagna? A voi la scelta: ma fate in fretta perché i turni delle nostre colonie si riempiono sempre in un attimo.

Sono oltre ottant'anni che le Colonie dei Sindacati, legate all'Unione Sindacale Svizzera, operano a Rodi e da cinquanta a Igea Marina. Un percorso educativo e un momento di unione e condivisione di esperienze e conoscenze che hanno visto passare nelle nostre colonie migliaia di ragazze e ragazzi: ancora lo scorso anno, sono state oltre cento i giovani che hanno beneficiato delle no-

stre strutture, malgrado avessimo ridotto a un solo turno Igea Marina.

A Rodi vi proponiamo ancora due turni di due settimane aperti a ragazze e ragazzi dai 6 al 14 anni, a Igea un turno di 17 giorni per ragazze e ragazzi dai 6 ai 12 anni.

Scelte diverse per situazioni ambientali e gestionali, dove noi operiamo per il bene dei vostri figli e cerchiamo di dare loro il senso del vivere in comune, della condivisione degli spazi, del confronto delle idee, un insieme di cose che dovrebbero aiutarli a crescere e a migliorarsi. Infatti la nostra non è concepita solo come una vacanza, ma an-

che un insieme di attività, di esperienze e di coinvolgimenti che aiutano i ragazzi a crescere con gli altri e a diventare adulti.

Confidiamo ancora sulla vostra volontà di genitori a voler far vivere un'esperienza educativa e socializzante ai vostri figli. Chiedete informazioni e iscrivete i vostri ragazzi ai nostri turni di colonia.

Vi aspettiamo garantendovi sicurezza nella gestione dei gruppi, attività mirate per ogni età e una vita spensierata e impegnata per tutto il periodo di colonia.

Dario Bernasconi, Presidente

Aperte le iscrizioni 2010

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

1° turno: martedì 29 giugno – martedì 13 luglio

2° turno: giovedì 15 luglio – giovedì 29 luglio

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

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

1° turno: domenica 4 luglio – martedì 20 luglio

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

Sussidi: per famiglie bisognose possono essere richiesti alla cancelleria del proprio Comune e a Pro Juventute.

Informazioni: Colonie dei Sindacati, viale Stazione 31, 6500 Bellinzona

Telefono: 091 826 35 77 – Fax: 091 826 31 92

Iscrizioni: all'indirizzo sopra citato tramite il tagliando sottostante

----- ✂ -----

Vi prego di spedirmi n° moduli d'iscrizione alla colonia:

montana di Rodi

marina di Igea

Indirizzo (in stampatello):

.....
.....

Luogo e data: Firma:

Ritagliare il tagliando e inviarlo a:

Colonie dei Sindacati, viale Stazione 31, 6500 Bellinzona

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

ARTE

Ho sempre detto che la vera arte non è dipingere, ma vendere i quadri. Ma a questo pensano i mercanti d'arte e soprattutto i critici d'arte, loro veri complici. Sta ad essi trovare le parole giuste per valorizzare anche la più banale crosta, confondendo con un profluvio di frasi ad effetto lo sprovveduto cliente, che alla fine si convince di essere al cospetto di chissà quale capolavoro; mentre perlopiù – parlando almeno di arte moderna – si tratta di dipinti che tecnicamente sarebbe in grado di realizzare un bambino delle elementari. Tant'è vero che in America hanno fatto un curioso esperimento: hanno provato a mettere in mano un pennello ad una scimmia o persino nella proboscide di un elefante. Poi, facendo credere che si trattasse dell'opera di qualche genio dell'arte astratta, hanno sottoposto il risultato alla disamina dei cosiddetti esperti, che non hanno mancato di intesserne ogni lode! Insomma alla fin fine anche comprando un quadro non acquistiamo tanto l'immagine, quanto l'idea ad essa legata e, a formarci quell'idea, è soprattutto la recensione che scrive il critico d'arte di turno. Sicché, di fronte ad una specie di gabbia tratteggiata con pennellate nere sbrigative, potremmo restare disorientati; ma ecco che la didascalia ci illumina: «La griglia geometrica e la volontà di misurare la superficie sono le due coordinate concettuali di questo lavoro, che assorbe completamente lo spazio fisico in un continuo rimando: un tracciato definito, un'area individuata, una zona dove rappresentarsi. Una composizione dinamica che si caratterizza per l'uso di linee curve nastriformi che scandiscono ritmicamente la superficie del quadro. Un'opera che colpisce per la leggerezza con cui le forme fluttuano nello spazio, dove il concetto di geometria non è un vincolo matematico che delinea gli spazi, perché in quest'opera l'Artista sfuma i perimetri aprendo il muro della regola...» Caspita! Il resto poi magari lo fa il titolo altisonante, tipo «L'incoerenza dell'onirico». Oppure ti trovi davanti ad un'enorme tela buia: un angosciante fondo blu scuro, che digrada lateralmente verso tonalità più chiare. Ti chiedi: ma cosa mi rappresenta questa roba? Avrei saputo spennellarla anch'io! Eh, no: mai sottovalutare la capacità di esaltazione di un critico d'arte: «Quadro assolutamente originale e unico all'interno della produzione artistica del Nostro. Cimentarsi con l'informale significa qui toccare un livello di semplificazione estrema, riducendo l'opera ad uno squarcio di luce sulla destra di una superficie interamente scura (...) Muovendosi nell'ambito di una colorazione quasi incorporea, l'Artista sembra voler solcare l'oscurità del Tutto con un lampo di luce, sembra voler compiere un gesto simbolico che, interrompendo la continuità del colore steso sullo sfondo, rappresenti un solco nel Tempo che scorre, un momento di Vita che emerge dal torbido flusso dell'esistere (...). Mi chiedo anche quanto possa sentirsi artista un qualunque imbrattatele, se spunta sempre fuori qualcuno pronto a spiegargli con magniloquenza tutto ciò che intendeva esprimere con la sua opera. E mi sovviene quel furbacchione che su Internet si divertiva a commentare con esegesi molto forbite i più improbabili autoscatti fatti col telefonino o la webcam dalle solite aspiranti fotografe in vena di autocelebrazione estetica. Tutte all'inizio lo prendevano estremamente sul serio, perché scriveva cose sempre molto competenti e gratificanti. Finché non si accorsero che quello faceva un semplice copia e incolla dello stesso identico pistolotto sotto ogni e qualsiasi foto, complimentandosi per la «riuscitissima resa cromatica» persino per delle foto in bianco e nero!

Tra le gole del Clos du Doubs

Da Goumois fino a St-Ursanne

Vincent Hennin, 36 anni, è dal 1988 membro della Sezione VPT Giura. Lavora alla stazione di Saignelégier e conoscendo benissimo la regione, dà volentieri dei buoni consigli ai viaggiatori e ai turisti per delle escursioni. Ci propone una camminata lungo il Doubs.



Il punto di partenza della nostra escursione, che ci condurrà alla cittadina medioevale di Saint-Ursanne con il suo monastero, è l'idilliaco posto di frontiera di Goumois, distante poco più di un quarto d'ora di Autopostale da Saignelégier. Il Doubs, che qui segna a tratti la frontiera tra Francia e Svizzera, ci indica il cammino e non potremo certo smarrirci. L'intero percorso è di circa 34 chilometri, ma può essere tranquillamente fatto in una giornata, dato che non ci

sono praticamente dislivelli da superare. Chi preferisse un'escursione più leggera, può comunque prendere l'Autopostale a Soubey, circa a metà percorso, per raggiungere Saint-Ursanne o Saignelégier.

A Goumois si presenta la scelta tra due alternative: i francofili attraversano il ponte e passano in Francia, percorrendo il sentiero sulla riva sinistra; gli altri restano sulla riva destra del fiume. I due percorsi sono di lunghezza simile. Per facilitare la scelta, si

può aggiungere che dalla parte francese dopo circa una ora di cammino si trova una pensione (Auberge Moulin du Plain), dove possono pernottare coloro che vogliono già arrivare il giorno prima; dalla parte svizzera ci vuole più tempo.

La prima parte del cammino ci porta fino a Soubey attraverso il fitto bosco dello stretto canyon del Doubs. Di mattino presto il paesaggio può essere particolarmente incantevole, quando isolati lembi di nebbia sono ancora impigliati tra gli alberi e i primi raggi di sole cercano di farsi strada verso il fiume. Con un po' di fortuna si potrà forse scoprire anche un Martin pescatore o sentire il richiamo gutturale di un rigogolo.

Chi ama l'arte sacra ha la possibilità di ammirare, nella chiesetta di Soubey, le finestre del pittore Coghuf (alias Ernst Stocker, 1905-1976). Tra Soubey e St-Ursanne la vallata si apre e si caratterizza per il paesaggio agricolo. Qua

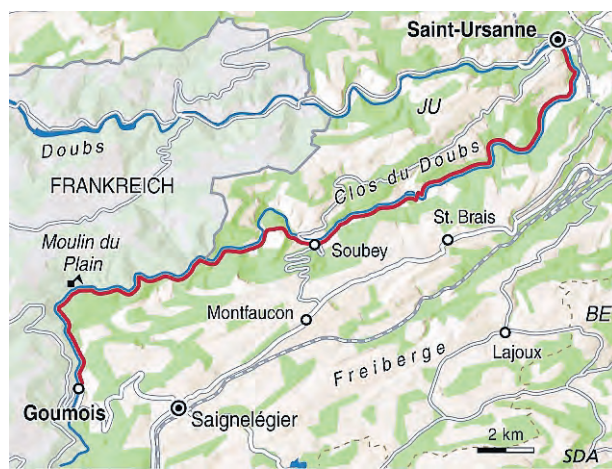
e là si trovano dei posti per accendere il fuoco per una grigliata, e il Doubs invoglia a fare un bagno.

Una bella cittadina come meta dell'escursione

Una veduta particolarmente impressionante si offre poco prima dell'ultima volta fatta dal fiume prima di St-Ursanne, quando si può ammirare in alto il viadotto ferroviario del 1877. Sulla strada del Clos du Doubs si trova un

sobborgo operaio «come nei libri di scuola», attraverso il quale vale la pena di gironzolare un po'. Attraversando il ponte a quattro arcate del 1728, e passando davanti a saint Népomucène, raggiungiamo la nostra meta. Prima di affrontare la ripida strada per la stazione, ammiriamo naturalmente la cittadina medioevale molto ben conservata e il suo bel monastero.

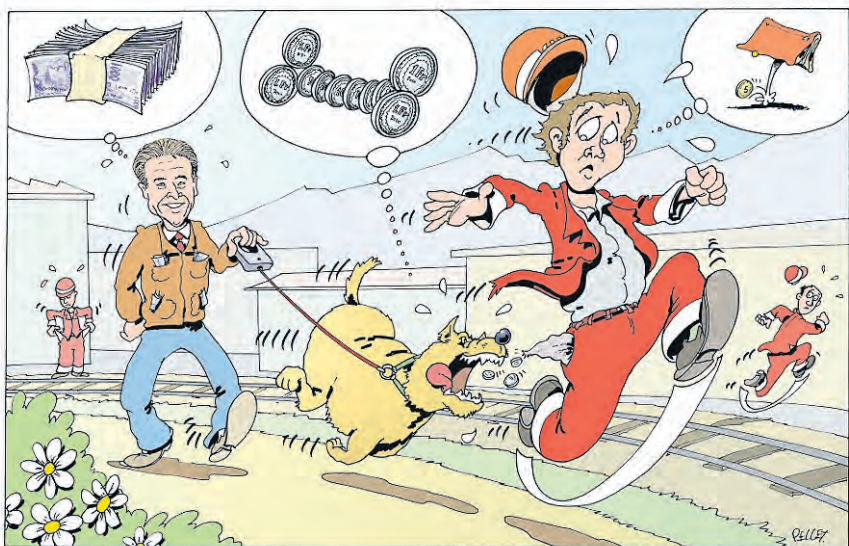
ma/trad. cfn



INFO CHIUSURA SEGRETARIATI

Ricordiamo che il segretariato di Bellinzona è chiuso il lunedì mattina e martedì mattina per varie attività, tra cui la produzione del quindicinale *contatto.sev*. Il segretariato di Chiasso sarà chiuso mercoledì 5 maggio tutto il giorno e il mattino di mercoledì 12 maggio per impegni fuori sede.

LE TRATTATIVE PER IL SISTEMA SALARIALE FFS... SECONDO PELLET



IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

Indirizzo della redazione: *contatto.sev*, casella postale, 6501 Bellinzona; contatto@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Bern 6, info@sev-online.ch, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58 – abbonamento annuale per i non affiliati: CHF 40.–

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

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

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

La prossima edizione apparirà il 14 maggio. Termine di chiusura redazionale è il 6 maggio alle 10.00.

Claude-André Ispomante, impiegato a Losanna presso il servizio contabilità della Divisione Infrastruttura delle FFS

«Rivendico il titolo di ferroviere»

Claude-André Ispomante, 57 anni il prossimo 14 maggio, non solo lavora negli uffici della Divisione Infrastruttura a Losanna, è anche membro del comitato della sezione VPV Losanna e responsabile del ristorante e del negozio «Chemin de fer – musée ferroviaire» di Blonay-Chamby.

Trascorrere una serata con Claude-André Ispomante significa intraprendere un lungo viaggio attraverso lo spazio e il tempo. Ci trasporta da un fiordo norvegese a un treno che viaggia lungo le gole del Colorado, da una linea ferroviaria storica dell'ex Germania dell'Est a un percorso rocambolesco nel Sud della Italia. «Già a scuola mi appassionavo alla storia e alla geografia.» È letteralmente un fiume in piena quando ricorda il passaggio del generale Bourbaki alle Verrières nel 1871. Forse perché il suo bi-

snnonno paterno faceva parte dell'esercito di quel generale francese, immortalato dal quadro panoramico esposto a Lucerna. «Il mio bisnonno Ispomante è originario dei dintorni di Torino. Era un bambino abbandonato che è andato a cercare fortuna nell'esercito francese. In seguito alla sconfitta dell'esercito del generale Bourbaki, ha deciso di trasferirsi a Losanna. Oggi io sono l'ultimo degli Ispomante, un cognome che ho visto scrivere in tutti i modi possibili, a vivere in Svizzera.»

Scoperta del Blonay-Chamby

Claude-André Ispomante si esprime con espressioni molto personali. Difficile, per lui, raccontare un fatto senza fiorirlo di aneddoti ed espressioni particolari. Si ricorda, per esempio, del tempo in cui aiutava i genitori orticoltori a fare i mercati di Losanna e di quando ha «botzé» (rovesciato) il furgone del papà, stracarico di frutta e verdura, spargendo il contenuto sulla strada.

«Mio padre si è limitato a dirmi che sono cose che succedono. Ne ho dedotto che aveva avuto lo stesso problema...»

Claude-André Ispomante è fatto così, ama rispolverare l'album dei ricordi. Ma la passione per il treno, da dove arriva? È suo padre, lui stesso estimatore di treni storici e modellismo, ad avergliela trasmessa. «È stato proprio mio padre a presentarmi un giorno di 41 anni fa il Blonay-Chamby. Da allora non ho mai smesso di occuparmi di questa storica ferrovia, che rappresenta la mia terza pietra miliare nell'universo della ferrovia, assieme al mio lavoro e alla mia collezione di locomotive di miniatura.» Non possiamo, a questo punto, non chiedergli quante ne possiede. «Francamente non conosco la cifra esatta, devo averne tra 300 e 400. Questi ultimi tempi mi sono dato una calmata, perché queste bestiole di metallo costano parecchio!»

Nel corso della discussione, scopriamo che la passione di Claude-André Ispomante per la ferrovia non

conosce frontiere, dal momento che è membro della «Association Voies Ferrées du Velay», in Francia, ferrovia situata tra l'Alta Loira e il Dipartimento dell'Ardeche; è pure membro della ferrovia tedesca Harzer Schmalspurbahn, al nord-est di Göttingen. «Una rete di 140 chilometri di binari a scartamento metrico che funziona 365 giorni all'anno unicamente a vapore e che accoglie oltre un milione di passeggeri all'anno.»

Un ruolo nel comitato SEV

Dieci anni dopo aver scoperto il Blonay-Chamby – dopo un soggiorno di quattro anni nel canton Argovia, dove ha lavorato come impiegato di commercio in un'azienda tessile – Claude-André Ispomante entra nelle FFS a Losanna, al servizio contabilità del primo circondario, ora Divisione Infrastruttura.

Membro del comitato della sezione VPV di Losanna da una decina di anni, Claude-André Ispomante stima moltissimo il suo presidente di sezione, Jean-

Bernard Egger. «Si tratta di un sindacalista integro, coraggioso, che ha il senso della giustizia. Di fronte alla gerarchia delle FFS, non esita a colpire dove fa male.» Benché sia «nel complesso soddisfatto di lavorare in ferrovia, malgrado qualche fatica amministrativa», Claude-André Ispomante deplora molto apertamente l'indirizzo neoliberalista seguito dal CEO Andreas Meyer. «Con le sue idee e i suoi metodi, non sarà facile per il SEV negoziare il prossimo Contratto collettivo di lavoro.» Parlando di ferrovia, Claude-André Ispomante preferisce privilegiare il discorso di servizio pubblico moderno ed efficace, di solidarietà tra ferrovieri, di rispetto per la storia, a concetti quali concorrenza e ricerca permanente della redditività. «Per tutte queste ragioni, rivendico il titolo di ferroviere, un termine purtroppo compromesso!»

Alberto Cherubini/frg

BIO

Claude-André Ispomante è nato il 14 maggio 1953 a Prilly, dove è cresciuto e dove vive attualmente.

Nel 1969 ha iniziato l'apprendistato di impiegato di commercio in uno studio fiduciario. Nel 1971, ha scoperto la storica ferrovia del Blonay-Chamby. Nel 1979 è entrato alle FFS di Losanna nel servizio contabilità. Dalla fine degli anni novanta è membro della sezione VPV di Losanna. Dal 2005 è responsabile del negozio e del ristorante «Chemin de fer – musée ferroviaire» di Blonay-Chamby.

«Attendo con impazienza la festa del Primo Maggio, invito i miei colleghi a visitare il sito www.blonay-chamby.ch per scoprire il programma della stagione.»



Claude-André Ispomante, un ferroviere impegnato nel sindacato.