

Giornale del sindacato
del personale dei trasporti

N. 14

23 luglio
2009
85.mo anno

contatto.sev

Tel. 091 825 01 15 - Fax 091 826 19 45 - E-mail: contatto@sev-online.ch - Internet: www.sev-online.ch**Misura fuori legge**

Le FFS esigono dai capimacchinisti e capi del personale treno che infrangano la legge sulla durata del lavoro e la relativa ordinanza.

pagina 3

**Problemi in cabina di guida**

Il presidente della LPV sugli attuali problemi dei macchinisti.

pagine 6 e 7

**Contratti di lavoro «privati»**

Le FFS tentano di ampliare la cerchia di persone non assoggettate al CCL.

pagina 12

Officine FFS Bellinzona

Un nuovo ente per il futuro

Il personale delle Officine ha accettato di fondare un ente per promuovere lo stabilimento e di destinarvi il saldo delle offerte ricevute durante lo sciopero.

Durante lo sciopero alle Officine FFS di Bellinzona, sono state raccolte

offerte per 1,38 milioni di franchi. Una cifra che illustra da sola l'intensità della partecipazione popolare. 254'000 franchi sono poi stati raccolti con la vendita di pasti, bevande e diversi articoli. La maggior parte di questi fondi è stata utilizzata per compensare la perdita salariale derivante dallo sciopero. Un'altra quota è stata spesa per le relazioni pubbliche. Il saldo di oltre 200'000 fran-

chi verrà invece destinato dal personale alla fondazione di un ente per la promozione delle Officine e lo sviluppo di un parco tecnologico ed industriale.

L'assemblea del personale dello scorso 30 giugno ha preso atto di un rapporto sull'attività del comitato di sciopero.

Fi / Gi

Vedi «dossier», pagine 8, 9 e 10



Officine, 13 marzo 2008. Il personale in sciopero riceve un altro abbraccio dalla popolazione.

Il SEV esclude la partecipazione dei pensionati al risanamento della cassa pensioni FFS

Il Presidente del VSLF a gamba tesa

Alcuni giornali hanno riportato un'affermazione del presidente del VSLF Hubert Giger, secondo la quale i pensionati devono essere chiamati a contribuire al risanamento della cassa pensioni FFS. Secondo SEV e LPV, Giger sta sbagliando tutto, cominciando dalla sua richiesta, sbagliata per almeno due motivi: in primo luogo, e al di là delle spiegazioni dell'ufficio federale delle assicura-

zioni sociali, i miliardi che mancano sono una chiara conseguenza dell'agire della Confederazione e non dei pensionati. Secondariamente, va ribadito che i pensionati hanno sempre fatto la loro parte e continuano a farla, dovendo rinunciare dal 2004 e, se la situazione della cassa non cambia, per diversi anni ancora, alla compensazione del rincaro sulle rendite. Il SEV invita il presiden-

te del VSLF a non concentrare le sue attenzioni su di una sola categoria al punto da dimenticare che anche i membri del VSLF dovrebbero arrivare un giorno o l'altro a beneficiare della pensione. Il SEV mantiene anche la sua posizione sul risanamento della cassa pensioni: la partecipazione dell'azienda deve essere almeno paritetica rispetto al contributo richiesto agli attivi.

Pmo / Gi

EDITORIALE

È stato di nuovo un annuncio a sensazione: la responsabilità in caso di ritardo dovrebbe comportare riduzioni salariali, stando almeno all'idea che il CEO delle FFS Andreas Meyer ha esposto alla *Sonntagszeitung*. È quasi un peccato che lo stesso giorno le FFS abbiano spedito un comunicato per ridimensionare questa affermazione.

» Andreas Meyer ha rilanciato il tema del salario al merito «

Barbara Spalinger,
vicepresidente SEV

Saremmo stati molto curiosi di sapere come le FFS contavano di definire queste responsabilità. Perché non capita mai che, per esempio, un macchinista si addormenti profondamente al suo posto di guida e in tutti gli altri casi non si capisce come si possa attribuire la responsabilità del ritardo ad una persona.

Aria fritta, quindi? Probabilmente non del tutto. Meyer può aver fatto un'affermazione avventata, riproponendo però nel contempo il tema del salario alla prestazione, che vorrebbe sollevare «dolcemente» alle prossime trattative per il CCL.

È un'altra affermazione sorprendente, perché l'attuale sistema salariale delle FFS prevede già una componente al merito, priva e questo è probabilmente per Meyer il vero pomo della discordia, di una componente negativa, del Malus. Il SEV ha già espresso a chiare lettere il suo parere. Se però le FFS si ostineranno a vedere nelle riduzioni salariali una nuova possibilità di risparmio, non potranno fare a meno di considerare, «altrettanto dolcemente», quali stipendi presentano il maggior potenziale.

Esternazioni inaccettabili del gran capo delle FFS

Meyer irrita il personale

Imputare i ritardi a singoli collaboratori o singoli servizi: questa idea azzardata dal capo delle FFS Andreas Meyer ha irritato e deluso il suo personale

«Riduzioni di salario in caso di ritardi» era il titolo della Sonntagszeitung del 12 lu-

glio. Raramente un articolo della stampa domenicale aveva suscitato presso il SEV tante reazioni. Per giorni, abbiamo infatti ricevuto numerosissimi mail, tutti dello stesso tenore.

A dirla tutta, la stessa domenica le FFS avevano tentato, con un comunicato stampa di «precisazione», di limitare i danni dell'affermazione del loro capo, il quale si è poi sentito in dovere di precisa-

re ulteriormente la sua idea con una comunicazione ai quadri aziendali. Ma il danno era ormai fatto.

Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha ripetutamente ribadito quanto aveva già dichiarato alla stessa Sonntagszeitung: «un sistema così complesso come quello ferroviario non permette di addebitare a singole persone la responsabilità di un ritardo».

Il personale respinge anche la spiegazione a posteriori di Meyer, secondo la quale lui non si riferiva a singole persone, ma ai vari servizi. Molto spesso, i ritardi sono infatti dovuti a motivi tecnici e altrettanto spesso questi sono una conseguenza della mancanza di tempo per svolgere i compiti di manutenzione, mentre l'azienda insiste a voler comprimere i costi per la manutenzio-

ne preventiva. Per questo, il SEV ha chiesto in un suo Info «Se verrebbero ridotti anche gli stipendi della direzione FFS».

Le affermazioni di Meyer sono piuttosto un segnale in vista delle prossime trattative per il rinnovo del CCL, al quale Tuti ha però risposto: «Il SEV sarà pronto e presenterà il proprio catalogo di rivendicazioni».

Peter Moor / GI

Incontri regolari tra sottofederazione PV e le FFS

I Pensionati si fanno sentire

Un accordo sancisce che in futuro vi saranno incontri regolari tra la sottofederazione dei pensionati PV e le FFS.

«Siamo ambasciatori del trasporto pubblico in generale e delle FFS in particolare» ha spiegato Ricardo Loretan, presidente della PV da inizio anno. I pensionati si sentono sempre ancora molto vicini al loro ex datore di lavoro e per questo si meritano maggior considerazione da parte dell'azienda. Le FFS lo hanno ammesso e, per di-

mostrarlo, il CEO Andreas Meyer e il capo del personale Markus Jordi hanno sottoscritto un accordo con il presidente SEV Giorgio Tuti e Ricardo Loretan che prevede l'organizzazione di incontri regolari tra sottofederazione e direzione del personale del gruppo FFS, che avranno luogo una o due volte all'anno, coinvolgendo anche il presidente SEV.

«Attualmente – continua Loretan – abbiamo due rivendicazioni principali: l'adeguamento al rincaro delle rendite e il miglioramento delle FVP». L'accordo precisa che le FFS intendono dar

seguito alle richieste di pensionati a condizione che sia possibile per l'azienda e ragionevole dal punto di vista economico.

Le prospettive per l'adeguamento al rincaro delle rendite appaiono al momento piuttosto fosche: la cassa pensioni non può infatti riconoscere aumenti sino a quando non avrà accantonato riserve sufficienti e le FFS devono utilizzare i soldi a disposizione in primo luogo per riequilibrare la situazione finanziaria della cassa pensioni. Ragione in più per i pensionati e le pensionate di sostenere la richiesta nei

confronti di Consiglio federale e Parlamento per un finanziamento corretto della cassa pensioni, **partecipando alla manifestazione del 19 settembre a Berna.**

Loretan è invece più fiducioso per quanto riguarda le facilitazioni di viaggio: «presteremo a breve le nostre richieste, ma confido che si possa ottenere un miglioramento della situazione»

Pmo/gi

Basta con la truffa delle casse pensioni

**Manifestazione nazionale:
sabato 19 settembre 2009, ore 12.30
Berna, Schützenmatte**

Le nostre richieste:

- un finanziamento corretto delle casse pensioni FFS e Ascoop;
- nessuna riduzione di prestazioni, né di rendite;
- adeguamento delle rendite dei pensionati al rincaro.

Alle 13.30 seguirà la manifestazione dell'USS per assicurare posti di lavoro e rendite.

**Solidarietà tra generazioni:
attivi e pensionati, tutti a Berna!**

SEV Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

Alexander Egger



I volti soddisfatti dei firmatari dell'accordo: Ricardo Loretan, Giorgio Tuti, Andreas Meyer, Markus Jordi (da destra).

«Sgravare» capi macchinisti e capi del personale treno dall'annotazione del tempo di lavoro?

Infrazione comandata di legge e ordinanza



A intervalli regolari, capi macchinisti e del personale treno devono intervenire come macchinisti e agenti treno e di conseguenza poter dimostrare che rispettano LdL e OldL.

Le FFS non possono esigere da capi macchinisti e del personale treno che rinuncino completamente all'annotazione del tempo di lavoro, in quanto questa misura sarebbe contraria alla legge sulla durata del lavoro (LdL) e alla relativa ordinanza (OldL).

Il SEV sta discutendo da tempo con il settore Operating di questo problema, richiamandolo alle disposizioni legali: la LdL prevede che tutti i collaboratori ad essa sottoposti debbano disporre di un piano di lavoro, compresa una rappresentazione grafica degli orari giornalieri. A quest'ultima si può rinunciare in caso di orari di lavoro regolari, senza tuttavia che ciò permetta di rinunciare al piano di lavoro. Siccome capi macchinisti e capi del personale treno sono spesso chiamati ad intervenire come agente, occorre poter provare in ogni momento il rispetto di LdL e di OldL. Ciò necessita a sua volta dell'annotazione centralizzata degli orari e di un

controllo della durata di lavoro. Le FFS non possono limitarsi a delegare al personale il rispetto delle disposizioni di legge, ma devono assumersene la responsabilità, impiegando strumenti di controllo adeguati e garantire all'Ufficio federale dei trasporti in ogni momento la possibilità di accedere ai dati memorizzati nell'ambito di un Audit.

La durata del lavoro è uno strumento di gestione!

Le FFS motivano questo «sgravio dall'obbligo di annotare la durata del lavoro» con la fiducia che ripongono nei loro quadri e nel loro rispetto del tempo dovuto all'azienda. Inoltre, in un'azienda moderna sarebbe normale gestire il personale sulla base delle sue prestazioni, anziché del tempo di lavoro, ignorando quindi quanto tempo esso impiega a raggiungere l'obiettivo. In realtà, invece, il superiore responsabile non può permettersi di rinunciare alla durata del lavoro come strumento di conduzione. Oltre al raggiungimento dell'obiettivo, esso dovrebbe infatti tener conto anche del tempo impiegato, in modo da evitare possibili casi di Burnout derivanti dal sovraccarico di lavoro.

E ora?

Il settore Operating ha affrontato il problema, presentando alcune proposte di soluzione, ma senza decidere alcunché. Il SEV chiede invece che le FFS applichino

l'annotazione della durata del lavoro per tutto il personale sottoposto alla LdL e assicurino il controllo e l'archiviazione dei dati. È infatti il solo modo per evitare che il personale possa essere

accusato di mancato rispetto delle disposizioni di legge nell'ambito degli Audit svolti dall'UFT.

*SEV-durata del lavoro,
Martin Allemann/Gi*

MANAGEMENT «VOLONTARIO» DELLE PERTURBAZIONI E AUTORESPONSABILITÀ

I capimacchinisti e i capi del personale treno sono anche obbligati a essere disponibili in ogni momento e ad intervenire in caso di problemi, anche nelle ore libere e nei fine settimana, secondo una lista di priorità. L'organizzazione interna prevede infatti che in caso di perturbazione il macchinista possa spostare il treno solo dopo aver parlato con il suo superiore e che questi abbia preso contatto con il disponente del traffico viaggiatori.

L'applicazione del principio della volontarietà mette però in dubbio lo svolgimento dell'esercizio ferroviario, in quanto il capo macchinista potrebbe far valere la facoltà di non rispondere al telefono. Questa situazione diminuirebbe anche l'assistenza del personale, con conseguenze negative per tutti.

Ciononostante, il settore centrale del personale stabilisce, in un documento in nostro possesso, che questa «disponibilità ad intervenire» differisca in «aspetti determinanti dalle definizioni legali e d'esercizio del servizio di picchetto. Essa si avvicina più ad un «impiego volontario» che alla disponibilità su chiamata secondo la Cg 34/98 (regolamento sul servizio di picchetto) e non rientra quindi nelle disposizioni di cui all'articolo 8 a e seguenti della OldL».

In un punto siamo d'accordo con le FFS: capi macchinisti e capi del personale treno non possono essere chiamati a prestare servizio di picchetto secondo l'articolo 8 a e seguenti della OldL, in quanto non devono intervenire direttamente per eliminare perturbazioni o eventi particolari. Non è per contro chiarito se i loro «impieghi volontari» non abbiano, considera-

te le disposizioni di lavoro, carattere di lavoro di picchetto, tanto più che capi macchinisti e del personale treno sono obbligati a svolgerli se vogliono continuare nella loro funzione.

Il datore di lavoro deve assumersi le sue responsabilità

Per valutare correttamente la questione, non è sufficiente definire che un «impiego volontario» non rientra nelle disposizioni della OldL, perché risulterebbe simile a disposizioni interne. Non è infatti definito quali articoli della LdL e della OldL siano di conseguenza applicabili in questi casi. Le FFS scaricano così tutta la responsabilità sul personale. Quali solo le condizioni che questi «impieghi volontari» devono rispettare? Una domanda alla quale dobbiamo rispondere assieme.

AI/GI

Primo convegno specialistico di Clean/RIDA della sottofederazione del personale tecnico di servizio (TS)

Interrompere la spirale del silenzio

«Annunciate al SEV quello che non funziona!», è stato l'appello del presidente centrale di TS Werner Schwarzer e del segretario SEV Daniel Trolliet lo scorso 20 giugno a Olten.

«Ogni sei mesi abbiamo un incontro con i responsabili di RailClean, in cui possiamo affrontare i problemi. Loro chiedono anche però fatti concreti», ha spiegato Trolliet, illustrando l'intenzione del SEV di rafforzare la rete di contatti per raccogliere le segnalazioni. «Per annunciare un problema, potete rivolgervi al fiduciario del SEV, al presidente regionale, alla sottofederazione, al segretario regionale o a quello centrale del SEV, oppure ancora alla commissione del personale. Fanno tutti parte dell'organizzazione del sindacato. L'importante è che segnalate il problema» ha precisato Schwarzer.

Un partecipante ha replicato che numerosi colleghi sono piuttosto reticenti a presentare un reclamo, temendo ritorsioni. Lui stesso ha a che fare con un capo «difficile», per cui ha preferito tacere, per amor del quieto vivere. «Se tutti tacciono, però, sarà anche peggio» ha replicato un collega. «In caso di problemi non esitate a chiedere la nostra assistenza giuridica» ha ricordato Trolliet.

Numerosi problemi

Il convegno ha comunque permesso di evidenziare numerosi problemi:

- Le esigenze sul posto di lavoro sono in continua crescita: nuovi strumenti (per esempio sollevatori, macchinari di pulizia) e vi sono nuovi compiti, come quelli di portineria. «È ora che si discuta concretamente anche la nostra classificazione» hanno chiesto i colleghi.



Ventidue colleghi hanno partecipato al convegno; la maggior parte lavora per RailClean di FFS Immobili, altri per la pulizia carrozze.

- Per far fronte alle maggiori esigenze, le FFS devono prevedere possibilità di formazione che considerino un contributo adeguato. Spesso le FFS si limitano a contribuire finanziariamente, senza però riconoscere il tempo necessario. Ciò comporta un onere enorme. Su intervento del SEV, le FFS riconoscono ora la metà del tempo di formazione. Un collega si è lamentato che le FFS si sono

assunte le spese di formazione, imponendo però il loro rimborso nel caso in cui egli non superasse l'esame. Una palese ingiustizia, considerato come in ogni modo le conoscenze acquisite torneranno utili all'azienda.

- Un altro collega si è visto negare il contributo alla formazione a causa della sua inabilità parziale. Verrà pertanto verificata la possibilità di coinvolgere l'AI.

- Mancano le risorse per istruire gli apprendisti.

- Vi sono colleghi temporanei impiegati ormai da anni, senza che il loro impiego venga regolarizzato.

- Numerosi interventi riguardavano valutazioni del personale e intese sugli obiettivi, dove i colleghi vengono messi sotto pressione e rinunciano ad utilizzare gli strumenti previsti per difendersi.

- Altri si sono lamentati dell'organizzazione di assemblee aziendali alle quali tutti devono partecipare, senza vedersi però riconosciuto il tempo di lavoro. «Si tratta di un chiaro abuso» ha spiegato Werner Schwarzer.

Ma non tutto è negativo!

Vi sono però anche capi che si impegnano in favore del loro personale.

Presso RailClean non è ormai più necessario cronometrare tutto e ci si sta impegnando per assumere nuovi incarichi: cabine telefoniche, automatici foto, parcheggi Mobility e portinerie, nonché di trovare nuove collaborazioni con Infrastruttura, preparazione treni viaggiatori e comuni.

«Dobbiamo però stare attenti: non siamo più abbastanza per spalare neve» ha ricordato un collega.

RAILCLEAN METTE A CONCORSO POSTI DI QUADRO

Il progetto SeDiBa di servizi nelle stazioni prevede la riduzione da sei a tre regioni del settore RailClean (CL) di FFS Immobili. «Le attuali sedi di servizio rimarranno – precisa una Newsletter del 19 giugno – ma intendiamo ottimizzare i processi con una nuova ripartizione dei compiti tra re-

gioni e centrale». CL vuole però rioccupare tutti i posti di quadro nella centrale e nelle regioni. Degli attuali 70, solo 3 saranno soppressi e solo quelli più elevati (sino a livello di caporegione) saranno messi a concorso anche all'esterno delle FFS. Gli altri saranno oggetto di un concorso interno a CL o, se neces-

sario, a livello di FFS. Il progetto dovrebbe ridurre i costi del 3%, per permettere a CL di «offrire una qualità adeguata a prezzi di mercato, restando un datore di lavoro di qualità». Peccato che non si voglia ottimizzare ulteriormente anche questo aspetto.

Fi/Gi

Trasporti pubblici luganesi

Effetto «Orange» anche a Lugano

I sindacati firmatari del CCL, SEV, OCST e Transfair hanno concluso un accordo con la direzione della TPL SA per il riconoscimento delle indennità per servizio notturno, festivo e di picchetto durante il periodo delle ferie per gli anni 2004, 2005 e 2006. Il personale riceverà inoltre, con gli stipendi di luglio, anche una gratifica.

La questione si era già posta nel 2008, durante le trattative per il rinnovo del CCL. Le parti si erano però accordate per integrare gli effetti della sentenza del tribunale federale, che impone il ver-

samento delle indennità versate regolarmente anche durante le vacanze, nel nuovo CCL, poi applicato con effetto retroattivo il 1° gennaio 2007. Restava per contro in sospeso l'applicazione della sentenza per gli anni 2004, 2005 e 2006, dato che le pretese pecuniarie possono essere fatte valere per i 5 anni precedenti.

Dopo alcuni incontri, sindacati e direzione hanno concordato che ogni dipendente riceverà con lo stipendio di luglio l'importo calcolato sulle indennità percepite in questi tre anni, dividendone il totale per 11.

Lo stesso trattamento verrà riservato ai pensionati che hanno percepito indennità nei tre anni citati.

Gratifica confermata

Nel frattempo, ha avuto luogo anche l'assemblea de-



gli azionisti della società, che ha approvato i conti 2008, chiusi con un utile di 367'600 franchi. Il risultato finanziario e tutto il rapporto d'esercizio 2008 attestano la buona salute dell'azienda, che ha anche registrato una decisa crescita dell'utenza e un potenziamento dell'offerta. Questa approvazione ha anche liberato il pagamento della gratifica al personale, che la direzione ha fissato anche per quest'anno in 700 franchi e che verrà versata anch'essa con lo stipendio di luglio.

Gi

Felix Faccini va in pensione

Dopo il SEV, il fantasma

■ Era l'anno del 75.mo anniversario del SEV. Per opporsi alle chiusure a raffica di stazioni, la direzione del sindacato aveva deciso di dimostrare alle FFS una possibile alternativa. Un giorno di maggio 1994, il treno speciale del SEV, trainato dalla quasi leggendaria Re 4/4, è giunto per consegnare la stazione di Maienfeld a Felix Faccini.

In questi 15 anni, Felix Faccini, oltre a gestire la stazione, ha mandato avanti anche una piccola tipografia, abitando anche nella sua bella stazioncina, già all'epoca monumento protetto. Dopo un primo periodo alle dipendenze del SEV, Faccini ha poi assunto il ruolo di impresario indipendente, anche se le



difficoltà non sono mancate. Ho avuto occasione di conoscerlo e apprezzarlo in questi anni in cui l'ho assistito dal profilo finanziario e contabile e, all'ultimo giorno di lavoro, ho registrato alcune impressioni:

Ho apprezzato moltissimo di essere indipendente, i contatti con la clientela e i turisti, la solidarietà della popolazione e il sostegno del SEV, senza i quali non avrei resistito così a lungo. È invece peccato che non abbia ricevuto lo stesso appoggio dalle autorità locali e mi è spiaciuto veder sparire le stazioni attorno alla mia, che venivano poi prese di mira dai vandali.

Il 26 giugno si sono così spente definitivamente le luci anche della stazione di Maienfeld. Nonostante l'entusiasmo di Felix Faccini, non è stato possibile trovargli un sostituto e lui si è trasferito a Landquart per godersi la meritata pensione. Arrivederci e tanti auguri.

Ruedi Hediger, amministratore SEV

“IL COLORE DEI SOLDI”

A CURA DI FABRIZIO FAZIOLI

Libertà immaginaria

Viviamo, è innegabile, un abuso di libertà; una libertà illimitata, assoluta, indifferente a norme, a freni e ad avvertimenti. Una libertà spesso solo apparente, spezzata, che limita gli uomini più che spingerli a realizzarsi, che li isola più che a indurli a creare solidarietà. È la libertà del capitalismo, retto da presunta razionalità scientifica, animato da volontà di potenza, intriso dal trionfo consumi, indebitamento e comunicazione, che della libertà promessa se ne fa spesso un baffo. Il fatto è che il capitalismo è viepiù illiberale e prevaricante, per necessità di crescita e di sopravvivenza. Un solo esempio: il lavoro precario, sorretto per anni dall'illusione che la flessibilità del lavoro potesse essere una scelta e un'opportunità di crescita individuale, è diventato condizione imposta, un fardello che grava pesantemente su una società impotente, sempre meno egualitaria e sempre più ingiusta. La democrazia economica, che avrebbe dovuto automaticamente imporsi dopo l'avvento e la diffusione del suffragio universale (la democrazia politica), è diventata miraggio sempre più irraggiungibile. Quanto alla libertà, essa è spesso confusa con l'insofferenza, la spregiudicatezza, l'inservanza, l'intolleranza, prerogative cavalcate perlopiù dalle destre. Quel che è peggio, si tratta di una libertà che non ha purtroppo più la dimensione del suo contrario, ossia della non-libertà che ha funestato in lungo e in largo la prima metà del secolo scorso. Ed è questo il vero guaio: non avvertire tutta la portata e il valore di un bene così labile e prezioso al tempo stesso. Un po' come la salute, anche per la democrazia e la libertà ci si rende conto di tutto il loro valore solo quando le si perdono. Esce in questi giorni un saggio di Mauro Maggati, dal titolo appunto «Libertà immaginaria» che vuole trasmettere proprio questo avvertimento a tutti coloro che credono di potersi «liberamente» svincolare dall'etica della responsabilità. Due grandi crisi economiche, quella del 1907 e quella del 1929 condussero ad altrettanti conflitti mondiali. La volontà di potenza, il mito della libertà assoluta, hanno creato opinioni pubbliche fameliche e disgraziatamente trascinatrici. Lo sbocco del capitalismo odierno, libertario e nichilista, spesso incurante dei più elementari principi democratici e di giustizia sociale, potrebbe ancora essere quello di un nuovo grande conflitto internazionale? Nessuno se lo augura, ma attenzione a giocare con certi abusi che non promettono proprio nulla di buono.





» L'attuale pressione sul posto di lavoro sta rovinando le persone e favorisce i casi di superamento di segnale «

Rinaldo Zobeles, presidente centrale LPV

Rinaldo Zobeles tira un primo bilancio dopo 6 mesi di presidenza della LPV

«I giovani macchinisti guadagnano troppo poco!»

Ad inizio anno, Rinaldo Zobeles è succeduto a Peter Merz alla presidenza della sottofederazione del personale di locomotiva (LPV) e ci espone le sue prime impressioni.

contatto.sev: le tue prime impressioni come Presidente centrale?

Rinaldo Zobeles: è stata dura. Prima facevo parte della commissione del personale regionale, ma non avevo funzioni in seno alla sottofederazione ed è chiaro che Peter Merz non mi poteva

dire tutto. Bisogna costantemente tener presente diversi aspetti e partecipare ad una quantità di riunioni e assemblee. Quest'ultimo aspetto mi piace molto, perché mi permette di capire i problemi dei membri. Devo anche leggere molti documenti. Penso potrebbe rappresenta

re un impegno lavorativo al 50%, che viene però svolto nel tempo libero.

Quali scopi ti sei prefisso?

Vorrei poter risolvere le questioni soddisfacendo tutti, ma è molto difficile, anche perché le aziende non sono disposte a far concessioni al personale, prendendo a volte pretesti che non posso più sentire. Per non doverli rispettare, succede persino che accordi vengano attribuiti a malintesi.

La LPV ha intrapreso un processo di riforme. A che punto siete?

In maggio, il progetto è stato approvato dall'assemblea dei delegati e dovrebbe poter essere applicato entro fine anno. Sino alla prossima AD avremo poi il tempo di procedere a correzioni.

Ma cosa prevedete?

Il Comitato centrale viene ridotto, in modo da permettergli di lavorare con maggior professionalità e reagire più in fretta, grazie anche alla possibilità di demandare il problema ai responsabili del settore interessato, invece di coinvolgerlo per intero. Abbiamo infatti previsto i settori del trasporto viaggiatori FFS, FFS Cargo, BLS e RhB. Un'altra novità è la possibilità di integrare i conducenti veicoli ferroviari

» Sgombrare il CCL da tutte le incertezze riguardanti le norme della durata del lavoro, che vengono regolarmente interpretati a nostro sfavore «

delle imprese concessionarie nella LPV, se lo vogliono.

Quali sono i maggiori problemi attuali?

La volontà del trasporto viaggiatori FFS di continuare, contro la nostra volontà, nella formazione di macchinisti del traffico regionale; il suo rifiuto di rinegoziare le BAR e la decisione unilaterale per l'indennizzo dell'impiego all'estero, per il quale abbiamo tuttavia adesso ottenuto un incontro. Inoltre, vi è il problema del livello salariale insufficiente per i macchinisti durante e dopo la formazione. 60'000 franchi all'anno, per un lavoro con le nostre responsabilità e orari irregolari, sono semplicemente insufficienti e non bisogna certo essere stregoni per immaginare cosa avverrà non appena la congiuntura migliorerà.

Hai però avuto anche problemi con FFS Cargo.

Penso che abbiamo saputo trovare una soluzione soddisfacente per il problema dei BAR. Il calo del traffico dovuto alla congiuntura ci ha poi obbligati a cercare soluzioni per i colleghi sottoim-

piegati coinvolgendo il trasporto viaggiatori. Hanno infine suscitato malcontento i problemi legati alle distribuzioni e l'applicazione a volte poco ragionevole da parte di alcuni superiori dell'obbligo di portare le scarpe di sicurezza.

Alle BLS vi è un nuovo CCL...

La questione è stata seguita molto da vicino dal nostro rappresentante delle BLS in comitato centrale, unitamente ai segretari SEV e ha portato a risolvere anche l'applicazione della sentenza «Orange». Presso le RhB, per contro, non si è potuti giungere ad un accordo, ragion per cui entro fine luglio si riunirà il tribunale arbitrale, di cui farò parte come rappresentante dei lavoratori.

L'anno prossimo vi sarà poi il rinnovo del CCL FFS. Cosa chiede la LPV?

Innanzitutto, di sgombrare il campo da tutte le incertezze riguardanti le norme della durata del lavoro come conti del tempo, piani di lavoro, distribuzioni, giorni liberi, turni di servizio e di riposo ecc., che vengono regolarmente interpretati a nostro

BIO

Rinaldo Zobeles è nato il 7 novembre 1962 a Liestal. I suoi genitori sono originari del Trentino. Ha frequentato le scuole a Reiden e Nebikon (LU) e ha sempre sognato di fare il macchinista. Non riuscendo ad accedere direttamente, ha dapprima intrapreso l'apprendistato di conduttore nel 1979, aderendo subito al SEV. Ha lavorato a Lucerna e per sei mesi a Bellinzona e superato gli esami di capotreno nel 1993. A quasi 40 anni, ha poi potuto realizzare il suo sogno, affrontando dal febbraio 2001 al gennaio 2002 la formazione di macchinista. Dal 2003 lavora nel traffico a lunga distanza a Basilea. Abita con la moglie, la figlia di 11 anni e il figlio di 8 a Grosswangen LU. Quattro anni fa, suo figlio si è ammalato di leucemia, dalla quale si sta ora riprendendo dopo un trapianto del midollo

Alexander Egger



spinale. Questo difficile periodo lo ha ulteriormente sensibilizzato alle questioni sindacali. Ha fatto parte dal luglio 2007 a fine 2008 della commissione del personale e dal gennaio 2009 è presidente centrale LPV. Un impegno che va purtroppo spesso a scapito della vita familiare. FI

INTERVISTA

sfavore. Sarà molto importante essere uniti, perché le trattative saranno molto difficili.

Il SEV sta spingendo molto anche il reclutamento. Come vi muovete alla LPV?

La LPV riceve ora la possibilità di presentarsi ad ogni classe di formazione della Login e quindi di rivolgerci a ogni giovane macchinista. Anche in questa occasione possiamo però percepire il cambiamento verso una società più individualizzata. Gli argomenti principali per l'adesione sono per noi l'assistenza giuridica, di cui si deve disporre quando ci si pone alla guida di un veicolo e la consapevolezza di poter negoziare, in seno alla LPV, allo stesso livello con il datore di lavoro.

Com'è possibile reclutare presso nuove società ferroviarie come la UTL o la RTS?

Dobbiamo anzitutto cercare il contatto con il personale. Non è sempre semplice, perché lavorano in modo molto appartato e spesso è solo il caso che ci permette, per esempio, di constatare infrazioni alle norme legali sulla durata del lavoro, che ovviamente le aziende hanno tutto l'interesse a nascondere. Vi sono anche aziende che fanno pressioni sul personale affinché non aderisca ad un sindacato.

A chi si possono rivolgere i macchinisti chiamati a svolgere servizi in contrasto con le disposizioni legali o che vengono a conoscenza di casi simili?

Di preferenza, direttamente alla LPV o al SEV, fornendo possibilmente copie dei piani di lavoro. Noi segnaleremo questi casi all'ufficio federale dei trasporti, garantendo la necessaria discrezione. Vi è evidentemente anche la possibilità di segnalare questi casi direttamente, ma sarebbe meglio se LPV e SEV ne fossero a conoscenza.

LPV e FFS avevano negoziato



Alexander Egger

Dopo quasi 20 anni come conduttore e capotreno, Rinaldo ha realizzato il suo sogno, diventando macchinista.

un anno e mezzo fa un modello di pensionamento parziale che però era alla portata di pochi macchinisti, in quanto le FFS vi partecipavano in misura insufficiente. Avete potuto migliorarlo?

La questione ha perso d'attualità a causa della mancanza di personale. Gli interessati possono comunque ancora farne richiesta. Nel trasporto viaggiatori stiamo accumulando ore arretrate nonostante l'aiuto che riceviamo dai colleghi di Cargo. La pressione sul posto di lavoro sta rovinando le persone, creando le premesse per un aumento dei casi di supe-

ramento di segnale. L'azienda avrebbe il dovere di trovare delle soluzioni a livello di rapporto di lavoro, invece di limitarsi a definire processi che combattono solo i sintomi e non le vere cause. Dobbiamo facilitare il lavoro, in modo che possa restare alla portata anche dei colleghi più anziani.

È vero che al trasporto viaggiatori si stanno profilando numerosi pensionamenti?

Sì. Per compensarli e far fronte ai previsti aumenti di prestazioni, la divisione dovrebbe formare almeno 160 nuovi macchinisti all'anno,

ma nonostante gli sforzi, le FFS non riescono a completare le classi di formazione. Ripeto che abbiamo anche un problema salariale. Se la congiuntura riprende, le FFS dovranno ritoccare in modo netto i loro stipendi verso l'alto, per evitare che i giovani macchinisti, confrontati anche con il risanamento della cassa pensioni, lascino l'azienda. Considero poi assolutamente irresponsabile ridurre i tempi di formazione, come si sta facendo a Basilea, per disporre più rapidamente di macchinisti. Si risparmia al posto sbagliato. I giovani devono essere preparati al meglio per far fronte ai loro compiti, nell'interesse della sicurezza di tutti.

«LASCIAMO IN PACE I PENSIONATI»

Cosa pensi della proposta del presidente del VSLF di coinvolgere i pensionati nel risanamento della cassa pensioni?

Penso sia un'idea poco approfondita. I nostri pensionati hanno lavorato una vita prima per ricevere la loro rendita e adesso, privati del rincaro, dispongono di sempre meno soldi per vivere. Se fossi pensionato, non vorrei dover convivere con questa prospettiva. Ma non è la prima volta che il VSLF dimostra scarsa solidarietà.

» Considero poi irresponsabile ridurre i tempi di formazione, come si sta facendo a Basilea. Si risparmia al posto sbagliato «

Intervista: Markus Fischer



” La reazione ordinata e responsabile delle maestranze ha sollevato un'ondata di emozione che non ha precedenti nella storia recente del Cantone “

Rapporto sull'attività del comitato di sciopero

Pragmatismo e senso di responsabilità

Il comitato «giù le mani dall'Officina» ha iniziato a tirare le somme dell'attività sin qui svolta. Ha quindi chiuso i conti del sostegno della popolazione a fine 2008, sottoponendoli ad una verifica contabile, effettuata da una ditta di revisione e ad una verifica «morale» affidata, com'era stato annunciato durante lo sciopero, a tre personalità del cantone: l'avvocato e ex consigliere nazionale Pier Felice Barchi, l'economista e professore alla Supsi Christian Marazzi e l'ingegnere ed ex consigliere di Stato Pietro Martinelli.

Adar scarico all'assemblea del personale delle Officine tenutasi il 30 giugno (vedi *contatto.sev* n. 13) è stato Pietro Martinelli, che a nome dei tre revisori si è incaricato di stendere il rapporto. In quattro pagine e tre capitoli, ha dapprima ripercorso tutta vicenda, approfondendo in seguito gli aspetti legati alla raccolta di fondi per giungere alle conclusioni da sottoporre all'assemblea. Ci sembra giusto e doveroso riportarne alcuni stralci, che documentano la partecipazione di tutto il cantone.

Una vicenda di portata storica

Il rapporto ha inserito tutta la vicenda nel suo contesto, ricordando l'importanza delle Officine per tutto il cantone: «già nel 1894 occupavano ben 425 persone. Nei loro capannoni in questi 126 anni vi hanno lavorato migliaia di ticinesi. La storia delle Officine è quindi intimamente legata alla storia di molte famiglie ticinesi, della città di Bellinzona, del Bellinzonese, del vicino Grigioni italiano e di tutto il Cantone». Con ciò il rapporto fa capire come mai «La reazione ordinata e responsabile delle maestranze, la loro richiesta di poter discutere il futuro delle

Officine con la Direzione delle FFS, confrontando dati e prospettive, ma solo dopo che la stessa avesse ritirato la decisione del 6 marzo e la decisione di sciopero del 7 marzo sollevarono una ondata di emozione e una adesione unanime di autorità, partiti, istituzioni civili e religiose che non ha precedenti nella storia recente del Cantone. (...) Da ricordare in particolare le manifestazioni a Berna del 19 marzo e a Bellinzona del 30 marzo e del 2 aprile con oltre 10'000 persone. La pittura divenne un luogo di incontro e di solidarietà per molti ticinesi e il Ticino tutto si riscaldò al calore di una vicenda esemplare per i protagonisti che la animarono e per gli obiettivi e i modi con i quali fu portata avanti».

In seguito il rapporto cita l'accordo del 5 aprile 2008, elaborato alla presenza del Consigliere federale Leuenberger, in cui si è posto fine allo sciopero in cambio dell'impegno preso a malincuore dalle FFS di ritirare il loro progetto di smantellamento delle Officine e del nuovo picco di tensione generatosi a fine novembre, con il prospettato passaggio alla divisione viaggiatori privo di qualsiasi garanzia sulle ordinazioni alle Officine.

Partecipazione fantastica

Il rapporto dà poi il quadro finanziario della lotta, che raffigura in modo estremamente significativo l'intensità con la quale la popolazione ha seguito la vicenda. In totale, sono state raccolte offerte per 1,38 milioni di franchi, da associazioni, enti e persone private (vedi anche il grafico sotto), ai quali si sono aggiunti quasi 254'000 franchi raccolti in

pittura con la vendita di bibite, pasti e articoli vari. Il rapporto sottolinea giustamente come anche questo contributo sia stato possibile dalla partecipazione di volontari, spesso famigliari e amici dei dipendenti, messi a disposizione per la gestione dei servizi della pittura.

Il 69,4% di questi introiti, pari a oltre 1,1 milione, è stato utilizzato per integrare le prestazioni dei fondi di scio-

pero dei sindacati e compensare, nella misura di quasi l'80%, la perdita salariale riscontrata dai dipendenti.

Circa il 15% è invece stato utilizzato per attività di relazioni pubbliche e informazione, compresi 105'000 franchi per il treno gratuito per le persone che hanno partecipato alla manifestazione di Berna del 19 marzo 2008. Solo lo 0.6% (10'245.95 franchi) per costi amministrativi.

La generosità della popolazione nei confronti del movimento ha coinvolto tutti

Comuni	29%
Popolazione	22%
Offerte in Officine e vendita	18%
Associazioni e istituti	9%
Sindacati	4%
Manifestazioni	4%
Gruppi lavoratori	4%
Partiti e parlamentari	3%
Liberi professionisti	3%
Società	2%
Scuole, allievi e docenti	1%
Parrocchie	1%

DOSSIER

Al 31 dicembre 2008, vi era quindi un «utile di esercizio» di 250'388.02 franchi.

Le conclusioni del rapporto

I tre estensori del rapporto concludono con un capitolo suddiviso in sette punti che sintetizza la situazione attuale e che ci riproduciamo integralmente:

- a. I fondi raccolti sono stati usati in modo mirato per raggiungere gli obiettivi per i quali sono stati versati dai diversi donatori.
- b. L'utilizzazione dei fondi è stata caratterizzata da criteri di rigoroso rispetto del principio di economicità come dimostra la percentuale minima (0.6%) utilizzata per le spese amministrative.
- c. La lotta è stata condotta abbinando progetto (la salvaguardia dei posti di lavoro, della competenza acquisita e della «memoria») e pragmatismo con grande senso di responsabilità.
- d. La presidenza della tavola rotonda assunta da Franz Steinegger ha contribuito in modo importante a far discutere le parti e a farle convergere verso un obiettivo comune. I rappresentanti del Comitato hanno espresso apprezzamento per il lavoro di Franz Steinegger.
- e. A trarne vantaggio non sono stati solo i lavoratori delle Officine, ma tutta l'Azienda. Materialmente e come immagine. Anche se da una parte il fatto di essere una azienda pubblica ha forse facilitato la mediazione, dall'altra le modalità di lavoro e di confronto e i risultati raggiunti potrebbero essere di modello a padronato e maestranze anche nel settore privato nell'ambito di un auspicabile ritorno a criteri di responsabilità sociale delle imprese.
- f. La competenza per l'utilizzazione dell'avanzo di esercizio (qualche modesta spesa nel 2009 è co-

munque già avvenuta e ne verrà dato conto alla fine dell'anno in corso) spetta evidentemente all'Assemblea dei lavoratori. Senza entrare nei dettagli riteniamo che la proposta del Comitato circa la destinazione dell'avanzo del fondo sia un'ulteriore dimostrazione di senso di responsabilità e di sensibilità democratica e meriti l'approvazione dell'Assemblea.

- g. In conclusione gli estensori di questo rapporto guardano con ammirazione al senso di responsabilità mostrato dalle parti in questo episodio esemplare di storia cantonale. Una lezione inusuale alle nostre latitudini, di come le inevitabili difficoltà pubbliche e private, oggettivamente importanti nei periodi di grandi cambiamenti come quello attuale, possano essere affrontate con trasparenza, realismo, determinazione e coraggio, evitando le facili scappatoie del vittimismo e della demagogia. Una lezione che tutti i ticinesi, ma anche molti confederati, hanno mostrato di saper apprezzare.

Il futuro in un ente

Il rapporto indica infine una possibile destinazione dell'utile d'esercizio: in un incontro tra revisori e comitato, è infatti stata ventilata la possibilità di costituire un ente, la cui forma giuridica (per esempio una fondazione o un'associazione) deve ancora essere definita. Si riconosce infatti che il fondo sia un bene comune, che debba di conseguenza essere gestito in modo da dare a tutte le persone, le associazioni e le istituzioni pubbliche che ne condividono le finalità la possibilità di partecipare alla sua gestione. La presentazione dei conti 2009 e la definizione dell'ente successore dovrebbero avvenire entro l'autunno.

Pietro Gianolli



Un'adesione corale dei ticinesi, al di là degli steccati di partito...



Vi è poi stato il sostegno della gente, incredibile e commovente per ampiezza e intensità.

TURNI		06 - 14.00		14.00 - 22.00		22.00 - 06.00	
VENERDI		SABATO				DOMENICA	
1.00	22.00	06.00	14.00	17.00	06.00	11.00	22.00
FRIZZO GIANNI	LEBETTA MAURO	ASORO FABRIZIO	CASACOTTI CLAUDIO	BERESIANI DANIELE	DE LUCA LUCA	CALZARONE ROSSANA	PIRETTI MARIO

Un elemento determinante: riuscire ad amalgamarsi in modo ben articolato.

Tre domande a Pietro Martinelli

«Il mio scetticismo è stato smentito»

contatto.sev: il movimento di sciopero alle Officine ha raccolto un sostegno particolare, con un fondo promosso da Gianfranco Cotti, Pier Felice Barchi e da lei. Un'iniziativa che ha pochi riscontri nella vita sindacale del cantone. Come mai questa idea?

Pietro Martinelli: l'idea fu di Pierfelice Barchi, penso mosso dalle sue aspirazioni liberali di giustizia sociale e dai suoi ricordi di politica federale, quando difendeva gli interessi del Ticino spesso vittima dei (pre)giudizi dei confederati. Barchi telefonò a me e a Gianfranco Cotti chiedendoci se eravamo d'accordo di aprire, con un versamento di 10'000 franchi ciascuno, una sottoscrizione a favore del Comitato di sciopero che si rivolgesse a persone del mondo economico e politico poco portate per collocazione ideologica e interesse a sostenere delle lotte sindacali. Mi sembrò molto motivato e emotivamente partecipe a quanto stava avvenendo alle Officine FFS. Devo ammettere che rimasi perplesso perché non credevo né a un successo dello sciopero, né a un successo della sottoscrizione. Aderii quindi alla proposta di Barchi, più per «dovere» che per convinzione. Oggi sono grato a Barchi per quella proposta, che credo abbia favorito una adesione corale dei ticinesi, al di là degli steccati di partito, alla lotta delle Officine e sono grato al Comitato delle Officine per aver saputo smentire il mio scetticismo e avermi permesso di vivere momenti di grandi emozioni.

Come ha vissuto il periodo di sciopero e i mesi di trattativa che vi hanno fatto seguito?

Con emozione, nei momenti di contatto in «pittureria» o durante le manifestazioni pubbliche a Bellinzona che risvegliavano in me ricordi di un passato che credevo tramontato per sempre; con stupore di fronte alla tenuta dello sciopero e alla capacità del Comitato di obbligarla la controparte a un confronto serrato su cifre e alternati-

ve e con ammirazione dopo il successo iniziale ottenuto al momento di sospendere lo sciopero e soprattutto poi, con quanto si è riusciti a ottenere durante le tavole rotonde, aprendo la porta a prospettive future non contingenti, ma di interesse cantonale.

Quali considerazioni pensa che si possano trarre da questa vicenda?

Da una parte, credo sia giusto sottolineare l'eccezionalità di questo episodio «storico»: il fatto che si trattasse di una azienda pubblica, il significato delle Officine per

il Bellinzonese e il Ticino e il sostegno corale dei ticinesi alla lotta.

Dall'altra credo sia altrettanto importante ricordare come la determinazione degli operai in sciopero abbia costretto la direzione delle FFS a un confronto dove si è dimostrato che la loro proposta di razionalizzazione non era necessariamente migliore, né da un punto di vista umano, né dal punto di vista dell'interesse aziendale. Altrimenti non si spiegherebbe l'accordo di fine novembre 2008 con la mediazione Steinegger. Questo dimostra una volta di più che i mana-



ger possono sbagliare, che possono proporre persino scelte dannose per l'azienda pur di dimostrare che sanno prendere decisioni impopolari e che le battaglie importanti vanno affrontate con libertà intellettuale, evitando di ricondurle a schemi fissati in partenza. In questo senso, l'insegnamento di questa vicenda ha una valenza generale: un insegnamento per il quale dobbiamo dire grazie agli operai delle Officine e alla tenacia, al coraggio e alla saggezza del loro leader Gianni Frizzo.

Intervista:gi

Alcune domande a Renato Frizzo, artigiano e cuoco durante lo sciopero

Commozione e entusiasmo

contatto.sev: Che ricordi hai del periodo dello sciopero...

Renato Frizzo: ricordo certo l'inquietudine e il nervosismo, ma su tutto prevale l'entusiasmo per un'esperienza incredibile.

Ho conosciuto numerosi colleghi, con i quali lavoravo anche da tempo, in modo completamente diverso, trascorrendo tantissime ore in officina, gomito a gomito, uniti nelle azioni e nello spirito. Vi è poi stato il sostegno della gente, incredibile e

commovente per ampiezza e intensità. Ricordo persone anziane che, pur di dare un contributo, si occupavano di rifornire la nostra dispensa. Oppure la figlia di un collega in pensione, che veniva nella sua pausa di mezzogiorno ad aiutarci a servire il pranzo. Raccontare tutti gli aneddoti richiederebbe un libro.

Tu avevi però un ruolo particolare...

Come tutti. Ognuno di noi si è impegnato in modo con-

creto. Le Officine funzionavano come un vero villaggio e avevano diverse necessità: la spesa, la manutenzione, la sorveglianza ecc. Io ho fatto parte del team di cucina, dato che avevo già esperienza nel cucinare per numerose persone in diverse società. Penso che questo sia stato un elemento determinante: riuscire ad amalgamarci in modo molto ben articolato, coinvolgendo anche i familiari. Mia moglie, per esempio, ci ha aiutato al bar, praticamente ogni giorno. Ci ha permesso di contenere l'ansia, sentendoci parte di un gruppo forte. Sembrava non avessimo mai fatto altro... (ride).

un bene che sia così: per difendere il lavoro, non si può mai abbassare la guardia.

Quali conclusioni ti senti di tirare da questa vicenda?

Penso che stiamo dimostrando come le Officine abbiano sempre avuto e continuano ad avere la loro giustificazione e sono orgoglioso della capacità di tutti, dal comitato di sciopero a tutto il personale, di reagire e di gestire una situazione di crisi.

Intervista:gi



Ognuno aveva il suo incarico - Renato Frizzo (al centro).

E dopo lo sciopero?

L'euforia iniziale è naturalmente passata, ma l'andamento della tavola rotonda ha favorito un senso di sollievo generale. Nel mio reparto, alle valvole, siamo però confrontati con un forte calo di lavoro, che i superiori giudicano temporaneo. Le prospettive ci sono, ma il 2013 è dietro l'angolo. Resta quindi anche un'inquietudine di fondo. Ma forse però è

BIO

Renato Frizzo ha 49 anni. Ha svolto una formazione come metalcostruttore e, dopo alcune esperienze altrove, lavora da 21 anni alle Officine FFS in qualità di maestro artigiano. È fratello di Gianni Frizzo e ha sempre fatto parte del SEV, seguendo l'attività con attenzione. È sposato con Daniela, padre di 2 figli e abita a San Vittore GR.

Colpi di diritto

Quando è valido un licenziamento?

Fra le tante domande che giungono al nostro servizio di protezione giuridica, pubblichiamo quelle che possono essere di interesse generale.

Dove lavoro io, si moltiplicano le voci sulla soppressione di posti di lavoro. Diversi colleghi sono già stati convocati all'ufficio del personale ed alcuni di loro hanno ricevuto la lettera di licenziamento.

Dalla prossima settimana sarò in vacanza per 15 giorni. Mi possono licenziare anche durante le mie vacanze?



Diversamente dal caso di malattia, durante la quale un licenziamento non ha effetto, almeno per un certo tempo, durante le vacanze del dipendente il licenziamento è per principio ammesso. Il licenziamento rappresenta però una «dichiarazione uni-

laterale di volontà, che necessita una ricevuta». Ciò significa che colui che licenzia deve assicurarsi e, se del caso, pure essere in grado di dimostrare, che la sua comunicazione sia stata ricevuta. Solo da quel momento il licenziamento ha effetto, ciò che è

importante per i termini. Se un datore di lavoro spedisce la lettera di licenziamento il 30 di un mese ed essa arriva a destinazione solo il 2 del mese successivo, la scadenza di proroga di un mese. Normalmente, i licenziamenti vengono comunicati tramite lettera raccomandata. Sempre che nel CCL o nel contratto individuale non sia previsto altrimenti, il licenziamento può pure essere comunicato verbalmente, ma colui che licenzia deve essere in grado di dimostrare di averlo fatto; di solito ci si premunisce, facendo firmare una ricevuta.

Ma che cosa succede se il lavoratore è in vacanza e non legge la posta? O se non ritira la raccomandata? Se il datore di lavoro sa che il suo dipendente è in vacanza (e si tratta del caso più comune) deve partire dal presupposto che il licenziamento avrà effetto soltanto al rientro dalle vacanze. In un simile caso, non vale neppure la regola per cui le lettere raccomandate non ritirate si considerano ricevute l'ultimo giorno possibile di consegna. (Soprattutto coloro che trovano nella bucalettere un avviso di ritiro dell'amministrazione delle contribuzioni devono tener presente questa regola.)

Protezione giuridica SEV

“DENTRO LA CRONACA”

A CURA DI GADDO MELANI

Thriller autentici

Estate, tempo di letture accattivanti, non troppo impegnative, come possono esserlo i thriller, le spy-stories. Talvolta non c'è nemmeno bisogno di ricorrere a Le Carré o a Ken Follet, può bastare la lettura di un quotidiano. Ecco due esempi proprio di questo mese di luglio. Uno riguarda gli attentati anti-americani in Arabia Saudita della seconda metà degli Anni novanta, l'altro l'uccisione dei sette monaci trappisti francesi di Tiberine (Algeria) nel marzo del 1996. Cominciamo dal primo. È il 25 giugno del 1996, un'autobomba esplose contro una sede militare statunitense a Khobar, nell'Arabia Saudita. È una strage. Muoiono 19 soldati e 372 restano feriti. Le indagini vengono condotte tanto dai servizi segreti sauditi, quanto dagli agenti dell'FBI. Ma i sauditi giocano le loro carte sia ostacolando il lavoro dei colleghi americani, sia fornendo false informazioni. Sin dall'inizio, gli 007 arabi puntano il dito contro gli avversari per eccellenza: gli sciiti iraniani. Va detto che gli agenti di Riyadh lavorano da veri professionisti. Con lusinghe e torture inducono alcuni prigionieri sciiti sauditi a rilasciare false confessioni. Ma va ugualmente detto che la manovra non sarebbe forse riuscita se al vertice dell'FBI non ci fosse stato chi, per credulità o per altri motivi, subito avalla la tesi scodellata dai servizi sauditi.

Lo scopo del depistaggio è preciso: proteggere Al Qaida, vera responsabile dell'ondata di attentati (quello di Khobar è il secondo in breve tempo) che colpiscono gli interessi americani in Arabia Saudita. Certo, la vera storia è venuta a galla solo ora, dopo un'accurata indagine di uno storico americano, però già allora da parte statunitense c'era chi sospettava del gruppo guidato da Bin Laden, ma le indagini in questa direzione, sostenute dalla CIA, vennero ostacolate con ogni mezzo. Chi a Riyadh volle coprire a ogni costo Bin Laden e perché resta un interrogativo, cui forse gli attentati dell'11 settembre offrono una risposta.

Il secondo caso risale ai momenti più cruenti della guerra civile algerina. Secondo la versione ufficiale, i sette religiosi vennero rapiti, uccisi e quindi decapitati dagli integralisti islamici del GIA. La verità sarebbe ben altra. Stando alla testimonianza di un ex-generale francese, i sette monaci, forse rapiti da agenti dei servizi militari algerini devianti, furono uccisi dall'esercito in un mitragliamento aereo contro un bivacco di presunti terroristi. E furono i soldati, per nascondere i cadaveri straziati dai grossi proiettili delle mitragliatrici, a decapitare i cadaveri per poi incolpare il GIA. La spy-story comincia qui: i francesi vengono a sapere la verità, ma stanno zitti e sposano la versione ufficiale per non irritare le autorità algerine, coprendo così i veri colpevoli del barbarico scempio di sette loro connazionali. Ora Sarkozy ha deciso di togliere il segreto militare, non solo sulla vicenda dei sette monaci, ma anche sul mortale attentato all'arcivescovo di Orano, cittadino francese, ucciso due mesi dopo i monaci. Anche in quel caso ci sarebbe stata la mano dell'esercito regolare algerino.

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, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter

Indirizzo della redazione: contatto.sev, viale stazione 31, casella postale, 6500 Bellinzona; contatto@sev-online.ch; Telefono 091 825 01 15, Fax 091 826 19 45

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:

SEV, divisione amministrativa, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; regina.ronca@sev-online.ch, Telefono 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
Abbonamento annuale per i non affiliati CHF 40.-

Pubblicità: Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, Telefono 044 925 50 60, Fax 044 925 50 77
kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Impaginazione e stampa:

Tipografia Leins e Ballinari, via Dogana 8, 6500 Bellinzona

La prossima edizione di **contatto.sev** apparirà il 20 agosto.

Il termine di chiusura redazionale per le pagine sezionali e le inserzioni è il 14 agosto alle 10.00.

LETTERA

**Nonostante tutto,
sono fiero
di essere italiano**

Ho letto l'articolo di contatto.sev numero 10 del 28 maggio 2009 e sono rimasto sconcertato e perplesso.

Costatando la reazione di connazionali colleghi di lavoro, ho deciso di mettere mano alla penna per replicare a questo disorientamento patriottico e politico.

Non entro nel merito dei provvedimenti e delle esternazioni, ognuno è libero di esprimere le proprie opinioni, assumendosi le proprie responsabilità.

Indigna e mi indigna profondamente l'astio contro la patria: sono italiano e come la mia famiglia ne siamo orgogliosi; amiamo la nostra bandiera, la nostra terra, la nostra cultura, la nostra tradizione, seguendo con vivo interesse gli eventi della nostra Italia.

Come lavoratore iscritto ad un sindacato, sento il dovere di combattere con tutte le mie forze le ingiustizie morali e sociali. Sulla presa di coscienza di queste cose possono esserci pareri discordanti. Mettendo in dubbio i valori della patria, per di più pubblicamente, si ferisce la sensibilità di chi continua a crederci.

Gerardo Sibilia, Allschwil,
commissione migranti SEV

L'autore dell'articolo, Gaddo Melani, ha tenuto a precisare brevemente il suo pensiero.

Gentile lettore, non a caso avevo citato all'inizio dell'articolo un grande italiano, come Gino Strada. E avrei potuto citare padre Alex Zanotelli o il professore Norberto Bobbio che, in altra occasione, ebbero a pronunciare le stesse parole. Tutti italiani che, come milioni di altri, illustri professionisti o umili lavoratori, fanno grande il nome dell'Italia.

La vergogna è un sentimento forte ed è avvertibile solo se preceduta da pari sentimenti di affetto, di amore. Se mio figlio dovesse macchiarsi di un atto di infamia, mi vergognerei come padre. Non trova?

Gaddo Melani

Assunzioni di personale FFS fuori dal CCL

Basta al continuo aumento dei contratti secondo il CO

Dall'1,2% nel 2006 si è passati al 2,8% nel marzo 2009: sono i dipendenti delle FFS assunti secondo il Codice delle obbligazioni e pertanto non soggetti al CCL. È una situazione inaccettabile per il SEV, che ricorda come il contratto collettivo continui ad essere uno strumento valido, anche per i quadri.

Secondo l'ordinanza quadro della legge sul personale federale (Lpers), le FFS sono autorizzate ad assumere il 2% di personale secondo il codice delle obbligazioni. Le cifre dimostrano che l'azienda ha superato questo limite e quindi ha commesso un'infrazione, ma non succede nulla. Inoltre, le notizie diffuse dalle FFS sono imprecise e il SEV denuncia la mancanza di trasparenza: non si capisce se qualcuno è stato trasferito dal CCL al CO e quali siano le professioni in questione. I soli dati disponibili sono quelli del numero di persone assoggettate al CO di ogni divisione. Si tratta soprattutto di quadri dirigenti, le cui condizioni di impiego sono definite da regolamenti.

Cambiamento in vista?

L'estate scorsa, le FFS avevano manifestato al SEV l'auspicio di poter portare al 5% il limite di collaboratori assunti in base al CO. In quell'occasione, avevamo risposto che non eravamo disposti a scostarsi dal CCL. Se ciò si fosse rivelato indispensabile, allora a due condizioni: trasparenza totale sulle assunzioni e elaborazione dei contratti d'intesa con il SEV. Le FFS hanno allora inoltrato una richiesta in tal senso al Dipartimento federale dei trasporti, che ha avviato una consultazione.



Il SEV si è pronunciato a fine giugno, sostenendo di non potersi allineare su questa richiesta delle FFS. Con quali argomenti? Le FFS hanno bisogno di dirigenti che si identifichino con l'impresa e per i quali la corsa ai bonus non dev'essere la principale motivazione. «Gli incentivi finanziari non hanno dato prova di essere un buon sistema» precisa Daniel Troillet, responsabile quadri al segretariato SEV. Per noi, il CCL offre le condizioni sociali ideali per lavorare con serenità e ottenere la fedeltà dei collaboratori. Protegge dai licenziamenti e permette di concedere dei premi. «L'assunzione dall'esterno in base al CO avviene a detrimento della carriera dei quadri interni» aggiunge Troillet. Il SEV reputa che si dovrebbe dare al collaboratore la possibilità di scegliere fra CCL e CO, ciò che attualmente non avviene.

Le esigenze del SEV

Nel caso in cui il Dipartimento dovesse accettare l'aumento al 5%, il SEV pretende di poter partecipare attivamente all'elaborazione di un

contratto che fissi le condizioni d'impiego del personale assunto secondo il CO. Chiediamo pure che la definizione dei quadri intermedi che possono essere assunti in base al CO sia precisata nelle misure d'applicazione dell'ordinanza-quadro, che il dialogo sociale prosegua regolarmente a questo proposito e che sia garantita la trasparenza su queste assunzioni e all'evoluzione della situazione (controllo). I limiti fissati dovranno essere strettamente rispettati. Inoltre, non entra nemmeno in linea di conto che dei collaboratori assunti secondo il CCL vengano costretti a passare al CO o ancora che per le stesse funzioni esistano regimi diversi!

Il SEV conta fra i suoi mem-

bri numerosi quadri delle FFS e delle ITC e non intende lasciare all'Associazione dei quadri dei trasporti pubblici (ACTP) il monopolio in questo settore. Tanto più che questa organizzazione, anche se poi ha cambiato opinione, sin dall'inizio ha dato il suo consenso all'aumento dei quadri sottoposti al CO. Il SEV è l'attore principale del dialogo sociale nel campo dei trasporti pubblici e offre prestazioni valide e sostegno anche ai quadri. Ci teniamo a sottolinearlo, ricordando che il CCL è un ottimo strumento, senz'altro adatto anche per i quadri. Purtroppo, sembra che il Dipartimento abbia già più o meno accettato la richiesta delle FFS...

Henriette Schaffter

MESSAGGIO AI QUADRI

Il SEV chiede il vostro parere

Daniel Troillet ha bisogno di conoscere cosa ne pensate di questa problematica.

Potete scrivergli, indirizzandovi a daniel.troillet@sev-online.ch
Grazie sin d'ora per la vostra collaborazione.

Sezioni

■ Sottofederazione VPT

ESCURSIONE PROFESSIONALE A LANDQUART

Lunedì 14 settembre
oppure giovedì 8 ottobre 2009

Tutti i colleghi Ticinesi attivi e pensionati della sottofederazione VPT-SEV sono invitati a visitare la Ferrovia retica (RHB) a Landquart, nel canton Grigioni.

Programma

Viaggio in treno e autopostale passando dal San Bernardino.

- 06.30 Partenza treno da Lugano
- 06.33 Partenza treno da Locarno
- 07.07 Partenza autopostale da Bellinzona
- 09.30 Partenza da Thusis con la RHB
- 12.30 Pranzo al ristorante del personale a Landquart
- 14.00 Visita guidata in lingua italiana delle officine e deposito della ferrovia retica
- 16.43 Partenza da Landquart
- 19.44 Arrivo a Lugano
- 19.57 Arrivo a Locarno

Viaggio in treno e pranzo sono offerti dalla cassa centrale VPT.

Ritrovo

Ore 06.15 Piazzale FFS di Lugano.

Attenzione

Non dimenticare la tessera FVP/FVP-AG!

Iscrizione

Al più tardi **entro il 31 agosto 2009** al seguente indirizzo:

Bernet Peter
Casella postale 513, 6942 Savosa
Tel. 079 859 76 21
oppure
Bernet Peter
casella n. 34, Deposito Ruggi

Per il comitato centrale
Bernet Peter

TAGLIANDO DI PARTECIPAZIONE

ESCURSIONE PROFESSIONALE A LANDQUART

Segnalare il giorno della partecipazione con una crocetta

- 14 settembre 8 ottobre

Nome: _____

Cognome: _____

Azienda di trasporti: _____

Firma: _____

■ PV Ticino e Moesano

VACANZE E CURE A ABANO TERME

dal 27 dicembre 2009 al 3 gennaio 2010

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme, alle seguenti condizioni:

- camera doppia Fr. 950.- p.p.
- camera singola Fr. 1'100.- p.p.

comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di S. Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; queste ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto. È pure esclusa l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia.

Rendiamo attenti al fatto che il soggiorno è stato ridotto di tre giorni.

Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di iscriverci **entro il 31 agosto** tramite la cedola sottostante da inviare a:

Sergio Beti
Via Cappella del Marco 15
6517 Arbedo

(Non si accettano prenotazioni telefoniche!).

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di Fr. 500.- p.p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura.

CEDOLA DI ISCRIZIONE

VACANZE E CURA A ABANO TERME 2009/2010

Dati personali 1.a persona

Cognome: _____

Nome: _____

Indirizzo: _____

CAP-Località: _____

Telefono: _____

Data di nascita: _____

Tipo di camera: doppia singola

Dati personali 2.a persona

Cognome: _____

Nome: _____

Indirizzo: _____

CAP-Località: _____

Telefono: _____

Data di nascita: _____

Tipo di camera: doppia singola

Data: _____

Firma: _____

Basta con la truffa delle casse pensioni

MANIFESTAZIONE NAZIONALE

**Sabato 19 settembre
ore 12.30
Bern, Schützenmatte**

APERTURA DEI SEGRETARIATI DURANTE LE VACANZE

Il segretariato SEV di Chiaso sarà chiuso per vacanza **dal 29 luglio al 18 agosto**. Le permanenze riprenderanno il 19 agosto.

Dal 27 al 31 luglio sarà chiuso anche il segretariato SEV di Bellinzona.

La pubblicazione di *contatto.sev* sarà sospesa dal 23 luglio al 20 agosto (termine di chiusura redazionale il 14 agosto).

I NOSTRI MORTI

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

Armani Florio

81 anni, Mairengo

De Stefani Sergio

84 anni, Novaggio

Fröhlicher Adolfo

87 anni, Lugano

Rota Battista

84 anni, Giubiasco

Tettamanti Roberto

75 anni, Mendrisio

Ugolini Fabio

78 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

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2009

Corsi in lingua italiana

Modulo 2: Reclutare e organizzare in una sezione o gruppo (3 giorni)

Contenuti

- Comunicazione: come rivolgersi a potenziali nuovi membri.
- Organizzare i membri nella sezione e mantenere vivo l'interesse.
- Organizzare e effettuare azioni - due strumenti di lavoro.
- Lavoro con gruppi di membri (per esempio commissione giovanile, femminile e migranti).
- Scambi di idee e nuovi impulsi per il lavoro sezionale.
- Politica dei trasporti in Svizzera.
- Studio della politica sociale in Svizzera.

Obiettivi

I partecipanti

- Conoscono gli strumenti per condurre una sezione in modo dinamico o per riattivarla.
- Conoscono gli strumenti per reclutare ed organizzare i membri.

Partecipanti

Presidenti e membri di comitato sezionali.

Relatori

Olivier Barraud, Jérôme Hayoz e Angelo Stroppini, segretari sindacali SEV. Altri sindacalisti. Relazioni di esperti del settore.

Luogo e data

Vitznau, Hotel Flora Alpina, dal 4 al 6 novembre 2009 (3 giorni).

Costi

Membri SEV gratuito. Non membri CHF 1'800.--.

Annuncio

Segretariato SEV Bellinzona. Il corso è limitato a 10 partecipanti. Iscrivetevi al più presto!

PREAVVISO

«BASTA VIOLENZA - OPPONIAMOCI ALLA VIOLENZA QUOTIDIANA»

Giornata di formazione per le donne del SEV Venerdì 6 novembre a Berna

Relazioni di:

- Andreas Meyer, CEO FFS
- Jacqueline Frossard, psicologa di Basilea

Aggressioni contro il personale dei treni, discriminazioni sul lavoro, esclusione dagli spazi pubblici, marginalizzazione nelle immagini e nella lingua; si tratta di violenze giornaliere, fisiche e psichiche e di aggressioni strutturate che noi donne del SEV non vogliamo limitarci a subire.

Oratori competenti ci renderanno attente sulle molteplici forme di aggressione e mostreranno le strategie per un'opportuna risposta e difesa.

Ulteriori temi:

- Aggressione verbale.
- Prospettive dei generi nella pianificazione, la costruzione e l'architettura.
- Corsi d'introduzione alla difesa.

Pranzo, intermezzo culturale, aperitivo.

Commissione femminile SEV

Sportivi

■ UFS Ticino

74.mo CAMPIONATO SVIZZERO DI CALCIO DEI FERROVIERI SPORTIVI

Il 74.mo campionato svizzero di calcio dei ferrovieri sportivi (USFS/SVSE/USSC) si è svolto domenica 28 giugno 2009, ottimamente organizzato dalla sezione di Olten presso il bellissimo centro sportivo dello stadio Kleinholz. Si sono contese il titolo nazionale 8 squadre, suddivise in due gruppi. Nel girone A l'UFS Ticino giungeva allo scontro diretto con il Soldanella, che aveva vinto anch'esso gli altri due incontri, dopo aver superato abbastanza agevolmente l'ESC Basel 2 a 0 e l'ESV Burgdorf per 3 a 0. Si assisteva ad una partita equilibrata, ma dopo soli 3 minuti l'UFS Ticino doveva purtroppo rinunciare al nazionale Daniele Cippà, toccato duro a tal punto da dover ritirarsi anche dalle successive partite del torneo. Erano comunque i ragazzi dell'UFST a dettare i ritmi del gioco e a passare in vantaggio grazie ad un guizzo del laterale Moreno Bariffi. Gli zurighesi trovavano il pareggio a due minuti dalla fine e il risultato finale di 1 a 1 sanciva il primo posto dell'UFST del gruppo A, seguita dal Soldanella. Nel gruppo B venivano pure rispettati i pronostici con il primo rango del ZP Lucerna e il secondo dell'ESV Schaffhausen. Questa edizione prevedeva lo svolgimento anche dei quarti di finale. L'UFS Ticino affrontava quindi il Simplon-Brig, quarto del gruppo B, superandolo con un perentorio

3 a 1, ritrovandosi poi ad affrontare l'ESC Basel che a loro volta avevano estromesso i sciaffusani con il risultato di 1 a 0. I ticinesi sconfiggevano di nuovo i basilesi con lo stesso 2 a 0 del mattino, trovando la via della rete con una girata al volo di sinistro del talentuoso Matteo Tondi, che lasciava impie-trito l'incolpevole estremo renano. Del bomber Livio Corzani il ko finale. Raggiungevano agevolmente la semifinale anche le due ottime formazioni del Soldanella e del Lucerna, che hanno dato vita a una contesa molto tattica con gioco a centro-campo e difese agguerrite. Lo 0 a 0 finale ha reso necessari i tiri dagli undici metri, in cui i rodati Lucernesi, abituati a questo tipo di contese, avevano la meglio con il risultato di 4 centri contro 2 dei zurighesi.

La finalissima dello stadio Kleinholz, davanti a un buon pubblico, vedeva quindi come da pronostico il confronto fra l'UFS Ticino e lo ZP Lucerna, squadre classificate rispettivamente prime e seconde ai recenti campionati CH Indoor del febbraio scorso a Münchenstein.

L'UFST andava subito all'attacco, spingendo sia sulle fasce, sia con trame verticali dal centro dove il giovane Marco Solcà (1991; Mendrisio-Stabio) dettava i ritmi, distribuendo palloni e impostando un gioco efficace che metteva alle strette i pur bra-

vi Confederati. Molte le occasioni da rete non sfruttate per sfortuna o per la bravura del cerbero numero 1 della porta lucernese. Ci pensava allora a 6 minuti dalla fine il velocissimo Antonino Canalicchio, che partito dalla metà campo palla al piede, si beveva tutta la difesa avversaria per colpire con estrema freddezza a tu per tu con il portiere. Grande esultanza dei ticinesi che chiudevano infine la contesa allo scadere con un ottimo colpo di testa di Daniele Lunghi su corner di Moreno Bariffi.

Capocannoniere della giornata l'esordiente Livio Corzani (Infrastruttura UB BEL) con 5 reti. Da segnalare anche gli esordi fra le fila ticinesi di Antonino Canalicchio (macchinista Cargo FFS) e Daniele Lunghi (TILO SA). Buono il torneo disputato dall'estremo difensore Ivo Kellenberger che si è fatto trovare pronto nelle poche incursioni avversarie e degna di nota la prestazione della difesa dei 4 veterani, con il capitano Daniele Bullo, Franco Menghetti, Aurelio Peduzzi e Marco Lepore, che assieme raggiungono la bellezza di 192 anni!

Ancora un plauso a tutti i giovani e meno giovani, per aver deliziato i presenti con un calcio di bella fattura e per il grande impegno e l'attaccamento ai colori dell'UFST. Bravi!

Compagine UFS Ticino: Ivo Kellenberger, Daniele Bullo (capitano), Franco Menghetti, Daniele Lunghi, Aurelio Peduzzi (coach), Marco Solcà, Daniele Cippà, Antonino Canalicchio, Moreno Bariffi, Matteo Tondi, Livio Corzani, Marco Lepore (ass. soach).

UFS Ticino: Aurelio Peduzzi



USF Ticino e accompagnatori festeggiano la vittoria.

Un membro SEV presenta un'attrazione della sua regione

Il Giro delle due rive a cavallo di Vallese e Vaud

Michel Tacchini è pianificatore dei macchinisti alle FFS e vicepresidente della sezione VPV Losanna. Ci propone una stupenda escursione a piedi nelle Alpi: il Giro delle due rive.



La proposta di Michel Tacchini, 45 anni, non ha nulla a che vedere con una breve passeggiata per digerire. Il Giro delle due rive (riva destra e sinistra del Rodano) comporta un percorso di 81 chilometri di sentieri ben segnalati, che si snoda attraverso dieci comuni vallesani e vodesi fra Martigny e Monthey. Sono 30 ore di marcia, da effettuare in 3 o 4 giorni. Gli amanti delle vacanze attive saranno ricompensati, perché la regione abbonda di attrazioni, come il Museo Gianadda o i bagni termali di Lavey.

Se Michel Tacchini ci consiglia questa escursione è perché passa anche dal suo comune di Collonges, di cui è municipale socialista, responsabile del dicastero dell'ambiente, delle foreste e degli alpeggi, oltre che del patriziato. Collonges, ultimo villaggio vallesano sulla riva destra del Rodano, conta 550 abitanti. «Consiglio agli escursionisti di fare tappa al Chalet-Neuf, che si trova nel mio comune, ad un'altitudine di 1850 metri, una vecchia abitazione che appartiene al patriziato di Collonges. Completamente riattata, dispone di 32 posti per dormire. La capanna si trova ai piedi dei Dents-de-Morcles, una vera

oasi di pace. Per riservare si deve telefonare direttamente al guardiano (027 767 10 29)». Il Giro delle due rive va dai 418 ai 2544 metri. Se non si può percorrerlo in 3 o 4 giorni di fila, lo si può pure fare a tappe, in estate o in autunno. Chi vuole andare lontano, curi il suo cavallo!

Alberto Cherubini
www.toursdesdeuxrives.ch



IL RICORDO DI ASCHI LEUENBERGER SECONDO PELLET



A SPROPOSITO DI...

A CURA DI ROBERTO DE ROBERTIS

Costume (da bagno)

Fu d'estate che l'umanità entrò nell'era nucleare: era il 6 agosto 1945 quando lo zio Sam sganciò la prima bomba atomica su Hiroshima e, tre giorni dopo, anche quella su Nagasaki. Nel giugno dell'anno dopo ci fu anche la prima esplosione nucleare «pacifica», con l'esperienza atomica sull'atollo di Bikini, nell'Oceano Pacifico; esplosione che sollevò una tale ondata da affondare undici navi americane! Ma quattro giorni dopo uno stilista francese, Louis Réard scatenò un effetto persino più esplosivo presentando, alla piscina Molitor di Parigi, la sua nuova collezione da bagno: un due pezzi audace battezzato «Bikini»; mentre, quasi contemporaneamente, un costume da bagno uguale al bikini – battezzato «Atome» – venne creato da quello che poi divenne il sarto personale di Madame De Gaulle e che in precedenza aveva lanciato il pareo ed il cotone per i costumi da bagno. Il bikini fu subito considerato audace, non tanto perché era un due pezzi, ma perché scopriva l'ombelico, che all'epoca rappresentava il confine del comune senso del pudore; tant'è vero che lo stesso Louis Réard non permise mai alla moglie di indossare il (suo) bikini! Bisogna anche dire che un progenitore del bikini era già stato ideato da un'eccentrica inglese, Lady Mendl, ospite assidua del Lido di Venezia, che già nel '29 indossò una mutandina nera e sopra a questa, sul petto e sui fianchi, anodò due fazzoletti. Mentre nel '32, nella vicina e balneare penisola, Marta Abba fece scandalo, a Castiglioncello (LI), indossando un due pezzi. Già comunque nel 1934 sulla copertina di Vogue era apparso addirittura un precursore del topless: ma era solo una modella disegnata a indossarlo. Mentre c'è chi attribuisce sempre al padre del bikini, Louis Réard, anche la successiva invenzione del tanga, la cui stessa etimologia è alquanto controversa, perché c'è chi fa derivare il termine dall'omonima città e porto della Tanzania; chi sostiene che si tratti di una voce tupi, adottata dal portoghese, usata dai Tapuya – tribù indigena del Brasile – per indicare il minuscolo coprisesso femminile di alcune terrecotte antiche. Ma forse l'etimologia più divertente è quella secondo cui la parola «tanga» deriverebbe dal dialetto Kimbundo dell'Africa Occidentale, con il curioso significato di... «pannolino»! Quindi, altro che stilista francese, sarebbero stati gli schiavi neri sbarcati sulle coste brasiliane ad importare l'uso femminile del tanga e anche la parola stessa... Ma torniamo all'estate del '46: gli americani fecero scoppiare la prima atomica del dopoguerra nell'atollo di Bikini; qualche giorno dopo Louis Réard presentò a Parigi l'omonimo costume a due pezzi e, a quel punto, l'attrice italiana Silvana Pampanini – allora ventunenne in vacanza a Parigi – andò a trovare lo stilista, mostrandogli il suo stupendo corpo che si meritava senza dubbio un bikini. La Pampanini voleva indossarlo al concorso di Miss Italia; ma le venne decisamente sconsigliato: fino al 2005 al concorso si sfilerà solo con il costume intero! Sicché la bella Pampanini decise di indossare il neonato bikini in piscina. Ma si trattava ancora di un bikini alquanto castigato. Poi, nel 1950, Gina Lollobrigida fece il grande passo, mostrando l'ombelico, grazie ad un bikini a pois con il quale si fece fotografare in una piscina romana. Nonostante il reggiseno fosse più che coprente e lo slip una sorta di mini-pareo, il bikini all'epoca aveva ancora il fascino del proibito... Si dice che, proprio grazie a quella foto, la Lollo venne poi chiamata in America dal produttore Hughes, che le fece firmare un contratto per il film «Trapezio». Ma anche il celebre bikini che Brigitte Bardot indossò quando nel maggio del '55 nella baia di Cannes visitò – su invito del comandante – la portaerei americana Enterprise, venne definito molto eloquentemente dal marito, Roger Vadim: «Un'ombra; piuttosto che un indumento!» E pensare che vestigia di costumi a due pezzi sono state rinvenute dagli archeologi in urne, affreschi e mosaici di epoca greca e romana risalenti addirittura a qualcosa come tre millenni e mezzo or sono!

Christiane Borrat-Besson

La capostazione di Champéry

Da 35 anni Cristiane Borrat-Besson lavora sulla linea Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) della Compagnia dei trasporti pubblici dello Chablais.

Vivace e sorridente, Cristiane è raggiante nella sua stazione situata a quota 1050 m.s.m. «Cricri, ci dai la partenza, per favore?» le chiede uno dei suoi colleghi conduttori. Cristiane Borrat-Besson – Cricri per i suoi colleghi e la clientela – esce dal suo ufficio e schiaccia i tasti del suo banco di comando. Il treno può mettersi in moto e inoltrarsi nella valle, raggiungere la piana del Rodano e i comuni di Mothey, Ollon e Aigle. «Quando ho cominciato, davo l'ordine di partenza con la paletta, poi bastava un cenno della mano al macchinista. Ma da quattro mesi la rete è tutta automatizzata».

Stazione moderna

Dietro allo sportello, la capostazione serve turisti e residenti. «È fondamentale parlare un po' di tedesco e di inglese. D'inverno arrivano molti sciatori in treno e salgono con la teleferica nella zona delle Portes-du-Soleil». La stazione AOMC e la teleferica sono situate nello stesso stabile, una costruzione moderna e ben concepita, dove si sale in cabina allo stesso livello del marciapiede della stazione. D'estate



Cri-Cri Borrat-Besson e AOMC: un servizio pubblico vicino alla gente.

passano dalla stazione molti appassionati di rampichino e di escursioni a piedi. I primi sono attrezzati con casco, occhiali e protezioni. «Quando piove, bisogna vederli, come sono ricoperti di fango!» esclama Christiane ridendo.

La stazione è affar suo

«Se dovessi ricominciare, rifarei quello che ho fatto. Dopo un periodo di vacanza, sono entusiasta di riprendere il mio lavoro. Quello che mi piace di più è il contatto con la clientela, ma anche con i colleghi. Siamo proprio una bella squadra alla AOMC. E poi sono indipendente!». A parte le informazioni, la vendita di biglietti nazionali e inter-

nazionali e il licenziamento dei treni, la capostazione di Champéry offre le prestazioni di un'agenzia di viaggio. «Organizzo viaggi per gruppi e faccio operazioni di cambio favorevoli per i miei

clienti». Quando parla della stazione o dei suoi clienti, si ha veramente l'impressione che la stazione le appartenga, che sia «affar suo». «Anche per strada mi chiedono informazioni sull'orario dei

treni». A Champéry, grazie a Christiane Borrat-Besson, la ferrovia offre un bell'esempio di servizio pubblico vicino alla gente.

Alberto Cherubini

BIO

Christiane Borrat-Besson

È nata il 14 luglio 1957 a Monthey. È vedova e madre di due figli adulti. Abita a Val-D'Illiez. Ha incominciato a lavorare all'AOMC nel 1974. Nel settembre del '79 è stata nominata ausiliaria della capostazione di Champéry e, quando lui è andato in pensione nel 1989, ne ha preso il posto. «Ho già visto passare quattro direttori» esclama nel suo stile divertito.

Durante una settimana al mese distribuisce, come volontaria, pasti a domicilio agli anziani, collaborando con l'associazione «Aide et solidarité villageoise». Fa parte della sezione VPT Plaine du Rhône. «Sono sindacalizzata per necessità e solidarietà. Abbiamo una sezione che lavora bene». AC

**Il Sindacato del personale trasporti SEV
cerca per il segretariato ticinese a Bellinzona,**



un segretario o una segretaria sindacale al 60-80%

Requisiti

Interesse per l'attività sindacale e politica, facilità di contatto umano, capacità di condurre trattative, sicure capacità redazionali, capacità di lavorare in team, disponibilità ad orari di lavoro irregolari, gravabilità e resistenza allo stress. Lingua madre italiana, ottime conoscenze del tedesco scritto e parlato, capacità di uso dei mezzi informatici (Office, mail, internet). Esperienze di attività sindacale e conoscenze del francese costituiscono titolo preferenziale.

Mansioni

Animazione dell'attività sindacale del SEV in Ticino in coordinazione con la direzione del SEV di Berna, soluzione dei problemi sul mondo del lavoro, redazione del giornale sindacale, di comunicati e di prese di posizione, traduzioni in italiano scritte ed orali.

Offriamo

Un posto di lavoro interessante e stimolante, ottime condizioni sociali e di lavoro.

Inizio

Subito o data da convenire.

Le candidature, con la documentazione usuale, sono da inviare a:

Sindacato del personale dei trasporti SEV signora Ursula Lüthi, responsabile del personale Steinerstrasse 35, 3000 Berna 16 entro il 31 agosto.

Per ulteriori informazioni, potete rivolgervi a: SEV, Viale Stazione 31, 6501 Bellinzona tel. 091 825 01 15, Pietro Gianolli pietro.gianolli@sev-online.ch