

## Intervista

Il socialista Roger Nordmann, autore di una pubblicazione, perora l'abbandono del nucleare.

Pagine 8 e 9



## Il futuro dell'AVS

Davanti ai pensionati della VPT, Doris Bianchi, segretaria centrale dell'USS, ha ricordato che fino al 2025 il finanziamento dell'AVS è garantito.

Pagina 4



## Ritratto

Ernst Berger, ex ferroviere, appassionato di sci, colleziona da anni medaglie d'oro...

Pagina 24

Strumento molto importante nel contesto più generale del lavoro sindacale

# Le Cope sono un valore

«Le Cope hanno bisogno di membri SEV, che garantiscono un collegamento con il sindacato e che, in caso di necessità, possono contare sul suo sostegno».

«Il collegamento tra Cope e le strutture del SEV favorisce una migliore tutela degli interessi di collaboratrici e collaboratori» spiega il segretario centrale del SEV Jürg Humi a riguardo dell'importanza delle Commissioni del personale (Cope). Humi coordina

la ricerca e la presentazione dei candidati, in collaborazione con le sottofederazioni e le sezioni. In questo numero riflettori puntati su tutti i candidati.

Da pagina 12 a pagina 17



L'attività delle Cope è un valore aggiunto per tutte le colleghe e tutti i colleghi.

## MENDRISIO MOBILITI

Infovel, Centro di competenze per la mobilità sostenibile, ha deciso di dedicare la Conferenza internazionale Mendrisio Mobiliti al trasporto merci. È possibile il trasporto sostenibile? La risposta risiede in una serie di strumenti operativi: organizzazione, uso e condivisione di mezzi a basso impatto ecologico, ricerca dell'efficienza su carichi e percorsi. La conferenza, sostenuta anche dal SEV, presenta progetti sperimentati praticabili in un territorio come il nostro. *A pagina 6*

## Grande partecipazione nel giorno dell'anniversario

# Officine sul chi vive



Oltre trecento persone sono infatti tornate nella ormai storica «Pittureria», dapprima per sentire dalla viva voce dei protagonisti della lotta la situazione delle Officine e per rivivere per qualche ora le emozioni molto profonde di tre anni fa. Ma non c'è solo motivo di festeggiare, dal

momento che le preoccupazioni sono grandi. Come, ad esempio, quella inerente il Centro di competenze preconizzato dalla SUPSI. Negli ultimi giorni, infatti, le FFS hanno deciso di indire un bando di concorso per lo svolgimento della fase dello studio, a cui il governo cantonale sembra intenzionato a dar seguito.

*A pagina 5*

## EDITORIALE

*Il prossimo 23 ottobre svizzeri e svizzeri sono chiamati a rinnovare il Parlamento. Per noi sindacalisti queste elezioni saranno cruciali per diverse questioni, siano esse nel campo della politica sociale o dei trasporti. Non meno importanti sono le elezioni sulle quali è puntato il nostro sguardo, ovvero le elezioni nelle Commissioni del personale (Cope) delle FFS.*

**“SEV, sottofederazioni e Cope devono andare nella stessa direzione.”**

Manuel Avallone,  
Vicepresidente SEV

*Non dobbiamo sottovalutare questa scadenza elettorale poiché le Cope svolgono compiti importanti. Entrano in gioco laddove termina la sfera di competenza del SEV. I membri della Cope rappresentano gli interessi dei collaboratori e delle collaboratrici su molte questioni che rivestono un ruolo importante nella quotidianità come il benessere sul luogo di lavoro, l'abbigliamento e molte altre cose.*

*Ci rivolgiamo pertanto ai/alle nostri/e affiliati/e affinché partecipino a queste elezioni ed eleggano candidati e candidate sostenuti dalle nostre sottofederazioni. Perché un SEV più forte è importante anche all'interno del datore di lavoro FFS. Faremo di tutto affinché tutto il sindacato, le sottofederazioni e i rappresentanti del personale nella Cope, vadano nella stessa direzione a beneficio di tutti i membri, e di coloro che non lo sono ancora, che lavorano presso le FFS!*

## IN BREVE

DA MONTREUX  
A INTERLAKEN

■ L'UFT e i cantoni di Berna, Vaud e Friburgo hanno approvato un progetto di MOB e BLS di trasformare la stazione di Zweisimmen e di acquisto di materiale rotabile per permettere il passaggio dallo scartamento ridotto a quello normale, permettendo dal 2016 collegamenti diretti tra Montreux e Interlaken.



Tecnicamente, ciò avverrà grazie all'impiego di carrelli speciali che equipaggeranno 18 vetture esistenti e 18 nuove da acquistare, per una spesa di 55 milioni, ai quali se ne aggiungeranno 42 per i lavori in stazione (impianto di cambio di scartamento, marciapiedi, segnali ecc.). La rinuncia a questo progetto avrebbe comunque comportato investimenti dell'ordine di 76 milioni per lavori inderogabili. (www.goldenpass.ch).

## NUOVA PORTAVOCE

■ Jean-Louis Scherz, portavoce FFS, passerà alla pensione a fine giugno. Dal 1° settembre sarà rimpiazzato dalla 31enne Patricia Claivaz, attuale responsabile dei progetti di comunicazione delle FFS.

## CREDITO CGN

■ Il gran consiglio vodese ha accolto il 5 aprile un credito di 16 milioni di franchi per il rinnovo dei battelli d'epoca *Vevey* e *Genève*, nonché il cantiere navale di Ouchy. Altri



21 milioni di franchi sono di competenza del canton Vallese e Ginevra.

Le FFS chiudono bene il 2010, ma manifestano preoccupazioni per il futuro

# 300 milioni di utile, ma debiti in aumento

Ancora più passeggeri, più treni, più merci: fattori di successo che sono però anche alla fonte dei problemi delle FFS.

Alla conferenza stampa annuale di bilancio, il presidente del consiglio di amministrazione Ulrich Gygi e il CEO Andreas Meyer si sono concentrati sulle conseguenze di questa crescita: occorrono investimenti miliardari in infrastrutture e veicoli nuovi, ai quali le FFS non sono in grado di far fronte con gli introiti dei biglietti.

Lamentele che hanno quasi fatto passare in secondo piano le cifre 2010, che pure attestano un aumento dei viaggiatori di quasi il 6%. Sono stati contati 347 milioni di tragitti, pari a 951.000 passeggeri al giorno. Giornalmente, ogni chilometro di binario FFS è stato percorso da 95 treni. Un record mondiale! È risultato in crescita anche il traffico merci, i cui valori sono tornati a superare quelli del 2008. Tutto ciò ha permesso di confermare anche i buoni risultati finanziari degli ultimi anni: un utile considerevole, conseguito in gran parte nel traffico viaggiatori, conti in pareggio per immobili ed infrastruttura e di nuovo in perdita per Cargo.

Ad onor del vero, la divisione immobili avrebbe conseguito un utile ragguardevole. Una buona fetta è però stata versata all'infrastruttura e un'altra al risanamento della cassa pensioni. In crescita pure gli effettivi del personale, che nella media annua hanno raggiunto le 28.143 unità. Numeri che farebbero pensare ad un'azienda di successo. Ciononostante, Gygi e Meyer hanno espresso più che altro preoccupazione per i debiti dell'azienda, cresciuti di 800 milioni a seguito degli acquisti di materiale rotabile e del risanamento della cassa pensioni. Di conseguenza, gli



I nostri prezzi sono un sollievo per il vostro portamonete, affermano le ferrovie tedesche. Ma da noi?

interessi per i capitali di terzi sono cresciuti di 224 milioni, con tendenza in crescita, in quanto le FFS saranno chiamate nei prossimi anni ad acquistare ulteriori veicoli. Entro il 2030, si prevede infatti un'ulteriore crescita di traffico del 50%. Per assorbirla, occorrono treni più lunghi e più capienti. Questi acquisti comportano aumenti degli oneri di manutenzione e vi è anche l'esigenza di recuperare il ritardo di manutenzione accumulato nell'infrastruttura. Le FFS hanno quindi indicato la necessità di avere maggiori introiti dalla Confederazione per l'infrastruttura e dagli utenti per il materiale rotabile. Hanno quindi definito inevitabili aumenti di prezzo, prospettando tariffe differenziate secondo il grado di comfort e la rapidità dei treni. La concretizzazione di queste idee richiede modifiche legislative che il presidente del consiglio di amministrazione Ulrich Gygi ha affermato di voler sollecitare nei prossimi tempi.

Oltre a ciò, le FFS hanno parlato anche di aumenti generalizzati delle tariffe, in particolare per l'abbonamento generale, che hanno definito troppo conveniente. Questi aumenti saranno det-

tati anche dall'aumento del costo delle tracce d'orario

prospettato recentemente dal Consiglio federale. pmo

## INFO

## Le FFS parlano solo di cifre, il SEV invece ricorda anche il personale

Nel suo comunicato stampa sui conti FFS, il SEV sottolinea i meriti del personale: «Le FFS hanno di nuovo superato i propri obiettivi, grazie ad un personale estremamente motivato, ma al tempo stesso anche estremamente insoddisfatto». Secondo Giorgio Tuti, presidente del SEV, i conti delle FFS si prestano ad una valutazione differenziata: «Da un lato, fa piacere constatare i successi delle FFS, dall'altro fa specie che, nonostante gli stessi, l'azienda FFS non riesca a stabilizzare le condizioni di impiego del personale».

Il personale ha dimostrato una volta ancora il suo attaccamento all'azienda, accettando pesanti contributi per il risanamento della cassa pensioni, un nuovo sistema salariale con maggiori elementi orientati al mercato e continui aumenti annuali di produttività. Siamo però ormai giunti al limite e non gli si possono più addos-

sare ulteriori oneri, che dovrebbero di conseguenza essere assunti dall'azienda. Il SEV avverte però che anche le possibilità di quest'ultima sono abbastanza limitate: «Spetta alla Confederazione, nella sua veste di proprietario e ai cantoni quali committenti a contribuire al mantenimento di questo servizio pubblico, unico al mondo».

Il SEV è soddisfatto della partecipazione del personale agli utili di 500 franchi, ma sollecita anche riconoscimenti che vadano al di là della forma pecuniaria.

Anche da questo punto di vista, il vicepresidente del SEV Manuel Avallone ha tenuto a precisare che: «Per noi è chiaro che nei prossimi anni vi dovranno essere aumenti di stipendio rilevanti. Le gratifiche non vanno bene, anche perché il nuovo sistema salariale prevede già premi unici alla prestazione».

Il Consiglio federale minimizza lo scontento del personale FFS emerso da un sondaggio

## Una visione semplicistica

Il Governo riassume le cose in modo troppo semplicistico nell'affermare che il calo della soddisfazione del personale delle FFS è da imputare solo al risanamento della cassa pensioni. Il malcontento è soprattutto frutto della gestione.

Il SEV è stupito dell'apprezzamento del Consiglio federale formulato in occasione della presentazione sul raggiungimento degli obiettivi delle FFS. Nonostante una drastica riduzione della soddisfazione dei dipendenti, il Consiglio federale ritiene che gli obiettivi legati al personale «sono stati sostanzialmente realizzati». Il rapporto del Consiglio federale menziona il crollo della soddisfazione dei dipendenti ma la collega essenzialmente al risanamento della cassa pensione. In effetti il risanamento rappresenta

un carico (anche finanziario) per il personale.

Per il SEV, tuttavia, altri aspetti molto più importanti entrano in linea di conto. «Il Consiglio federale riassume le cose in modo piuttosto semplicistico» ha detto il presidente del SEV Giorgio Tuti, prima di aggiungere: «All'interno delle FFS regna un clima di riorganizzazione permanente, come pure una costante crescita della produttività, che ha raggiunto i

suoi limiti, se non addirittura superati». «Il SEV chiede al Consiglio federale di prendere sul serio l'insoddisfazione dei dipendenti delle FFS e di esortare le FFS a prendere gli opportuni provvedimenti. «Il personale – conclude Tuti – attende da tempo un riconoscimento all'altezza del lavoro fornito, affinché l'esercizio della ferrovia possa avvenire con un alto livello di prestazioni e una elevata qualità».

SEV



Il personale delle FFS attende da tempo un tangibile segno di riconoscimento per il lavoro prestato in un clima di riorganizzazione perenne.

### SALARIO MINIMO: RACCOLTA FIRME A BELLINZONA

Un salario minimo legale di 4 mila franchi mensili per tutti. Perché in Svizzera chi lavora ha diritto a un salario equo che gli permetta di vivere dignitosamente. I salari minimi rappresentano, inoltre, la migliore protezione contro il dumping salariale e la pressione sui salari.

E poi l'iniziativa sui salari minimi frena la corsa agli utili eccessivi e alle remunerazioni abusive: permette anche ai lavoratori di beneficiare degli utili che hanno contribuito a creare con il loro duro lavoro.

Questi in sostanza i buoni motivi che hanno spinto i sindacati a lanciare l'iniziativa popolare sui salari minimi (un salario minimo di 22 franchi all'ora, equivalente a un salario mensile di 4000 franchi per 12 mesi, per 42 ore settimanali).

La proposta, per la quale è in corso la raccolta firme, stabilisce che Confederazione e i Cantoni devono adottare misure per proteggere i salari sul mercato del lavoro svizzero. Essi promuovono in particolare l'iscrizione nei contratti collettivi di lavoro di salari minimi d'uso nella località, il ramo e la professione.

È pure previsto che il salario minimo legale venga adeguato periodicamente all'evoluzione dei salari e dei prezzi (secondo l'indice delle rendite AVS).

Anche il segretariato del SEV e alcuni militanti sindacali hanno in prima linea partecipato alla raccolta firme. La giornata ha avuto un esito positivo.

I moduli per la raccolta firme si possono scaricare direttamente da: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### Gli zeri di troppo

Il valore di una moneta, un po' come per la povertà o la ricchezza, è per definizione valore relativo. Dipende dai termini di confronto. Un povero in Svizzera sarebbe probabilmente benestante in Africa. Quanto alla moneta, l'euro per esempio si è notevolmente indebolito rispetto al franco, questo è certo, ma si è rivalutato in un anno del 16% nei confronti del dollaro. La moneta europea dopo dieci anni, nonostante tutto, non è ancora in pericolo, anzi è riuscita a tenere insieme economie ben disparate e a cementare un nord e un sud dell'Europa che sembrava essere la vera causa di un destino segnato. È vero che si sta riaprendo nel sistema monetario europeo la falla di sempre, ossia quella linea di demarcazione, rappresentata dalle Alpi, al di sopra della quale le vecchie monete nazionali erano perlopiù forti, pesanti e senza zeri come il marco tedesco, il franco svizzero, quello francese, la sterlina inglese, il fiorino, la corona ecc., al di sotto invece di questa linea c'era la lira italiana, la peseta spagnola, l'escudo portoghese, la dracma greca con l'aggiunta di almeno tre scomodi e deboli zeri, tutte monete gravate da enormi debiti pubblici. Erano insomma gli zeri di tutti gli inciampi monetari e delle relative svalutazioni che via via si erano rese necessarie per nascondere e compensare le proprie debolezze economiche e valutarie. Anche la Francia si trovò per un certo periodo in questa imbarazzante condizione. De Gaulle avvertì però tutta la portata politica e l'inutilità economica di quegli zeri e se ne fece una ragione. Con un sol tratto di penna depurò il suo vecchio franco di tutti quegli zeri ingombranti. Trent'anni più tardi anche l'Italia credette di poter fare altrettanto, di rendere cioè la lira più pesante, cancellandone semplicemente gli zeri che di fatto rendevano le mille lire e non la lira la vera unità di conto. Ma la proposta del ministro Giovanni Goria all'inizio degli anni Novanta non fu capita e non trovò il sufficiente appoggio politico. Oggi quei cronici debiti pubblici ritornano a galla, minacciosi più che mai: prima è stato quello della Grecia ad aprire le danze, poi il Portogallo, a breve probabilmente l'Italia. L'euro di per sé e solo per questo non sarebbe in pericolo, perché i debitori verranno come al solito salvati, se non altro per salvare soprattutto i loro creditori. A mettere semmai a rischio l'euro non sono i debiti, per i quali si trova quasi sempre una soluzione, ma la mancanza di crescita economica, l'involuzione produttiva e lo squallore politico che solitamente l'accompagna. E qui le premesse ci sono tutte.



Giornata VPT senior a Olten

## «Fino al 2025 l'AVS non avrà problemi»



I partecipanti alla giornata VPT senior hanno seguito con grande interesse la relazione della segretaria centrale dell'USS Doris Bianchi, responsabile del dossier delle assicurazioni sociali.

Più di 80 sindacalisti senior in provenienza da tutta la Svizzera si sono incontrati il 22 marzo a Olten, proprio nel giorno in cui l'Unione sindacale svizzera ha tenuto a Berna la conferenza stampa sul finanziamento dell'AVS. Una coincidenza giunta a pennello.

Il Consiglio federale non smette di affermare che l'avvenire dell'AVS non è assicurato. A Berna, davanti a rappresentanti dei media svizzeri, il presidente della Unione sindacale svizzera (USS) Paul Rechsteiner e

l'economista dell'USS Daniel Lampart, hanno sostenuto il contrario. Nello stesso momento a Olten, davanti ai pensionati della VPT, Doris Bianchi, segretaria centrale dell'USS, si è espressa come i suoi due colleghi: fino al 2025 il finanziamento dell'AVS è garantito; non c'è dunque bisogno di aumentare l'età della pensione né di ridurre le prestazioni.

### Progetto AVSplus

«Non sarebbe meglio aumentare già ora i contributi all'AVS per scongiurare una riduzione delle prestazioni?» ha chiesto un partecipante. «Ma adesso non è necessario», ha risposto Doris Bianchi. L'USS preferisce parlare di un pacchetto di misure tese ad assicurare il finanzia-

mento dell'AVS dopo il 2025, quando la generazione del baby-boom si appresta ad andare in pensione. E saranno in molti! Per ora l'USS è concentrata nella preparazione del progetto AVSplus, il cui scopo è di garantire pensioni decorose alle lavoratrici e ai lavoratori che percepiscono un basso salario. Attualmente non è proprio il caso: a coloro che ricevono un salario che raggiunge i 5000 franchi al mese, spettano rendite pari al 60% del salario mensile. Il progetto AVSplus prevede un sistema che garantisce a chi guadagna fino a 5000 franchi mensili, di percepire una pen-

sione pari all'80% del suo salario; questa percentuale scende al 70% nel caso in cui la persona guadagna fino a 7000 franchi al mese e al 60% nei casi di salari mensili più elevati. «Ciò avrà delle ripercussioni sulla casse pensioni che, oggi, non assumo-

no più il ruolo di assicurazione sociale nei casi di bassi salari. Al contrario, le casse pensioni foraggiano le banche e le assicurazioni», ha concluso la sindacalista Doris Bianchi.

Peter Moor / frg



A Olten c'era anche una delegazione di ticinesi.

### RECLUTARE ANCHE TRA I PENSIONATI

«Dobbiamo evitare che i nostri membri lascino il sindacato quando vanno in pensione», ha dichiarato Kurt Nussbaumer, presidente centrale della sottofederazione VPT. Jérôme Hayoz, segretario sindacale SEV e responsabile del reclutamento, non poteva che condividere le affermazioni di Kurt Nussbaumer: «Dobbiamo prepararci per la nuova generazione di pensionati». Durante i prossimi 10 anni, circa 10 000 dipendenti dei trasporti pubblici andranno in pensione. La maggior parte di loro è affiliata al SEV. Occorre che restino nel nostro sindacato se vogliono difendere

efficacemente i loro diritti. «Dobbiamo essere più di un'associazione. Dobbiamo essere un movimento» ha sottolineato il segretario sindacale del SEV Vincent Brodard. Ma non bisogna tuttavia dimenticare l'aspetto umano e sociale proprio al movimento degli anziani. Come? «Fare vista, per esempio, ai colleghi malati, fa parte del nostro lavoro. Non contano solo le assemblee e le passeggiate», ha dichiarato un partecipante. Parole ampiamente condivise dai presenti all'assemblea di Olten.

pmo

### «ELEZIONI FEDERALI D'AUTUNNO: NON POSSIAMO NON PREOCCUPARCI DI CHI SARÀ ELETTO»

Giorgio Tuti ha colto l'occasione di questa assemblea dei pensionati VPT per parlare dell'attualità del SEV. Ha ripercorso il modo in cui il SEV si è battuto fino alla fine per il risanamento delle casse pensioni, compresa quella dell'Ascoop. «Purtroppo siamo andati a sbattere contro il muro», ha riconosciuto il presidente del SEV. «Il SEV può fare molto ma non può fare tutto» ha sottolineato Tuti, ricordando che le questioni di risanamento competono prima di tutto alla politica. Certo, il SEV è politicamente indipendente, ma non è una ragione per

restare passivi di fronte alla scadenza elettorale. «Su *contatto.sev* abbiamo indicato chi ha votato a favore e chi ha votato contro il risanamento della cassa pensione delle FFS. E prima delle elezioni federali d'autunno faremo sapere chi ha votato in favore dei trasporti pubblici e della politica sociale, e chi no. Poi spetterà a ciascuno scegliere chi eleggere.» In conclusione il presidente del SEV ha raccomandato ai pensionati VPT di firmare l'iniziativa popolare sul salario minimo.

pmo

Le Officine festeggiano il terzo anno di ripresa del lavoro, con soddisfazione ma anche con preoccupazione

## Nuovo abbraccio popolare per le Officine

Il 9 aprile 2008, il personale è rientrato sui banchi di lavoro. Molta gente ha voluto sentire dal «comitato» qual è la situazione attuale.

L'appuntamento è stato fissato dal comitato dell'associazione «giù le mani dall'Officina». Dopo 2 anni in cui si è ricordata la dichiarazione di sciopero, l'8 marzo, la concomitanza con il carnevale ha indotto quest'anno a portare, come in fondo è più logico, a commemorare la ripresa del lavoro.

Nonostante anche in questa data vi fossero scadenze importanti, prima fra tutte le elezioni cantonali, una volta ancora molta gente ha dato seguito all'invito, confermando l'interesse e l'attaccamento della popolazione della regione e di tutto il cantone per le Officine. Oltre trecento persone sono infatti tornate nella ormai storica «Pittureria», dapprima per sentire dalla viva voce dei protagonisti della lotta la situazione delle Officine e per rivivere per qualche ora le emozioni molto profonde di tre anni fa.

### Preoccupazione palpabile

Il pomeriggio si è aperto con un momento informativo, gestito dalla commissione del personale. Al di là della sod-

disfazione per le officine che continuano ad esistere, è stata espressa anche preoccupazione per la fase molto delicata che sta vivendo.

Lo scorso anno, la struttura era stata oggetto della visita di una «task force» voluta dalla direzione di Operating, che aveva accertato problemi nei processi produttivi, che ad oggi non appaiono ancora risolti.

L'aumentata mole di lavoro ha portato soprattutto ad una nuova impennata, registrata nel corso dell'autunno, di assunzioni a termine.

Da ultimo, anche i risultati finanziari a fine anno sono stati ben lontani dal pareggio dei conti preconizzato dalle stesse FFS nell'ultima tavola rotonda dello scorso maggio.

### Centro di competenze o declino programmato?

Alla fine della scorsa estate, i ricercatori della SUPSI hanno presentato il loro studio, eseguito su mandato del Consiglio di Stato. Dopo aver confermato la validità generale del complesso e delle prospettive di mercato, ha individuato alcuni problemi legati alla struttura dirigenziale in cui le Officine sono inserite. Una mancanza di cambiamenti porterebbe a quello che hanno definito un «declino programmato» a causa della mancanza di possibilità di ampliare e di sfruttare adeguatamente le possibilità lavorative.



L'interesse per le Officine di Bellinzona è ancora molto alto.

In alternativa, la SUPSI ha prospettato la creazione di un «centro di competenze», che metta in rete tutte le strutture, pubbliche e private, legate alle necessità tecniche della mobilità. Questo scenario è subito stato sposato dal Consiglio di Stato che ha accolto in tempi brevi anche una prima adesione da parte delle FFS. A fine anno, è pertanto stata tratteggiata una seconda fase dello studio, consistente nella verifica della fattibilità concreta di questo centro di competenza.

Negli ultimi giorni è però arrivata, oltretutto a mezzo stampa, la doccia fredda della richiesta delle FFS, a cui il governo cantonale sembra intenzionato a dar seguito, di indire un bando di concorso per lo svolgimento di questa seconda fase dello studio. Da parte dei rappresentanti del personale, questa richiesta suscita ulteriori preoccupazioni per diversi motivi. Il primo è che sono stati tenuti all'oscuro, nonostante precise richieste in merito, dei contatti in corso tra governo e FFS. Secondariamente, è difficile non ravvisare nella richiesta delle FFS la volontà di sottrarsi alle competenze della SUPSI, che da tempo segue le vicende delle Officine, potendo così accumulare conoscenze che, oltre che profonde, possono anche risultare scomode.

Le imminenti elezioni non hanno permesso di approfondire più di tanto il problema, ma il disagio era palpabile.

### Il tempo stringe

Un'ulteriore fonte di preoccupazione viene poi dal particolare momento che sta attraversando il mercato della manutenzione del materiale rotabile ferroviario, le cui necessità sono in crescita a seguito dell'aumento delle esigenze dopo la catastrofe di Viareggio e per i maggiori

quantitativi di merci trasportate con la ripresa economica. Per inserirsi in questo mercato, sarebbe fondamentale poter agire con rapidità, che attualmente non sembra però rientrare nelle qualità delle Officine di Bellinzona. Queste sarebbero le premesse ideali per coinvolgere anche le altre strutture di manutenzione delle FFS, segnatamente a Chiasso e a Biasca, ma le FFS nicchiano e l'ulteriore frenata anche per lo studio sul centro di competenza appare come un altro tassello di un mosaico rinunciatario, suscettibile di avere ripercussioni negative anche per l'immediato futuro di Chiasso.

### Problema regionali

Gli interventi dalla Pittureria hanno testimoniato l'interesse ancora vivo per le Officine e i loro problemi. Molti hanno ribadito come si tratti di una questione che va al di là della dimensione aziendale, per assumere valenza regionale e cantonale. È inoltre stato ribadito come le FFS debbano continuare a fare i conti con «il popolo delle Officine». «Le spille, le bandiere e i pantaloni alle pareti della Pittureria devono rimanere» è stata la conclusione che ha suscitato scroscianti applausi.

Pietro Gianoli



Preoccupazione per la situazione attuale e per quella futura.

La conferenza internazionale Mendrisio MobiliTI apre una finestra sui progetti di mobilità sostenibile in questo campo

# Trasporto merci, le alternative

Perché trasportiamo le merci? E soprattutto come le trasportiamo? Le risposte a queste domande hanno un impatto non trascurabile su una parte piuttosto consistente della nostra qualità della vita. Rendere sostenibile il trasporto merci si può? Sì. La risposta esiste e si declina concretamente grazie a una serie di strumenti operativi: l'organizzazione, l'uso e la condivisione di mezzi a basso impatto ecologico, la ricerca dell'efficienza su carichi e percorsi.

Cerchiamo di capire da dove nasce il problema con l'ingegnere Raffaele Domeniconi, direttore di Infovel, il Centro di competenze per la mobilità sostenibile che quest'anno ha deciso di dedicare la Conferenza internazionale Mendrisio MobiliTI al trasporto merci. Un incontro che, come tradizione, propone una vetrina su progetti, esperienze e misure concrete per risolvere il problema posto al centro della riflessione: come trasportare le merci nel modo più sostenibile possibile.

«La scelta del tema è principalmente dettata da due motivi. Dall'anno scorso – spiega Raffaele Domeniconi – abbiamo cominciato a promuovere i veicoli da lavoro (furgoni, camion) ecologici, soprattutto quelli a trazione alternativa, che in Svizzera non dispongono ancora di un'etichetta energia. Dopo aver trattato negli anni scorsi una serie di temi molto legati alla nostra attività, quest'anno abbiamo optato per una riflessione sul trasporto merci. Una sfida, perché noi non siamo degli esperti per quel che concerne le merci, poiché ci occupiamo delle persone. Ma visto che in Europa si sta facendo tanto per il trasporto merci e visto che molti ticinesi vivono sulla loro

per il caos generato dal traffico in certi momenti della giornata, abbiamo pensato che fosse un terreno sul quale valesse la pena fermarsi».

Ed è su questo terreno che le amministrazioni e gli organi politici (locali, nazionali, internazionali) devono confrontarsi nell'ottica di perseguire gli stessi obiettivi: efficienza, efficacia, economia e sostenibilità ambientale. Tenendo ben presente, come sottolinea Domeniconi, che il trasporto delle merci non si muove solo su lunghe distanze, attraverso ferrovie, navi o aerei Cargo, ma anche su piccoli tragitti.

Perché trasportiamo le merci, visto l'enorme impatto ambientale che ne deriva? La risposta sembra banale e scontata, in quanto non tutto quello di cui ognuno di noi ha (realmente!) bisogno è disponibile a due passi da casa propria. In una certa misura, quindi, il trasporto delle merci sembrerebbe inevitabile.

## Muovere meno merci possibile

Ma è proprio così? «Da un profilo generale – osserva il direttore di Infovel – il primo elemento di una strategia tesa alla mobilità sostenibile, è quello di muovere meno merci possibili. E non dare per scontato che le merci debbano muoversi. Oggi si lavora molto in un'ottica orientata al rendimento economico. Dunque: produco la merce dove costa poco e la porto sui mercati dove la posso vendere a caro prezzo. E perché questo è possibile? Perché muovere la merce dal punto A al punto B, non costa praticamente niente, dal momento che il trasporto merci è sovvenzionato in vari modi. Il trasporto di pere dal Cile non ha nessuno impatto sul costo finale quando arriva nei nostri negozi, mentre se io volessi andare in Cile, per il biglietto aereo mi tocca sborsare più o meno 2 mila franchi».

Se l'obiettivo di muovere le merci il meno possibile è indubbiamente una grande sfida, come fare per promuovere l'uso di mezzi di trasporto più ecologici? «Per rag-

giungere questo obiettivo – sottolinea Raffaele Domeniconi – occorre creare un'infrastruttura più completa, penso per esempio al prolungamento di Alptransit a Sud di Lugano o alle modalità di trasporto dal porto di Genova. Su questo punto sarebbe tuttavia necessaria una pianificazione europea coerente. Sarebbe inoltre necessario internalizzare i costi e non sovvenzionare più il trasporto delle merci. Dovendoci misurare con la nostra realtà economica e territoriale anche se facciamo venire le merci in treno, nel negozio vicino a casa mia dove faccio la spesa, la merce deve arrivare».

## Mobilità urbana sostenibile: esempi concreti

La distribuzione delle merci sulle corte distanze costituisce una parte del problema che sarebbe possibile risolvere con la mobilità sostenibile. «I progetti finora sperimentati, grazie anche all'intervento dello Stato, hanno dato risultati interessanti, che presenteremo alla conferenza internazionale. Il modello – spiega Domeniconi – è lo stesso ovunque: si tratta di individuare un luogo fuori dalla città dove raccogliere le merci che arrivano, riorganizzarle logisticamente e poi consegnarle con mezzi più leggeri per la distribuzione urbana, dove si concentra la maggior quantità di emissioni».

Se è vero che nell'area urbana le idee per una mobilità sostenibile e lenta si stanno moltiplicando, anche nell'ottica di valorizzare i centri cittadini secondo la filosofia della mobilità lenta (nel corso della conferenza internazionale di Mendrisio verrà presentato il progetto di Burgdorf, che propone un'alleanza pedone-bicicletta), rimane aperto il grande tema del trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, come chiesto dall'Iniziativa delle Alpi. «Se il passaggio dalla strada alla ferrovia fatica a realizzarsi, è sicuramente perché il trasporto su gomma è ancora troppo economico».

Certo che i punti d'ombra non sono pochi. Il trasporto

genera impatti ambientali e sociali enormi (consumo di combustibili fossili, emissioni inquinanti e di gas serra, rumore, congestione).



Raffaele Domeniconi

## Slow è anche benessere

La coscienza ecologica fatica a sbocciare? «Non lo so. Quello che posso dire è che a livello individuale non siamo così capaci a rinunciare a una serie di cose. Insomma, abbiamo un rapporto molto ambivalente con la nostra coscienza ecologica. Ci preoccupiamo, legittimamente, della catastrofe di Fukushima in Giappone, e magari il giorno prima ci siamo comprati una macchina espresso del caffè che divora energia. Fati-

chiamo ancora a fare il collegamento tra il consumismo e l'impatto ambientale che genera il consumo. E mi creda, non dovremmo rinunciare a chissà cosa. Ci può essere grande benessere anche nello essere slow».

L'importante è cominciare a compiere passi nella giusta direzione. Come sta facendo, per esempio, la ditta Feldschlösschen che nel corso della conferenza Mendrisio MobiliTI, porterà la propria esperienza. «Da circa cinque anni – spiega Raffaele Domeniconi – la Feldschlösschen sta portando avanti dei progetti pilota con veicoli leggeri. Se abbiamo chiesto all'azienda di essere presente a Mendrisio, è per mostrare come da un punto di partenza complesso per la tipologia del parco veicoli, si possano trovare soluzioni praticabili. Ora l'azienda fa capo a camion elettrici per trasportare la birra e può misurare vantaggi concreti: la gente accoglie con grande favore questo tipo di trasporto – e di contributo all'ambiente – gli autisti guidano questi veicoli con piacere. Un esempio concreto, quello della birreria svizzera, che rientra nella filosofia di Mendrisio MobiliTI: presentare progetti sperimentati e praticabili in un territorio come il nostro».

Françoise Gehring

## CONFERENZA INTERNAZIONALE: DOVE, COME, QUANDO...

«Distribuzione delle merci: ottimizzazione e veicoli efficienti per ridurre l'impatto ambientale». Questo il titolo della Conferenza internazionale Mendrisio MobiliTI in calendario **venerdì 6 maggio dalle 13 alle 18.00**, presso l'Hotel Coronado a Mendrisio, dove è pure prevista un'esposizione di veicoli a basso impatto ambientale. Sostenuta anche dal SEV, la conferenza organizzata da Infovel (Centro di competenze per la mobilità sostenibile) accende i riflettori sul trasporto a basso impatto ambientale.

**L'iscrizione alla conferenza è gratuita ma obbligatoria.** La cartolina di adesione deve giungere al più tardi entro il 25 aprile. Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere a Infovel (telefono 091 646 06 06, fax 091 646 05 35) oppure consultare il sito di Infovel: [www.infovel.ch](http://www.infovel.ch).

L'appuntamento di Mendrisio rappresenta un'ottima occasione di scambio di conoscenze ed esperienze su un problema che concerne tutti, dal produttore al consumatore.

Il canton Grigioni a favore del progetto «Retica 30», che prevede la cadenza semioraria presso le RhB

## Aumentare il personale

Anche in Grigioni si dovrebbe circolare ogni mezz'ora, dal 2014. Il SEV richiama la conseguente necessità di aumentare gli effettivi.

Il governo cantonale ha espresso il suo sostegno alla prevista introduzione a tappe di un orario cadenzato ogni mezz'ora presso le RhB dal dicembre 2014. Il SEV ne prende atto con soddisfazione, ma sottolinea che questo progetto può essere realizzato solo con un sensibile aumento degli effettivi di personale.

### Più treni, viaggi più brevi

Le ferrovie retiche pianificano un'estensione dell'offerta dal dicembre 2014, che permetta ai viaggiatori che giungono ogni mezz'ora da Zurigo a Landquart e a Coira di continuare subito il viaggio, riducendo i tempi di viaggio



Non è possibile intensificare la cadenza senza aumentare il personale.

per l'Engadina ed estendendo l'offerta sulle linee Landquart – Davos e Coira – Ilanz. Altri passi dovrebbero poi seguire.

Il SEV sostiene sempre gli

investimenti nel trasporto pubblico. Ricorda però che questi non si possono limitare solo al materiale rotabile o al potenziamento delle infrastrutture, citati

dal comunicato stampa del governo.

### Occorre più personale

«Dobbiamo mettere in guardia dal considerare unica-

mente le esigenze tecniche. Questo ampliamento richiede infatti anche più personale» precisa il segretario SEV Peter Peyer. Anche presso le RhB, negli ultimi anni è aumentata la pressione sul personale. Non è quindi possibile aumentare l'offerta d'orario senza ampliare nemmeno gli effettivi. Il mercato del lavoro per macchinisti, agenti treno e personale tecnico appare però prosciugato.

### Condizioni di lavoro adeguate

Alle RhB si profilano inoltre trattative difficili per il rinnovo del CCL. La volontà aziendale e governativa di aumentare l'offerta d'orario deve tradursi anche in un chiaro segnale a favore dello aumento del personale, impiegato con condizioni di lavoro e salariali adeguate ai tempi e alle esigenze.

PP

## PV Ticino e Moesano

## Pensionati sempre attivi. La militanza nel sindacato non ha età



Frequentatissima l'assemblea sezionale del 24 marzo, nel corso della quale sono stati premiati i membri fedelissimi.

Hanno scritto parte della storia del Sindacato del personale dei trasporti. E l'hanno fatto garantendo una costante militanza all'interno delle strutture. Passano gli anni, ma i membri della sezione PV Ticino e Moesano rimangono sempre attivi, lo dimostrano le assemblee sempre ben frequentate, come quella dello scorso 24 marzo. Nel corso di quest'ultima sono stati consegnati gli attestati di benemeranza

(40esimo, 50esimo e 60esimo di adesione al SEV), che marcano un traguardo di fedeltà davvero notevole. Nel corso dell'assemblea si è proceduto ad una serie di nomine (un supplente nella commissione di verifica della gestione e due rappresentanti all'assemblea dei delegati del prossimo 23 maggio a Berna) e si è discusso sul preventivo 2011 della sezione. La relazione del presidente sezionale Eligio Zappa, sem-

pre puntuale e ricca di dettagli, è stata inoltre approvata. È spettato al segretario regionale del SEV Pietro Gianolli il compito di tratteggiare gli orizzonti politici e sindacali che ci attendono, tra cui le elezioni federali dell'autunno prossimo, la raccolta di firme per l'introduzione di un salario minimo legale in Svizzera, a cui anche il SEV deve contribuire con una quota nazionale di 14 mila adesioni.

«In occasione del rinnovo del Parlamento federale – ha esortato Pietro Gianolli – al momento del voto vi suggerisco di ricordarvi quali sono i politici e le forze politiche che davvero difendono i nostri interessi e che combattono gli attacchi allo Stato sociale. Il nostro giornale si premurerà di darvi una panoramica che vi consentirà di vedere come si muovono le forze sullo scacchiere poli-

tico. E lo fa anche sulla scorta dell'esperienza fatta in occasione del voto sul risanamento della cassa pensioni delle FFS. Ricordiamoci che c'è chi in Parlamento rema contro gli interessi dei ferrovieri». Come tradizione l'assemblea della sezione si è conclusa con la cena, che rappresenta sempre un momento di aggregazione molto apprezzato dai partecipanti.

red



Fermo immagine sui premiati del mese di maggio 2010.



«Credo che sia giunto il tempo di stabilire delle priorità e di investire nelle modalità di trasporto più economiche dal profilo energetico. Vale a dire i trasporti pubblici e la mobilità sostenibile.»

Roger Nordmann, consigliere nazionale

Roger Nordmann, consigliere nazionale socialista del canton Vaud e vicepresidente dell'ATA

# «Nessun problema per i treni senza l'energia nucleare»

*Il politico vodese milita per l'abbandono dell'energia nucleare e auspica lo sviluppo di energie rinnovabili. Ha appena pubblicato un libro di grande attualità: «Liberare la Svizzera dai combustibili fossili». Il disastro Fukushima ha indubbiamente dato una risonanza straordinaria alla sua tesi. Nordmann è una delle punte di diamante del Partito socialista svizzero a perorare la disattivazione di tutti gli impianti nucleari elvetici entro il 2025.*

**contatto.sev: Se a partire dal 2025 non dovessero più esserci le centrali nucleari, i treni potranno circolare in Svizzera senza dove comperare all'estero energia elettrica prodotta dalle centrali atomiche?**

**Roger Nordmann:** Certo, senza energia nucleare i treni potranno circolare senza

problemi. Per contro, la questione legata alla fonte della corrente, dipende principalmente dalla politica che la Svizzera intende attuare. Infatti, il trasporto pubblico consuma solo il 5% della corrente totale consumata in Svizzera. Ciò che preconizziamo al PS

per il paese nel suo complesso, è un approvvigionamento essenzialmente indigeno e basato interamente su energie rinnovabili. Per questo occorre prendere adesso una serie di decisioni politiche, anche per conseguire l'efficienza nell'utilizzo di energia elettrica. Se la Svizzera è pronta ad assumere attivamente questa svolta, l'energia elettrica acquistata dalle FFS sarà necessariamente pulita. Se invece non si adottano le misure necessarie, la Svizzera e con essa le FFS, rischiano di dipendere dall'energia importata, più probabilmente originata dal carbone che dal nucleare. Sarebbe disastroso.

**In che modo la fitta rete ferroviaria svizzera potrà funzionare senza l'energia prodotta dalle centrali nucleari?**

Nel perseguire la loro strategia di investire in capacità produttive, le FFS fanno la scelta giusta. In futuro, il principale potenziale di risorse energetiche delle FFS sarà il fotovoltaico. La FFS dispongono infatti di aree enormi: i tetti delle stazioni, tettoie, capannoni, muri, argini, barriere antirumore, ripari dalle valanghe, i tetti dei treni, ecc. La rapida

diminuzione dei costi del fotovoltaico (meno del 33% in due anni) fa in modo che entro circa cinque anni, questa tecnologia sarà la più conveniente. Inoltre, non solleva né opposizioni, né ricorsi. Gli investimenti nell'accumulazione attraverso l'abbinamento pompaggio-turbine, come a Nant-de-Dranse nella valle del Trient (VS), sono anche indispensabili. Permettono di immagazzinare temporaneamente l'energia elettrica per soddisfare i bisogni in momenti di punta. Il pompaggio permette anche di acquisire un surplus di corrente notturna a buon mercato, attraverso per esempio l'energia di origine eolica. Resta la questione della rete FFS ad alta tensione: dob-

biamo rafforzare e migliorare l'interfaccia con la rete regolare.

**Restiamo nel campo dei trasporti pubblici. Per quanti decenni ancora ci sarà petrolio a sufficienza per fare circolare i bus?**

Buona domanda. La compagnia petrolifera BP stima che all'attuale tasso di consumo, il petrolio di facile

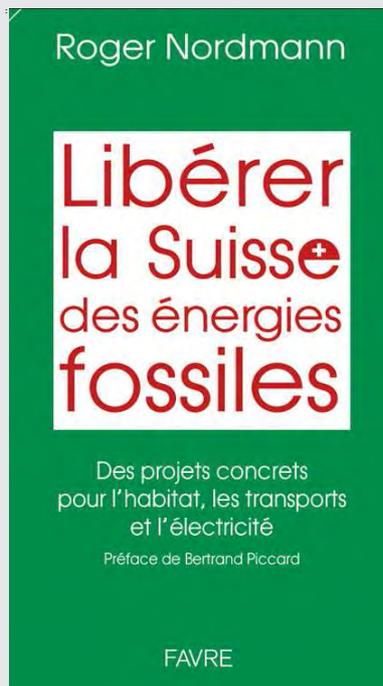
**«In futuro, il principale potenziale di risorse energetiche delle FFS sarà il fotovoltaico.»**

estrazione è garantito per circa 40 anni. Ma data la crescita dei consumi, il mercato petrolifero già adesso si contrae. Basti vedere il prezzo del barile. Nel peggiore dei casi, si potrebbe liquefare il carbone, che è estremamente inquinante. Per quanto mi riguarda, penso che i trasporti pubblici su strada andranno progressivamente verso l'elettrico: filobus, bus ibridi, autobus a batteria o super-condensatori, eventualmente con generatore d'appoggio. In generale – dal momento che i trasporti pubblici su strada sono ancora da tre (bus) a sei volte (ferrovia) più economici in energia rispetto all'auto – più la situazione energetica diventa tesa, più

## INFO

Potete scoprire nel libro di Roger Nordmann un approfondimento delle tematiche affrontate nell'intervista. Il libro è disponibile nelle librerie. Edito dalle edizioni Favre, 192 pagine, contiene molti grafici interessanti. Chi fosse interessato alla pubblicazione la può anche ordinare direttamente attraverso l'autore: [www.roger-nordmann.ch](http://www.roger-nordmann.ch) Prezzo: 36 franchi, spedizione inclusa.

**BIO:** Roger Nordmann è nato nel 1973 a Losanna. Ha completato gli studi in Scienze politiche ed economia presso l'Università di Berna. Nel 2004 è stato eletto in Consiglio nazionale; è membro della commissione Ambiente, Energia e Pianificazione. Dal 2010 presiede Swissolar ed è vicepresidente di ATA.



# INTERVISTA



Il consigliere nazionale vodese Roger Nordmann: «I trasporti pubblici consumano solo il 5% dell'insieme della energia consumata in Svizzera».

la loro frugalità energetica rappresenterà un asso nella manica.

**Concretamente, il PS come procederà per fare in modo che nel nostro Paese non ci saranno più centrali nucleari entro il 2025?**

La prima cosa da fare è prendere una decisione di principio per dare un chiaro segnale alle aziende elettriche di servizio pubblico e agli attori del mercato per indicare loro in quale dire-

**«Attualmente, un kWh su tre è sprecato perché è usato in apparecchiature obsolete.»**

zione investire. La seconda cosa è di sbloccare il sistema di acquisto di elettricità da fonti rinnovabili a prezzo di costo (RPC). In Parlamento, i «nucleocrati» sono riusciti a limitare il dispositivo così bene che si è formata una lista d'attesa enorme. Nel nostro Paese sono migliaia gli investitori

privati e pubblici ad attendere che la situazione si sblocchi. Complessivamente i progetti «RPC» già presentati, potrebbero da soli sostituire gli impianti di Mühleberg e Beznau I e II. In terzo luogo, infine, occorre potenziare l'efficienza nell'utilizzo dell'energia elettrica. Attualmente, un kWh su tre è sprecato perché è usato in apparecchiature obsolete. Con gli apparecchi efficienti disponibili già oggi, si possono fare dei

risparmi. Questo passa in particolare attraverso l'adozione di standard di consumo, di programmi di sostegno in favore della modernizzazione, per esempio per i motori e gli apparecchi. E, infine, sostenendo la sostituzione degli impianti di riscaldamento elettrici.

**Siamo un paese affamato di energia, quali sono le aree in cui possiamo realizzare i risparmi di energia più significativi?**

L'edilizia e i trasporti sono indubbiamente i due settori principali. Ora sappiamo costruire edifici che producono tanta energia quanta ne consumano. E una buona ristrutturazione può ridurre il consumo del 60%. Nel settore dei trasporti, il motore a combustione interna è molto inefficiente: tre quarti dell'energia viene dissipata in calore. La sostituzione verso il trasporto pubblico è dunque un obiettivo centrale. Per il consumo di energia elettrica, il potenziale tecnico è importante: si può ottenere lo stesso servizio (illuminazione, strada, ecc.) consumando meno.

**L'iniziativa «Per trasporti pubblici» dell'ATA, sostenuta anche dal SEV, non incentiva ad una**

**maggiore mobilità, dunque ad un maggiore consumo energetico?**

Sicuramente no. Questa iniziativa si propone di ri-orientare gli investimenti: invece di sviluppare simultaneamente autostrade e ferrovie, si pone la priorità sulla ferrovia. Questo avrà come effetto di limitare la mobilità individuale. Dal momento che essa migliorerà sul piano dell'efficienza, il consumo di energia sarà ridotto. Credo che sia giunto il tempo di stabilire delle priorità e di investire nelle modalità di trasporto più economiche dal profilo energetico. Vale a dire i trasporti pubblici e la mobilità sostenibile. Colgo l'occasione per ringraziare i membri del SEV, che hanno contribuito in modo significativo alla raccolta delle firme.

**Il 31 marzo, il Consiglio federale ha presentato il controprogetto all'iniziativa «Per i trasporti**

**pubblici». Qual è la sua reazione, in qualità di vicepresidente dell'ATA?**

L'iniziativa ha costretto la consigliera federale Doris Leuthard a presentare un progetto. Questo è un primo passo positivo. Il secondo aspetto positivo è che la ministra propone notevoli investimenti e la garanzia del finanziamento attraverso un sistema di fondi, separati dalle incognite dei budget federali. Tale fondo coprirà la manutenzione dell'infrastruttura. Per contro, il finanziamento non è sufficiente. Non si può penalizzare a tal punto gli utenti del trasporto pubblico e i cantoni. La Confederazione, ampiamente beneficiaria, deve anche passare alla cassa.

Alberto Cherubini/irg

Colpi di diritto

# Non c'è peggior sordo...

*Far parte del SEV conviene sempre – anche per chi non lavora nei trasporti pubblici*

**Lo dimostra il caso di una collega rimasta fedele al sindacato anche dopo il suo cambiamento di attività.**

Durante la formazione professionale, il SEV offre agli apprendisti la possibilità di aderire gratuitamente al sindacato. Terminato l'apprendistato, essi hanno poi la facoltà di restare al SEV anche in caso di impiego al di fuori del settore dei trasporti pubblici. I cosiddetti «membri esterni» possono così continuare a beneficiare di tutte le prestazioni del SEV.

Una collega, che chiameremo Claudia, ha iniziato il 25 ottobre un'attività presso una ditta di portineria, nonostante già durante il colloquio di assunzione non fosse riuscita ad ottenere soddisfazione delle proprie pretese salariali. Subito dopo, vi sono però stati anche altri

aspetti negativi, come la constatazione che gli attrezzi di lavoro a disposizione non corrispondevano allo stato attuale della tecnica né alle esigenze di sicurezza e che gli interventi presso il proprio superiore restavano regolarmente lettera morta. Alcuni colleghi le hanno poi anche riferito come molto spesso il pagamento dello stipendio si facesse aspettare. Questo è pure stato il caso del primo stipendio di Claudia a fine ottobre.

Il 10 novembre, Claudia ha subito un infortunio, pur continuando a lavorare. Il giorno dopo, ha comunque annunciato quanto successo al suo superiore il quale, anziché augurarle un pronto ristabilimento, le ha ingiunto di evitare che quella che lui ha definito a torto una bagatella la tenesse lontana dal lavoro a lungo. In caso contrario, avrebbe dovuto produrre immediatamente un certificato medico. Il superiore le

ha poi prospettato, sia pure in via indiretta, un licenziamento. Claudia si è quindi recata dal medico, che le ha redatto un certificato di inabilità lavorativa completa dall'11 al 15 novembre. La stessa sera, ha ricevuto una telefonata dal suo capo che le comunicava il licenziamento dal 19 novembre. La comunicazione scritta le è stata rimessa subito dopo, contro ricevuta.

Il 19 novembre ha quindi richiesto l'aiuto dell'assistenza giuridica del SEV. Claudia era infatti convinta che il termine di disdetta andasse prorogato a seguito della sua incapacità al lavoro per infortunio e che il suo licenziamento fosse dovuto alle sue critiche all'organizzazione della azienda.

Dato che nel diritto privato, un ricorso contro un licenziamento deve essere inoltrato entro il termine di disdetta, la protezione del SEV ha reagito immediata-

## Rispettare i termini!

Nel caso presentato, i termini sono rispettati per un pelo. Vi sono anche altre circostanze, per esempio in caso di decisioni dell'Al, per i quali sono previsti termini che non possono essere prorogati. Per questo il team dell'assistenza giuridica del SEV invita

tutte le colleghe e tutti i colleghi che vogliono verificare i contenuti di una decisione, oppure interporre ricorso, di mettersi al più presto in contatto con il segretariato centrale del SEV a Berna al numero telefonico 031 357 57 57.

mente, inviando un ricorso tempestivo. Ciò non ha tuttavia permesso di ottenere una proroga del termine di licenziamento, dato che Claudia era ancora nel periodo di prova e che quindi le disposizioni di protezione previste dall'art. 336 c del CO non sono applicabili. Il team di protezione giuridica ha comunque rimesso il caso ad un avvocato di fiducia e di provata esperienza per verificare la possibilità di contestare il licenziamento in quanto abusivo e per intervenire affinché venissero versati anche i salari arretrati.

L'avvocato è però giunto ben presto alla conclusione che difficilmente una causa per licenziamento abusivo sarebbe giunta ad un risulta-

to utile per Claudia. Egli ha comunque scritto dalla ditta per rivendicare gli stipendi arretrati, la rimessa delle indennità giornaliere di infortunio, la consegna di un certificato di lavoro e la stesura dei formulari per l'assicurazione disoccupazione.

La ditta ha dapprima fatto orecchie da mercante, ragion per cui l'avvocato ha inoltrato una denuncia al tribunale del lavoro, inviandone copia anche alla ditta. Solo a questo punto vi sono state delle reazioni e anche molto rapide: pochi giorni dopo, infatti, tutte le richieste dell'avvocato del SEV sono state soddisfatte.

*Team assistenza giuridica SEV*

## CORSO SEV PER I MEMBRI DELLE COPE



Mercoledì 6 aprile si è tenuto presso la Casa del Popolo di Bellinzona un corso di formazione per i membri delle commissioni del personale organizzato dal segretariato SEV di Bellinzona. Vi hanno partecipato colleghi delle Cope FFS, come pure di diverse imprese concessionarie di trasporto ticinesi. Il corso è stato apprezzato e considerata la forte richiesta di formazione in questo ambito, verrà nuovamente riproposto. Invitiamo le colleghe e i colleghi a volersi iscrivere in tempo utile per il prossimo corso che si terrà nel mese di settembre avente come tema la comunicazione, il reclutamento e l'organizzazione all'interno di una sezione o in un gruppo. I dettagli del corso saranno pubblicati prossimamente anche sulla stampa sindacale.

As



**14 GIUGNO 2011**  
**IL NOSTRO OBIETTIVO:**  
**PARITÀ PER TUTTE!**

[WWW.14GIUGNO2011.CH](http://WWW.14GIUGNO2011.CH)

Losanna: chiusura del sito di manutenzione del materiale rotabile della Divisione Viaggiatori FFS

# Vittoria sindacale amara

**Benché avessero preferito – e di gran lunga – che il loro sito non chiudesse, i dipendenti del sito di Losanna sono soddisfatti del risultato conquistato dalla spedizione del Löwenberg dello scorso 5 aprile.**

Tute da lavoro, giacche arancioni, bandiere del SEV in mano: due dozzine di dipendenti del sito di manutenzione dei treni viaggiatori FFS arrivano a piedi, come vicini di casa, in Place de la Gare di Losanna. Salgono sull'autobus che li condurrà al centro di formazione FFS del Löwenberg, vicino a Morat. Questi ferrovieri lavorano nei locali annessi all'ex deposito delle locomotive, che chiuderanno i battenti al prossimo cambio di orario nel mese di dicembre, per far posto alla futura realizzazione del museo cantonale di Belle Arti.

## Le scuse del capo

Tutti i lavoratori hanno risposto all'appello del SEV, ad eccezione di quelli che sono rimasti nelle officine per fornire un servizio minimo. Vanno al Löwenberg per raccontare la loro verità ai responsabili delle FFS; per raccontare il modo in cui hanno vissuto per anni la chiusura del loro sito e per chiedere una serie di garanzie per il loro futuro professiona-

le. Giunti al Löwenberg, gli operai hanno incontrato Doris Matyassy, direttrice delle risorse umane della divisione passeggeri e Manni Haller, capo di P-OP. Fatto raro da parte di un capo - merita perciò di essere sottolineato - il dirigente Manni Haller ha chiesto scusa per gli errori compiuti dalle FFS nel gestire la chiusura del sito di Losanna. I lavoratori hanno poi preso la parola. Philippe Conti, capo team, ha parlato del grande clima di incertezza che negli ultimi mesi ha pesato sulle spalle dei lavoratori. E termina il suo discorso con queste parole: «Nella vita abbiamo tutti bisogno di sapere dove andiamo». Patrick Lintenf, pure capo team, ha chiesto di pensare «a coloro che hanno più di 58 anni, perché per queste persone, trovare un lavoro altrove sarà molto difficile». Shaban Bruti, operaio, rende attenti i dirigenti delle FFS sul fatto che «hanno davanti a loro solo la punta dell'iceberg: dietro di noi ci sono le nostre mogli e i nostri figli».

## Difficile trovare un lavoro

Al termine di questa riunione informale che ha avuto luogo all'aperto, una delegazione sindacale - guidata da Jürg Hurni e Jean-Pierre Etique, segretari sindacali del SEV e da Werner Schwarzer, presidente centrale della sottofederazione centrale TS, ha iniziato i negoziati con i dirigenti delle FFS. Mentre le trattative erano in corso all'

interno dell'edificio del Löwenberg, sotto un sole primaverile gli operai continuano a discutere: «Le FFS hanno sempre parlato di un nuovo sito nella regione di Losanna. E' necessario averne uno perché ci sono sempre più treni regionali da mantenere. In dieci anni di parole, non sono stati in grado di decidere su un nuovo sito. E ora chiudono quello di Losanna. Mandare le persone a effettuare i servizi di manutenzione dei treni regionali vodesi a Bienne, costerà caro. «Siamo pronti a cambiare, ma bisogna ammettere che questa chiusura è stata gestita davvero male», dichiara Milorad Kojic, operaio FFS da 27 anni. Veroljub Sakic, 23 anni di servizio per le FFS, è preoccupato per il suo futuro: «Per semplici lavoratori come noi, senza un diploma o un certificato di capacità, non è facile trovare lavoro».

## Migliori garanzie

Dopo un'ora di trattative, la delegazione sindacale, attraverso la voce di Jean-Pierre Etique, annuncia le nuove proposte delle FFS. Oltre alle garanzie offerte dal CCL in caso di ristrutturazione - nessun licenziamento, nessuna riduzione del salario e mantenimento di un posto di lavoro presso le FFS - i dipendenti del sito di Losanna riceveranno un pacchetto di incentivi e un aiuto finanziario per il cambiamento del luogo di servizio. Questi premi sono superiori a quelli of-

ferti precedentemente dalle FFS. Per i lavoratori che non dovessero trovare un posto di lavoro soddisfacente in seno alle FFS, la Città di Losanna e il Canton Vaud si sono impegnati ad offrire loro un impiego - tra cui alla clinica universitaria CHUV - in base a un criterio prioritario. Dopo aver parlato tra di loro, i dipendenti del sito si sono dichiarati soddisfatti, accettando l'offerta.

## Sarebbe stato meglio insieme

Nel viaggio di ritorno a Losanna, i pensieri si rincorrevano l'uno l'altro. «Se mi a-

vessero dato la scelta tra 50'000 franchi e stare nel nostro sito di Losanna, avrei scelto Losanna. Siamo una buona squadra, lo sappiamo tutti. Altrove sarà più difficile», afferma un operaio. Una sensazione che sembra condivisa da tutti. «Non siamo venuti qui per niente, se non avessimo avuto il sindacato, avremmo ottenuto solo quanto previsto dal CCL», aggiunge un altro collega.

E' purtroppo così. Ci sono vittorie che lasciano l'amaro in bocca.

Alberto Cherubini/frg

## GLI AVVENIMENTI

**Novembre 1999:** Le FFS inaugurano il centro di manutenzione di Ginevra e annunciano la chiusura di quello di P-OP di Losanna.

**2000 - 2010:** invece di diminuire, gli incarichi al sito di Losanna aumentano e alcuni operai trasferiti a Ginevra rientrano a Losanna, dove però si continua a parlare chiusura e dell'apertura di una nuova sede di manutenzione nella regione.

**Primavera 2010:** la stampa annuncia che il governo del canton Vaud e la città di Losanna hanno concordato uno scambio di terreni con le FFS per permettere la creazione del nuovo museo cantonale delle belle arti sul sedime del centro di manutenzione di Losanna.

**3 giugno 2010:** la direzione P-OP annuncia ai circa 40 operai che la chiusura della sede di Losanna è stata anticipata da fine 2013 a fine 2011.

**28 marzo 2011:** la direzione delle risorse umane della divisione viaggiatori respinge un progetto d'accordo negoziato tra la direzione P-OP e il SEV sulle condizioni di trasferimento per i 34 operai rimasti nella sede di Losanna.

**martedì 5 aprile 2011:** le continue esitazioni delle FFS esasperano gli operai di Losanna che, per ottenere garanzie precise sul loro futuro professionale, accolgono la proposta del SEV e si recano al Löwenberg per incontrare di persona la direzione delle risorse umane e di P-OP.



Faccia a faccia al Löwenberg tra i dirigenti di P-OP FFS e gli operai del centro di manutenzione di Losanna.



**“Le Cope hanno bisogno di membri SEV, che garantiscono un collegamento con il sindacato e che, in caso di necessità, possono contare sul suo sostegno.”**

Jürg Humi, segretario SEV

Jürg Humi spiega l'importanza di partecipare alle elezioni delle commissioni del personale

## «La partecipazione rafforza la posizione delle Cope!»

*Il segretario SEV Jürg Humi presiede la commissione paritetica per l'elezione delle commissioni del personale di tutto il gruppo FFS. Presso il SEV coordina inoltre la ricerca e la presentazione dei candidati, in collaborazione con le sottofederazioni e le sezioni.*

**contatto.sev: Perché si è giunti ad un rinnovo globale delle Cope a metà anno?**

**Jürg Humi:** La partecipazione del personale nelle FFS è regolata dal contratto collettivo di lavoro. Con il 1° luglio avremo la messa in vigore della nuova edizione 2011 e le parti sociali si sono di conseguenza accordate per un rinnovo generale delle commissioni. Del resto, la durata del loro mandato coincide con quella di validità del CCL.

**Come procedono le elezioni?**

Per 11 commissioni, le candidature hanno superato il numero di seggi disponibili,

per cui vi saranno elezioni (vedi riquadro). Questa settimana, le collaboratrici e i collaboratori interessati riceveranno la documentazione di voto dalle FFS, che dovrà essere compilata ed inoltrata entro il 4 maggio.

**E per quanto riguarda le altre 47 Cope?**

Esse hanno potuto essere elette tacitamente, dato che il numero di candidati non ha superato quello dei seggi. Sull'ultima edizione di *contatto.sev* abbiamo pubblicato i nominativi degli eletti. In alcune Cope vi sono ancora seggi vacanti, non avendo trovato abba-



Jürg Humi: «Dobbiamo intensificare gli sforzi per trovare candidati validi per quelle Cope che hanno tuttora seggi vacanti.»

stanza candidati. Questi seggi verranno pubblicati di nuovo più avanti.

**Quando esattamente?**

Le elezioni suppletive si svolgono di regola ogni sei mesi, il 1° gennaio o il 1° luglio.

**Come giudichi il risultato di queste elezioni ad oggi?**

In modo differenziato. Da un lato sono soddisfatto che molte Cope siano state completate, con l'inserimento di molti membri SEV. Ciò dimostra l'interesse del personale alla partecipazione. Queste considerazioni possono naturalmente essere estese anche alle Cope per le quali dobbiamo procedere a elezioni. Dall'altro, vi sono però anche Cope con seggi

vacanti. Per esempio, quella dei settori centrali e aziendali Cargo, per la quale si è presentato un solo candidato per cinque seggi, o due Cope dell'infrastruttura, occupate solo in misura di un seggio su tre. Tutto il lavoro si concentra su poche persone. Dobbiamo quindi intensificare gli sforzi per trovare candidati validi.

**Era un obiettivo del SEV di occupare le Cope con i propri candidati?**

No, abbiamo sempre prestato attenzione anche ai sindacati minoritari che fanno parte della comunità di trattative. Abbiamo quindi offerto alcuni seggi a livello di divisione a VSLF, Transfair e associazione quadri del trasporto pubblico. Questi accordi hanno

funzionato abbastanza bene, ma vi sono anche candidati non presentati da un sindacato, che hanno provveduto a raccogliere le firme dei proponenti. Le elezioni danno adesso l'opportunità a tutte le colleghe e tutti i colleghi di eleggere i candidati che preferiscono, rendendo il tutto anche più interessante.

**Presso la divisione infrastruttura, oltre 9000 collaboratrici e collaboratori saranno chiamati ad eleggere 18 membri Cope su 21 candidati. Chi gestirà questa elezione?**

Oltre alla commissione elettorale generale, vi è una commissione paritetica per ogni divisione, incaricata dello spoglio dei voti. Il risultato sarà poi reso noto a fine maggio.

**Il SEV raccomanda però in primo luogo i propri candidati.**

Evidentemente, il SEV sostiene i candidati presentati dalle sue sottofederazioni e sezioni, anche perché il loro collegamento con le nostre strutture favorisce una tutela adeguata degli interessi di collaboratrici e collaboratori.

**Perché per il SEV è importante essere rappresentato dai propri membri nelle Cope?**

Le Cope sono competenti per la corretta applicazione del CCL che il SEV ha negoziato. Inoltre, esse sono chiamate a trattare questioni professionali, spesso strettamente correlate con

### LE COPE DA ELEGGERE

Per 11 Cope, il numero di candidati è superiore a quello dei seggi e si deve pertanto procedere a elezioni. Ecco:

**Divisione Immobili:** Cope Superficie Railclean centro (1 seggio)

**Divisione infrastruttura (I):** Cope divisione (18 seggi); Superficie I-IH (manutenzione)-regione ovest (5); I-IH-regione sud (4); I-B (esercizio)-regione ovest (5); I-B-regione Sud (4); I-B-regione Est (7); I-Energia, Telecom e impianti elettrici (5)

**Passeggeri (P):** Cope divisione, Polizia dei trasporti (1 seggio); Cope superficie, vendita e Services-Contact Center Briga (3). Presso le Officine di Bellinzona, l'assemblea del personale ha designato i 6 membri della commissione uscente. Ciononostante, le FFS chiedono una Cope di 5 membri, come previsto dal regolamento. Entro la chiusura redazionale, non è stato possibile sapere come la questione è stata regolata.

*Nelle pagine seguenti, trovate la presentazione dei membri sostenuti dal SEV.*

# ELEZIONI COPE



Le Cope hanno un ruolo importante, che ricoprono grazie alla visione d'insieme del loro settore e alla capacità di agire in modo coordinato – qui una riunione delle Cope superficie del personale treno, svoltasi al ristorante Kolping di Olten nel marzo 2011.

quelle sindacali. Per garantire un esame ad ampio respiro di questi aspetti è molto importante avere un legame diretto con il sindacato e di disporre del suo appoggio. Succede però anche che le FFS tentino di dividere Cope e sindacati, per esempio venendoci a dire «la que-

**» Il SEV sostiene candidati e candidate presentati dalle sue sottofederazioni e sezioni, anche perché il loro collegamento con le nostre strutture favorisce una tutela adeguata degli interessi di collaboratrici e collaboratori. «**

stione è già stata discussa con le Cope», oppure dicendo a quest'ultime che i sindacati sono d'accordo con loro. E quindi importante che Cope e SEV siano in stretto contatto e si scambino pareri e punti di vista.

**Tu stesso sei stato per otto anni presidente della Cope superficie del personale treno, dalla sua creazione nel 2001 con il primo contratto collettivo. Quasi esperienze hai raccolto in quel periodo?**

Quella Cope è competente per il personale treno di tutta la Svizzera. Essa ha quindi il

delicato compito di vigilare che le questioni di questa categoria di personale vengano risolte in tutte le regioni sulla base degli stessi criteri, soprattutto per quanto riguarda l'applicazione degli accordi negoziati dalle parti sociali.

In questo ambito, il ruolo delle Cope è estremamente importante, in quanto nel loro settore dispongono di una visione d'insieme e possono pertanto svolgere una funzione di coordinamento. Allo inizio, inoltre, le Cope hanno avuto qualche problema per essere accettate ovunque e hanno quindi dovuto affermarsi come parte delle trattative per le questioni di ordine professionale, dimostrare le loro capacità e guadagnarsi la fiducia di tutti. Penso che ormai tutto questo sia acquisito.

**Oggi quindi non sarebbe più concepibile per le FFS di rinunciare alle Cope?**

No. Oggi le questioni professionali sono ormai tali e tante e devono essere regolate ad un livello così dettagliato e minuzioso che

non è più pensabile di affidare tutto al SEV, come era il caso prima dell'epoca del CCL. Questo per due motivi: l'impegno, ma anche il livello di conoscenze necessario. Regolare le questioni professionali richiede infatti un grado di conoscenza molto approfondito di tutti gli aspetti connessi con la professione stessa. Anche noi sindacalisti professionisti abbiamo pertanto bisogno delle conoscenze dei membri delle Cope, che ricambiamo volentieri apportando le nostre.

**È quindi per questi motivi che è importante che tutti partecipino alle elezioni delle Cope.**

Esprimendo la loro fiducia alle candidate e ai candidati preferiti, colleghe e colleghi hanno la garanzia

che essi rappresenteranno in modo adeguato i loro interessi. Del resto, anche qui è un po' come per le elezioni politiche, dove si dice «se non ti occupi di politica, è la politica ad occuparsi di te».

Una buona partecipazione alle elezioni sostiene la posizione delle Cope nei confronti delle FFS, sottolineandone il ruolo e ampliandone le possibilità di azione. Le commissioni del personale ne escono quindi rafforzate.

*Intervista: Markus Fischer*

Collaboratrici e collaboratori delle FFS devono eleggere 11 commissioni del personale entro il 4 maggio

## Il SEV sostiene i seguenti candidati

Qui di seguito vi presentiamo i candidati sostenuti dal SEV per le commissioni che riguardano il personale di lingua italiana.

Divisione infrastruttura, Cope divisione (18 seggi)

### ■ Fritz Augsburger



Presidente uscente della Cope, 8.5.1951; formazione di dirigente d'esercizio;

anni in diversi servizi, poi 10 anni sostituto capostazione a Giubiasco, 10 anni capostazione a Faido e 3 a Cadenazzo. Membro Cope dal primo CCL: dapprima quattro anni come vicepresidente e poi 6 da presidente. Da 10 anni membro anche della Cope del gruppo FFS.

**Motivazione:** dare un contributo ai numerosi progetti interessanti in corso presso l'infrastruttura e continuare l'impegno in favore delle colleghe e dei colleghi della infrastruttura.

*Raccomandato dalla sottofederazione SBV*

### ■ Erich Baumberger



Specialista tecnico a Olten, 19.5.1955. Dapprima montatore elettricista al

distretto di Muttenz e carriera sino a capo della sotto-centrale. Poi attività al centro di logistica di Dulliken e poi come specialista e formatore nel settore delle linee di contatto. 31 anni al SEV in diverse funzioni. Felicamente sposato e nonno da poco.

**Motivazione:** voglio impegnarmi a fondo nella Cope Infrastruttura, mettendo a disposizione le mie conoscenze ed esperienze, per fungere da anello di congiunzione tra lavoratori e datori di lavoro. Volontà di acquisire nuove conoscenze.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Patrick Bellon



Regolatore CEE Losanna, 3.5.1966. Dapprima capomovimento per 15 anni alla

cabina di Losanna e dal 2010 regolatore dalla CEE di Losanna. Responsabile del gruppo compensazione e socialità della Cope divisione, vicepresidente SBV/SEV e membro del comitato SEV, bilingue francese/tedesco.

**Motivazione:** volontà di continuare i progetti in corso e seguire l'applicazione del CCL, facendo capo al bagaglio di esperienze accumulate nel settore sociale e dello sviluppo del personale.

*Raccomandato dalla sottofederazione SBV*

### ■ Carlo Bontà



CM a Giubiasco FL; 14.9.1965. **Motivazione:** Sono membro COPE da quasi dieci anni.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Alex Bringolf



Capoturno specialista a Basilea RB; 18.4.1958. Oltre 20 anni di attività nella stazione di

smistamento e collaborazione in numerosi progetti che gli hanno permesso di acquisire altre esperienze.

**Motivazione:** volontà di garantire la continuità nel seguito di progetti, rappresentando le esigenze del personale delle stazioni di smistamento e di impegnarsi nell'esame obiettivo delle altre questioni.

*Raccomandato dalla sottofederazione SBV*

### ■ Walter Buchmann



Segretario Cope I a Berna; 15.11.1953. Da 10 anni segretario

della Cope Infrastruttura e da 4 di quella del gruppo. Formazione postscolistica quale impiegato di commercio, contabile e nelle assicurazioni sociali. **Motivazione:** volontà di continuare a mettere a disposizione della Cope le conoscenze acquisite nelle sue formazioni.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Nicola Carcaiso



Incaricato alla sicurezza a Sargans; 15.7.1963.

Formazione di meccanico di precisione in seguito di specialista dell'esercizio e della sicurezza. Numerosi corsi di informatica, Avor, retorica e altro ancora. Hobby:

escursioni con la famiglia, suona la batteria in un gruppo.

**Motivazione:** considerazione degli interessi del personale e volontà di difenderli nei confronti dei quadri FFS. Interesse all'attività della Cope.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Michele Corleto



Specialista tecnico a Zurigo; 1° 3.1963.

Formazione di dirigente d'esercizio, poi capomovimento, disponente loc e personale loc, controlling.

**Motivazione:** curare l'applicazione corretta del nuovo CCL dal 1° 7.11., in favore di tutte le categorie del personale infrastruttura.

*Raccomandato dalla sottofederazione VPV*

### ■ Hanspeter Eggenberger



Capomanovra a Buchs SG; 29.10.1963.

**Motivazione:** rappresentare i colleghi, sostenendoli in caso di ristrutturazione,

mettendo a loro disposizione la mia esperienza e le mie conoscenze. Dare una voce al personale di manovra, sorvegliando l'applicazione del CCL.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Norbert Gigon



Coach della sicurezza a Ginevra, 11.3.1951.

Formazione nel campo della sicurezza sul lavoro e sui cantieri, nel campo sociale, medicina del lavoro e LdL.

**Motivazione:** volontà di rinnovare il mandato conseguito nel 2003, per esigere il rispetto del CCL da entrambe le parti.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Claude-Alain Jenni



Coach specialista a Losanna; 20.7.1963.

Specialista nel campo della sicurezza e formazione.

**Motivazione:** eletto nel 2009, ha la volontà di mettere a disposizione le conoscenze acquisite per rappresentare al meglio colleghe e colleghi.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Marian Koch



Avorista a Lucerna; 11.1.1949.

Attivo in diversi progetti: DC2X, migrazione DVA, applicazione LSS ecc.

**Motivazione:** garantire una corretta applicazione del CCL, informare e sostenere i colleghi interessati da riorganizzazioni, promuovere la formazione interna.

*Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Hubert Koller



Montatore elettricista specialista a Rapperswil, 14.9.1969. Alle FFS dal 1992,

esperienza in diversi servizi. **Motivazione:** membro uscente della Cope, è convinto dell'importanza di un dialogo aperto e approfondito in caso di progetti di riorganizzazione. *Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

### ■ Rudolf Maeder



Specialista a Zurigo; 10.9.1950. Formazione nella costruzione, entrato alle

FFS come montatore binari nel 1981. In seguito capolinea e capofiliare. Oggi impiegato nel miglioramento dei processi in una regione IH. Per 9 anni ha presieduto la commissione speciale lavori e da un paio di anni fa parte di un CARE team. Membro SEV e AQTP. **Motivazione:** volontà di favorire la collaborazione e la comprensione reciproca e di mettere le proprie conoscenze a disposizione di tutti.

### ■ Manfred Nyfeler



Assistente tecnico a RB Limmattal; 28.12.1957. **Motivazione:** nella Cope dal 2004, è

estremamente motivato e interessato da questo interessante compito. *Raccomandato dalla sottofederazione Lavori*

Continua a pagina 15

Continua dalla pagina 14

■ **Manfred Schaffer**



Dirigente traffico ferroviario a Berna; 2.8.1965. Da 25 anni dirigente

d'esercizio e dirigente del traffico ferroviario nella regione di Berna. Da due anni nel management degli eventi. Presidente della sezione SBV Berna.

**Motivazione:** un impegno senza riserve in un'attività interessante a favore di colleghe e colleghi. **Raccomandato dalla sottofederazione SBV**

■ **Pius Steffen**



Dirigente del traffico ferroviario a Zurigo; 28.3.1973. **Motivazione:** da 5 anni

lavora al nodo di Zurigo, dove gli mancano i contatti sociali. Ritiene di poter colmare questa lacuna con un mandato in Cope, a favore di tutte le colleghe e tutti i colleghi, a disposizione dei quali mette la sua determinazione e la sua sensibilità.

**Raccomandato dalla sottofederazione SBV**

**Divisione infrastruttura, Cope superficie IH, regione sud (4 seggi)**

■ **Peter Alder**



Montatore specialista a Bellinzona, 27.7.1956. Posa di binari e scambi nuovi e accompa-

gnamento macchine di lavoro FFS. **Motivazione:** cercare di far ottenere i diritti e fare capire i doveri dei lavoratori verso il datore di lavoro.

■ **Franz Bennet**



Macchinista B 100, Erstfeld, 16.3.1962. Lavora come macchinista B 100, gruista, acc. macchine e in funzioni di sicurezza. **Motivazione:** volontà di

impegnarsi in favore di una politica del personale moderna e contribuire ad un miglioramento della soddisfazione del personale.

■ **Michela Minini Beffa**



AT Logistica a Bellinzona; 11.8.1971.

Attiva nella gestione dei veicoli ferroviari e nella

programmazione dei turni di lavoro rispettando tassativamente la LDL e l'OLDI.

**Motivazione:** è membro della commissione del personale da 10 anni, prima per il settore VS poi per UB e infine per RSD. Questa esperienza la motiva per difendere gli interessi del personale e spiegare le strategie della azienda.

■ **Davide Perini**



Sostituto capoteam a Giubiasco; 19.9.1967.

Capo montatore con funzione di sostituto capo

team impianti di sicurezza. **Motivazione:** cercare di far funzionare tutto l'insieme: lavoro e rispetto del CCL. Mettere a disposizione l'esperienza acquisita come membro della Cope.

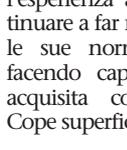
■ **Giuseppe Riso**



Montatore specialista a Giubiasco; 25.4.1965. Montatore specialista di

di IH-RDS. Membro SEV sezione BAU Ticino. **Motivazione:** cercare di far funzionare tutto l'insieme: lavoro e rispetto del CCL. Continuare ad utilizzare l'esperienza acquisita e continuare a far rispettare il CCL, le sue normative e leggi, facendo capo all'esperienza acquisita come presidente Cope superficie RSD.

■ **Matteo Spreafico**



RCT a Chiasso; 30.8.1969.

Capo movimento CCE Chiasso Vg. Caporale

della difesa dell'impresa di Chiasso (milizia). **Motivazione:** continuare a impegnarsi per il bene dei colleghi e contribuire così al successo delle FFS. Alle FFS da 30 anni, con

spirito critico quando si presenta l'occasione.

**Motivazione:** volontà di mettere a disposizione le sue esperienze di vita e acquisite presso la Cope.

*Questa collega e questi colleghi sono raccomandati dalla sottofederazione Lavori.*

**Divisione infrastruttura, Cope superficie, esercizio, regione sud (4 seggi)**

■ **Luigi Biondi**



Manovratore specialista a Chiasso SM; 16.9.1960. Trentuno anni presso le FFS in diversi settori.

Notevole bagaglio di esperienza, che permette di affrontare anche i momenti di difficoltà nei vari campi professionali.

**Motivazione:** membro della Cope sin dall'inizio, ha svolto anche la mansione di segretario e, da ultimo, di presidente della Cope superficie di Chiasso SM. Volontà di rinnovare la sfida, rimettendosi al giudizio degli elettori.

■ **Alessandro Gianinazzi**



Dirigente traffico ferroviario a Chiasso SM; 18.2.1971.

Attivo come DTF a Chiasso SM con rimpiazzi a Chiasso VG al marciapiede, fa parte della DI a Chiasso e della Cope superficie a Chiasso SM.

**Motivazione:** volontà di continuare e migliorare il lavoro svolto come membro Cope superficie.

■ **Guido Nolasco**



RCT a Chiasso; 30.8.1969.

Capo movimento CCE Chiasso Vg. Caporale della difesa dell'impresa di Chiasso (milizia).

**Motivazione:** continuare a impegnarsi per il bene dei colleghi e contribuire così al successo delle FFS.

■ **Alex Wipf**



Capostazione a Gurtellen dal 2004; 27.9.1975.

**Motivazione:** membro uscente della

Cope, interessato all'applicazione delle disposizioni del CCL.

*Tutti questi colleghi sono raccomandati dalla sottofederazione SBV*

**Divisione infrastruttura, Cope superficie, I-ET-EN-TC/ELA (5 seggi)**

■ **Harald Hühner**



Montatore specialista a San Gallo; 26.12.1960. Montatore specializzato SA/EA e poi FELA. Sposato,

2 figli, abita a Ermatingen TG.

**Motivazione:** membro della Cope da 5 anni, sensibile alle esigenze sociali di colleghe e colleghi. Fiduciario e membro di comitato SEV.

■ **Michael Müller**



Montatore specialista a Goldau; 11.5.1974. Montatore elettrico a FELA di

Goldau. **Motivazione:** membro uscente della Cope superficie, vuole continuare con questo incarico per tutelare colleghe e colleghi e risolvere problemi in ambito professionale.

■ **Massimo Rossi**



Artigiano a Giubiasco; 30.5.1974. **Motivazione:** continuare a svolgere un buon lavoro

come finora.

■ **Mario Sangiorgio**



Tecnico III a Bellinzona; 22.1.1963. Aiuto-macchinista 1985-86, NF Brugg

1986-1990, Telecom regione sud dal 1990.

**Motivazione:** da 5 anni nella Cope TC-FFS, dove ha acquisito esperienze e conoscenze che vorrebbe continuare ad arricchire a favore di tutti.

■ **Christophe Urdieux**



Capoprogetto a Berna; 11.9.1972. L'attività di capoprogetto gli ha permesso di svolgere

colloqui franchi e diretti e di allacciare contatti in seno all'azienda.

**Motivazione:** volontà di fungere da collegamento tra colleghi e il Management. Coinvolgere la superficie nei processi decisionali, trasmettere pensieri, aspettative, necessità e paure delle colleghe e dei colleghi, generare valore aggiunto per tutti.

■ **Urs Wettstein**



Assistente tecnico a Zurigo; 24.9.1956. Lavora nel rilievo del tempo dei

collaboratori. **Motivazione:** la sua esperienza nei conteggi del tempo e delle indennità nei diversi sistemi gli ha permesso di sviluppare un grande senso dell'equità e della giustizia.

■ **René Zimmermann (senza foto)**

Montatore specialista a Lucerna; 16.9.1960. Lavora da anni nel team elettrico di Lucerna. **Motivazione:** volontà di influire positivamente sul clima di lavoro.

*Tutti questi colleghi sono raccomandati dalla sottofederazione Lavori*

Continua a pagina 16

Continua dalla pagina 15

Divisione viaggiatori,  
Cope divisione, Polizia ferroviaria  
(1 seggio)

■ Bruno Bärtsch



45 anni.  
Coordinatore  
degli assistenti per  
la prevenzione  
professionale,  
parte integrante  
della TPO. Alle FFS  
da 31 anni, in vari  
settori e in tutte le

regioni del paese. Parla  
correntemente francese, italiano e  
tedesco.

*Motivazione:* diversi mandati nei  
comitati SEV RPV e SBV (presidente  
per 4 anni di una sezione RPV), ha  
contatti con i colleghi in tutto il  
paese ed è molto motivato e  
fiducioso per l'avvenire.

■ Peter Rüegg



50 anni.  
Tirocinio come  
laboratorista  
chimico,  
formazione di  
agente di polizia  
presso la  
cantonale di

Zurigo, carriera in diversi servizi di  
polizia, alla polizia ferroviaria, oggi  
Polizia dei trasporti, a Coira dal 2005.  
Coniugato, due figlie. Municipale a

Hittnau ZH per 8 anni. Membro della  
CVG SEV, Polizia dei trasporti SBV.

*Motivazione;* convinzione che una  
Cope ben funzionante possa operare  
concretamente in favore dei  
collaboratori. Volontà di investire le  
proprie esperienze private e  
professionali per la Cope, cercando di  
ottenere buone condizioni di  
assunzione e di lavoro per tutto il  
personale delle FFS.

■ Christian Wyss



32 anni.  
Formazione come  
infermiere, poi  
come agente di  
polizia, diversi  
corsi di  
perfezionamento,  
cassiere della

sezione SEV Polizia dei trasporti.  
*Motivazione:* mettere a frutto in modo  
mirato le proprie capacità per il  
benessere dei colleghi e dell'azienda.

Divisione viaggiatori,  
Cope superficie, P-OP, SI Bellinzona

Alla chiusura redazionale, le modalità  
di elezione non erano ancora chiarite  
(cf. riquadro a pag. 12)



Als modernes Bahnunternehmen betreiben wir zwei eigene S-Bahnlinien im Vororts- und Regionalverkehr von Zürich. Mit rund 12 Mio. Fahrgästen pro Jahr und 300 Zügen pro Tag gehört die SZU zu den bestgenutzten Privatbahnen der Schweiz.

Unsere Betriebsleitstelle ist Drehscheibe für das ganze Streckennetz der SZU. Dort wird der reibungslose und pünktliche Bahnbetrieb sowie die Einsatzplanung des Lokpersonals und der Fahrzeuge sichergestellt. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine/n

## Fahrdienstleiter/in

Für diese anspruchsvolle, abwechslungsreiche Tätigkeit bringen Sie fundierte Kenntnisse und einige Jahre Erfahrung als Fahrdienstleiter/in mit. Kundenorientiertes Denken und Handeln sind für Sie selbstverständlich, und Sie arbeiten gerne im Team. Besitzen Sie ausserdem starke Nerven und bewahren auch in schwierigen Situationen den Überblick und die nötige Ruhe?

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung. Für weitere Auskünfte stehen Ihnen Markus Kern, Abteilungsleiter Produktion (044 206 45 26, markus.kern@szu.ch) oder Therese Würth, Leiterin Personal (044 206 45 04, therese.wuerth@szu.ch) gerne zur Verfügung.

**Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG, Binzstrasse 19,  
Postfach, 8045 Zürich, www.szu.ch**

## Elezioni delle Commissioni del personale FFS (CoPe FFS) Divisione infrastruttura circoscrizione elettorale della CoPe divisione

La sottofederazione lavori invita tutti i membri SEV a sostenere i suoi candidati:

Carlo Bontà, 1965, CM a Giubiasco  
Nicola Carcaiso, 1963, incaricato alla sicurezza a Sargans  
Claude-Alain Jenni, 1963, coach specialista a Losanna  
Hubert Koller, 1969, montatore elettricista specializzato a Rapperswil  
Walter Buchmann, 1953, segretario Cope a Berna  
Norbert Gigon, 1951, coach della sicurezza a Ginevra  
Marian Koch, 1949, avorista a Lucerna  
Manfred Nyfeler, 1957, assistenze tecnico a Zurigo RBL

Questi 8 colleghi lavorano sul territorio e conoscono molto bene le esigenze del personale e dei membri della sottofederazione lavori.

L'esperienza e i contatti di cui dispongono, permettono loro di svolgere un eccellente lavoro in seno alla CoPe, nell'interesse di tutte le colleghe e tutti i colleghi.

**ELEZIONI DELLE COMMISSIONI DEL PERSONALE FFS (COPE FFS)**

CoPe della Divisione infrastruttura Circoscrizione elettorale della CoPe Divisione

La sottofederazione del personale amministrativo VPV sostiene i suoi due candidati



Michele Corleto  
Specialista I-PJ-ROT-SLT-ZBF  
Membro del comitato centrale VPV  
responsabile per le questioni di Infrastruttura



Erich Baumberger  
Specialista I-ICH-RME-PPA-PPS  
Vicepresidente  
VPV Svizzera nord-occidentale

**ELEZIONE DELLE COMMISSIONI DEL PERSONALE FFS - COPE FFS**

La sottofederazione del personale d'esercizio e di vendita sostiene i seguenti candidati:

**Divisione Infrastruttura,  
5 candidati:**

Fritz Augsburg  
Patrick Bellon  
Pius Steffen  
Alex Bringolf  
Mani Schaffer

**Esercizio, regione sud,  
4 candidati:**

Alex Wipf  
Guido Nolasco  
Luigi Biondi  
Alessandro Gianinazzi

**Livello divisione, polizia dei  
trasporti, 3 candidati:**

Peter Rüegg  
Bruno Bärtsch  
Christian Wyss

## Comitato centrale RPV

### Il reclutamento dev'essere al centro dell'attenzione

Il 17 marzo, il comitato centrale RPV si è ritrovato a Briga per una seduta a cui temi principali sono stati Toco, la creazione di posti di lavoro di nicchia e il reclutamento.

Su Toco ha riferito il presidente centrale Hanspeter Eggenberger (vedi i diversi articoli su [contatto.sev](http://contatto.sev)). Il comitato centrale RPV è comunque pure a disposizione per eventuali domande.

Il SEV si è posto l'obiettivo di contribuire alla creazione di posti di lavoro di nicchia per collaboratrici e collaboratori dalla capacità lavorativa ridotta. La RPV vorrebbe contribuire attivamente con le sue proposte a questo processo.

La riunione ha evidenziato una volta ancora l'importanza del reclutamento. Le continue riorganizzazioni stanno infatti intaccando pesantemente le risorse della RPV.

Per esempio, l'introduzione di composizioni spola tra Coira e San Gallo e le nuove strutture di Cargo porteranno a nuove ristrutturazioni. Le trattative hanno comun-

que dimostrato l'importanza del SEV per i manovrati. Senza il sindacato, infatti, le loro esigenze verrebbero del tutto ignorate.

È però diventato difficile contattare gli apprendisti. La RPV intende quindi coinvolgere i loro assistenti e i dirigenti team.

La RPV partecipa alle trattative sui nuovi profili professionali Cargo e sulle BAR, che subiranno cambiamenti. Il presidente ha dato lettura di uno scritto dell'UFT, in cui si precisa che la necessità di stabilire una distribuzione annuale non riguarda unicamente il P-OP-ZV a Coira, ma tutti i servizi con lavoro a turni.

Da ultimo, il comitato centrale ha approvato i conti 2010 e i preventivi 2012, prendendo atto del rapporto di Heinz Schneider sull'attività del gruppo di lavoro per quote dipendenti dal reddito.

Daniilo Tonina

## Assemblea VPT Lugano

### Il lavoro in Ticino

La relazione di Saverio Lurati, presidente dell'USS Ticino e segretario Unia, ha lanciato una discussione sul mondo del lavoro cantonale.

La sala era ben frequentata ed ha seguito con grande attenzione la relazione dello ospite della serata, che ha illustrato aspetti molto importanti del mondo del lavoro cantonale, con particolare riguardo agli effetti dei bilaterali e alla tendenza alla deregolamentazione. Per porre un freno a questi fenomeni, l'USS ha promosso l'iniziativa sui salari minimi, per la quale i sindacati stanno raccogliendo le firme. Lurati ha poi stigmatizzato i populismi che mirano ad attribuire frettolosamente colpe e responsabilità, più che a risolvere i problemi.

#### Il ruolo del sindacato

Il presidente Peter Bernet ha ripercorso l'attività della sezione, che ha incontrato una buona partecipazione nelle varie manifestazioni organizzate e ricordato la funzione



Saverio Lurati: uno sguardo al mondo del lavoro ticinese.

principale del sindacato, ossia l'elaborazione di regolamentazioni collettive delle condizioni di lavoro. In questo senso, ha invitato tutti a voler considerare maggiormente quanto ottenuto a livello generale. Le questioni individuali, per le quali il SEV può comunque dare un sostegno, devono essere considerate a parte.

#### Risolti i problemi Ascoop

Pietro Gianolli ha ricapitolato i rapporti contrattuali con le singole aziende che fanno capo alla sezione (TPL, SNL, FLP, AMSA), sottolineando come nel corso del 2010 sia stato possibile trovare una buona soluzione per le due aziende affiliate alla cassa pensioni Ascoop, migrate alla neocostituita Symova senza

aumenti di contributi da parte del personale.

#### Benvenuti AMSA

L'assemblea ha rivolto un benvenuto particolare a due colleghi delle Autolinee Mendrisiensi. Presso questa azienda, con la quale il SEV ha buoni rapporti e ha sottoscritto il CCL, si è infatti costituito un buon gruppo di affiliati. Oltre al rinnovo del contratto, il personale segue con evidente attenzione la questione dell'offerta presentata da Autopostale di rilevare la maggioranza del capitale azionario (cfr. [contatto.sev](http://contatto.sev) 4/11).

L'assemblea ha inoltre approvato all'unanimità i conti della sezione presentati dal cassiere Jgor Sassi. *gi*

## VPT Locarno

### Una sezione viva che si fa rispettare!

L'esiguo numero di colleghe e colleghi presenti all'assemblea ordinaria sezionale dello scorso 29 marzo non deve trarre in inganno! La sezione VPT Locarno è viva e si fa rispettare! L'ha dimostrato ancora una volta nel corso del 2010 sul delicato problema della cassa pensione. Se da un lato è vero che il personale è stato chiamato pesantemente alla cassa per il suo risanamento, è anche vero che il comitato della sezione, i cui membri siedono anche nella commissione del personale, hanno difeso tutto quello che si poteva difendere per tutelare gli interessi delle colleghe e colleghi. Anzitutto il consiglio di fondazione della Cassa non ha potuto ignorare la voce sindacale che, sostenuta dal personale, ha così apportato comunque dei miglioramenti al regolamento della Cassa

Pensione e negoziato importanti disposizioni transitorie per i colleghi prossimi alla pensione. Non da ultimo, il sindacato ha chiesto ed ottenuto che sul problema della cassa pensione venga fatta chiarezza. In questo senso, da parte del consiglio di Fondazione, accompagnato per l'occasione dal presidente del consiglio d'amministrazione delle FART, sono state organizzate serate informative in occasione delle quali sono state ammesse alcune leggerezze avvenute nel passato. Ma soprattutto, sono state date concrete rassicurazioni che ora la cassa è gestita in modo professionale e di come tutto viene intrapreso affinché al più presto venga alleggerito il fardello che ogni dipendente deve pagare per il risanamento della stessa.

«Oggi di scontato non c'è niente», ha iniziato così la

sua relazione a braccio il presidente sezionale Alessandro Mutti, ricordando in sintesi l'importanza del lavoro sindacale. Se non ci fossero stati i sindacati non avremmo ottenuto la sentenza Orange, né un aumento generalizzato dei salari del 2,7% nel 2009 e non avremmo potuto far valere questa rivendicazione nei confronti della direzione NLM. Alessandro ha continuato ricordando come sulla questione della cassa pensione il personale sia uscito malconco e di come ora tutti si aspettino perlomeno un parziale recupero del potere d'acquisto nelle prossime trattative salariali. Le trattative salariali per l'anno in corso sono infatti sinora state rinviate a causa dei possibili tagli alle compagnie di navigazione nell'ambito della manovra finanziaria. Grazie anche al puntuale

intervento dei sindacati questo scenario è stato in extremis scongiurato. Il piatto piange dunque, ed è ovvio come il personale si aspetti ora qualcosa, anche perché nonostante la situazione di incertezza ha continuato con professionalità e profondo senso del dovere a svolgere il proprio lavoro. Il presidente ha infine ringraziato tutti i colleghi di comitato per l'impegno e la fattiva collaborazione. Questo impegno, chiede Mutti, deve essere maggiormente riconosciuto a tutti i livelli.

Stroppini ha ripreso le parole di Mutti e ringraziato da parte sua il lavoro dei membri di comitato. Fare il militante sindacale era difficile in passato e lo è ancora di più oggi con le continue pressioni a più livelli. Per questo i colleghi di comitato possono e devono

contare sul supporto del SEV. Quando le cose vanno male è troppo facile dare la colpa al sindacato. In questi casi invece l'importante è coalizzarsi. Il litigare tra lavoratrici e lavoratori non porta a niente se non acqua al mulino della controparte.

I conti sezionali, presentati come sempre con precisione dal valido cassiere e segretario sezionale Andrea Sabetti, sono stati approvati all'unanimità dopo che gli stessi sono passati al vaglio dei revisori Gabriele Cappella e Giovanni Castellani. Per essere più vicini ai problemi della sezione, l'assemblea ha infine deciso di nominare all'unanimità due nuovi membri di comitato. Il collega Damiano Laloli per il settore ferrovia e il collega Fabrizio Frusetta per il settore bus.

Angelo Stroppini

## ■ Sottofederazione Lavori – Sezione Ticino

### Assemblea primaverile a Bellinzona venerdì 15 aprile, ore 18.00, presso Casa del Popolo

#### Ordine del giorno:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Saluti                                       | 5. Approvazione dei conti 2010   |
| 2. Nomina di 2 scrutatori                       | 6. Eventuali dimissioni e/o nomine   |
| 3. Lettura e approvazione ultimo verbale        | 6a. votazione d'approvazione per la partecipazione all'AD BAU il 23 maggio 2011 e al Congresso SEV il 24 maggio 2011 a Berna |
| 4. Relazione                                    | 7. Relazione del vice-presidente nazionale SEV Manuel  |
| a) della presidente                             |  |
| b) del cassiere                                 |  |
| c) della commissione di verifica della gestione |  |

- Avallone, tema: nuovo sistema salariale TOCO
8. Relazione di un membro del Comitato Centrale BAU, tema: attualità sindacale
9. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV, tema: attualità sindacale
10. Eventuali – Seguirà un momento ricreativo con aperitivo offerto.

## ■ Sezione RPV Ticino

### Assemblea a Chiasso presso il ristorante Carlino venerdì 15 aprile, ore 18.00

#### Ordine del giorno:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Apertura riunione  | Realini, Responsabile Chiasso Smistamento |
| 2. Prospettive manovrati Cargo in Ticino. Relazione di Michele Garbani, Capo Impianto Cargo | 4. Lettura ed approvazione ultimo verbale |
| 3. Chiasso Smistamento, quale futuro? Relazione di Ivano                                    | 5. Rapporto presidenziale                 |
|   | 6. Rapporto del cassiere                  |
|   | 7. Rapporto del revisore                  |
|   | 8. Relazione su temi d'attua-             |

lità sindacale di Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

#### 10. Benemerenze

#### 11. Eventuali

Seguirà la classica cena sezionale! Per poter meglio organizzare il tutto, annunciateci al n. 076 567 40 07.

## ■ Sezioni LPV Spec. RCP / RLF / LF ZV/ LCB 100

### Giornata nazionale a Olten, sabato 16 aprile, 10.00-14.00, Buffet della stazione

#### Ordine del giorno

- |  |  |
|--|--|
| 1. Il nuovo sistema salariale Toco                             | immagine professionale Cargo                         |
| 2. Divisione Viaggiatori                                       | 5. Eventuali: riorganizzazione LPV                   |
| 3. Divisione Infrastruttura: nuova classificazione macch. man. | Relatori: Rinaldo Zobebe, Urs Huber e Philipp Hadorn |
| 4. Divisione Cargo, nuova                                      | Caffè, cornetti e piccolo spuntino offerti.          |

Maggiori informazioni e iscrizioni:

Beat Lüscher, Maisfeldstr. 9, 4552 Derendingen, telefono 032 682 29 41, 079 505 07 39, fax 032 682 48 50, e-mail: rtb1@bluewin.ch  
www.lpv-sev.ch

### CORSO DI FORMAZIONE: MACCHINISTI IN SITUAZIONI DI EMERGENZA

12 maggio, 9.00-17.00, Olten  
Centro conferenze Swisscom, Swisscomgasse 1

I macchinisti sono spesso esposti a situazioni di emergenza, che si verificano in modo del tutto inaspettato, a seguito di incidenti o di disattenzioni. Spesso inoltre queste situazioni trovano riscontro sui media.

Il corso vuole insegnare ad affrontarle adeguatamente, con reazioni corrette e in modo da evitare disturbi posttraumatici.

La frequenza al corso dà diritto al congedo di formazione previsto dai CCL FFS e BLS. Corso gratuito per i membri LPV. Traduzione simultanea in tedesco e francese.

Le iscrizioni devono pervenire entro il 21 aprile a: H. R. Schürch, Eichliackerstrasse 67, 8406 Winterthur, telefono 0512 81 54 16 o 076 419 99 14, e-mail: hsw@gmx.ch



### RECLUTANDO SI VINCE SEMPRE

Chi recluterà il maggior numero di nuovi membri alla SBV (ma almeno due) potrà vincere:

**1° premio:** 1 week-end per due persone a scelta al Parkhotel Brenscino di Brissago (TI) o all'hôtel Floralpina di Vitznau, sul lago dei quattro cantoni.

**2° premio:** 1 pranzo o cena per due persone in un buon ristorante della vostra regione.

**Dal 3° al 5° premio:** buoni Reka per 100 franchi.

**Dal 6° al 10.mo premio:** premio di consolazione.

**Durata del concorso fino al 30 novembre.**



[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## CONDOGLIANZE

Porgiamo sentite condoglianze al nostro collega **Renzo Sarina**, colpito negli affetti famigliari per la prematura scomparsa del fratello Fabio.

Presentiamo le nostre sincere condoglianze al collega **Luca Gasparoli**, in lutto per il decesso della madre Amelia.

Sezione LPV Ticino

## IMPRESSUM

**contatto.sev** è il giornale del sindacato del personale dei trasporti SEV. Pubblicazione quindicinale.

**Editore:** SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

**Pubblicità:** Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, *www.zs-werbeag.ch*, *kontakt@zs-werbeag.ch*

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

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

**Prossima edizione il 28 aprile 2011.**

**Termine di chiusura redazionale: giovedì 21 aprile alle 10.00.**

**Verkehrsbetriebe Zürich**

Luggwegstrasse 65  
Postfach, 8048 Zürich



Umsteigen lohnt sich.

An alle Kaderleute, die im öffentlichen  
Verkehr etwas bewegen wollen

Zürich, 8. April 2011

**Meine Bewerbung als Ihr neuer Chef**

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit bewerbe ich mich bei Ihnen als Ihr neuer Chef. Ich kann Ihnen in der VBZ Geschäftsleitung eine interessante Kaderstelle als **Leiterin oder Leiter des Unternehmensbereichs Betrieb** anbieten.

Ich bringe meinen Auftrag an Sie gleich auf den Punkt: Wir befördern täglich rund 800 000 Menschen in Zürich. Von Ihnen erwarte ich, dass Sie unser Kerngeschäft mit Blick auf unsere Ausbaupläne noch konsequenter auf unsere Kunden ausrichten. «Customer first» soll Ihr Leitsatz sein, und ich bin gespannt, welche Ziele Sie diesbezüglich in der Vergangenheit schon erreicht haben.

Sie werden unterstützt von einem grossen, gut eingespielten Team aus Planung und Disposition sowie von 1300 FahrerInnen. Eine Ihrer anspruchsvollsten Aufgaben wird darin bestehen, Produktivitätssteigerungen in Einklang mit den Kundenanliegen zu bringen und VBZ-intern zu verankern. Dabei bewegen Sie sich in einem spannenden Umfeld mit den unterschiedlichsten Anspruchsgruppen. Darum bewerbe ich mich bei kommunikativ starken Persönlichkeiten, die überzeugend auftreten können.

Wie sieht Ihr Leistungsausweis in der Gestaltung von Veränderungsprozessen und der Umsetzung anspruchsvoller Projekte aus? Exzellent? Dann fahren wir gut miteinander, denn bei uns stehen einige grosse Zukunftsprojekte vor der Umsetzung.

LeiterIn Betrieb bei den VBZ ist nicht einfach ein Job: Wer hier einsteigt, bekleidet eine der wichtigsten Kaderstellen im öffentlichen Verkehr der Schweiz und arbeitet bei *der* Zürcher Institution schlechthin. Darüber hinaus kann ich Ihnen gute Anstellungsbedingungen offerieren. Wir befinden uns in einer Wachstumsphase, das bringt interessante Perspektiven mit sich. Und unsere Pensionskasse bietet mit einem Deckungsgrad von 115 % eine Sicherheit, von der andere nur träumen können.

Ich würde mich freuen, meine Funktion als Ihr neuer Chef schon bald antreten zu dürfen. Bevor es so weit ist, können Sie mich aber schon einmal persönlich erleben. Auf [vbz.ch/jobs](http://vbz.ch/jobs) bewerbe ich mich bei Ihnen mit einem kurzen Film. Dort finden Sie auch Anschluss an weitere Details sowie an die Bewerbungsadresse.

Freundliche Grüsse

Dr. Guido Schoch  
VBZ Direktor



Ein Unternehmen  
der Stadt Zürich



■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

## Raduno primaverile martedì 3 maggio 2011

Il ritrovo è previsto presso l'azienda agricola «Il Salicciolo» di Tenero, alle 11.30, per sorseggiare l'aperitivo. Il Salicciolo si trova a cinque minuti dalla stazione seguendo la strada parallela alla ferrovia verso Gordola. Un nostro rappresentante vi accoglierà in stazione.

Siamo certi che i gerenti faranno del loro meglio per prepararci pietanze prelibate. Essendo nel periodo in cui la temperatura è solitamente gradevole, abbiamo optato

per il seguente menu: aperitivo, buffet freddo a volontà, dessert e caffè, Merlot della casa e acqua minerale, prezzo tutto compreso 50 franchi.

Come sempre, al levar delle mense, daremo i numeri... della tombola gratuita, che mette in palio un appetitoso monte premi.

Orari consigliati da Airolò 10.01, Faido 10.19, Biasca 10.40, Bellinzona arrivo 10.53 cambio treno Bellinzona partenza 11.00 con fermate in tutte le sta-

zioni fino a Tenero arrivo 11.20.

Da Chiasso 10.03 con fermate in tutte le stazioni fino a Giubiasco arrivo 10.56 cambio treno partenza 11.04 e arrivo a Tenero 11.20.

Iscrizioni **entro il 28 aprile** a: Biagino Gioli, Via ai Frac 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino\_gioli@hotmail.com

Il comitato sezionale

■ Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

## Vacanze al mare 2011

### Hotel Punta Nord\*\*\*\* Torre Pedrera-Rimini, da sabato 18 giugno a sabato 2 luglio

Lo scorso anno Hotel, spiaggia e ambiente sono stati molto apprezzati, per cui vi proponiamo di ritornarvi, **con un giorno di soggiorno in più, ma allo stesso prezzo del 2010**, che comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa con un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia e ... sana allegria. .

**Prezzo per camera doppia: CHF 1300.-**

**Prezzo per camera singola: CHF 1550.-**

*Attenzione: 50 partecipanti di cui 14 camere singole al massimo!!!*

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

Vi invitiamo a volervi iscrivere al più presto ma comunque entro il **15 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare al collega Sergio Beti, via Cappella del Marco 15, 6517 Arbedo.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricevuta dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili. Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- per persona, da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura. Se non ne siete provvisti vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento.

#### Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Torre Pedrera 2011:

Dati personali	1ª persona	2ª persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	_____
CAP, Località	_____	_____
Telefono	_____	_____
Data di nascita	_____	_____
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola

\*) mettere una x nella casella entrante in considerazione

Data: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### Silenzi di comodo

*Con tutti gli sguardi puntati su quanto accade nel Mediterraneo, si presta meno attenzione a un altro, ormai storico, teatro di guerra: l'Afghanistan. Talvolta giunge notizia di qualche attentato, di un massacro di civili, o per mano dei talebani o a causa dei bombardamenti degli «alleati», i quali, pur usando bombe «intelligenti», ogni tanto incappano in qualche ordigno decisamente stupido e ci scappa una strage.*

*Le statistiche ci dicono che il 2010 è stato un anno particolarmente tragico per i civili afgani. Ne sono morti 2777, secondo il conteggio effettuato dalle Nazioni Unite, con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente. Una cifra che non è condivisa da tutti, in quanto in diversi casi le testimonianze sono discordanti e le vittime considerate civili dalle autorità locali vengono classificate come insorti dall'esercito e/o dalla NATO. Resta il fatto che il numero dei morti e feriti fra i civili aumenta costantemente e si teme che il 2011 (decimo anno dall'inizio della guerra americana) segnerà un altro record. Da notare che questi dati non comprendono le vittime civili causate dai bombardamenti statunitensi sui villaggi delle aeree di confine pakistane.*

*Recenti episodi, che hanno visto numerosi bambini cadere vittime dei raid aerei della NATO, hanno suscitato forti proteste del governo di Kabul e dello stesso presidente Karzai. Proteste così veementi che hanno indotto il ministro della difesa statunitense Gates, in visita a Kabul, a dirsi profondamente addolorato, a porgere le proprie condoglianze asserendo di «avere avuto il cuore spezzato» alla notizia della morte dei piccoli. Gates si è così espresso dopo che Karzai aveva respinto le scuse del generale Petraeus, il quale aveva assicurato d'aver ordinato all'aviazione di contenere «al minimo assoluto» il numero delle vittime civili, senza spiegare come intende calcolare questo «minimo assoluto». Per fortuna, osiamo sperarlo, non siamo più ai tempi della Albright, quando l'allora rappresentante americana all'ONU, giudicò un prezzo accettabile la morte di 500.000 bambini iracheni a causa dell'embargo.*

*In ogni caso, e qui le fonti sono concordi, circa i due terzi delle vittime civili del conflitto afgano sono imputabili ai talebani. Si tratta in genere di persone che vengono falciate negli attentati terroristici dei kamikaze o in occasione di sparatorie contro obiettivi civili statali. E qui sorge un interrogativo sul comportamento a tale riguardo delle autorità governative di Kabul. Infatti ogni qualvolta la strage è causata dai soldati della NATO, vi sono immediate proteste di Karzai che minaccia la NATO. Quando però a uccidere sono i talebani, il presidente tace o, al massimo, balbetta. Secondo osservatori locali (riferisce l'inviata del «Manifesto» Marina Forti) Karzai sta cercando un'intesa con gli insorti ed evita quindi di criticarli apertamente: prima o poi gli americani dovranno andarsene, mentre i talebani resteranno. Si capiscono allora i motivi della sempre più evidente irritazione degli USA nei confronti del presidente afgano. Ma Karzai è una loro creatura e, al momento, non hanno ricambi a disposizione.*

Azione di reclutamento sino all'11.11.11

# Per le star del reclutamento

Trova 11 nuovi membri SEV entro l'11.11.11 e vinci il nostro superpremio!

Al SEV sono sempre stati i membri a reclutare nuovi membri. La nuova campagna di reclutamento ha quindi ripreso volentieri questo principio.

Oltre ai 50 franchi del premio «normale» di reclutamento, l'11.11.11 consegneremo alle nostre «Memberstars» i nostri superpremi: chi avrà reclutato da inizio anno 3 nuovi membri, riceverà un coltellino tascabile dalle innumerevoli funzioni, il Wenger Ranger Touring 174 (oppure buoni d'acquisto per 80 franchi).

Chi invece avrà reclutato 7 nuovi membri, riceverà una Smartbox «Alberghi incantevoli», per un pernottamento per due persone in un hotel a

	<b>+1</b> CHF 50.-	<b>+2</b> CHF 100.-	<b>+3</b> CHF 150.-	<b>+</b>
<b>+4</b> CHF 200.-	<b>+5</b> CHF 250.-	<b>+6</b> CHF 300.-	<b>+7</b> CHF 350.-	<b>+</b>
<b>+8</b> CHF 400.-	<b>+9</b> CHF 450.-	<b>+10</b> CHF 500.-	<b>+11</b> CHF 550.-	<b>+</b>

scelta tra numerose possibilità. «Memberstars» saranno coloro che avranno reclutato 11 nuovi membri.



Il premio per tre nuovi membri: il coltellino multiuso Wenger Ranger Touring 174.

A loro verrà consegnato il nuovissimo I-Pad 2 (oppure a scelta buoni viaggio per 600 franchi).



Per il reclutamento di sette nuovi membri SEV: una Smartbox «Alberghi incantevoli».

La festa di premiazione avrà luogo al termine dell'azione, fissata proprio per l'11.11.11!



Il superpremio per le star del reclutamento: l'Apple I-Pad 2 (o buoni di viaggio per 600 franchi).

## LA STAR 2009: MAX HODEL

«Basta voler reclutare!» Questo è il motto del nostro miglior reclutatore del 2009, che ha sempre ribadito l'importanza di aver un sindacato forte per disporre di buone condizioni di lavoro.



## LA STAR 2010: FERRUCCIO NOTO

«Il nostro comitato sezionale vuole essere vicino alle colleghe e ai colleghi. Apprezzano e realizzano molto in fretta che è l'unione a fare la forza.»



### Aderire al SEV conviene, poiché offre molto per una quota modesta!

- Il SEV lotta per migliori condizioni d'impiego e di lavoro.
- Il SEV negozia contratti collettivi di lavoro.
- Il SEV ti assiste in caso di problemi sul posto di lavoro.
- Il SEV ti offre la sua protezione giuridica.
- Il SEV sostiene le tue rivendicazioni sul piano politico.
- Nel SEV incontri molte persone che la pensano come te.
- Nel SEV puoi anche impegnarti.
- Il SEV ti offre diverse possibilità di vacanze a buon mercato.
- Il SEV favorisce il tuo sviluppo personale, offrendo corsi di formazione specialistici e mirati alla tua professione.
- Il SEV ti informa tramite il giornale *contatto.sev* e internet su [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).
- Il SEV ti aiuta in caso di necessità con prestiti e crediti.
- Il SEV riduce il costo della vita, offrendo assicurazioni a miglior mercato: protezione giuridica privata, complementari di malattia, 3° pilastro.

### Le regole dell'azione 11.11.11:

- 1 La partecipazione all'azione 11.11.11 è aperta a tutti i membri SEV, salvo che per il personale professionista SEV.
- 2 Questa azione si estende ai reclutamenti avvenuti tra il 1° gennaio 2011 e l'11 novembre 2011.
- 3 Il segretariato centrale SEV chiuderà il conteggio per ogni reclutatore l'11 novembre 2011. I reclutatori interessati riceveranno una lettera per il ritiro del meritato premio. I premi non possono essere cumulati.
- 4 Saranno rimessi i premi seguenti:  
Tre nuovi membri = un coltellino multiuso del valore di 80 franchi oppure buoni d'acquisto Coop del valore di 50 franchi.  
Sette membri reclutati = 1 pernottamento di due persone (smartbox alberghi incantevoli) del valore di 200 franchi.  
Reclutamento di undici membri = 1 I-Pad 2 o un buono in un'agenzia di viaggio del valore di 600 franchi.
- 5 Verranno organizzate tre premiazioni con un aperitivo a Berna, Losanna e Zurigo.



Voglio aderire al SEV, ricevendo così anche l'abbonamento a *contatto.sev*.

Accetto anche gli statuti e i regolamenti SEV vigenti.

Cognome/Nome :

Via :

NAP/Località :

Telefono

e-mail:

Data:

Firma:

Reclutato da:

Cognome/Nome:

Via:

NAP/Località:

Telefono:

No conto /IBAN:

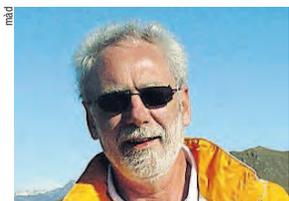
**Ci permetteremo di contattarti per ulteriori informazioni! Grazie per il tuo interesse!**

**Inviare il tagliando a: Segretariato centrale SEV, Steinerstrasse 35, casella postale, 3000 Berna 6, o per fax al 031 357 57 58**

Da Pfäffikon (SZ) a Rapperswil (SG) e Schmerikon, attraverso il lago

## Città di rose e zoo per i bambini

La gita proposta da Christian Iten, 59 anni, presidente della sezione VPT Südostbahn, ci porta in riva al lago di Zurigo.



Christian Iten è impiegato della Südostbahn, settore dell'infrastruttura.

Partendo dalla stazione di Pfäffikon, camminiamo sulla diga, passando sul ponte in legno più lungo della Svizzera fino a Rapperswil. È un percorso ideale per le famiglie e i gitanti della domenica. I camminatori più decisi possono continuare per due ore e mezzo lungo l'Obersee fino a Schmerikon.

I tre luoghi sono collegati dal «Voralpenexpress», una linea svizzera della Südostbahn ([www.voralpen-express.ch](http://www.voralpen-express.ch))

Le rose non si trovano solo sullo stemma. Vale la pena di visitare la città di Rapperswil, che viene a ragione denominata la «città delle rose»: nei suoi giardini (in particolare quello che si trova

verso l'eremo del convento dei cappuccini) e nelle sue stradine fioriscono, fra giugno e ottobre, qualcosa come 15.000 rose di 600 specie diverse. Il primo roseto per ciechi di Svizzera, allestito nel 1984, contiene degli esemplari che fioriscono già in maggio, grazie al fatto di trovarsi sopra una rimessa municipale riscaldata.

Il castello, con il parco dei cervi, è stato costruito alla fine del 12.mo secolo e ha subito in seguito diverse trasformazioni. Fra il 1870 e il 1927 ha ospitato il museo nazionale polacco, gestito dagli immigrati. L'attuale esposizione permanente esiste dal 1990. I ristoranti ai piedi della collina del castello invitano ad un sosta sulle rive del lago di Zurigo.



### Lungo l'Obersee

Dalla stazione, il cammino porta alla Scuola tecnica superiore, per proseguire direttamente fino al lago. Dopo una decina di minuti si arriva allo zoo Knie, dove i bambini possono assistere alle esibizioni delle otarie, salire sugli elefanti, sui cammelli o sui pony, fare un giro con il tram a cavalli, dar da mangiare ai cammelli e agli elefanti e guardarli mentre fanno il bagno. Orario d'apertura nel 2011: tutti i giorni dal 5 marzo al 31 ottobre dalle 9 alle 18.

Gli altri posti che meritano una sosta lungo il lago dopo Schmerikon sono la chiesa di Busskirch, molto ricercata per i matrimoni, con il suo coro e il campanile del 15.mo secolo, il convento delle Circentensi di Wurmsbach, che ospita una scuola per ragazze e una corte vetrata che funge da «luogo spirituale per persone sole o gruppi», come pure i villaggi di Bolligen e Oberbolligen. La via attraversa una grande distesa di roseti, che danno ospitalità a numerosi uccelli di ogni specie.

Per maggiori informazioni vedere: [www.rapperswil-jona.ch](http://www.rapperswil-jona.ch).

Christian Iten / FI

## A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

### Analogie

Negli ultimi decenni le ricerche condotte sulla vita di Gesù e sull'origine del Cristianesimo stanno facendo affiorare delle verità a lungo occultate dalla Chiesa. Tutti, ad esempio, conoscono i comandamenti che il Cristianesimo ha ereditato dall'Ebraismo; ma pochi sanno che essi sono stati pressoché ricalcati dai comandamenti buddisti, a loro volta dedotti dall'antichissimo codice brahmanico di Manu, di molto anteriore al Decalogo di Mosè, codice che ordina al fedele:

1) Non ucciderai; 2) Non ruberai; 3) Non romperai il tuo voto di castità; 4) Non mentirai; 5) Non tradirai i segreti altrui; 6) Non desidererai la morte dei tuoi nemici; 7) Non desidererai la ricchezza degli altri; 8) Non pronuncerai parole ingiuriose o sciocche; 9) Non indulgerai nell'ozio e nella lussuria; 10) Non accetterai oro e argento.

Ogni tanto un papa coraggioso concede qualche rivelazione, corregge delle date e degli eventi, ma si guarda bene dal rendere di pubblico dominio certe scoperte per non perdere il potere che in questi duemila anni la Chiesa ha acquisito sulle masse. D'altra parte, non si spiegherebbe diversamente la brutta fine che hanno fatto la maggior parte dei Maestri spirituali: sono stati odiati in vita e adorati solo una volta morti. In vita davano fastidio; mentre dopo la morte i loro insegnamenti potevano essere manipolati a vantaggio della istituzione che si proclamava loro erede. Tuttavia l'Occidente conosce solo alcuni di questi Maestri; mentre ne ignora completamente altri. La cultura religiosa che abbiamo ereditato ha limitato Dio ad una sola incarnazione, quella di Gesù Cristo, ignorando tutte le altre forme che Egli ha assunto per amore dell'umanità. Ma, a ben vedere, il Padreterno – proprio in quanto Padre – non può servire un popolo e ignorarne un altro; non può guidare una nazione e tradirne un'altra. Difatti ogni era ha avuto il privilegio di essere illuminata da qualche Maestro spirituale, che ha insegnato delle verità eterne e universali. Non a caso le feste che commemorano gli avvenimenti della vita di Gesù si ritrovano anche nelle religioni che precedettero il Cristianesimo e commemorano identici avvenimenti nelle vite di altri Maestri, che vennero prima di Lui. Ad esempio Buddha (600 anni prima di Cristo) ebbe la nascita annunciata alla madre da un angelo; poi la madre incinta andò a far visita alla cugina, anch'essa incinta di colui che sarebbe diventato il discepolo prediletto del nascituro. A scuola il piccolo Buddha superava in saggezza i suoi maestri e a 12 anni scomparve per poi essere ritrovato mentre era in contemplazione con i saggi e poi fece un suo discorso della montagna ed ebbe 12 apostoli, dei quali uno fu il traditore e un altro il suo prediletto; venne perseguitato, cacciato dal paese e sfuggì alla morte, poi venne tentato nel deserto, diede da bere a una donna impura e costei entrò nell'ordine monastico di Gotama; ascese al Cielo (Nirvana) e, al momento della sua morte, tuoni e lampi scossero il cielo, mentre la terra tremò. Ma come si spiega poi che molti dei miracoli attribuiti a Gesù Cristo erano già stati praticati tali e quali da altri grandi mistici del passato? Molto prima dell'era Cristiana, si diceva che Dioniso/Bacco avesse trasformato l'acqua in vino; le resurrezioni invece sono analoghe a quelle operate da Apollonio Tiano, la trasfigurazione appartiene alla storia di Krishna; la passeggiata sulle acque è di origine buddista, mentre molti altri rituali cristiani (come la stessa adorazione della Madonna col bambino) appartengono ai culti misterici di Iside. Confucio, già mezzo millennio prima di Cristo lasciò detto: «La mia dottrina è semplice e il suo significato è facile da penetrare. Essa consiste nell'amare il prossimo come se stessi».

### IL FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE ...SECONDO PELLET!



Ernst Berger colleziona da decenni medaglie d'oro nello sci

# Per smettere di sciare è troppo presto

Definirlo arzilla è un eufemismo. Ernst Berger, 91 anni, ex ferroviere, è il più anziano competitore di sci in circolazione e tutt'ora in piena forma.

Ha iniziato a sciare circa 80 anni fa, sulle pendici del Giura e ha disputato le sue prime gare da ragazzo, militando nello sci club Bienne, città dov'è cresciuto.

## Falegname alle FFS

Nato nel 1919, ha intrapreso la sua carriera professionale come apprendista falegname. Dopo l'apprendistato, ha assolto la scuola reclute, alla quale ha poi dovuto seguire il servizio attivo. «Ero in artiglieria, con molti contadini che ricevevano congedo per il lavoro nei campi. Io invece non avevo scuse» ricorda.

Il suo compito era posare linee telefoniche e spesso vi era l'occasione di insegnare ai commilitoni a sciare. Terminata finalmente la guerra, Ernst si è annunciato ad un posto di falegname presso le FFS, ottenendo il posto «tra 63 candidati» precisa con una certa fierezza.

Spesso è stato chiamato a realizzare stand e decorazioni per le esposizioni e ciò lo ha portato a viaggiare, anche all'estero: Vienna, Parigi, Milano, Roma.

Al suo pensionamento è stato qualificato come «segretario, semplicemente perché non sapevano più come chiamarmi» sorride.

## Lo sport nell'USFS

Entrando alle FFS, ha subito aderito anche al sindacato, reclutato dopo pochi giorni da un collega della direzione generale. Nel SEV non è però mai stato molto attivo. «Andavo solo alle assemblee» precisa.

È invece stato attivissimo nell'unione dei ferrovieri sportivi e non solo come sciatore.

Si è cimentato nell'atletica leggera, nella pallamano, nel calcio.

In inverno, non si è nemmeno limitato allo sci alpino, ma ha disputato anche gare di salto con gli sci e di fondo.

## Campione dei «Masters»

La sua passione principale è però sempre stato lo sci alpino, soprattutto a causa del suo amore per la velocità, ma anche per le altre qualità richieste da questo sport: forza, agilità e costanza.

Per allenare la forza si reca regolarmente in palestra, per la resistenza utilizza un hometrainer e ha messo a punto un attrezzo particolare per allenare l'agilità. Se possibile, preferisce però allenarsi all'esterno, usando regolarmente il rampichino, anche per la spesa e facendo escursioni in montagna.

## Lo sciatore più anziano del mondo

Adesso non partecipa solo alle gare di sci dei ferrovieri sportivi. Vi sono infatti gare FIS per gli ultratrentenni, suddivisi in categorie ogni cinque anni. Solo tre partecipano alla categoria dei novantenni: un tirolese, un canadese e lui, il più anziano del mondo.

Il suo stato di salute invidiabile gli permette anche di guidare ancora l'auto. Durante la visita del collega di *kontakt.sev*, ha ricevuto una telefonata della gerenza dello appartamento in cui vive, per sapere se potevano disporre del suo garage.

«Il garage serve a me, lo uso per la mia auto e spero di andare avanti ad averne bisogno ancora per un pezzo». Svolge anche alcuni compiti di portineria, recandosi poi volentieri, quando ha tempo, alla sua casetta sul lago di Gruyère.

## Allenamenti in comune

La sua grande passione per gli sport invernali fa sì che aspetti sempre con ansia la trasferta autunnale a Sölden

per preparare al meglio la stagione seguente con i suoi vecchi amici.

Nessuno si sorprende più, quando stabilisce i migliori tempi della sua categoria, né quando dà la biada anche a chi è più giovane di una ventina d'anni.

Oggi può disporre liberamente del suo tempo libero, mentre una volta conciliare gli impegni agonistici con quelli professionali richiedeva qualche acrobazia e non pochi sacrifici. Anche sua moglie si è trovata spesso sola, ricorda. Vedovo da diversi anni, ha un ottimo rapporto con la figlia e con le due nipotine.

## Seguire i tempi

Nello sport ha sempre saputo seguire le evoluzioni, per esempio adattando la sua tecnica ai nuovi sci carving. Adesso ne è entusiasta, soprattutto per le prestazioni che sanno offrire. Evidentemente, nelle gare ha sempre portato un casco, ma sottolinea sempre come la fortuna lo abbia preservato da incidenti e ferimenti gravi.

## L'avanzare dell'età

Berger è molto soddisfatto del suo stato di salute, «anche se ogni tanto mi dimentico qualcosa, ho bisogno degli occhiali per leggere e a volte non ci sento molto bene», precisa.

Per il futuro ha alcuni auspici «vorrei poter non soffrire a lungo, ma prima vorrei poter disputare ancora molte gare di sci. Vorrei diventare campione del mondo a 100 anni» afferma risoluto. Le premesse ci sono. Ogni anno, Berger disputa dozzine di gare, terminandone la maggior parte sul podio.

Peter Anliker



Ernst Berger mostra con fierezza i trofei nel suo salotto di Berna. Sotto in una gara di salto nel 1953 e in una di slalom del 2008.

