

## Toco: numerose opposizioni

A conclusione della prima fase del nuovo sistema salariale, centinaia di dipendenti FFS hanno manifestato la loro contrarietà, singolarmente o per categorie.

Pagina 3

## A chi tocca pagare?

La direttrice dei trasporti del canton Berna approfondisce un tema molto delicato.

Pagine 6 e 7



## Il contastorie

Adrian Zimmermann è chino sugli archivi del SEV, di cui intende raccontare la storia degli ultimi 40 anni.

Pagina 20

Inizio della formazione professionale presso l'associazione login

# Generazione login '11

A metà agosto, 733 giovani hanno iniziato il loro apprendistato nei trasporti pubblici presso login.

Il loro numero è in continua crescita, grazie all'attrattiva delle professioni dei trasporti e potrebbe essere ancora superiore, se le aziende puntassero in

misura maggiore sulla formazione.

Pagina 10 - 13



Apprendisti nei vari settori della meccanica al Junior Business Team login d'Yverdon-les-Bains.

## FFS AL RISPARMIO

Il risultato del primo semestre del 2011 conferma il buono stato di salute delle finanze FFS. La direzione appare però preoccupata dall'evoluzione futura, condizionata dal rincaro delle tracce d'orario, dalle necessità di manutenzione e di nuovo materiale rotabile e vuole risparmiare.

Per il SEV, invece, il personale ha dato da moltissimo, per cui deve ricevere aumenti salariali adeguati.

A pagina 2

## Congresso dei pensionati a Gossau

# No ai tagli delle rendite

■ Al consiglio degli Stati è in sospenso un'iniziativa parlamentare che chiede la soppressione dell'adeguamento automatico delle rendite AVS all'evoluzione dei prezzi e dei salari. Vi è anche chi vuole tagliare le rendite di cassa pensioni, nonostante da anni queste non vengano adeguate al rincaro e spesso risultino molto esigue. Lo scorso 31 agosto, a Gossau, si è svolto un congresso che ha riunito



300 pensionati per un chiaro segnale politico contro queste tendenze.

Pagina 4

## EDITORIALE

**N**on penso che il capo delle FFS Andreas Meyer si sia espresso nel modo riportato dai media: «spero che le riduzioni di posti da qui al 2017 possano essere assorbiti senza licenziamenti.»

Per i giornalisti è sempre sorprendente, per non dire incredibile, il fatto che per le FFS questa frase sia semplicemente sbagliata.

Ma Andreas Meyer e gli altri dirigenti delle FFS non hanno altra

**» Il «contratto sociale» è un valore inestimabile. «**

Manuel Avallone,  
vicepresidente SEV

scelta, in caso di tagli di posti di lavoro, che di evitare licenziamenti, in quanto questa possibilità è semplicemente esclusa dal «contratto sociale» contenuto nel contratto collettivo di lavoro.

Ne siamo lieti e ne siamo giustamente anche fieri, in quanto in Svizzera non vi è nessun'altra regolamentazione analoga. E si tratta di una regolamentazione dal valore inestimabile.

Spesso, gli altri sindacati e i media hanno l'impressione che reagiamo in modo troppo blando all'annuncio di tagli. Non è vero! Per noi ogni riduzione di posti è una sfida sindacale. Quello che non possiamo però fare è rivendicare la riduzione dei licenziamenti al minimo indispensabile e la creazione di un piano sociale. Proprio perché alle FFS i licenziamenti non sono ammessi e il «piano sociale» è istituzionalizzato, con la struttura del Nuovo orientamento professionale.

## IN BREVE

## ELEZIONI COPE FFS

La divisione P ha infoltito i ranghi delle proprie commissioni del personale, con l'elezione tacita dei seguenti colleghi: *Cope Divisione P-OP Maintenance*: Hugo Rubin, Olten, SEV; *Cope Superficie P-VM Personale dei treni*: Sarah Burkhalter, Ginevra, SEV; Roger Biberger, Zurigo, SEV; *P-FV-SQM Logistica & Bagagli*: Fabio Lanfredi, Bellinzona, propria lista; *Cope Superficie P-VS Ticino*: Simone Böni, Muralto, transfair. In questa commissione il secondo seggio resta vacante fino alla prossima nomina. A tutti auguri di buon lavoro.

EURO FRENA  
BLS CARGO

Nel primo semestre 2011, la filiale merci delle BLS ha incrementato il volume dei trasporti sull'asse del Lötsch-



berg del 20%. Il risultato finanziario è però negativo dell'ordine di 2,1 milioni, a causa del crollo dell'euro. Gli introiti di BLS Cargo sono infatti in euro, mentre le spese per personale, tracce e locomotive sono in franchi. Occorrerebbero aumenti di prezzo, ma la società teme in questo modo di perdere clienti a favore della strada.

TILO VA A  
MALPENSA

Dal 12 settembre, TILO offre un nuovo collegamento tra Bellinzona e l'aeroporto della Malpensa, via Luino e Busto Arsizio. Per il momento, esso è garantito da una sola corsa in partenza da Bellinzona alle 7.54 e arrivo a Malpensa alle 10.09, mentre il ritorno parte alle 17.51, con arrivo a Bellinzona alle 20.08. Dal prossimo cambio d'orario, i collegamenti giornalieri saliranno a 14.

Nonostante un utile semestrale di 166,5 milioni di franchi

## Misure di risparmio alle FFS

Le FFS hanno confermato il buon risultato semestrale dell'anno scorso, ma hanno anche annunciato di voler ridurre le spese di 550 milioni entro il 2017. Unitamente all'aumento del prezzo dei biglietti, queste misure dovrebbero permettere di far fronte all'aumento del costo delle tracce d'orario e di acquistare nuovo materiale rotabile.

Secondo quanto annunciato dal CEO FFS il 7 settembre alla conferenza stampa sulla presentazione del bilancio semestrale, 220 milioni dovrebbero essere risparmiati sui costi strutturali e dell'amministrazione; una riduzione pari al 20% dei costi del settore. «Vogliamo migliorare i processi, ma vi saranno anche posti di lavoro cancellati» ha indicato Meyer, senza però pronunciare nessuna cifra. La riduzione non avverrà comunque «da un giorno all'altro», ma sino al 2017, possi-

bilmente compensata da fluttuazioni naturali e senza licenziamenti (come da contratto sociale previsto dal CCL ndr.). Nel contempo, in altri settori, come presso il personale treno e la polizia dei trasporti, verranno creati nuovi posti di lavoro.

Altre misure di risparmio riguardano l'infrastruttura, presso la quale si intende aumentare l'efficienza in ragione di oltre 250 milioni, tramite aumenti di prestazioni che permettano anche di eliminare i ritardi nella manutenzione.

Le misure non risparmieranno nemmeno il set-

tore Cargo, alle prese con continui disavanzi, che dovrà migliorare il risultato di 80 milioni «per raggiungere l'obiettivo di pareggio» ha detto Meyer.

Le FFS hanno anche precisato che il principio di queste misure sarebbe stato discusso con la commissione del personale e i sindacati, con i quali si dovranno adesso definire i dettagli.

Se le intenzioni nei confronti di Cargo e Infrastruttura erano in effetti note, quelle per l'amministrazione non sono invece mai state comunicate.

Impegno su tutti i fronti

Andreas Meyer ha definito questo pacchetto come il contributo delle FFS all'ampliamento delle ferrovie, al quale sono chiamati a partecipare anche Confederazione, cantoni e utenti. Nei prossimi anni, le FFS dovranno inoltre investire circa un miliardo in nuovo materiale rotabile.

Nel 2013 vi sarà anche un aumento del prezzo delle tracce d'orario (200 milioni in totale, di cui 175 a carico delle FFS), seguito da un altro di 100 milioni nel 2017. L'ATA ha chiesto che gli effetti di questi aumenti non vengano ribaltati sull'utenza e Meyer ha affermato di voler dar seguito, nel limite del possibile, alla richiesta, grazie anche a questi aumenti dell'efficienza.

Infine, Meyer ha espresso sollievo per gli interventi della Banca Nazionale in favore del franco, in quanto ogni rafforzamento della nostra moneta porta a peggioramenti del risultato di Cargo di circa un milione. D'altra parte, le FFS possono pagare diversi acquisti in Euro, ciò che ha potuto in parte bilanciare gli effetti della rivalutazione del franco svizzero.

sda/FI



Le FFS vogliono migliorare l'efficienza presso l'infrastruttura di 250 milioni di franchi entro il 2017. Un obiettivo raggiungibile solo con personale motivato.

RISULTATO POSITIVO, MA CALO  
NEL SETTORE VIAGGIATORI

Con 166,5 mio di CHF, nei primi sei mesi del 2011 le FFS hanno ottenuto un risultato consolidato paragonabile a quello dello scorso anno (2010: 165,9 mio). Il capo delle finanze, Georg Radon, ha precisato che si è trattato di una «stagnazione» e che senza effetti straordinari per 45 milioni (derivanti tra l'altro dalla vendita anticipata di immobili per 16 milioni) le FFS avrebbero registrato un calo. La cifra d'affari delle FFS è tuttavia aumentata. Nei primi sei mesi le FFS hanno avuto ricavi per 3,96 miliardi (+2,7% rispetto al 2010).

Nonostante il numero dei viaggiatori abbia raggiunto quota 175 milioni (+3,5%), la divisione ha visto peggiorare il suo risultato di 61,2 milioni, per attestarsi a 94,4 milioni. Gli aumenti degli introiti, anche a seguito degli aumenti di prezzo, sono stati vanificati dai maggiori one-

ri per le tracce d'orario (44 milioni), per il personale, per gli ammortamenti e dagli effetti finanziari.

Le conseguenze della forza del franco svizzero hanno condizionato il risultato del trasporto merci, comunque chiaramente migliorato di 42,3 milioni, pur chiudendo ancora con un disavanzo di 7,2 milioni. FFS Cargo ha ridotto i costi operativi grazie a incrementi d'efficienza, riuscendo così a compensare eccessivamente il minore ricavo d'esercizio (-25 mio). Questa diminuzione del ricavo è riconducibile alla debolezza dell'euro, alla cessazione di attività non redditizie e ai fallimenti di importanti clienti.

Il numero dei posti di lavoro a tempo pieno presso le FFS è aumentato rispetto al primo semestre 2010 dell'1,7%, raggiungendo le 28 419 unità.

sda/FI

## Il successo delle FFS è merito del personale

Le FFS hanno di nuovo prodotto un risultato semestrale eccellente. Secondo il SEV, vi sono quindi le premesse per un aumento salariale adeguato.

Il SEV presenterà ancora questo mese le sue rivendicazioni alle FFS.

Le FFS hanno presentato anche quest'anno un utile semestrale di 166 milioni di franchi e tutto lascia prevedere che a fine anno questa cifra sarà raddoppiata. Secondo il presidente del SEV, Giorgio Tuti, è evidente che: «Questo successo è merito del personale che giorno per giorno si impegna in favore della clientela e che pertanto merita un aumento salariale adeguato».

## COMMENTO

Tuti sottolinea pure che questo aumento, dopo due anni in cui il personale ha ricevuto solo un premio unico, deve avvenire in forma duratura: «in quanto, nonostante il loro nome, i premi di cassa malati non svaniscono certo a fine anno...».

Il SEV non esclude la possibilità di ulteriori aumenti dell'efficienza da parte delle FFS, manifestando tuttavia un certo scetticismo: «In numerosi settori, la produttività delle FFS ha ormai raggiunto la soglia di dolore», precisa Tuti. In linea generale, occorre invece un aumento di personale, poiché la prevista crescita di traffico richiederà un incremento dell'assistenza alla clientela. «I viaggiatori auspicano una ferrovia il cui personale sia visibile; stazioni deserte, treni non scortati e sportelli chiusi sono un segnale nella direzione sbagliata!»

SEV

Toco: scaduto il primo termine, il procedimento affronta la prossima tappa

## Utilizzare la possibilità di reagire

Il 15 settembre è l'ultimo giorno per reagire alla comunicazione di Toco, ma vi saranno altre possibilità.

Stando alle FFS, due terzi del personale hanno rinviato il loro accordo alla comunicazione riguardante i salari. Alcune centinaia hanno invece comunicato la loro opposizione e numerosi altri hanno incaricato il SEV di rappresentarli in un'opposizione collettiva. In questo modo, colleghe e colleghi hanno rispettato la scadenza del 15 settembre e non devono quindi per il momento fare altro.

Chi invece non ha reagito, riceverà da parte delle FFS nei prossimi giorni un richiamo. Il SEV raccomanda a tutti i suoi membri di darvi seguito, inviando una richiesta di riesame oppure il proprio accordo alla comunicazione di fine maggio. Non reagire equivarrebbe infatti a rinunciare al diritto di essere sentito e ciò non giova a nessuno.

**Circa 60 opposizioni collettive**  
Ad oggi, sono circa 60 le categorie professionali che hanno consegnato una procura al SEV per ottenere una verifica generale della loro attribuzione ad un livello di esigenza. Questo procedimento richiederà un certo periodo.

Il SEV intende infatti riesaminare la situazione con le FFS prima che possano essere affrontate misure individuali.

**Decisioni formali da parte delle FFS**

Nel caso in cui l'opposizione dovesse essere respinta, le FFS emaneranno una decisione formale, che dovrà essere adeguatamente motivata e che potrà essere impugnata in sede di ricorso.

Riceveranno una decisione formale anche coloro che non avranno reagito al richiamo. In questa sede, giova comunque ricordare che nessuno potrà essere licenziato solo perché non ha inviato una richiesta oppure non firmato la comunicazione delle FFS. Invitiamo quindi tutti

coloro che avessero ricevuto minacce simili da parte del proprio superiore a volerle segnalare al SEV. I superiori in questione hanno infatti commesso un chiaro abuso e hanno inoltre infranto anche le direttive delle stesse FFS.

**FFS Cargo: disdetta modifica**

Presso FFS Cargo il procedimento è diverso: chi non reagisce nemmeno al richiamo riceverà una disdetta modificata. Questa non va interpretata come un licenziamento vero e proprio, ma come la comunicazione formale del cambiamento del rapporto di lavoro derivante dal nuovo sistema salariale. Chi la firma, mantiene il suo posto di lavoro alle nuove condizioni, mentre essa avrà l'effetto di una disdetta solo qualora venisse di nuovo ignorata.

pmo/gi

Titoli di trasporto obbligatori sui treni a lunga percorrenza

## Applicazione accettabile, ma ...

FFS, Unione dei trasporti pubblici, rappresentanti dei clienti e del personale hanno concordato le misure a seguito dell'obbligo di disporre di un titolo di trasporto sui treni a lunga percorrenza.

L'introduzione di questo obbligo, prevista per il prossimo dicembre, aveva fatto molto discutere, soprattutto perché implica una soprattassa di 90 franchi anche per chi, in buona fede, pensava di poter regolare la sua posizione sul treno. La soluzione permette per esempio eccezioni per viaggiatori disabili, persone in stato confusionale o altri casi a discrezione del perso-

nale treno, mentre chi ha sbagliato treno dovrà pagare solo un supplemento di servizio di 10 franchi. Nei treni sarà ancora possibile comperare un cambio classe, il cui



Controllo biglietti, ma non solo.

prezzo minimo passerà però a 10 franchi, mentre i cambi di percorso saranno esenti da supplementi. Infine, chi ha dimenticato l'abbonamento

personale continuerà a pagare solo un supplemento di 5 franchi.

Si, ma ...

Il SEV ha contribuito a queste misure, che permetteranno di alleviare la pressione sul personale treno. Esse non risolvono tuttavia il problema alla radice. Le FFS hanno infatti motivato l'obbligo di disporre di un titolo di trasporto con l'impossibilità di svolgere controlli capillari sui treni. Balza quindi all'occhio che la soluzione non è l'introduzione di un obbligo di legge. Basterebbe aumentare il personale di controllo... che oltretutto potrebbe svolgere anche mansioni molto apprezzate di assistenza alla clientela.

UTP/gi

## IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

### KANT E L'INCERTEZZA

«L'intelligenza di un individuo si misura dalla quantità di incertezza che egli può sopportare». A dar ragione a Kant, il filosofo tedesco del XVIII secolo, staremmo per vivere un periodo particolarmente fecondo, almeno a giudicare dalla quantità delle incognite che ci circondano. Il guaio è che la volatilità dei mercati e quella ancor più clamorosa dei cambi non sarebbero altro che i sintomi di un nervosismo generale, che mette tutti contro tutti, altro che intelligenza. C'è pure una pioggia d'indicatori, come il livello d'impiego o i vari indici della produzione, che non promette nulla di buono. Più che a sviluppare la fantasia e l'intelligenza, l'incertezza in questo caso è vissuta piuttosto come una minaccia, nell'attesa di una reiterata crisi generale sull'ondata ancora di quella finanziaria sbocciata negli Stati Uniti nel 2008 con lo scandalo dei «subprime». Ma il mondo delle certezze è ben lontano da tempo. John Kenneth Galbraith, economista e consulente di presidenti americani democratici, scrisse già negli anni Settanta un libro dal titolo appunto «L'età dell'incertezza». Egli se la prendeva con il sistema rigido dei cambi che costituiva un freno allo sviluppo economico: un mondo in cui ogni sorta di valuta sia convertibile in monete d'oro è sempre apparso un mondo di meravigliosa certezza. Tale certezza, fatto tristemente trascurato, era però sempre molto più grande per coloro che avevano il denaro. Per tutti gli altri, la piena parità della moneta era piuttosto un ostacolo per i crediti necessari alle attività economiche e al benessere in generale. Nel 1973, i cambi da fissi diventarono allora flessibili e ci fu in effetti una sostanziale e benefica ripartenza, nonostante la prima crisi generale del dopoguerra registrata nel 1974 con l'embargo petrolifero. Iniziò insomma il miracolo finanziario: da una parte i soldi contanti e concreti, quelli visibili delle banconote per intenderci, qualche miliardo all'anno; dall'altra gli impalpabili flussi monetari immateriali, centinaia di miliardi al giorno. Da una parte quasi niente, dall'altra quasi tutto. La moneta al tempo stesso dappertutto e da nessuna parte. Invisibile e onnipresente, linfa indispensabile della globalizzazione. A giudicare tuttavia da ciò che sta succedendo in questi anni, non è che le cose nel frattempo siano migliorate di molto, né che siano aumentate le certezze in termini di lavoro, di occupazione e di benessere. Quanto poi al motore monetario per definizione, ossia le banche e gli organismi di investimento, bisogna ammettere che non sono mai caduti così in basso.



Congresso per la difesa delle rendite

# Le richieste dei pensionati alla politica

Circa 300 pensionati si sono riuniti lo scorso 31 agosto a Gossau per presentare rivendicazioni chiare: giù le mani dalle rendite e dall'indice misto AVS e ampliamento del primo pilastro a scapito di un secondo sempre più vacillante.

La magnifica giornata non ha impedito alla sala di riempirsi sin dall'apertura del congresso, avvenuta a cura del presidente SEV e vicepresidente dell'USS Giorgio Tuti. Ideata e organizzata dai sindacati SEV, VPOD e Syndicom e dall'unione sindacale del canton San Gallo, la manifestazione voleva fungere, come ha precisato Tuti, da contrappeso concreto al «World Ageing & Generations Congress», organizzato la stessa settimana dall'Università di San Gallo.

Tuti ha poi fatto l'esempio della cassa pensioni delle FFS per illustrare la gracilità del secondo pilastro. Nel 1999, quando è stata resa indipendente, la cassa non è stata dotata di una riserva di fluttuazione, con la conseguenza di trovarsi in evidente sotto-

copertura con la crisi finanziaria del 2001. Nonostante misure di risanamento anche dolorose, alle quali hanno dovuto partecipare anche i pensionati rinunciando alla compensazione del rincaro a partire dal 2004, le sue forze non sono bastate finora ad uscire da questa situazione.

«Basta e avanza!»

«Ciò non impedisce ad alcuni politici di chiedere con una sfrontatezza sempre crescente di ridurre anche le rendite ai pensionati. Non dobbiamo permetterlo, abbiamo dato abbastanza» ha affermato Tuti, ribadendo anche la necessità di respingere gli attacchi all'AVS, la cui importanza deve per contro essere ampliata.

**Rafforzare l'AVS, invece di sminuirlo!**

L'ex consigliera federale Ruth Dreifuss ha affermato che le debolezze del secondo pilastro devono essere compensate da un rafforzamento dell'AVS, che deve tornare ad adempiere al suo mandato costituzionale di garantire un minimo esistenziale. Contrariamente al secondo pilastro, che ha dimostrato tutta la sua fragilità derivante dalla dipendenza dai mercati fi-



Tra i partecipanti, molti membri SEV.

nanziari, l'AVS si è sempre confermata stabile, sin dalla sua fondazione nel 1948. L'aumento dell'aspettativa di vita e del numero dei beneficiari di rendita registrati in questi anni hanno richiesto solo tre aumenti dei contributi «assolutamente ragionevoli», grazie alla sua struttura semplice, poco burocratica e strettamente collegata con la crescita economica e al fatto che il reddito determinante per il pagamento dei contributi non sia limitato verso l'alto, mentre la rendita massima è limitata al doppio di quella minima.

L'AVS non è solo uno strumento essenziale contro la povertà nella vecchiaia, ma anche per una diversa ripartizione dei redditi, ha spiegato Dreifuss, secondo cui anche le altre assicurazioni sociali, come quella contro la disoccupazione, dovrebbero rifarsi ad essa, proprio per la limitazione dei redditi. La politica neoliberale degli ultimi anni ha invece ingigantito il problema della ripartizione dei redditi, favorendo la crisi economica a causa del calo della domanda che ne deriva.

**Lotta anche per i giovani**

«Noi pensionati non pensiamo solo alle nostre rendite, ma ci sta a cuore tutto il sistema, i lavoratori e le lavoratrici e lo stato sociale – ha sottolineato Dreifuss – ci battiamo anche per i nostri nipoti!»

«Dopo le elezioni, dobbiamo aspettarci un nuovo attacco frontale» ha avvisato il presidente dell'USS Paul Rechsteiner, alludendo alle pressioni da tempo esercitate

dal fronte borghese sull'indice misto per l'adeguamento delle rendite AVS all'evoluzione dei prezzi e dei salari. «Ciò porterebbe a diminuzioni di rendite e i giovani non potrebbero di conseguenza più far conto sull'AVS».

**Per una giustizia sociale**

«Se un tempo anche i ministri degli interni borghesi, come Hans Hürlimann o Alphons Egli andavano fieri dell'AVS, i loro successori come Couchepin e Burkhalter non fanno che denigrarla, nonostante registri costantemente cifre nere...»

Il presidente dell'USS ha criticato pure la proposta da parte borghese di stralciare il tasso minimo di conversione dalla legge sulle casse pensioni, per sottrarre questo argomento alla discussione politica e poter così realizzare riduzioni di rendite.

Paul Rechsteiner ha concluso sostenendo la necessità di una chiara inversione di rotta nei confronti della previdenza di vecchiaia e della ripartizione dei redditi tra le varie fasce della popolazione.

Parole riprese anche dagli interventi della copresidente di Syndicom Daniele Lenzin e dal segretario generale della VPOD Stefan Giger.

Per finire, i partecipanti hanno accolto una risoluzione che esprime le rivendicazioni del congresso (vedi riquadro a fianco), ascoltando l'appello del segretario SEV e moderatore del congresso Peter Hartmann a prestare grande attenzione alle elezioni federali del prossimo ottobre.

Queste elezioni potrebbero infatti rivelarsi decisive per af-

frontare i problemi discussi durante tutta l'interessante giornata.

Markus Fischer



Rina Marchi di Zurigo, ex segretaria d'esercizio alla stazione merci di Zurigo, pensionata dal 1991: «Come membro di comitato della PV Zurigo, incontro spesso membri con preoccupazioni finanziarie, in particolare ex operai e vedove. C'è gente che a stento può permettersi un caffè al ristorante».



Ernst Widmer di Herisau, ex macchinista della BT (oggi SOB), pensionato dal 1999: «Ho partecipato in quanto ritengo il tema scottante e per dar prova di solidarietà, anche con i giovani, perché pure loro sono destinati a subire le conseguenze delle decurtazioni di rendite. Da anni percepisce la stessa rendita, che gli permette di vivere bene, ma solo perché da tempo ha rinunciato all'auto, investendo nella casa».



Ruth Dreifuss e Giorgio Tuti vogliono rafforzare l'AVS a scapito del II° pilastro.

## **RICHIESTE ALLA POLITICA: RENDITE PER UNA VECCHIAIA DIGNITOSA**

- I diritti acquisiti (e meritati) sulle rendite di cassa pensioni non possono essere messi in discussione.
- Le prestazioni dell'AVS non possono essere ridotte. Le rendite devono essere adeguate regolarmente al rincaro e all'evoluzione degli stipendi.
- L'AVS deve essere rinforzata e le sue prestazioni estese, per permetterle di adempiere al suo incarico fondamentale, ossia di garantire lo standard di vita durante la terza età.

Approvate dal «Congresso per la difesa delle rendite»  
il 31 agosto 2011 a Gossau

L'attuale contesto politico e economico sta lacerando il rapporto fondamentale per la democrazia, che è il legame tra il lavoro e i diritti

# Pronti ad alzare la testa

Uniti per meglio vincere le sfide che ci attendono. Sono numerose e difficili. L'appello è stato lanciato domenica scorsa in occasione della prima festa cantonale dell'USS Ticino e Moesa. Il lavoro è un bene che va difeso ad ogni costo.



La consigliera nazionale Marina Carobbio alla festa dell'USS.

Sindacalisti, politici, amici e familiari, si sono dati appuntamento al Grotto del Ceneri per stare insieme e per lanciare anche un messaggio di resistenza contro lo strapotere di una politica ostaggio dei mercati finanziari. Una politica che attacca le conquiste sociali e coltiva esclusioni. Pochi i discorsi ma con un medesimo messaggio: tutelare i diritti di lavoratori e lavoratrici, anche attraverso contratti collettivi di lavoro solidi, come ha sottolineato il sindacalista della VPOD Raoul Ghisletta.

«Nello scontro secolare tra lavoro e capitale, in questa fase ha vinto il capitale, nelle mani di finanziari spregiudicati che rapinano il pianeta intero. Oggi più che mai – ha detto Françoise Gehring, segretaria sindacale SEV e presi-

dente del Gruppo Donne USS Ticino e Moesa – siamo confrontati con una situazione di emergenza. Ci sono settori e categorie che soffrono più di altri, ma le pressioni su lavoratori e lavoratrici sono destinate ad aumentare. Si chiede maggiore produttività, ovvero si spremono i dipendenti come limoni chiedendo loro sacrifici enormi. Si innesca una malsana competitività tra colleghi che mina seriamente la solidarietà tra lavoratori e lavoratrici».

## Il valore del lavoro

«Ma intanto – ha proseguito la sindacalista – il valore economico del lavoro si impoverisce, con conseguenze che vanno oltre la busta paga, oltre la soglia del dolore: perché il lavoro perde anche valore sociale, culturale e politi-

co». Parlando del valore del lavoro la sindacalista ha fatto riferimento al libro *La malattia dell'Occidente – Perché il lavoro non vale più* in cui, il giornalista di Repubblica, Marco Panara, va direttamente nel cuore della crisi. E ha condiviso con i presenti la lettura del seguente passaggio: «È la perdita di valore del lavoro, è la nuova povertà, quella che avanza nei paesi industrializzati, due fattori collegati strettamente tra di loro che stanno lacerando quel rapporto fondamentale per la democrazia che è il legame tra il lavoro e i diritti. La precarizzazione del lavoro, la necessità, o la paura della povertà, spinge a barattare un po' di reddito con la rinuncia ai diritti collegati al lavoro e questa rinuncia automaticamente ci riporta in-



Il SEV presente.

dietro nel tempo, a un'epoca predemocratica, quando il lavoro era solo e semplicemente sudore in cambio di (poco) denaro».

Saverio Lurati, presidente dell'USS, ha lanciato un appello a lottare contro l'individualismo che si preoccupa solo della protezione dei propri interessi in contrapposizione e a scapito di quelli collettivi. E ha invitato a lottare contro la xenofobia che scarica sulle spalle degli stranieri qualsiasi colpa. Quando in realtà sono le aziende a doversi vergognare delle condizioni di lavoro che impongono ai loro dipendenti, a cui chiedono di prestare gratuitamente ore di lavoro in più con il pretesto del franco forte. «Il movimento sindacale – ha esortato il presidente dell'USS Ticino e Moesa Saverio

Lurati – deve alzare la testa e farsi sentire».

## Salario minimo

È perciò importante cogliere ogni occasione, non solo difendendo le conquiste sociali, ma proponendone altre. Come l'introduzione di un salario minimo legale di 4 mila franchi mensili, la cui iniziativa ha già superato la quota delle 100 mila firme. Ma la raccolta continua per lanciare un segnale molto chiaro al mondo politico e prima delle elezioni federali del 23 ottobre. In tutta la Svizzera sono pertanto previste due giornate nazionali di raccolta, dal 6 all'8 ottobre.

Stando andando a gonfie vele un'altra iniziativa sostenuta anche dalla sinistra e dal movimento sindacale: la creazione di una cassa malati pubblica contro lo strapotere delle casse malati e la pseudo-concorrenza; in pochi mesi ha raggiunto quota 70 mila firme. È andata in porto l'iniziativa «Clean-tech», sostenuta anche dal SEV. L'iniziativa, che mira a creare 100.000 impieghi grazie alle energie rinnovabili, ha raccolto 125.000 firme ed è stata già consegnata alla cancelleria federale.

red

Il SEV promuove una petizione presso RailGourmino swissAlps

## Dipendenti della gastronomia ferroviaria vogliono le FVP

Il 9 e 10 agosto, la sezione dei servizi ferroviari ha lanciato a Coira e Briga una petizione per le facilitazioni di viaggio del personale di RailGourmino swissAlps SA.

La RailGourmino swissAlps AG (RGSA) cura il servizio di ristoro sul Glacier-Express tra Zermatt, Davos e St. Moritz e sulla linea del Bernina per conto delle RhB e della Matterhorn Gotthard Bahn. Contrariamente a quanto avviene in quasi tutte le

aziende del trasporto pubblico, i suoi dipendenti non ricevono nessuna riduzione sui prezzi dei biglietti e si devono persino assumere le spese del percorso per recarsi al lavoro.

La sezione SEV servizi ferroviari ha pertanto promosso una petizione che chiede il riconoscimento delle FVP al personale e che ha già raccolto oltre un centinaio di firme, anche tra il personale MGB e RhB, solidale con i colleghi della RGSA. La raccolta proseguirà sino a fine mese. Poi la petizione verrà consegnata alla direzione delle RhB, la maggiore tra le

due ditte committenti della RGSA.

Il lancio della petizione ha coinvolto il comitato sezione, con il rappresentan-

te di RGSA, Mijo Maric e i due segretari SEV Regula Bieri e Peter Peyer. In due giorni, essi hanno incontrato oltre 150 colleghe e colleghi di

RGSA ed elvetino, durante le pause, prima e dopo il lavoro, per discutere dei loro problemi e delle loro esigenze.

Questi incontri sono indispensabili nel settore della gastronomia ferroviaria, in cui le occasioni di discutere con colleghe e colleghi sono molto rare e permettono di farsi un'idea precisa dei problemi quotidiani, oltre che di migliorare l'organizzazione e l'efficacia del lavoro sindacale, come confermano le dieci nuove adesioni al sindacato raccolte.



Un piacere per gli uni, un dovere per gli altri; il SEV chiede miglioramenti per il personale del Glacier-Express.

Calogero Ferruccio Noto,  
presidente sezione servizi ferroviari



**«Io mi batto per il trasporto pubblico, che ritengo un settore dal grande potenziale. La questione del finanziamento è invece da affrontare a livello politico.»**

Consigliera di stato Barbara Egger-Jenzer

Sarà ancora possibile finanziare la mobilità?

# «Il trasporto pubblico ha una componente emozionale»

*Negli ultimi anni, la lotta per ripartire i fondi nel settore dei trasporti si è inasprita. Quanto deve pagare la strada e quanto la ferrovia? Quale deve essere il contributo degli utenti (automobilisti, trasportatori, imprese ferroviarie) e quello dell'ente pubblico? Chi deve ricevere e chi deve pagare, e quanto? La direttrice del dipartimento costruzioni, trasporti ed energia del canton Berna Barbara Egger-Jenzer affronta questi aspetti nella nostra intervista.*

**contatto.sev:** Signora Consigliera di Stato Egger, a fine agosto si è svolta la «giornata dei trasporti del canton Berna», in cui si è discusso del finanziamento dei trasporti pubblici. Per il canton Berna, maggior proprietario delle BLS e coproprietario di numerose imprese private e turistiche di trasporto, questa questione è di particolare importanza. Al giorno d'oggi, è ancora ragionevolmente possibile finanziare il trasporto pubblico e lo resterà anche tra dieci anni?

**Barbara Egger-Jenzer:** Finanziare il trasporto pubblico è senz'altro possibile ed è destinato a rimanerlo anche a lungo termine. Noi stiamo pianificando sino al

2050, in quanto questo procedimento è indispensabile per il traffico su rotaia. Il problema sarà piuttosto definire cosa significa «in modo ragionevole». In futuro dovremo trovare una combinazione di prov-

**«Il trasporto pubblico è importantissimo, per gli agglomerati, ma anche per le valli laterali e negli orari marginali.»**

vedimenti finanziari. Tutti vogliono possibilità illimitate di mobilità, ma ciò genera anche costi importanti. Il trasporto pubblico ha molto successo nel nostro paese. Basta vedere l'affollamento di treni e bus nei momenti di punta. La maggior parte delle persone sono disposte a pagare di più per la propria mobilità, a condizione di avere un riscontro positivo, per esempio in termini di disponibilità di posti a sedere. La domanda da porsi è però un'altra: «Quanta mobilità vogliamo?» Io mi batto per il trasporto pubblico, che ritengo un settore dal grande potenziale. La questione del finanziamento è invece da affrontare a livello politico.

**Mi sembra però che vi sia una contraddizione tra queste sue affermazioni in favore del trasporto pubblico e la pubblicazione, alcuni giorni fa, di una li-**

**sta con 30 linee di bus da sopprimere e altre 100 sulle quali ridurre l'offerta nel canton Berna.**

No, nessuna contraddizione. Abbiamo dovuto fare questa ignobile lista per evidenziare le conseguenze

delle misure di risparmio varate dal Gran Consiglio. Noi non vogliamo chiudere nessuna linea, per cui diciamo «se proprio lo vuole, il Gran Consiglio ci deve obbligare a fare questi risparmi». Se il cantone taglia i suoi mezzi per il trasporto pubblico di 15 milioni, la Confederazione fa altrettanto, con conseguenze di cui non possiamo assumerci la responsabilità. Il trasporto pubblico è un fattore fondamentale anche per l'economia. Risparmiare altri 25 milioni nel mio dipartimento, come chiede l'UDC, è impossibile. Per noi, il trasporto pubblico è importantissimo, per gli agglomerati, ma anche per le valli laterali e negli orari marginali.

**Vi sono specialisti che dicono che una mobilità in continua crescita finirà presto o tardi per portare in un vicolo cieco. D'altra parte, il settore turistico**

**spinge verso la crescita, dalla quale dipende la possibilità di ammortizzare i suoi investimenti.**

Nella mobilità, non si può tornare indietro. Il trasporto pubblico è un sistema ragionevole e sostenibile per permettere la mobilità. Vi sono tuttavia possibilità per ridurre le punte e si possono adottare provvedimenti a livello di pianificazione del territorio per ridurre un po' le esigenze. Fare il pendolare su lunghe distanze è veramente così utile? Resta il fatto che, dal punto di vista ecologico, il trasporto pubblico presenta chiari vantaggi rispetto al traffico stradale.

**La pianificazione del territorio è chiamata in causa anche dallo aumento della domanda di tracce d'orario, che richiede nuove realizzazioni e ampliamenti di quelle esistenti. Il canton Berna come intende affrontare queste questioni?**

Noi ci opponiamo alla frammentazione dei comparti abitativi e intendiamo promuovere la concentrazione delle costruzioni. I comuni devono pianificare le zone edificabili dove vi sono collegamenti di trasporto pubblico, rinunciando

do a prevedere zone non allacciate. La pianificazione deve disporre di strumenti efficaci e il nostro piano direttore cantonale va proprio in questa direzione.

**Che posizione ha assunto il canton Berna nell'ambito della procedura di consultazione sulla proposta di creare un fondo per le infrastrutture ferroviarie? Siamo favorevoli. Quella del progetto di «finanziamento e ampliamento della infrastruttura ferroviaria» è una buona proposta e le tappe previste infondono sicurezza. Abbiamo invece criticato l'insufficienza dell'importo globale e abbiamo condizionato l'erogazione del contributo cantonale alla possibilità di partecipare alla pianificazione globale.**

**Il canton Berna è molto esteso e ha centri importanti. Deve quindi tener conto di esigenze molto diverse. Esso è poi molto fiero anche della tanto decantata funzione di ponte tra la regione francofona e quella tedesca. Quale opzione privilegiate per la linea da Losanna a Basilea: quella via Berna - Olten, oppure via Soletta - Moutier? È molto importante salvaguardare l'unità ed in que-**

**«Dal punto di vista ecologico, il trasporto pubblico presenta chiari vantaggi rispetto al traffico stradale.»**

## BIO

**Barbara Egger-Jenzer** è nata il 22 settembre 1956 a Steffisburg. Ha dapprima seguito la formazione di maestra e poi quella di legge. Dal 1994 al 2002 ha fatto parte del gran Consiglio del canton Berna, che ha presieduto nel 2001/2, come rappresentante del partito socialista. Nel 2002 è poi stata eletta in Consiglio di Stato, riprendendo la direzione del dipartimento costruzioni, trasporti ed energia. Sposata, ha due figli ormai adulti e abita a Bremgarten, presso Berna.

# INTERVISTA



sto una linea ferroviaria può rivelarsi determinante. Il trasporto pubblico ha anche un aspetto emozionale. Il canton Berna è al centro della Svizzera e fa parte di diverse conferenze di governi cantonali, in cui si collabora molto bene per definire obiettivi comuni, che prevedono anche la possibilità di equilibrare le strutture dei trasporti. Per anni, la priorità è andata all'asse Nord-Sud, attraverso il Sempione e il Gottardo, mentre adesso si vuole aumentare la capacità sugli altri assi principali. Se i cantoni riescono a restare

**di territorio, causa danni ambientali, per esempio inquinando l'aria e generando rumore e mette in pericolo la vita di persone ed animali. Il cantone non dovrebbe quindi battersi con convinzione per limitarla?**

Se il governo tentasse di farlo, non sarebbe più riletto. Del resto, limitare la mobilità non sarebbe neppure molto ragionevole. Noi dobbiamo trovare invece soluzioni ai problemi della società, senza per questo voler far marcia indietro sulla via del progresso. L'economia generale ha bisogno di trasporti pubblici validi. Limitazioni, di qual-

**» Mobilità significa in gran parte anche libertà, una libertà che non si può né si deve limitare. «**

compatti in questo ambito, possono ottenere molto. Dobbiamo inoltre considerare che non è possibile ampliare di nuovo le linee di Ferrovia 2000 e la cadenza ogni quarto d'ora sulla Berna-Zurigo porterà vicino alla saturazione, per cui sarebbe auspicabile disporre anche di un'altra linea.

siasi genere, nocerebbero all'economia e sarebbero mal accolte anche dalla popolazione, in quanto per lei mobilità significa in gran parte anche libertà, una libertà che non si può né si deve limitare.

*Intervista: Peter Anliker*

**Lei è alla testa del dipartimento trasporti del cantone Berna da ormai una decina d'anni. Il suo rapporto personale con la mobilità è cambiato in questo periodo?**

Sì, molto. Prima, come avvocato, mi dovevo spostare spesso tutto il giorno in auto, per recarmi da un tribunale all'altro del cantone. Oggi, scelgo deliberatamente di usare i trasporti pubblici, rallegrammi come tutti quando trovo un posto a sedere tra Zurigo e Berna. Sono fiera dei trasporti pubblici del nostro paese, della loro puntualità e, nonostante tutto, della loro pulizia, soprattutto se li paragoniamo a quelli degli altri paesi. La ferrovia rappresenta per molti una vera passione, che ormai ha contagiato anche me. Con essa, vien voglia di viaggiare e si inizia a sognare.

**La mobilità però inghiotte molte risorse, in termini energetici e**

## GIORNATA CANTONALE DEI TRASPORTI

Da 10 anni, il canton Berna organizza una giornata di scambio di informazioni tra tutti gli attori della politica e della pianificazione dei trasporti, rivolta a politici, pianificatori, amministratori, imprese di trasporto, rappresentanti dell'economia e delle associazioni. L'edizione di quest'anno, intitolata «Chi dovrà pagare i trasporti del futuro?» si è svolta il 26 agosto.

Novità e offerte speciali dello shop SEV – occasioni da non perdere

## Sull'onda della moda il SEV diventa stile!

Ventata di aria nuova! Il SEV ha rinfrescato l'assortimento dei suoi articoli. Questa **borsa SEV** ha più di un motivo per piacere: realizzata in PVC, è molto di moda, solida e impermeabile. Suddivisa in due compartimenti (esterno e interno), la sua praticità è garantita. La cinghia, inoltre, è regolabile. La borsa, grazie a un sistema originale, può essere ingrandita e fare spazio a classatori, computer portatili e persino a oggetti più grandi.

Lanciata in occasione del congresso del SEV, questa borsa è già un successo. Per soli 30 franchi, è un vero affare!



**AZIONE**



Altra novità nel nostro assortimento: questa **penna biro Caran d'Ache** (a destra) è da sempre un oggetto di culto: sarà tua al prezzo di 20 franchi. E ora viene proposta in una **speciale confezione** (a sinistra) che contiene, oltre la mitica penna biro, anche la matita fix pencil (matita a mine). Questo prodotto di marca e simbolo del *made in Switzerland*, costa 37 franchi ed è perfetto anche come regalo.



**L'IVA è inclusa per tutti i prezzi indicati. Ordinazione minima: 20 franchi (più spese di porto di 5 franchi). Spese di porto gratuite a partire da 50 franchi. Sconto del 10% a partire da 200 franchi di ordinazioni, che vanno indirizzate a:** SEV, Casella postale, 3000 Berna 6, 031 357 57 57 o effettuate direttamente via internet sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) (prestazioni/shop)



### Approfitto di questa offerta e ordino:

Articolo	Prezzo	Quantità	Misura
<b>Borsa per il tempo libero SEV (novità)</b>	30 franchi	_____	
<b>Confezione (biro e fix pencil) Caran d'Ache (novità)</b>	37 franchi	_____	
<b>Penna biro Caran d'Ache (novità)</b>	20 franchi	_____	
<b>T-shirt polo SEV, nero, misure S/M/L/XL/XXL (in azione)</b>	6 franchi	_____	_____
<b>T-shirt SEV, nero, scollatura a V (in azione)</b> Misure XS=32/S=34/M=36/L=38/XL (esaurito)	6 franchi	_____	_____
<b>Giacca impermeabile SEV, nera, misure S/M/L/XL/XXL (in azione)</b>	60 franchi	_____	_____

### Indirizzo di consegna e di fatturazione:

Nome/Cognome \_\_\_\_\_

Via/n. \_\_\_\_\_

CAP/località \_\_\_\_\_

Membro della sezione \_\_\_\_\_

Talloncino da ritagliare e inviare a: SEV, Casella postale, 3000 Berna 6

Secondo l'Unione sindacale svizzera, lo studio conferma i timori sull'opacità della struttura dei costi

# Le spese invisibili del II° pilastro

L'amministrazione del patrimonio della previdenza professionale costa quattro volte di più di quanto indicato dall'Ufficio federale di statistica: non 796 milioni di franchi, bensì 3,9 miliardi. I sindacati chiedono misure correttive concrete.

«Le spese di gestione del II° pilastro sono da molto tempo un groviglio impenetrabile e dunque un elemento critico centrale dell'insieme del sistema di previdenza professionale». Inizia così la presa di posizione dell'Unione sindacale svizzera (USS) sulla base dello studio commissionato dall'Ufficio federale delle assicurazioni sociali (vedi box) allo studio di consulenza «c-alm AG».

Il rapporto ha passato ai raggi x le spese di gestione patrimoniale mettendo in luce i cosiddetti costi «invisibili», ossia quelli che non appaiono come tali, ma che vengono inclusi nel calcolo della resa di ogni investimento. «I timori dei sindacati concernente l'opacità della struttura dei costi nella previdenza professionale e il loro livello inutilmente elevato – commenta l'USS – sono stati confermati. Questo disfunzionamento deve essere corretto».

E la misura più urgente è evidentemente la trasparenza di tutta la gestione.

## Criteri di sorveglianza più severi

I risultati dello studio devono servire a esaminare e adattare le regole in materia di investimenti. Il gioco delle leggi di mercato non assicura, da solo, una migliore trasparenza delle spese. Fintanto che si permetterà ai prestatori di servizi finanziari di rinunciare, parzialmente o totalmente, alla dichiarazione delle tasse percepite per certi prodotti di investimento, queste spese non potranno essere definite dalle casse pensioni, cementando la struttura di costi eccessivi. È pertanto neces-



Il risultato dello studio sollecita aperture diverse sulle modalità di gestione delle casse pensioni.

sario coinvolgere le autorità di sorveglianza, come la Finma e la Commissione di sorveglianza della previdenza professionale che entrerà

in funzione il primo gennaio 2012. Sarà presieduta da Pierre Triponez – per anni rappresentante del padronato (è stato direttore dell'-

Unione svizzera delle arti e mestieri) – entrato in carica all'inizio del mese di agosto, con un tasso di occupazione del 60%. Gli altri mem-

bri saranno nominati in autunno.

L'USS chiede l'introduzione di criteri più severi per valutare la trasparenza, affinché i prodotti di investimento non possano più essere presentati sul mercato con una struttura dei costi così opaca come finora. Spetterà alla nuova commissione di sorveglianza formulare criteri di trasparenza vincolanti per le casse pensioni.

## Nuove raccomandazioni

Secondo l'USS devono anche essere riformulate le raccomandazioni per i responsabili delle casse pensioni e, in particolare, i membri del consiglio di fondazione. In particolare i sindacati chiedono una migliore informazione, la messa in evidenza dei margini di manovra e una maggiore considerazione delle preoccupazioni relative alle spese. Questi aspetti devono anche essere affrontati nella formazione continua di chi si occupa di gestire la previdenza professionale, foraggiata in parte dai soldi dei lavoratori e delle lavoratrici.

## Indispensabile ridurre le spese

Per l'USS, la riduzione delle spese di gestione del II° pilastro rappresenta una rivendicazione centrale per migliorare l'intero sistema della previdenza professionale. Il malumore degli assicurati e delle assicurate – peraltro pienamente comprensibile e chiaramente espresso in occasione della votazione del 7 marzo 2010 sulla riduzione del tasso di conversione (contro il quale i sindacati avevano lanciato con successo il referendum) – è anche alimentato dalla mancanza di trasparenza nella gestione patrimoniale e dalla scarsa fiducia di chi i soldi li gestisce. L'USS rende attenti anche su un altro aspetto: fintanto che il disfunzionamento delle spese di gestione del denaro degli assicurati non sarà soppresso, il tentativo di ridurre il tasso minimo di conversione è assolutamente inappropriato.

## SECONDO PILASTRO, SPESE DI GESTIONE SOTTO LALENTE

Nella loro contabilità, le casse pensioni registrano le spese che vengono loro fatturate per l'amministrazione generale, il marketing, la pubblicità e l'amministrazione del patrimonio. Questi dati confluiscono quindi anche nella statistica delle casse pensioni. Non sono visibili invece le spese che non vengono direttamente fatturate agli istituti di previdenza, come per esempio le spese sostenute nel quadro di investimenti collettivi. Per far luce sull'entità effettiva delle spese di amministrazione del patrimonio del secondo pilastro, l'Ufficio federale delle assicurazioni sociali (UFAS) ha commissionato un apposito studio all'ufficio di consulenza sangallese «c-alm AG».

### L'amministrazione del patrimonio costa 3,9 miliardi di franchi

Secondo lo studio, le spese per l'amministrazione del patrimonio sono molto diverse da una cassa all'altra e oscillano tra lo 0,15 e l'1,86 per cento del capitale previdenziale. Proiettando questi valori sulla totalità degli istituti di previdenza si è ottenuta una media dello 0,56 per cento (cfr. allegato: Metodo e concetti chiave, pag. 4). Dall'applicazione di questa percentuale al capitale previdenziale complessivo (alla fine del 2009, 698 miliardi di franchi inclusi gli attivi dei contratti di riassicurazione) risultano spese di amministrazione del patrimonio pari a 3,9 miliardi di franchi. Di questi, 795 milioni erano registrati nella contabilità degli istituti di previdenza e 286 nei conti delle compagnie di

assicurazione sulla vita per un totale pari allo 0,15 per cento circa del capitale previdenziale complessivo.

- Il 73,4 per cento delle spese è costituito da emolumenti per l'amministrazione del patrimonio conformemente alla TER (Total Expense Ratio). La maggior quota di spese è stata generata dagli investimenti alternativi (33,2%), che pure rappresentano soltanto il 6,4 per cento del capitale previdenziale. Ai settori immobiliare, azionario e obbligazionario sono riconducibili rispettivamente il 17,1, il 12,4 e il 9,7 per cento delle spese, all'importo sul valore aggiunto su mandati esterni l'1 per cento.
- Il 22,2 per cento del totale è costituito da spese di transazione e imposte (TTC/Transaction and Tax Cost).
- Il 4,4 per cento sono spese di amministrazione del patrimonio in senso lato (SC/Supplementary Cost)

I costi effettivi dell'amministrazione del patrimonio del secondo pilastro sono dunque circa quattro volte superiori a quelli dichiarati come tali nella contabilità degli istituti di previdenza, nella statistica delle casse pensioni e nei conti d'esercizio delle compagnie di assicurazione sulla vita.

Fonte: comunicato stampa dell'UFAS



«Ai giovani, bisogna saper insegnare, dare il tempo di imparare e soprattutto, dare loro fiducia!»

Daniel Delaloye, responsabile del marketing e dell'informazione professionale di Login

Inizio dei corsi 2011

# 733 giovani hanno iniziato un apprendistato nel mondo dei trasporti pubblici

*Login conferma il proprio successo. La comunità di formazione dei trasporti pubblici conta oggi una sessantina d'impresе che stanno formando circa 18 000 apprendisti in 23 professioni diverse. contact.sev ha fatto visita ad alcuni nuovi apprendisti romandi e all'apprendista che sta seguendo la propria formazione di apprendista di commercio presso il segretariato centrale del SEV a Berna.*

Daniel Delaloye, 51 anni, è il responsabile per il marketing e l'informazione di Login per la Romandia. Ex capomovimento delle FFS, ha partecipato all'avventura Login sin dal suo inizio, nel 2002. Nel suo tempo libero è vicesindaco del suo comune di Collombey-Muraz, in Vallese, e ricopre la carica di con-

sigliere d'amministrazione dei Transports publics du Chablais. È quindi un ferroviere «della base», che si impegna per i trasporti pubblici e per la collettività, ad accoglierci nel suo ufficio della sede Login di Losanna, con molto calore e con gli occhi che brillano per la passione con la quale parla del suo incarico a Login.

«Faccio parte di una squadra incaricata di far conoscere Login presso i giovani della Svizzera romanda, in modo da poterli selezionare e mettere a disposizione delle aziende che fanno parte di Login e che vogliono formare apprendisti».

Login non si occupa però solo di reclutare i giovani apprendisti, ma anche di con-

tattare le aziende del settore dei trasporti per indurle ad aderire alla comunità Login. Quest'anno sono state due a dar seguito all'invito, la RTW Air Services SA di Genève e la RCS mobility SA di Aigle, associate a Login per formare i propri apprendisti di commercio in trasporti pubblici. Le aziende che fanno capo a Login sono oggi sessanta.

dinale, superato il quale svolgono uno stage pratico di tre giorni. Vi è poi il colloquio di assunzione, che dura circa un'ora e mezza e, infine, la visita medica. Si tratta quindi di un processo lungo, in cui tutte le tappe costituiscono un elemento di selezione».

## Spirito aziendale

Daniel Delaloye tiene a precisare che i criteri di assunzione non si limitano solo ai risultati scolastici.

«Gli apprendisti di Login devono risultare polivalenti, apprezzare il contatto con la clientela, essere disposti a lavorare ad orari irregolari, disporre di buone doti di organizzazione e, soprattutto, di una buona dose di spirito di squadra e di spirito aziendale». Per il responsabile del marketing della Romandia, proprio lo spirito di squadra è molto importante: «occorre che il candidato o la candidata sia cosciente che non lavora da solo, o da sola, ma in

## LOGIN AVRÀ PRESTO DIECI ANNI

Login è l'associazione per la formazione nel mondo dei trasporti, fondata nel 2002 da FFS e BLS e che oggi conta oltre 60 aziende. La sede centrale si trova ad Olten. Login conta circa 270 dipendenti, che dispongono di un contratto collettivo di lavoro negoziato e sottoscritto con SEV e Transfair.

### Tre settori

Login è strutturato in tre settori: marketing e vendita, formazione di base e formazione continua. Nel 2010, Login contava 1869 apprendisti e stagisti per la maturità professionale (settore formazione di base) e 11 099 professionisti che seguivano corsi di perfezionamento (settore formazione continua). In quest'ultimo settore, Login forma in particolare i macchinisti di locomotive, i conducenti di veicoli motore e i responsabili della circolazione treni. Nel marzo 2011 ha preso inizio la formazione continua di tre semestri quale specialista di trasporti pubblici che porta, una volta superato l'esame, all'ottenimento di un brevetto federale. Una formazione che però al momento è limitata alla Svizzera tedesca.

### Formazione duale

Gli apprendisti di Login effettuano stages pratici di sei mesi o più presso le aziende aderenti all'associazione. Nel contempo seguono corsi di cultura generale e di formazione teorica specifica per la professione presso le scuole professionali cantonali. Login offre anche la possibilità di svolgere gli stages pratici presso dei «Junior Team».

### Potremmo formare un numero maggiore di apprendisti, ma...

Login avrebbe la possibilità di formare un numero ancora maggiore di apprendisti, ma alcune aziende hanno difficoltà a conciliare redditività e formazione. Il rapporto 2010 di Login riporta infatti una «mancanza di posti di formazione pratica nelle aziende affiliate, in particolare per gli apprendisti di commercio. L'aumento delle mansioni correnti e le ristrutturazioni hanno infatti portato alla soppressione dei posti di apprendistato».

AC

### Oltre 1500 candidati per 113 posti

Il lavoro a tappeto di Daniel Delaloye ha dato i suoi frutti. L'anno scorso, nella sola Svizzera romanda ben 1500 giovani hanno contattato Login per iniziare un apprendistato. Alla fine, 113 di loro hanno poi firmato un contratto, sui 733 conclusi in tutta la Svizzera, di cui 34 in Ticino.

«I candidati devono dapprima inoltrare un modulo d'iscrizione. In seguito, chiediamo loro di inviarci una lettera di motivazione e poi di sottoporsi ad un test attitudi-

**Nel 2011, Login conta 733 nuovi apprendisti:**

**586 in Svizzera tedesca  
113 in Romandia  
34 in Ticino**

**Login è suddivisa in tre settori:**

**formazione di base  
formazione continua  
marketing e vendita**

# DOSSIER

Nei Labor



Quentin è uno dei 733 apprendisti che in tutta la Svizzera hanno iniziato la propria attività di formazione professionale presso Login. Lui segue la formazione di polimeccanico presso il Junior Business Team (JBT) di Yverdon-les-Bains.

quanto parte di un insieme, di una catena di professioni del mondo dei trasporti». Daniel Delaloye precisa anche il concetto di «spirito di squadra», riferito alla volontà di Login di incoraggiare l'apprendista ad assumersi le proprie responsabilità e ad impegnarsi per permettere alla azienda in cui lavora di progredire.

#### Aperte le iscrizioni per il 2012

La campagna di reclutamento di apprendisti per l'anno prossimo è già iniziata e i volantini di Login, con il loro sfondo giallo, spiccano un po' ovunque nelle stazioni, nei tram e nei treni di tutta la Svizzera. Daniel Delaloye e i suoi colleghi e colleghe accompagnano questa cam

gnia pubblicitaria con visite nelle scuole e con la partecipazione alle fiere dell'apprendistato in cui presentano le professioni dei trasporti.

«Spesso i giovani fanno fatica a decidere già all'inizio del loro ultimo anno di scuola quale professione intendono svolgere – constata Daniel Delaloye – è un peccato, in quanto spesso i più rapidi a decidersi hanno maggiori possibilità di trovare un buon posto. Chi aspetta, invece, fa più fatica a trovare un posto presso Login, dato che spesso i posti disponibili sono già occupati entro inizio dicembre.» Vi sono sempre molte candidature per svolgere l'apprendistato di commercio nei trasporti pubblici, mentre è molto più difficile trovare giovani interessati a professioni come operatore per la pulizia oppure costruttore di binari.

Continua a pagina 12

## NADJA MÜLLER, APPRENDISTA LOGIN AL SEV

Il SEV è una delle 60 aziende che fanno parte dell'associazione per la formazione Login. Il nostro segretariato centrale partecipa alla formazione di apprendisti di commercio in trasporti pubblici. La nuova apprendista ha iniziato la sua attività a metà agosto. Si chiama Nadja Müller e viene da Spiez. Presso il SEV, la sua formazione è curata da Evelyne Tanner, impiegata d'ufficio e formatrice. Nadja ha iniziato il suo apprendistato alle FFS, un anno fa ed è molto soddisfatta della sua scelta di

seguire la formazione presso Login: «ho conosciuto moltissima gente, sono diventata molto più indipendente e ho acquisito fiducia in me stessa». Nadja lascerà il SEV a fine gennaio, per continuare la sua formazione presso le FFS o le BLS. Lavorare al SEV le piace e si trova molto bene con i sindacalisti, che trova simpatici e cooperativi. Per contro, le giornate lavorative sono piuttosto lunghe: «oltre a tutto quello che dobbiamo fare in ufficio, la sera a casa mi aspettano ancora i compiti».

Per fortuna, vi sono però ancora i fine settimana e le vacanze, che le permettono di praticare il tennis d'estate e lo snowboard d'inverno, nonché lo shopping ... durante tutto l'anno.

AC



**Salari mensili apprendisti Login:**  
I anno: 680 franchi  
II anno: 830 franchi  
III anno: 1100 franchi  
IV anno: 1460 franchi

Il SEV intende consolidare i rapporti con Login

## Un CCL per apprendisti ?

Lo scorso mese di maggio, in occasione del nostro congresso, la gioventù SEV aveva richiamato l'attenzione con un'azione originale, in cui era salita sul palco con una mezza dozzina di rappresentanti vestiti da giocatori di hockey, per rivendicare l'elaborazione di un contratto collettivo di lavoro per tutelare gli apprendisti di Login e chiedere ai congressisti di sottoscrivere una petizione sottoforma di puck, che hanno poi «passato» al SEV.

A più di tre mesi da questa azione, abbiamo chiesto a Jérôme Hayoz, segretario sindacale responsabile della gioventù SEV, se questo puck è già finito in rete.

**Come procedono le discussioni con Login per un CCL degli apprendisti?**

Attualmente, esiste un CCL per i dipendenti di Login, ma non per gli apprendisti, per il quale continuiamo a sollecitare i responsabili della formazione. Non siamo però ancora giunti ... sottoporta con il nostro puck.

**Ma vale la pena di elaborare un CCL per apprendisti, se possono già beneficiare di condizioni migliori di quelle degli altri apprendisti?**

Fintanto che il tempo è bello, le condizioni non vengono rimesse in discussione. Temiamo però che, se dovesse mettersi al brutto, prestazioni come la sesta settimana di vacanza o l'abbonamento ge-

nerale gratuito vengano messe in dubbio, o cancellate. Un CCL consoliderebbe i nostri rapporti con Login ed impedirebbe il degrado delle condizioni di apprendistato.

**Ma il SEV ha contatti con gli apprendisti di Login?**

Certamente! Abbiamo la possibilità di visitare le classi nelle scuole professionali per presentare il nostro sindacato.

**Come viene recepito il messaggio sindacale?**

Forte e chiaro! Sono sempre sorpreso dalla voglia dei giovani di conoscere la storia delle nostre assicurazioni sociali, di capire come funzionano le trattative per un CCL e di sapere cosa possono aspettarsi una volta conseguito un CFC.

**Gli apprendisti di Login possono aderire al SEV?**

Evidentemente! Essi inoltre non pagano quote, pur beneficiando delle stesse prestazioni degli attivi, come

per esempio la protezione giuridica. In linea di massima, circa il 50% degli apprendisti è affiliato al SEV.

*Intervista curata da  
Alberto Cherubini*

*Continua dalla pagina 11*

«Quest'anno, siamo riusciti a trovare sette giovani – 6 ragazzi e una ragazza – disposti a intraprendere la professione di operatore per la pulizia» ci dice non senza una certa fierezza Daniel Delaloye.

**Condizioni oltre la media**

Il successo di Login è senz'altro dovuto anche alle condizioni di lavoro migliori, che prevedono sei settimane di vacanza (contro le cinque previste dalla legge sulla formazione professionale), l'abbonamento generale offerto e salari interessanti (680 franchi per il primo anno, 830 franchi per il secondo, 1100 franchi per il terzo e 1460 per il quarto anno), oltre allo stage linguistico in Inghilterra, che costituisce un vero e pro-

prio «must» presso Login. Daniel Delaloye ha anche l'incarico di organizzare questo stage di due settimane, che si svolge a Bournemouth

**“I giovani fanno fatica a decidere già all'inizio del loro ultimo anno di scuola quale professione intendono svolgere.”** Daniel Delaloye

e che quest'anno ha visto la partecipazione di 97 apprendisti di tutte le regioni linguistiche e di tutte le professioni. «È sempre un'esperienza molto gratificante ed arricchente. Facciamo il viaggio d'andata in treno, mentre rientriamo con un aereo Swiss».

**Dare fiducia ai giovani**

Daniel Delaloye si occupa anche in prima persona della formazione di due apprendi-

sti di commercio in trasporti pubblici. Per lui, lavorare nel marketing e nell'informazione professionale è ben più di una professione. È una vera e

propria passione. Lui mette molto entusiasmo nell'incoraggiare i giovani a scegliere una professione che piaccia e per incitarli ad impegnarsi a fondo in essa. «Ho molte speranze nei giovani. Sono capaci di assumersi le responsabilità che siamo disposti ad affidare loro. Bisogna però occuparsene, insegnare, dare loro il tempo di apprendere e, soprattutto, dare loro fiducia».

AC

## Un'offerta di formazione che colma una lacuna

Le aziende ferroviarie hanno una struttura gerarchica. Collaboratrici e collaboratori che vogliono scalarla e far carriera, sono confrontati con la necessità di formarsi in continuazione. Login offre ora la possibilità di diventare «specialista dei trasporti pubblici».

Uno degli obiettivi della spesso criticata riforma di Bologna era di evitare i vicoli ciechi, nel senso di formazioni che non permettessero un perfezionamento. Il primo passo è di seguire un corso di formazione, dimostrando così anche il proprio interesse per l'apprendimento di nuove conoscenze. Nel settore dei trasporti pubblici, esiste sempre una possibilità di formazione continua: nelle varie professioni vi è la possibilità di conseguire una maturità professionale e seguire corsi di una scuola superiore per ottenere un diploma, o di

frequentare corsi universitari per ottenere poi un Master. Si tratta senz'altro di percorsi molto difficili, che richiedono grande impegno e una certa dose di ambizione.

Anche chi ha svolto un apprendistato e ottenuto un certificato federale di capacità (CFC) ha svariate possibilità di formazione ulteriore. L'università di Lucerna, per esempio, è rinomata per la sua formazione di manager dei trasporti pubblici.

Per coloro che non hanno ambizioni così marcate, ma auspicano almeno una formazione intermedia, Login offre la formazione di specialista dei trasporti pubblici, che può essere seguita parallelamente al proprio impiego. L'iscrizione è tuttavia riservata ai dipendenti di un'azienda dei trasporti pubblici che hanno conseguito un'esperienza professionale nel settore di almeno tre anni.

La formazione dura un anno e mezzo e prevede circa 330 ore di insegnamento a Olten (su di un giorno la settimana), ai quali si devono

aggiungere circa 300 ore di lavoro a domicilio.

Il corso è strutturato su 9 moduli di base e di uno di approfondimento, da scegliere su tre proposte e intende trasmettere ai futuri specialisti conoscenze generali sui trasporti pubblici e sui compiti dirigenziali. Al termine dei corsi viene richiesto un progetto. Una volta conseguito il diploma, gli specialisti in trasporti pubblici sono in grado di dirigere il personale, di adempiere a funzioni importanti in seno ai team di progetto o di dirigere processi di marketing. In seguito, possono essere definite ulteriori specializzazioni, sulla base della prima formazione e del settore di lavoro.

Eventuali interessati devono in primo luogo chiarire con i propri settori la disponibilità di tempo e la presa a carico totale o parziale delle spese, che non sono trascurabili.

Il prossimo corso è previsto per la primavera 2012.

pan

[www.login.org/fachmannoev](http://www.login.org/fachmannoev)

**MATEO TOUSSAINT, APPRENDISTA IN AUTOMAZIONE E QUENTIN SYGROVE, POLIMECCANICO AL JBT DI YVERDON****Mateo Toussaint**

Mateo ha iniziato il suo apprendistato di operatore in automazione

al JBT di Yverdon-les-Bains. Dopo due anni, passerà ad un'altra azienda affiliata alla Login.



Mateo Toussaint.

**Com'è stato il tuo inizio?**

**Mateo:** Molto cool, sto scoprendo il mestiere e faccio i primi passi. Devo imparare a essere preciso e ad avere pazienza.

**Hai avuto difficoltà a trovare un posto d'apprendista?**

**Mateo:** Mi sono annunciato nel novembre scorso e mi hanno dapprima risposto che tutti i posti erano occupati. Poi, qualcuno si è ritirato e ho potuto essere assunto.

**Quentin Sygrove**

Il JBT d'Yverdon-les-Bains sta formando polimeccanici, operatori in automazione e meccanici di produzione. In totale, sono 17 ad aver iniziato la loro formazione (di cui 5 per la maturità integrata) sotto la guida di Jean-Philippe Ritz, consigliere della formazione e responsabile della

sede. Tra loro vi è anche Quentin Sygrove, che ha scelto la formazione di polimeccanico.

un lavoro concreto, con la materia.

**Come mai hai fatto questa scelta?**

**Quentin:** Ho proceduto per eliminazione, tra varie opzioni e alla fine sono giunto alla professione di polimeccanico.

**E ne sei soddisfatto?**

**Quentin:** Sì, è Quentin Sygrove.

**AUDREY GUIGNARD, OPERATRICE PER LA PULIZIA**

Audrey aveva dapprima iniziato un apprendistato di operatrice in automazione e poi ha svolto uno stage di aiuto infermiera in una casa anziani, ma ha smesso entrambi, in quanto non si è trovata bene. Dopo un anno di ricerche, ha trovato un posto di apprendista

operatrice per la pulizia presso Login. Per sei mesi, svolgerà la sua formazione presso gli stabilimenti industriali di Yverdon-les-Bains e poi passerà ad altre aziende di Login per completare i tre anni di apprendistato.

**Quali sono le tue prime impressioni come operatrice per la pulizia?**

**Audrey:** Mi piace perché è una professione molto variata, anche se faccio fatica ad abituarci a questi scarponi, pesanti e rigidi. Mi spiace che non ci siano più

ragazze a fare questa scelta. A scuola siamo solo 3 ragazze e 19 ragazzi.

**Come hanno reagito i tuoi conoscenti, quando hai detto di voler intraprendere questa formazione?**

Mia mamma mi ha detto che non era una professione molto valorizzante. Strano, perché lei ha fatto la portinaia. Io trovo invece che la pulizia sia un'attività necessaria, anzi indispensabile e imparare a farlo bene è utile per tutta la società.

**ALEXANDRE TOZZINI E OULÉ VIANNEY, COSTRUTTORI DI BINARI**

Oulé Vianney.

Alexandre e Oulé hanno svolto un apprendistato di tre anni come costruttori di strade presso un'impresa del genio civile. Ora si sono lanciati in una seconda formazione di costruttori di binari che durerà un solo anno. In 4 anni avranno quindi conseguito due

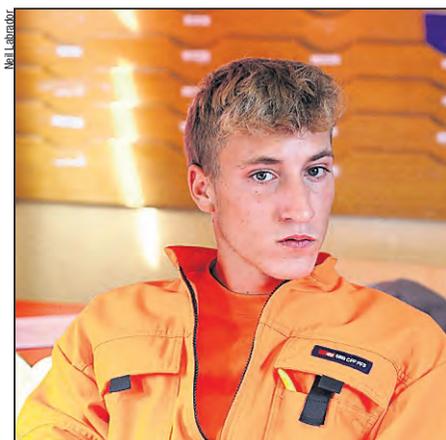
CFC. Sino a fine settembre apprenderanno i primi rudimenti della costruzione ferroviaria alla stazione di smistamento di Denges, vicino a Losanna, per poi trasferirsi in uno dei team delle FFS o di un'altra azienda di Login.

**Che differenza avete trovato tra strada e ferrovia?**

**Alexandre:** In ferrovia, con Login, siamo seguiti nettamente meglio di quanto non fosse il caso nel genio civile.

**Ma cosa vi ha portato ad iniziare una seconda formazione?**

**Oulé:** In molti ci hanno consigliato di continuare ad imparare e con due CFC speriamo di avere molte più probabilità di trovare un posto di lavoro.



Alexandre Tozzini.

Colpi di diritto

# Prudenza su internet

Le peripezie di un collega, risolte grazie all'intervento della protezione giuridica privata del SEV, offerta ai membri a prezzo conveniente.

Anche se su internet, l'auto sembrava in ottimo stato per il prezzo, una volta acquistata si è rivelata un ferivecchio...

Il signor Berger, di San Gallo, ha visto su un sito internet di vendite all'asta un'auto, le cui caratteristiche gli sono parse interessanti. Ha pertanto fatto un'offerta e in quattro e quattr'otto si aggiudica la vettura.

Si reca quindi a Ginevra, versando al venditore i 2150 franchi convenuti. L'indomani, rientra quindi con la sua «nuova macchina» e la ricevuta di pagamento.

Durante il tragitto, però, constata che il motore perde colpi. L'indomani, poi, il col-

po di grazia e il motore rifiuta definitivamente di accendersi.

Dopo aver esaminato la situazione, il suo meccanico manifesta persino sorpresa che sia stato in grado di rientrare a casa il giorno precedente. All'esame più approfondito, l'auto si rivela infatti un autentico catorcio, tenuto assieme da numerose saldature.

## Discussioni accese per annullare il contratto

Il signor Berger esige dal venditore il rimborso dell'importo pagato, contro la restituzione del rottame, ma il venditore rifiuta, indicando come il regolamento di vendita escluda garanzie, complete o di stato del veicolo. Il signor Berger si rivolge pertanto alla

sua protezione giuridica, la quale, dopo una discussione prolungata, ottiene l'annullamento del contratto.

## Indispensabile una prova su strada

Il signor Berger come avrebbe potuto risparmiarsi tutti questi fastidi? In primo luogo, un'auto d'occasione non dovrebbe mai essere acquistata solo sulla base delle foto e delle indicazioni di un venditore. È quindi fondamentale fare una prova su strada ed è pure consigliabile raccogliere l'opinione di un esperto, dato che nella maggior parte dei casi gli acquirenti sono profani in materia. Sarebbe quindi opportuno ricorrere al parere di un'officina, oppure sottoporre l'auto d'occasione ad un test a cura del TCS (da

240 franchi per i non membri) o all'esame di un professionista dell'associazione degli esperti indipendenti d'automobile ([www.vffs.ch](http://www.vffs.ch), da 350 franchi).

## Esigere una garanzia

L'acquirente dovrebbe inoltre verificare che il contratto non escluda prestazioni di garanzia. Sarebbe opportuno che vi fossero un diritto di annullamento per diversi giorni e/o una garanzia per diverse settimane per i difetti occulti. Evidentemente, si tratta di disposizioni che devono essere concordate tra le parti, ma val la pena di insistere affinché siano contemplate dal contratto, rispettivamente di rinunciare all'acquisto in caso di rifiuto da parte del venditore.

In futuro, il signor Berger provvederà personalmente a esaminare il veicolo prima dell'acquisto e richiederà il parere di una persona di fiducia.

Investirà quindi volentieri nel sostegno di un professionista per evitarsi tutti i guai vissuti in quest'occasione.

Si ripromette anche di essere molto più critico nei confronti delle qualità di un oggetto vantate su internet e di considerare con maggiore attenzione i problemi derivanti dalla distanza tra venditore ed acquirente.

Protezione giuridica Coop,  
Franco Faccioli, giurista

PUBLICITA

## «Reka: Un vero partenariato sociale.»

Andreas Hug  
CEO e vicepresidente  
della Hug AG

Christian Gusset  
Responsabile  
dell'industria  
alimentare  
Unia

Sindacalisti e datori di lavoro lo sanno: chi lavora ha bisogno anche di riposo. Affinché non rimanga solo una richiesta, entrambi promuovono delle vacanze convenienti. In questo caso Andreas Hug, CEO della Hug AG e Christian Gusset dell'Unia si trovano per una volta



d'accordo: per questo c'è la Cassa svizzera di viaggio. Poiché la Reka offre molti vantaggi per dipendenti e datori di lavoro, i signori Hug e Gusset le regalano insieme un sorriso davanti alla fotocamera.

Quali vantaggi? I datori di lavoro che promuovono le vacanze e i dipendenti che vanno in vacanza lo scopriranno su [www.reka.ch](http://www.reka.ch)

Cassa svizzera di viaggio Reka  
Neuengasse 15, 3001 Berna  
Telefono 031 329 66 33

**reka**  
Una per tutti.

# Voyages des lecteurs SEV 2012

Comme les années dernières, nous organisons des voyages pour nos lecteurs en collaboration avec l'Association touristique des cheminots suisses (SERV-RAIL). Vous trouverez ci-dessous les dates et une succincte description de quatre destinations intéres-

santes. Les programmes détaillés seront publiés au cours des prochaines semaines. Ils seront aussi disponibles auprès de SERVRAIL, case postale 335, 3027 Berne, téléphone 031 311 89 51, info@servrail.ch, www.servrail.ch.

## Grand circuit en train à travers l'Europe du sud-est et la Turquie

du 12 au 26 avril 2012 (15 jours)

Sur les traces du légendaire Orient-Express et du chemin de fer de Bagdad! Vous voyagez jusqu'à Istanbul via l'Autriche, la Hongrie et la Roumanie. Circuit en Turquie et voyage de retour via la Grèce et l'Italie.

Prix forfaitaire: CHF 3600.-

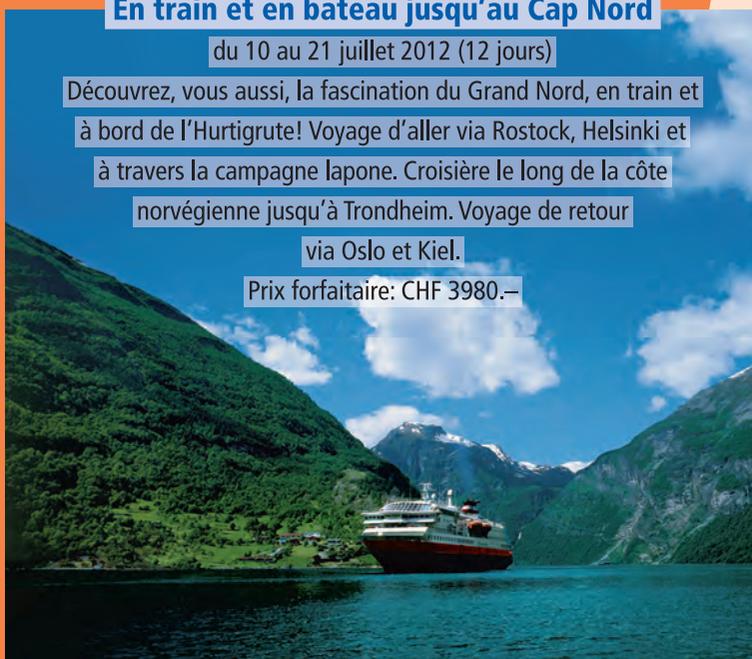


## En train et en bateau jusqu'au Cap Nord

du 10 au 21 juillet 2012 (12 jours)

Découvrez, vous aussi, la fascination du Grand Nord, en train et à bord de l'Hurtigrute! Voyage d'aller via Rostock, Helsinki et à travers la campagne lapone. Croisière le long de la côte norvégienne jusqu'à Trondheim. Voyage de retour via Oslo et Kiel.

Prix forfaitaire: CHF 3980.-



## Austria-Express

du 21 au 28 avril 2012 (7 jours)

Circuit en train spécial confortable sur les plus belles lignes des chemins de fer autrichiens: Il vaut la peine de participer à ce circuit ferroviaire unique, qui comprend des hôtels confortables, des délices culinaires et de multiples possibilités de faire des excursions.

Prix forfaitaire: CHF 1790.-

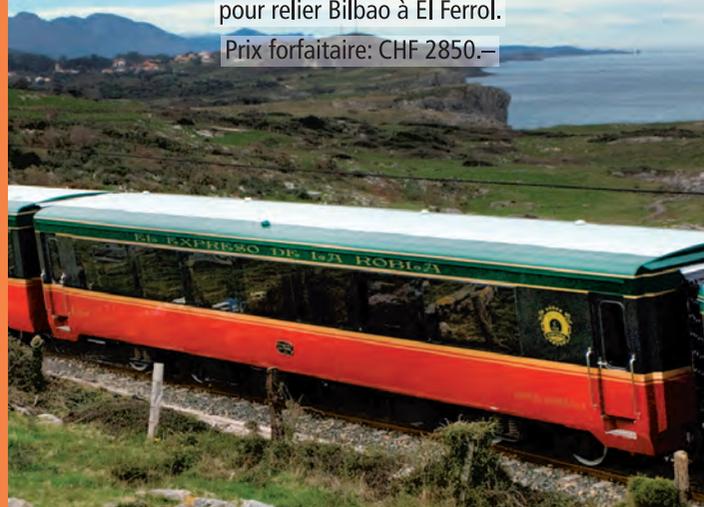


## Voie étroite et grande vitesse en Espagne

du 15 au 25 octobre 2012 (11 jours)

Une grande aventure ferroviaire vous attend: Vous circulerez avec les TGV français via Paris à l'aller et via Montpellier au retour. Le train-hôtel à voie étroite «El expreso de la Robla» longe le Golfe de Biscaye pendant cinq jours pour relier Bilbao à El Ferrol.

Prix forfaitaire: CHF 2850.-



**SERVRAIL**

 GARANTIE DE VOYAGE

Renseignements et programmes détaillés: SERVRAIL,  
Case postale 335, 3027 Berne  
Téléphone 031 311 89 51  
info@servrail.ch - www.servrail.ch.

**PROGRAMMA DI FORMAZIONE SEV 2011**

**Corso di formazione: «Comunicare, reclutare e organizzare in una sezione o gruppo»**

**Contenuti:**

- come parlare con i possibili nuovi membri e essere all'ascolto
- organizzare i membri nella sezione e mantenere vivo l'interesse
- riorganizzare ed effettuare delle azioni
- il ruolo della comunicazione
- scambi di idee e nuovi impulsi per il lavoro sezionale

**A profitto dei partecipanti:**

Conoscenza degli strumenti di lavoro per condurre una sezione in modo dinamico o per riattivarla.  
Conoscere gli strumenti di lavoro per reclutare ed organizzare.  
Come comunicare in maniera convincente, semplice ed efficace.  
Come leggere tra le righe e smascherare formule di comunicazione per non dire niente o eludere altri problemi.

**Partecipanti:** Presidenti sezionali, membri di comitato e fiduciari

**Relatori:**

Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV  
Gehring Françoise, giornalista e segretaria sindacale SEV  
Sergio Savoia, giornalista e politico cantonale

**Data e luogo:** Mercoledì 28 settembre, presso la Casa del Popolo a Bellinzona

**Costi:** membri SEV gratuito, non membri 600 franchi

**Iscrizione:** segretariato SEV Bellinzona, telefono 091 825 01 15, mail: angelo.stroppini@sev-online.ch

**CORSO DI FORMAZIONE PER LE DONNE DEL SEV**

**La salute delle donne nei posti di lavoro – medesimo ma non uguale!**

**Venerdì 25 novembre 2011 – Hotel Bern a Berna**

Perché anche il datore di lavoro deve confrontarsi con la salute dei propri dipendenti? Perché la prospettiva di genere è importante anche nel campo della medicina, della salute e della prevenzione. La giornata intende mostrare che il modo di comportarsi legato all'appartenenza di genere, a vite e ambienti di lavoro diversi, ha un impatto sulla salute delle donne nelle diverse fasi della vita. Le possibilità di vivere sano e di beneficiare di adeguate cure mediche non sono equamente distribuite tra donne e uomini, ovvero nell'intero sistema di cura – dalla diagnosi alla riabilitazione – le donne sono assistite in misura inferiore.

**Le partecipanti potranno:** imparare a conoscere la responsabilità del datore di lavoro per la salute di ciascuna, scoprire perché è importante la prospettiva di genere, sapere in che cosa consiste una politica della salute (aziendale) per le donne, familiarizzarsi con il concetto di salute e conoscere gli specifici bisogni e rischi delle donne.

**Relazioni** con traduzione simultanea. **Workshop** sulla prevenzione della salute sul posto di lavoro, medicina del lavoro, stress, dipendenza e suicidio. Work Life Balance, la salute quando si è anziani. Si può prendere parte a due workshop.

**Partecipazione gratuita** per membri SEV o di altre federazioni sindacali (è incluso il pranzo ma non le bevande alcoliche). Per i non membri, il costo è di CHF 250.--. Il numero di partecipanti è limitato.

Maggiori informazioni e **iscrizione** entro il 1° di novembre, per posta, fax o mail a: SEV, Jris Piazzoli, Steinerstr. 35, 3000 Berna 6, fax 031 357 57 58, tel. 031 357 57 12, e-mail: jris.piazzoli@sev-online.ch

**PROGRAMMA DI FORMAZIONE 2012 SOTTOFEDERAZIONE PERSONALE TECNICO DI SERVIZIO TS**

**Corso di formazione: «Preparazione alla successione di nuovi membri con compiti sindacali»**

**Obiettivo:** preparazione per nuovi membri con incarichi sindacali

**Indirizzato a:** membri interessati

**Relatore:** Roger Derungs

**Data e luogo:** venerdì 20 gennaio 2012, dalle ore 09.00 presso: FFS Reparaturzentrum, RZA sala Mitte, Hohlstrasse 400, 8048 Zurigo

**Iscrizione:** entro il 6 gennaio 2012 a: SEV TS, CP 1766, 8021 Zurigo

Per maggiori informazioni: e-mail: werner.schwarzer@sev-ts.ch

*La commissione centrale TS*

**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. Brencino 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.**



PUBLICITA



**3.0 pilastro A**

**Offerta speciale**

**Per ogni polizza sottoscritta dal 1. giugno al 1. dicembre 2011 vi offriamo :**

**Un buono acquisto Coop di Fr. 100.-- per la conclusione di una somma assicurata di 49'999.-- franchi o meno (minimo 15'000.--)**

**Un buono acquisto Coop di Fr. 200.-- per la conclusione di una somma assicurata di 50'000.-- franchi o più**

**Informazioni allo 061 225 22 22**

**RECLUTAMENTO SOTTOFEDERAZIONE LAVORI**

La commissione centrale della sottofederazione ha deciso di sostenere l'azione di reclutamento SEV dal 1° gennaio all'11 novembre 2011, con un'azione propria. Le migliori reclutatrici e i migliori reclutatori della sottofederazione Lavori riceveranno anche i seguenti premi:

**1° premio:** 300 franchi

**2° premio:** set da scrittura o uno zaino

**3° premio:** un ombrello.

Chi dovesse reclutare più di 9 membri verrà invitato con tutti gli onori alla prossima assemblea dei delegati. Auguri di buon reclutamento! *Ernst Walder, segretario*

## Commissione centrale RPV

### Ottimi risultati nel reclutamento!

La ripresa dei lavori dopo la pausa estiva è stata dedicata agli avvenimenti di attualità presso le FFS, il SEV e le Cope.

Ampio spazio è stato dedicato all'introduzione del nuovo sistema salariale Toco. Per numerosi settori, verrà inoltrata una presa di posizione collettiva, anche perché vi è il dubbio che le descrizioni dei posti di lavoro siano state redatte solo dopo l'attribuzione ai rispettivi livelli di esigenza. Si tratta di un aspetto molto importante per la correttezza del procedimento, che deve quindi essere chiarito. La proroga dei termini è quindi stata accolta favorevolmente, proprio perché permette di fare qualche passo avanti per chiarire le varie questioni. Restano comunque le preoccupazioni derivanti dall'elevatissimo numero di casi di garanzia.

Diversi verbali sembrerebbero confermare che ormai dappertutto è stata introdotta la distribuzione annuale, conformemente alla decisione dell'ufficio federale dei trasporti.

La commissione ha poi iniziato i lavori per la preparazione della conferenza dei presidenti che si svolgerà i prossimi 24 e 25 ottobre. Il tema principale sarà «compiti, aspettative ed esigenze dei presidenti sezionali». Questi ultimi hanno quindi il tempo per prepararsi.

La commissione ha poi preso atto con piacere dell'evoluzione positiva del reclutamento al SEV e alla RPV.

Commissione centrale RPV

#### Grazie

La sottofederazione RPV ringrazia tutti coloro che hanno contribuito a reclutare nuovi membri: «Avete fatto un grosso lavoro, che ha permesso alla RPV di incrementare il numero dei suoi membri, rafforzando anche il SEV. Avanti così!»

## AZIONE DI RECLUTAMENTO

Dal 23 maggio 2011 al 30 aprile 2012, la VPT organizza una campagna di reclutamento, riconoscendo i seguenti premi:

da 4 a 5 adesioni	50.–
da 6 a 8 adesioni	100.–
da 9 a 12 adesioni	300.–

da 13 a 16 adesioni	500.–
da 17 a 19 adesioni	700.–
20 e più adesioni	1000.–

Gli importi verranno pagati in buoni Reka e saranno consegnati in occasione delle assemblee regionali VPT del 2012.



Avete domande relative alla campagna di reclutamento? Contattate: martin.ritschard@vpt-online.ch

## CONDOGLIANZE

Presentiamo sincere condoglianze al nostro collega **Erminio Chiesa**, in lutto per il decesso del padre Almerio.

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 29 settembre. Termine di chiusura redazionale: giovedì 22 settembre alle 10.00.**

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

### La Libia delle vendette

*In occasione del decennale dell'11 settembre, in molti commenti si è letto che la guerra in Iraq segnò la fine del ruolo delle Nazioni Unite, scavalcate dagli Stati Uniti e dalla fedelissima Gran Bretagna. Per la verità, lo stesso era avvenuto con la guerra contro la Serbia, scatenata dalla NATO, nonostante il veto posto al Consiglio di sicurezza dalla Cina e dalla Russia. In effetti, la massima organizzazione mondiale si è retta, dalla sua fondazione, sul confronto fra URSS e USA e rispettivi alleati. Una volta scomparsa l'Unione Sovietica si è affermato il ruolo dominante dello schieramento occidentale.*

*Preambolo necessario per ricordare che il misero ruolo dell'ONU nella vicenda libica è solo l'atto finale di un declino giunto così al tracollo. Per comprenderne tutta la sua gravità va ricordato che la risoluzione dello scorso marzo che imponeva la «no-fly-zone» ufficialmente mirava solo alla «protezione dei civili», vittime della repressione dell'esercito di Gheddafi. Una risoluzione, sia detto per inciso, illegittima, in quanto la Carta della ONU vieta interventi in «questioni interne di uno Stato» e la guerra civile è tale. Dall'inizio dei bombardamenti, tutti i Paesi implicati nelle operazioni militari hanno ripetutamente affermato di non avere nel loro obiettivo né la caduta del governo libico, né la cattura di Gheddafi (in effetti sin dal primo raid su Tripoli hanno cercato di ucciderlo!). Loro unico scopo era quello dichiarato: la tutela dei diritti umani di popolazioni soggette alla cieca violenza repressiva. Insomma: una guerra puramente umanitaria.*

*Una panzana ripetuta per mesi, sino a quando, le forze ribelli (nel frattempo riconosciute quali unica espressione legittima del potere in Libia, una legittimità basata unicamente sulla forza... della aviazione della NATO) sono arrivate a Tripoli stringendo il rais alla fuga.*

*A quel momento, forti della vittoria, le capitali che contano, e in primo luogo Parigi, vero capofila dei «volonterosi», hanno detto apertamente che i bombardamenti sarebbero continuati sino alla cattura o all'uccisione di Muammar Gheddafi.*

*Il mandato conferito dalla risoluzione 1973 del 17 marzo viene così disinvoltamente e apertamente disatteso. La NATO, ormai braccio armato delle Nazioni Unite, non parla più di «proteggere i civili», ma si prepara all'«occupazione» della Libia attraverso il controllo delle forze «vincitrici», pronte ad affidare a singoli Paesi dell'Alleanza Atlantica porti e aeroporti, caserme e basi militari. Ufficialmente per garantire gli aiuti umanitari, per addestrare il nuovo esercito e formare le nuove forze di polizia.*

*Pur se le vicende libiche non hanno più il quotidiano onore delle prime pagine e dei titoli di apertura dei mass media elettronici, le notizie giunte negli ultimi giorni sono sempre raccapriccianti. Omicidi e violenze di ogni tipo, dai linciaggi agli stupri sono all'ordine del giorno. È tempo di vendette. Di regolamento di conti. Le vittime principali sono però le persone di colore. È stata (è?) cacciata ai neri, non importa se libici o stranieri, accusati – quasi sempre a torto – di essere stati mercenari al soldo di Gheddafi, ma in ogni caso colpevoli di avere la pelle nera. E la risoluzione 1973?*

## ■ VPT Servizi ferroviari

## Riunioni con il personale Ticino/Milano/Domodossola

Gli affiliati SEV e tutti i colleghi sono invitati a partecipare alle riunioni per discutere delle questioni di attualità generale di elvetico (rinnovo CCL, trattative salariali) e specifiche del personale dei depositi di Lugano e Briga, in particolare per quanto riguarda gli scenari che si prospettano con il nuovo orario per il personale impiegato sugli ETR/TGV (e di conseguenza anche sugli ICN). Altra fondamentale questione all'ordine del giorno sarà quella di come garantire in futuro la rappresentanza e le prestazioni sindacali ai colleghi, mantenendo ed accrescendo la forza organizzativa dei tre gruppi di Lugano/Chiasso,

Milano e Domodossola e sviluppando il lavoro fatto finora. Vi aspettiamo numerosi a:  
– **Lugano, giovedì 22 settembre**, ore 18 (Ristorante stazione ferrovia Ponte Tresa)  
– **Domodossola, mercoledì 28 settembre**, ore 17 (Dopolavoro FS)  
– **Milano, giovedì 29 settembre**, ore 17 (luogo da definire, verrà comunicato via volantino e mail).

## PRESENZA A DOMODOSSOLA:

Prossime presenze della Sezione presso il «Dopolavoro ferroviario FS» a Domodossola per garantire le prestazioni sindacali:

– mercoledì 21 settembre (dalle 16)  
– mercoledì 28 settembre (dalle 13, seguirà riunione alle 17)  
– mercoledì 5 ottobre (dalle 14)  
– martedì 18 ottobre (dalle 14)  
– giovedì 27 ottobre (dalle 14).

Nei medesimi giorni (salvo il 21 settembre) saremo presenti anche a Milano previo appuntamento.

Si prega in ogni caso di contattare il presidente sezionale Calogero Ferruccio Noto allo (0041) 79 461 05 37.

*Il presidente sezionale  
Calogero Ferruccio Noto*

## ■ USFS Tiro

## 42.mo campionato svizzero

I campionati avranno luogo ad Airolo, dalle ore 08.00, presso lo Stand di tiro:

**dal 30 settembre al 1° ottobre 2011.**

Orari di tiro: 30 settembre dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18.30; 1° ottobre dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16.

Apertura sportello un'ora prima.

Iscrivete al più presto!

Maggiori informazioni: [www.svse.ch](http://www.svse.ch) oppure: Hans-jörg Utiger, tel. 051 220 48 09, 079 503 89 20, e-mail: [hansjoerg.ut.utiger@sbb.ch](mailto:hansjoerg.ut.utiger@sbb.ch).

## ■ VPT Servizi ferroviari

Assemblea degli iscritti  
13 ottobre ore 17.00 a Zurigo

Presso la sala riunioni FFS «Limmat» (edificio della stazione centrale di Zurigo lato Museo nazionale, secondo piano, lift binari 21-24).

L'invito e l'ordine del giorno verranno inviati pros-

simamente. In ragione delle questioni molto importanti all'ordine del giorno raccomandiamo in modo particolare a tutti gli iscritti di partecipare.

*Il comitato sezionale*

## GIORNATA DEGLI IMMIGRATI

## Sabato 19 novembre a Olten

Hotel Olten, Bahnhofstrasse 5, dalle 9.00 alle 17.00



La giornata tratterà e approfondirà il tema: «Integrazione nella morsa tra naturalizzazione ed espulsione»

Devo naturalizzarmi? Dove sono gli ostacoli? In che direzione vanno le proposte di revisione della Legge sulla nazionalità? Un permesso di domicilio C o un permesso di soggiorno B mi dà maggiore sicurezza in Svizzera? Oppure anche piccoli delitti possono condurre ad un'espulsione? Quali ripercussioni possono avere su di me delitti commessi da membri della mia famiglia?

Relatore Marc Spescha, avvocato, esperto di questioni legate alla migrazione. Saluto di Giorgio Tuti, presidente SEV e moderazione a cura di Jérôme Hayoz e Arne Hegland, segretari sindacali SEV.

La giornata è aperta a tutte le migranti e tutti i migranti interessate/i (anche non membri SEV); e a tutti i membri SEV interessati. La partecipazione è gratuita. Il pranzo preso in comune verrà offerto dal SEV.

## TAGLIANDO D'ISCRIZIONE

## GIORNATA IMMIGRATI 19 NOVEMBRE 2011 A OLTEN

Nome e cognome .....

Indirizzo .....

Sottofederazione ..... Nazionalità .....

Necessito della traduzione in italiano \_\_\_\_\_

Data ..... Firma .....

Maggiori informazioni e iscrizione entro l'8 novembre a: SEV Segretariato regionale Zurigo, Birmensdorferstr. 65, 8004 Zurigo, tel. 044 242 84 66, e-mail: [migration@sev-online.ch](mailto:migration@sev-online.ch)

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

## ■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

## Castagnate 2011

## CASTAGNATA SOTTOCENERINA

Quando l'uva sarà già raccolta, macinata e il mosto riposto negli appositi contenitori per la maturazione, noi ci troveremo al Centro Sociale di Vacallo per la castagnata. Vi attendiamo perciò numerosi:

**giovedì 6 ottobre** ore 14.30, assicurandovi che i nostri colleghi addetti alle caldaie porteranno in tavola un prodotto gustoso e abbondante. Faranno da contorno il formaggio dell'alto Ticino, lardo della Mesolcina, il tutto annaffiato da Merlot, acqua minerale e gazzosa.

Non occorre annunciarsi. Facciamo notare che il luogo della castagnata è raggiungibile facilmente anche con mezzi pubblici di trasporto da tutto il Mendrisiotto. Per chi arriva con mezzi propri sono disponibili numerosi posteggi.

## CASTAGNATA SOPRACENERINA

Una settimana più tardi saremo con i colleghi del Sopraceneri al Bocciodromo Rodoni di Biasca, situato alla uscita del Borgo direzione Valle di Blenio. Anche in questa occasione avremo cura di farvi trascorrere un pomeriggio, non solo in lieta armonia, ma ricco di ottimi sapori, autunnali, con una merenda abbondante e gustosa. Annotate sulla vostra agenda la data di:

**giovedì 13 ottobre** ore 14.30.

Orari consigliati:  
da Airolo 14.01 – Faido 14.19 – Biasca arrivo 14.39.

Da Locarno: 13.45 – Cadenzano 13.57 – Bellinzona 14.06 – Biasca arrivo 14.17.

Un nostro rappresentante sarà presente in stazione onde provvedere al trasporto in macchina al luogo della castagnata.

*Il comitato sezionale*

Passeggiata a Winterthur

## Tra natura e storia

Questa passeggiata ci è proposta da Urs Hofmann, già presidente centrale dell'APV e ora segretario centrale di TS e inizia a Winterthur-Seen, dove abita.

Con il trolleybus numero 2, lasciamo la stazione di Winterthur alla volta della fermata Schulhaus di Winterthur-Seen. Dopo aver attraversato la Tössstrasse, andiamo in direzione della chiesa di Seen, per voltare a destra sulla Rössligasse e, in fondo, a sinistra per la Bollstrasse, salendo in direzione del

ristorante Eschenberg. Da quel punto, ci addentriamo nella foresta, verso Bruderhaus, con diversi sentieri che portano alla Eschenbergturm, che raggiungiamo in circa un'ora e mezza. La piattaforma di questa torre ci offre un'ampia vista su tutta la città.

In 20 minuti, possiamo poi raggiungere il parco di Bruderhaus, o Bruederhus, che ospita cervi, lupi, cavalli bradi, caprioli, linci e cinghiali. Nelle vicinanze di questi ultimi, vi è tutta l'attrezzatura per una bella grigliata, con l'ovvio divieto di cucinare gli animali del parco! Quest'ultimo è uno dei più vecchi della Svizzera, creato nel lontano 1890 e ospita anche un ristorante con parco giochi per bambini.

Rietro in città

Da Bruederhus, in un'oretta arriviamo a Winterthur-Tössfeld (nei fine settimana circola pure il «Wildpark-Bus»). Dalla natura arriviamo nella zona industriale, dove troviamo anche la «Loki», la vecchia fabbrica svizzera di locomotive e macchinari, fondata nel 1871 dall'ingegnere in-

glese Charles Brown. La prima locomotiva ha lasciato lo stabilimento nel 1873, per la linea del Rigi. Decenni dopo, lavoratori e ingegneri hanno realizzato locomotive quasi mitiche, come la C 5/6 «Elefante» e la locomotiva elettrica forse più famosa della Svizzera, la Ce 6/8 «Coccodrillo».

Reperti storici

I soprannomi di queste locomotive non provenivano dal parco, che non ha mai ospitato né elefanti, né coccodrilli. In compenso, la vecchia sede della direzione della SLM, al 41 della Zürcherstrasse (fermata «Loki») espone i piani di costruzione di queste storiche locomotive.

par/gi

### ARCHIVI

**Nel 2004, FFS Historic ha ripreso i 300 m<sup>2</sup> degli archivi della SLM, in collaborazione con Sulzer, Bombardier e l'ufficio di circolazione, che ospitano 10000 progetti, una vasta collezione di foto, i prospetti della fabbrica, le ordinazioni raccolte all'epoca, i registri dei salari del personale e molti altri documenti interessanti.**



### IL RINCARO DELLE TRACCE D'ORARIO ...SECONDO PELLET



## A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

## GOOGOL

Quanti granelli di sabbia ci sono sulla spiaggia di Copacabana? Quante gocce di pioggia cadono su Londra in un anno? Quante parole sono state pronunciate in tutta la storia dell'umanità? Quanti elettroni sono presenti in un ditale pieno d'aria? Per rispondere a domande di questo genere, i matematici spesso hanno a che fare con numeri davvero enormi. Per questo, negli anni Trenta, il matematico statunitense Edward Kasner pensò bene di coniare un nuovo termine che indicasse un numero sconfinato: il «googol», cento miliardi di miliardi, cioè un 1 seguito da 100 zeri. Ma quanto è grande un «googol» in termini reali? Ebbene, il numero di granelli di sabbia sulla spiaggia di Copacabana ammonterebbe ad un 1 seguito da soli 20 zeri. Molto più piccolo, dunque, di un «googol»! Anche il numero di gocce di pioggia che cadono su Londra nell'arco di un anno, o persino di un secolo, è inferiore a un «googol». Il numero totale di parole finora pronunciate dall'umanità si aggira intorno ai 10 milioni di miliardi; quindi molto meno di un «googol». Il numero di elettroni presenti in un ditale pieno d'aria, invece, rappresenta una questione leggermente diversa. Gli elettroni, infatti, sono talmente piccoli che in un minuto attraverso il filamento di una comune lampadina da 40 Watt passano tanti elettroni quante sono le gocce d'acqua che scendono dalle cascate del Niagara in un secolo! Quindi si sarebbe tentati di pensare che il numero di elettroni presenti in un ditale pieno d'aria debba essere effettivamente espresso in «googol»; ma non è così. Persino contando tutte le particelle esistenti nell'universo conosciuto non si raggiungerebbe che il miliardesimo di miliardesimo di un «googol». Eppure non è il numero più grande che ci sia. Esiste anche il «googolplex», che corrisponde ad un 1 seguito da qualcosa come un miliardo di miliardi di zeri! Naturalmente è ben difficile immaginare anche solo quanto spazio occorra per scrivere un «googolplex» per esteso ma, per farci un'idea, diciamo che per scrivere tutti gli zeri che compongono questo numero non sarebbe sufficiente nemmeno la distanza fra la stella più lontana a noi conosciuta e la Terra, prendendo oltretutto la strada più lunga! A questo punto qualcuno si chiederà se il «googol» di cui stiamo parlando abbia qualcosa a che fare con il famoso motore di ricerca di Internet, che è oltretutto il sito più visitato al mondo. In effetti «Google» deriva proprio da un banalissimo errore di trascrizione ai tempi della prima registrazione del nome del dominio; ma anche da un gioco di parole col verbo inglese «to google» che vuol dire «strabuzzare gli occhi», come chi trova sorprendentemente quello che va cercando. D'altra parte, alla stessa stregua, si chiama «Googleplex» il quartier generale dell'azienda di Mountain View, in California; con un gioco di parole fra «Google» e «complex», nel senso di «complesso architettonico». Ma il riferimento al «googol» deriva allegoricamente dal fatto che, grazie alla sua enorme potenza di calcolo, «Google» è in grado di effettuare una ricerca su milioni e milioni di pagine Web in pochi millisecondi, soddisfacendo simultaneamente le richieste di un quantitativo enorme di utenti collegati a Internet da ogni parte del mondo. Il che, tuttavia, non ha impedito a «Google» di andare in stallo per una buona mezz'ora quando, il 25 giugno 2009, un eccessivo numero di internauti cercavano contemporaneamente informazioni sull'improvvisa morte di Michael Jackson. Nonostante il «googol» sia dunque decisamente inutile a misurare una qualunque grandezza del mondo reale e anche virtuale, qualche cervellone matematico ha concepito altri numeri persino più grandi, come il «Megistone». Ma perché meravigliarsi? È tipico dei matematici dare i numeri ...

Lo storico Adrian Zimmermann sta ripercorrendo 40 anni di storia del SEV

# «Volevo conoscere tutti i particolari!»

Che uno storico sia membro del SEV è certamente un fatto anomalo, ma in questo caso ha una precisa spiegazione.

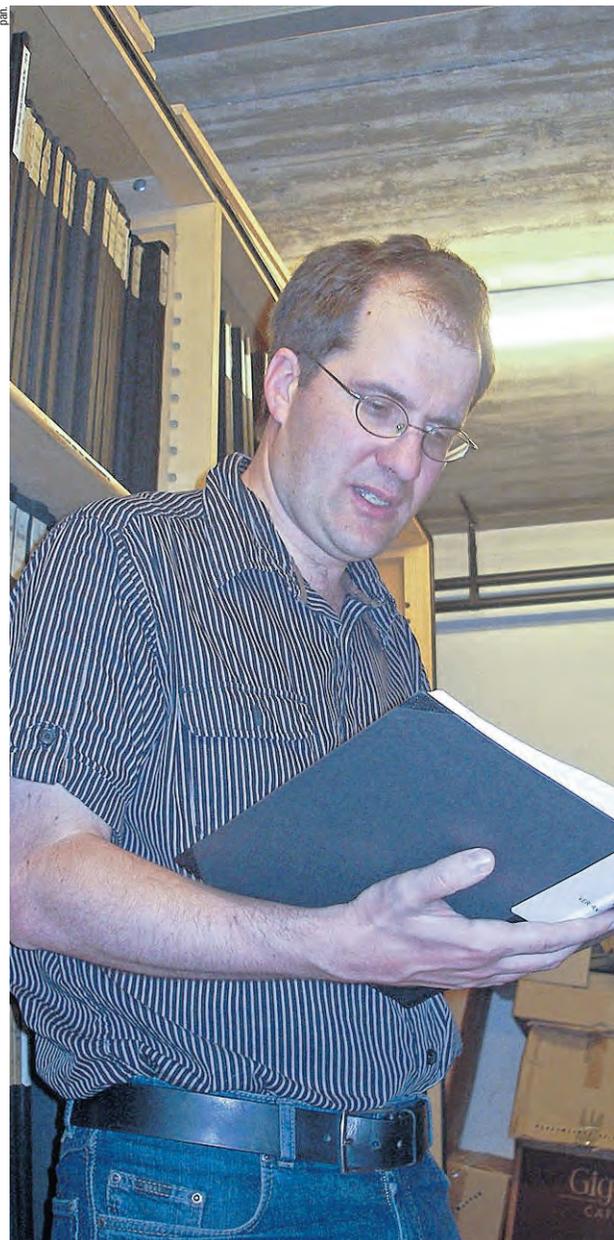
Da ragazzo Adrian era affascinato dai treni, come molti giovani. Tuttavia, la sua scelta professionale non è caduta sul mondo dei trasporti pubblici, anche se ci è andato vicino: era già stato ammesso alla Verkehrsschule, la scuola dei trasporti pubblici. «Oggi sarei un agente del movimento». Poi ha deciso di entrare al liceo e di proseguire gli studi. Ma perché la scelta della storia? «Volevo conoscere tutto nei particolari!», confessa.

## Il quartiere dei ferrovieri

I trasporti pubblici hanno comunque lasciato il segno nella sua vita: un suo bisnonno era tramviere a Berna, l'altro era disegnatore alla direzione generale delle FFS. Adrian faceva visita ai suoi nonni, che abitavano nel quartiere dei ferrovieri, il Weissenstein, al confine fra Berna e Köniz. Il nonno insegnava in una scuola professionale ed aveva costruito un treno in miniatura, tutto da solo.

## Ricercatore nei trasporti pubblici

A tutto questo si è aggiunto l'influsso dei genitori, che egli definisce dei «sessantottini». Il papà è sempre stato un sindacalista, è stato collaboratore personale della consigliera federale Ruth Dreifuss e in seguito è passato all'Unione sindacale svizzera, fino ad oggi. «Devo sempre precisare al SEV che non sono parente in nessun grado dell'ex-segretario SEV René Zimmermann» si diverte a dire. Il contatto con i sindacati avviene per la prima volta durante gli studi di storia e sociologia, grazie ad un lavoro a tempo parziale. Poi è stato incaricato di riordinare gli archivi della FLMO, nel corso



L'archivista nel suo ambiente naturale: Adrian Zimmermann in uno dei locali dell'archivio, nel seminterrato della centrale del SEV a Berna.

della fusione con Unia. Il professor Hans Ulrich Jost lo ha coinvolto in un progetto europeo all'università di Losanna, dal quale proviene la dissertazione che Adrian avrà presto terminato. La successiva tappa professionale lo ha portato alle FFS, naturalmente a SBB Historic. Se, sul piano professionale, la cosa lo ha soddisfatto, su quello personale non è andata altrettanto bene, per via di diver-

genze di vedute, che lo hanno portato a lasciare quell'attività. L'aver lavorato per le FFS lo ha convinto a diventare membro del SEV ed ha mantenuto l'affiliazione anche dopo aver cambiato orientamento professionale.

Adrian non ha più lasciato gli archivi e, a seconda dei mandati ricevuti, ha lavorato per l'USS, per aziende private come i grandi magazzini Loeb, trovando anche il tem-

po per curare la sua dissertazione, che conta di terminare l'anno prossimo, quando vorrebbe trasferirsi in Inghilterra per un certo periodo, con la sua amica, anch'essa alle prese con una dissertazione.

## Un uomo politico

Adrian Zimmermann non è certo insensibile alla politica. «Al liceo venivo considerato un comunista» scherza. È un uomo di sinistra e non nasconde le sue opinioni. Ha aderito ai giovani socialisti, ma con le sue idee piuttosto tradizionali si è spesso trovato in minoranza. Un amico lo ha introdotto nella commissione giovanile del SEI, di cui è presto diventato rappresentante. Qualche tempo dopo, Adrian è stato all'USS e nel Consiglio svizzero per le attività giovanili (CSAJ), di cui è diventato vicepresidente, cercando di attuarvi iniziative sindacali, per esempio nella politica della formazione. Forte è stato il suo impegno a favore dell'iniziativa per posti di apprendistato.

In seno alla gioventù socialista ha conosciuto la figlia di Ernst Leuenberger, mantenendo così i contatti con l'ex-presidente del SEV. Ancora oggi si emoziona pensando a colui che definisce un «intellettuale popolare», alla sua coscienza storica e alla sua comprensione sindacale, legata alle tradizioni: «era un politico e una guida sindacale di cui avremmo ancora molto bisogno» dice ricordandolo.

Date le sue esperienze personali, politiche e professionali, non deve sorprendere che il SEV gli abbia affidato il compito di presentare la sua storia. L'ultima pubblicazione sulla storia del nostro sindacato risale al 1969 ad opera di Werner Meier, quando il SEV aveva 50 anni. È quindi ora di ricostruire quello che è successo da allora. «Il periodo attuale è iniziato negli anni 70», dice Adrian e quindi è il momento giusto per avere

uno sguardo retrospettivo. Egli è nato nel 1974, di modo che non può avere, di quest'epoca, una visione deformata dai suoi ricordi personali. Seppur preziosa la «storia orale» è spesso anche inesatta, in quanto permeata da quanto noi crediamo di sapere, dalle nostre esperienze personali. È un misto di vissuto, di sentito e di sperato. Adrian si è immerso nei rapporti di attività, nei verbali dei congressi e altri documenti, per cercare di capire come si sono formate le opinioni e le prese di posizione.

In quest'ottica, egli intende continuare nel solco della «storia del movimento dei lavoratori» e trova particolarmente interessante che nel SEV, e solo in esso, siano raggruppate nello stesso sindacato tutte le categorie di lavoratori: i «colletti bianchi» e i «colletti blu», come vengono definiti nel linguaggio professionale gli operai e gli impiegati amministrativi e i funzionari. Per lo storico, sono molto interessanti le posizioni del sindacato su temi come la liberalizzazione e la privatizzazione, i rapporti del SEV con le FFS e le ITC nel corso degli anni.

Egli vuole presentare questi sviluppi nel loro contesto politico, quello dell'epoca in cui si sono verificati, prestando attenzione anche alla questione femminile e quella degli stranieri.

Adrian spera di poter costruire e presentare la storia del SEV fra gli anni 1969 e 2009 basandosi sul lavoro di Werner Meier, come pure su studi isolati, mettendo l'accento sugli anni '90. La pubblicazione è prevista per il congresso del 2013.