

Intervista

L'eredità di Marco Borradori, ex ministro dei trasporti.

Pagine 6 e 7



Stress e malessere

Alle Officine FFS di Yverdon le continue pressioni sul lavoro hanno pesanti conseguenze sulla salute dei lavoratori.

Pagina 11



Focus.sev

La «decisione 25» davanti al Tribunale arbitrale.

Pagina 16

Firmato il piano sociale presso la compagnia ferroviaria che festeggia cento anni

BLS, giubileo e crisi

Soppressione di impieghi nel traffico merci, programma di risparmio «Gipfelsturm» e pesanti riorganizzazioni, si traducono in pressioni sul personale della BLS.

Per i dipendenti della BLS non è molto motivante sentire il CEO attribuire tutte le colpe di ciò che non va alle FFS e, dunque, anche alla Confederazione come unica proprietaria della compagnia ferroviaria (BLS fa capo al canton Berna). Eppure la BLS può contare sulla

forte identificazione del personale con l'azienda. Personale, tuttavia, sempre più sotto pressione. Intanto è stato firmato il piano sociale nel settore merci, che interessa molto il Ticino.

alle pagine 4, 8, 9 e 10



La BLS festeggia cento anni: il treno dell'inaugurazione il 28 giugno 2013 a Frutigen.

AVS sotto attacco: tutti in piazza a Berna

La riforma del Consiglio federale sulla previdenza vecchiaia, che prevede la più forte riduzione delle pensioni di tutti i tempi, è intransigente. L'USS si batterà contro ogni punto di questo progetto. Nel contempo si mobilerà per la propria iniziativa, AVSplus. **Per difendere pensioni e salari, tutti in piazza a Berna sabato 21 settembre.**

a pagina 5

Ritirata l'iniziativa in favore del controprogetto

Un passo decisivo

Il comitato promotore ha annunciato in conferenza stampa di aver ritirato la propria iniziativa «per i trasporti pubblici». Ora vuole concentrare le proprie energie affinché la promozione e il finanziamento del trasporto pubblico, approvati dal Parlamento nell'ambito del progetto FAIF, vengano iscritti nella Costituzione. Ciò necessita però del sostegno della maggioranza della popola-

zione e dei cantoni, chiamati prossimamente ad esprimersi in una votazione popolare. Si tratterà di una scadenza fondamentale per i trasporti pubblici e per il loro personale, ragion per cui anche il SEV si impegnerà a fondo in questa campagna.

a pagina 3

EDITORIALE

Il primo licenziamento collettivo di macchinisti è stato reso una realtà dai trasporti merci che la Deutsche Bahn ha deciso di togliere alla BLS per affidarli a FFS Cargo. Il SEV ha sempre messo in guardia da simili situazioni e ora ha dovuto contenerne gli effetti negoziando un piano sociale. Chissà se anche tutto questo

«Bisogna trarre le giuste conclusioni»

Barbara Spalinger, Vicepresidente SEV

rientra nella «spinta innovativa» che il CEO BLS Bernard Guillemon vantava anni fa come conseguenza della liberalizzazione del settore. Adesso Guillemon non perde occasione di criticare le FFS, per i loro utili nel traffico viaggiatori a lunga percorrenza che vorrebbe veder ripartiti e per l'aumento dei loro trasporti merci e per sostenere che queste questioni dovrebbero essere sottoposte ad una commissione per la concorrenza nel trasporto pubblico.

È lecito essere perplessi su questa soluzione. Il SEV ha sempre sostenuto che gli effetti negativi della liberalizzazione avrebbero potuto essere contenuti intensificando la collaborazione sino ad una possibile unione delle due ferrovie merci svizzere, che però hanno preferito tentare di primeggiare a scapito una dell'altra. Sbagliando si può imparare, a condizione di trarre le giuste conclusioni, anziché perseverare nel lancio di frecciate velenose.

IN BREVE

Responsabilità
solidale

Il Consiglio federale ha deciso di porre in vigore dal 15 luglio 2013 il rafforzamento della responsabilità solidale nel quadro delle misure di accompagnamento alla libera circolazione delle persone. Nel contempo ha approvato le disposizioni di applicazione della responsabilità solidale contenute nell'ordinanza sui lavoratori distaccati. La responsabilità solidale rafforzata consente di rendere l'appaltatore primario responsabile dell'osservanza delle condizioni salariali e lavorative da parte dei suoi subappaltatori. Unitamente ad altre misure, come ad esempio quelle contro la pseudoindipendenza, viene così colmata un'ulteriore lacuna giuridica, rafforzando le misure collaterali alla libera circolazione delle persone, invocate a gran voce dai sindacati e dal Partito socialista.

SOB punta al Ticino

La Schweizerische Südostbahn (SOB) sta valutando la possibilità di offrire un collegamento ferroviario diretto tra la Svizzera nordorientale e il Ticino. Il «Voralpen-Express», che attualmente circola tra Romanshorn (TG) e Lucerna, proseguirebbe lungo la linea di montagna del San Gottardo fino a sud delle Alpi. Uno studio di fattibilità è già stato effettuato, e i piani sono stati presentati all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), come precisato domenica dalla «Schweiz am Sonntag», che sta valutando gli aspetti tecnici ed economici e che dovrebbe pronunciarsi in autunno. Viene da chiedersi come questi treni si integrerebbero dal punto dell'orario e della copertura dei costi nel sistema dei trasporti pubblici, tanto più che la SOB è per l'85% proprietà di enti pubblici (35% Confederazione, 32% cantoni, 18% comuni e distretti).

Il Comitato SEV ha affrontato gli ultimi argomenti prima delle ferie estive

Manifestazione e pensioni

La riunione ha disposto i preparativi della grande manifestazione di Berna del 21 settembre, designato i rappresentanti SEV nel consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS e analizzato la situazione della cassa pensioni SEV.

Alla manifestazione del 21 settembre prossimo a Berna, il SEV vuole dare un segnale chiaro in favore di rendite sicure e affidabili. «Vogliamo ribadire in modo forte e chiaro che le rendite variabili non possono entrare in linea di conto per coloro che hanno lavorato tutta una vita» ha commentato perentoriamente il presidente Giorgio Tuti. Il SEV intende quindi utilizzare il tempo del ritrovo sulla Schützenmatte in attesa del corteo per ribadire il suo messaggio a tutti coloro che si troveranno sulla e attorno alla piazza. I rappresentanti della sottofederazione dei pensionati hanno assicurato il loro pieno sostegno, sottolineando come un reddito sicuro sia la condizione minima sulla quale un pensionato deve poter contare.

In favore della manifestazione sono poi intervenuti numerosi altri presenti per sottolineare la necessità e l'importanza della questione previdenziale per tutto il personale dei trasporti pubblici.

Rinnovo del consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS

Il consiglio di fondazione è composto da 12 membri, pariteticamente suddivisi tra rappresentanti del datore di lavoro e rappresentanti delle e degli assicurati.

All'interno della comunità di trattative, il SEV ha il diritto di presentare quattro candidature per i sei seggi spettanti ai rappresentanti del personale. Tra gli uscenti, Vincent Brodard ha rinunciato a riproporre la sua candidatura, mentre Erwin Schwarb (ex direttore di



Un appello da seguire in massa per respingere ulteriori peggioramenti salariali e di cassa pensioni.

SEV Assicurazioni) ha lasciato il posto al nuovo amministratore del SEV Aroldo Cambi. Il Comitato ha quindi confermato gli altri due uscenti Brigitte Aeckerter (sottofederazione VPV) e Werner Amrein (sottofederazione SBV), che saranno accompagnati da Aroldo Cambi e dal segretario sindacale René Windlin.

Un cambiamento della procedura elettorale ha poi richiesto anche la designazione di quattro sostituti, per la quale il comitato ha avanzato le candidature di Andreas Menet (ZPV), Markus Rügsegger (VPV), Sia Lim (sostituta dell'amministratore SEV) e Franziska Schneider (segretaria sindacale SEV). La sottofederazione dei pensionati PV ha ribadito la necessità di avere un rappresentante dei beneficiari di rendita nel consiglio di fondazione, negata dal vigente regolamento di nomina della cassa pensioni. La sottofederazione intende quindi sottoporre la questione all'ente di sorveglianza delle fondazioni del canton Berna.

Cambiamento di primato alla cassa pensioni SEV

Il Comitato è poi stato chiamato ad occuparsi anche della cassa pensioni del SEV, che assicura tutti i dipendenti del sindacato. L'evoluzione dell'età degli assicurati e la situazione del mercato dei capitali hanno indotto il consiglio di

fondazione a decidere il passaggio dal primato delle prestazioni a quello dei contributi. L'esperto di questioni di cassa pensioni Martin Schnider ha spiegato al Comitato SEV come continuare con il primato delle prestazioni avrebbe potuto comportare costi ingenti per il SEV in caso di ripresa del rincaro.

Il Comitato ha quindi avallato la decisione, dando via libera anche allo scioglimento dell'accantonamento per contenere le conseguenze del cambiamento sul personale.

Peter Moor

INFO

Il Comitato SEV in breve

Il Comitato ha tracciato un succinto bilancio del **congresso SEV del 23 e 24 maggio** a Berna, che ha suscitato echi positivi per la varietà dei temi e la vivacità degli interventi. La sola critica ha riguardato la scarsa copertura mediatica.

Il prossimo congresso SEV si svolgerà **giovedì, 28 maggio 2015** e durerà un solo giorno, preceduto dalle assemblee dei delegati delle sottofederazioni. Nel 2014, queste ultime avranno luogo per la maggior parte il 22 maggio. Le riunioni del Comitato SEV non saranno più messe in agenda all'ultimo venerdì del mese, ma a metà mese, per evitare le frequenti concomitanze.

Il SEV ha implementato il proprio **sistema di controllo interno IKS**, che analizza i potenziali rischi insiti nei processi sindacali, tecnici e finanziari e definisce misure preventive a disposizione del SEV.

La **responsabile del personale SEV** Ursula Lüthi ha rassegnato le proprie dimissioni. Dopo due decenni al nostro sindacato ha deciso di assumere un nuovo incarico. Il suo posto è già stato messo a concorso.

Ritirata l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»

FAIF: valida alternativa

Il Comitato dell'iniziativa «Per i trasporti pubblici» ha ritirato la sua proposta, soddisfatto dal controprogetto diretto «Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria» (FAIF).

Il Comitato intende così contribuire a garantire sul lungo periodo il finanziamento dei trasporti pubblici, riconoscendo che con FAIF è stata messa sul tavolo una proposta che mette a disposizione dei trasporti pubblici gli stessi fondi previsti dall'iniziativa.

«La nostra iniziativa è stata lo spunto per il disegno di legge FAIF – ha dichiarato la presidente centrale di ATA Evi Allemann ai media – inducendo il Consiglio federale ad elaborare una controproposta diretta.» Dopo l'approvazione di FAIF in Parlamento, il Comitato ha quindi deciso di ritirare l'iniziativa.

«L'obiettivo principale era di assicurare il finanziamento dei



Da sinistra: Regula Rytz, Giorgio Tuti, Evi Allemann

trasporti pubblici – ha aggiunto Roger Nordmann, presidente dell'alleanza per i trasporti pubblici – e FAIF persegue questo obiettivo allo stesso modo dell'iniziativa. D'altro canto il FAIF soddisfa i requisiti sul piano ecologico. La deduzione fiscale per i pendolari è stata limitata a 3000 franchi, garantendo con ciò il riutilizzo di fondi TTPCP per l'ampliamento ferroviario. Con il ritiro dell'iniziativa, le organizzazioni associate hanno voluto contribuire a garantire il finanziamento dei trasporti pubblici. «Con l'approvazione del FAIF, il Parlamento si è anche schierato dalla parte delle migliaia di dipendenti dei trasporti pubblici, che quotidianamente for-

niscono un importante servizio pubblico – ha dichiarato Giorgio Tuti, presidente SEV e vicepresidente dell'alleanza per i trasporti pubblici – senza contare che il progetto andrà a beneficio anche delle aziende.»

«Il progetto FAIF, tuttavia non sgombra il campo da sfide difficili», ha sottolineato Regula Rytz, copresidente dei Verdi. Le forze ecologiste del paese si sono prefisse di combattere un eccessivo ampliamento della rete stradale, di cui la seconda galleria stradale del Gottardo rappresenta uno dei punti essenziali e alla quale si oppongono le organizzazioni ambientaliste e i loro partner politici.

Comunicato stampa ATA

Le FFS tornano sui loro passi – SEV soddisfatto

Biglietti ultimo minuto

Il SEV ritiene che la vendita di biglietti sui marciapiedi sia un metodo adeguato per applicare l'obbligo di disporre di un biglietto. Fa però un po' specie che le FFS abbiano voluto ignorare per così tanto tempo gli appelli del personale.

Un anno e mezzo fa, le FFS volevano indurre tutti i viaggiatori all'acquisto del biglietto prima della partenza del treno introducendo l'obbligo di disporre di un titolo di trasporto. Tutti i viaggiatori che ne erano sprovvisti avrebbero dovuto essere trattati con la stessa,

elevata, severità. Le conseguenze sono note: una marea di ricorsi da parte di viaggiatori in buona fede trattati da malfattori. Nel frattempo, le FFS hanno deciso di riconoscere i margini di apprezzamento che il personale aveva richiesto sin dall'inizio. «Il personale treno è molto ben formato e senz'altro in grado di valutare la buona fede delle persone» sostiene il vicepresidente SEV Manuel Avallone. Adesso si è fatto un altro importante passo verso la soluzione del problema: riconoscere ai viaggiatori sprovvisti di titolo di trasporto la facoltà di annunciarsi al personale prima della partenza del treno e di essere trattato

come cliente e non come un delinquente. «Finalmente ci viene ridata la possibilità di svolgere la nostra professione in modo soddisfacente», afferma un sollevato Andreas Mennet, presidente della sotto-federazione del personale treno ZPV del SEV, aggiungendo: «è una decisione che ci soddisfa, anche se rimane un po' l'amaro di non essere stati ascoltati già dall'inizio.» Per il SEV resta infatti inspiegabile che le FFS si siano ostinate su decisioni e modalità assolutamente estranee ad un sistema ferroviario funzionante.

SEV

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Note stonate

Stiamo vivendo una vera controrivoluzione. Dagli anni 1980, i più ricchi non hanno cessato di accrescere la loro parte di reddito e di patrimonio, invertendo la precedente tendenza secolare a voler ridurre questi scarti di ricchezza. È cosa arcinota e ripetuta fino all'inverosimile: i ricchi sempre più ricchi, i poveri sempre più poveri.

Altrettanto noti sono i fattori economici e sociali che hanno provocato questa scomoda situazione, una storia di una bella e buona dell'idea di uguaglianza, che ha giocato un ruolo insidioso nel delegittimare le imposte e le azioni redistributive della ricchezza. Nello stesso tempo, la denuncia di inaccettabili disuguaglianze, vicine alla rassegnazione e a un sentimento di esclusione e impotenza.

È questo il nuovo mondo del progresso e dell'esercizio della democrazia? Gli esclusi, i divari sociali e le ingiustizie sono ridiventati la tela di fondo del nostro tempo. Non c'è dunque nulla di più urgente che rifondare l'idea di uguaglianza, nonostante il fatto che la società degli uguali è ancora ben lontana dall'avverarsi. Si assiste invece a un malessere politico che oscura qualsiasi tentativo di ritrovare il bandolo di una società più equa e socialmente più sostenibile. Perché la politica dovrebbe perlomeno assicurare un minimo vitale e dignitoso per tutti in una società e non in una giungla dove prevale la legge del più forte. In realtà la prima vera sconfitta della politica è la vittoria della paura.

La sfiducia crescente nei confronti del mondo politico coincide inevitabilmente con l'irresistibile crescita di tutte le insicurezze che caratterizzano il passaggio di millennio. Ci fu l'insicurezza economica e sociale degli anni Ottanta, dopo trent'anni di crescita regolare e di pieno impiego. Gli anni 90 hanno immediatamente aggiunto una insicurezza internazionale e globalizzata, facendoci capire che la fine della Guerra fredda non annunciava una vera pace universale, ma sembrava piuttosto consegnare il mondo all'esplosione di violenze nazionaliste, sotto l'egemonia vigile degli Stati Uniti. Era appena passata la minaccia di una guerra atomica che già occorreva fare i conti con la minaccia terroristica. Non per aver sempre cattiva la parola, ma sembra proprio che il progresso è incappato in un'indesiderata battuta d'arresto, promuovendo la frattura più che l'unione sociale.



Riduzione del trasporto merci sull'asse del San Gottardo

Accordo sul piano sociale tra SEV e BLS

Dopo intense trattative, la BLS e i sindacati si sono accordati sul piano di responsabilità sociale a favore dei collaboratori licenziati a seguito dell'eliminazione del trasporto merci non più redditizio sull'asse del San Gottardo. I collaboratori colpiti dal licenziamento riceveranno prestazioni congrue per minimizzare le conseguenze della perdita del posto di lavoro.

La soppressione, comunicata ad inizio aprile, di treni merci non più redditizi del cliente DB Schenker Rail sull'asse del Gottardo a partire dal 2014, comporterà un taglio dei posti di lavoro per BLS e BLS Cargo. Oltre a vari provvedimenti adottati, negli ultimi mesi la BLS ha condotto intense trattative con le parti sociali SEV, transfair e VSLF per la stesura di un piano sociale che si applicherà a tutti i collaboratori BLS e BLS Cargo licenziati a seguito della citata soppressione.

Dopo ripetute trattative, le parti sono giunte ad un accordo ed il piano sociale entra in vigore con effetto retroattivo al 1° aprile 2013. In base ad esso, i collaboratori licenziati riceveranno prestazioni per minimizzare le conseguenze della perdita del posto di lavoro, per esempio:

- una garanzia salariale, limitata per durata ed entità, in caso di accettazione di un posto inquadrato in un livello inferiore presso un altro datore di lavoro;
- prestazioni di buonuscita, scaglionate per età e anni di servizio per coloro che non avranno trovato un posto di lavoro entro il 1.1.2014;
- la promessa di mantenimento del posto di lavoro per i

collaboratori a partire dai 60 anni;

- la possibilità di pensionamento anticipato a partire dal 62° anno compiuto;
 - inoltre il piano sociale contempla il ricorso ad una commissione paritetica con potere decisionale in presenza di casi difficili o che possono prestarsi ad interpretazioni diverse.
- «Siamo lieti che l'accordo sia stato raggiunto. Siamo certi che il piano sociale offra ai collaboratori interessati prestazioni corrette» ha dichiarato il CEO delle BLS Bernard Guillemon. Il dialogo costruttivo continuerà coinvolgendo il sindacato anche in futuro.
- «Il risultato offre agli interessati ulteriori prestazioni e ci dà

la possibilità, tramite la commissione per i casi difficili, di seguire da vicino la sua applicazione», è stato il commento della vicepresidente SEV Barbara Spalinger.

Prime misure per minimizzare il taglio dei posti

A seguito della perdita di trasporti sull'asse del Gottardo, BLS e BLS Cargo stimano un taglio complessivo di 70-80 posti di lavoro, di cui 50-60 macchinisti. Per attutire la perdita del lavoro sono già state elaborate alcune misure, fra cui la ricerca di impieghi alternativi all'interno della BLS, la riduzione del grado di occupazione, il versamento di indennità per il lavoro notturno e/o domenicale sotto forma di

tempo anziché denaro o il collocamento del personale (soprattutto macchinisti) presso altre ferrovie. Alla luce dei primi colloqui, la BLS è fiduciosa che almeno una parte dei macchinisti in esubero riesca ad essere impiegata presso altre ferrovie. Purtroppo a tutt'oggi i licenziamenti paiono inevitabili. «Faremo tutto il possibile per limitare al massimo il numero dei collaboratori che perderanno il lavoro», ha aggiunto Bernard Guillemon, CEO della BLS.

Procedura di consultazione

Settimana prossima, la BLS avvierà la procedura di consultazione con le rappresentanze dei dipendenti, così come prescritto dalla legge. Nell'ambito di tale procedura, le parti sociali possono proporre ulteriori misure per diminuire l'entità dei tagli che la BLS verificherà approfonditamente. La procedura di consultazione terminerà a inizio agosto 2013.

Comunicato BLS/SEV



Un monito sempre valido.

«Il nuovo stile della BLS non è a priori migliore o peggiore, è semplicemente diverso»

La vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger** è titolare del dossier delle Imprese di trasporto concessionarie (ITC). Le abbiamo chiesto come valuta le politiche del personale della BLS.



A. Egger

■ **contatto.sev:** In che modo il cambiamento ai vertici della BLS, da Mathias Tromp a Bernard Guillemon, ha inciso a livello aziendale?

Barbara Spalinger: La vecchia BLS era un'organizzazione re-

lativamente patriarcale, con tutti i vantaggi e gli svantaggi. Il signor Tromp era un interlocutore difficile ma concreto. Con lui c'erano vivaci discussioni, ma ha sempre avuto un occhio di riguardo per il personale e spesso interveniva a favore del compromesso con autorità. All'epoca alla BLS si diceva che la buona fede era un valore molto importante, che era necessaria la reciproca fiducia e che si doveva risolvere la maggior parte dei problemi a voce. Oggi non è più così. C'è stato un cosciente cambiamento culturale. Dopo la partenza di Mathias Tromp, è stato inaugurato un nuovo

stile di conduzione aziendale, che a priori non è né migliore, né peggiore: è semplicemente diverso. Un esempio? Per quanto riguarda la cassa pensione la BLS ha optato per una linea chiara e molto corretta.

■ Desideri per la politica del personale della BLS?

Mi piacerebbe più trasparenza e maggiori possibilità di risolvere davvero i problemi sul posto, al tavolo dei negoziati. Dico questo perché oggi c'è troppa opacità, non si sa chi è competente di che cosa: una situazione che provoca regolarmente ritardi e che incide

sul personale. Questo vale in modo particolare per tutta la faccenda che ruota attorno al «Gipfelsturm» e nei rapporti con il canton Berna, nelle vesti di proprietario e di mandatario delle prestazioni. Tuttavia le trattative per l'elaborazione del piano sociale legato alla soppressione di impieghi nel traffico merci, sono andate ad un ritmo spedito. Non ci resta che sperare – e soprattutto esigere – che i termini siano rigorosamente rispettati. Il personale interessato se lo aspetta.

■ I nodi finanziari sono legati a questioni interne o piuttosto esterne?

I problemi sono generati dalla combinazione dei due fattori. Da un lato il canton Berna, azionista di maggioranza della BLS, è confrontato con difficoltà finanziarie. D'altro lato i problemi interni hanno giocato un ruolo e le ristrutturazioni degli ultimi anni non hanno manifestamente contribuito a migliorare le cose. Dall'esterno non posso dire se si tratta di problemi ereditati o piuttosto di errori di valutazione delle nuove situazioni. In ogni caso anche in questo contesto una maggiore trasparenza non guasterebbe: si tratta, in fondo, del futuro della BLS.

Markus Fischer/trg

In futuro le rendite AVS non saranno più adattate all'evoluzione dei salari e al costo della vita.

Attacco frontale all'AVS

La riforma del Consiglio federale sulla previdenza vecchiaia, che prevede la più forte riduzione delle pensioni di tutti i tempi, è brutale e intransigente. L'USS si batterà contro ogni punto di questo progetto, che avrebbe per effetto un abbassamento delle pensioni. Nel contempo si mobilerà per la propria iniziativa, AVSplus.

Se i piani della riforma prevista per il 2020, dovessero andare in porto, pensionati e pensionate dovrebbero farcela con risorse minori oppure pagando preventivamente di più. Per l'Unione sindacale svizzera questa via è impraticabile. Già oggi l'importo delle pensioni per i redditi medi e bassi, è troppo esigue per permettere una vita degna durante la vecchiaia. Inoltre, le persone di più di 50 anni stanno già facendo fatica a stare sul mercato del lavoro.

Brutale riduzione delle pensioni
Prevedendo una diminuzione del tasso di conversione minimo tra il 6,8 a 6%, il consigliere federale Alain Berset progetta la più grande diminuzione delle pensioni di tutti i tempi. L'ultimo tentativo di riduzione del tasso di conversione, è stata massicciamente respinto dalle urne nel 2010. Circa il 73% dei/delle votanti hanno respinto il passaggio del tasso dal 6,8% a 6,4%, ossia una riduzione di 0,4 punti. Nei progetti di Berset la riduzione addirittura raddoppia, portando in dote una diminuzione delle rendite delle casse pensioni del 12%. Questa riforma della previdenza vecchiaia avrebbe conseguenze pesanti: chi ha potuto racimolare una pensione pari 1500 franchi mensili, come un falegname per esempio, perderà circa 200 franchi al mese.



Questo massacro delle pensioni difficilmente troverà il consenso delle urne.

Certo, il Consiglio federale propone di compensare questa mancanza. Ma la compensazione, tuttavia, consiste nel destinare mezzi supplementari al secondo pilastro. Questo farmaco era già stato prescritto nella prima revisione della LPP. All'epoca la riduzione del tasso minimo di conversione era stata addolcita con un aumento degli averi di vecchiaia. Dieci anni più tardi, tuttavia, la disponibilità a versare più soldi nel secondo pilastro è nettamente più bassa, anche sul fronte padronale. Per le persone a basso reddito, il secondo pilastro non è redditizio. Per i redditi medi e bassi l'AVS è di

gran lunga la forma di previdenza vecchiaia più efficiente rispetto al risparmio obbligatorio del secondo pilastro. Il rafforzamento dell'AVS, come richiesto dall'iniziativa dell'USS AVSplus, è la strada maestra per una buona previdenza.

Donne discriminate

La richiesta di portare a 65 anni l'età pensionabile delle donne, è portata avanti ormai da tanto tempo. Ridurre la durata del versamento della pensione si traduce anche in una contrazione delle rendite. Colpisce solo le donne e le penalizza tantissimo. Le donne percepiscono pensioni nettamente più basse rispetto a quelle degli uomini, a causa del secondo pilastro e di salari inferiori.

Parlare di uguaglianza di trattamento delle donne in pensione, è dunque un'assurdità. Il 40% delle donne lascia il mercato del lavoro prima dei 64 anni. In questa situazione giocano un ruolo importante anche gli obblighi familiari. Molte donne attorno ai sessant'anni si occupano dei nipotini assicurando un contributo essenziale alla conciliazione del lavoro e della famiglia. Altre si prendono cura dei familiari malati e, non da ultimo del proprio compagno. L'aumento dell'età pensionabile delle donne nega questa realtà sociale. Come misura di risanamento dell'AVS è unilaterale e ingiusta. L'USS respinge un simile deterioramento delle pensioni. Anzi, occorre migliorare le pensioni delle donne attraverso uno sviluppo dell'AVS, come quello proposto con l'iniziativa AVSplus, per cui è tuttora in corso la raccolta delle firme, a cui il SEV ha assicurato un grande contributo.

Trucchi che indeboliscono l'AVS
Pesanti nuvole si addensano sul finanziamento dell'AVS. La Confederazione, infatti, vuole sottrarsi dalla propria responsabilità nei confronti dell'AVS e crearsi un margine di manovra più confortevole per ridurre le imposte, per esempio nel quadro della terza riforma dell'imposizione delle imprese. Oggi la Confederazione prende a carico circa il 20% delle spese dell'AVS. In base ai piani del Consiglio federale, in futuro questa percentuale scenderebbe al 10%. Il rimanente dovrebbe dipendere dagli introiti dell'IVA. La parte attuale della Confederazione che ammonta a 7,6 miliardi di fran-

chi, si ridurrebbe a circa 5 miliardi. La differenza dovrebbe essere colmata dall'aumento dell'IVA. Così facendo, i poteri pubblici indeboliscono massicciamente il primo pilastro. Un forte aumento dell'IVA nel quadro del finanziamento dell'AVS, è una mossa impopolare, poiché incide sul rincaro dei consumi. Le crescenti pressioni in favore di una riduzione delle rendite andrà nel senso di economie svizzere e dei partiti borghesi che chiedono un adeguamento automatico delle prestazioni dell'AVS. In altri termini: un assottigliamento delle future pensioni. Sotto il cappello del «freno all'indebitamento dell'AVS», il parlamento federale si è già espresso per l'introduzione di una riduzione tecnocratica delle spese. In futuro le rendite AVS non saranno più adattate all'evoluzione dei salari e al costo della vita. L'Unione sindacale svizzera si opporrà con forza a tutti quei piani che vogliono smantellare le pensioni.

Tutti schierati per AVSplus

I progetti del Consiglio federale motivano il movimento sindacale a sostenere con totale convincimento l'iniziativa AVSplus che mira a rafforzare il primo pilastro. In Svizzera molte persone non riescono a vivere decentemente con le rendite erogate dal 1° e 2° pilastro. È pertanto indispensabile aumentare del 10% il valore delle prestazioni AVS. L'AVS, del resto, è la previdenza vecchiaia più sicura e testimonianza del miglior rapporto qualità/prezzo. Infatti, contrariamente al 2° pilastro e soprattutto alla previdenza privata (3° pilastro), le persone a reddito medio contribuiscono proporzionalmente poco nelle casse AVS per beneficiare di un aumento sensibile delle loro rendite. Infatti, grazie a un supplemento del 10% sulle rendite di vecchiaia attuali e future, la maggioranza della popolazione potrà avere maggiori disponibilità finanziarie.

USS/frg

PENSIONI E SALARI IN PIAZZA

Il movimento sindacale organizza una manifestazione per difendere i nostri stipendi e le nostre pensioni.

Data: sabato 21 settembre 2013

Luogo: Berna; ritrovo probabilmente sulla Schützenmatte, chiusura della manifestazione sulla piazza federale.

Orario: ritrovo tra le 13 e le 13.30, corteo, manifestazione, rientro dalle 16.

Materiale: bandiere, gilet, manifesti ecc. consegnati dal SEV sul posto. Striscioni propri benvenuti.

Abbiamo incontrato il nuovo sindaco di Lugano



Il sindaco Marco Borradori prepara la riunione di Municipio.

Dalla Porsche alla Tilo

Dopo 18 anni alla direzione del dipartimento del territorio del canton Ticino, Marco Borradori è stato eletto sindaco di Lugano. Un'occasione per uno sguardo retrospettivo su un periodo di grande fermento per i trasporti pubblici, promossi contenendo le opposizioni del suo stesso partito.

■ **+Marco Borradori, come ex Consigliere di Stato può guardare a 18 anni alla testa del dipartimento del territorio in cui i trasporti pubblici hanno conosciuto un deciso sviluppo...**

Indubbiamente. Sono arrivato nella prima fase di applicazione della Legge cantonale sui trasporti pubblici, approvata nel dicembre del 1994 e, con i miei collaboratori della Sezione mobilità, ho impostato un discorso a lungo termine. Nel 1996, il Cantone versava contributi alle aziende di trasporto pubblico dell'ordine di 5-6 mi-

lioni di franchi, che in questi anni è più che decuplicato. Siamo quindi riusciti, grazie ad un ottimo lavoro di squadra e a una pianificazione chiara, a far passare il messaggio sull'importanza dei trasporti pubblici e dei relativi piani regionali dei trasporti.

■ **In questo però il suo partito, la lega dei ticinesi, non l'ha certo sempre sostenuta.**

Soprattutto all'inizio, è in effetti stata dura. In seguito però la situazione è cambiata. So che dall'esterno certi meccanismi interni ai partiti possono risultare difficili da capire, ma devo dire che, spiegando e motivando le scelte, ero riuscito a ottenere anche un certo consenso, al di là di alcune «sparate» o di definizioni ironiche, come quella del «trenino dei puffi», che la Lega rivolgeva alla ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Posso dire di essermi sempre preso certe libertà, anche se poi a volte il gruppo della Lega in Gran Consiglio non sosteneva le richieste di credito del mio dipartimento.

■ **I contrasti però ci sono ancora, se pensiamo all'iniziativa per una circonvallazione nel basso Malcantone in galleria, promossa proprio dalla Lega in antitesi con quella prevista dal «suo» piano dei trasporti e contro il suo parere.**

Ho sempre ricordato gli sforzi

immensi fatti per trovare un accordo sul piano regionale dei trasporti nell'area del Basso Malcantone e sui rischi di perdere gli aiuti finanziari della Confederazione se la soluzione concordata fosse caduta in votazione popolare.

■ **Per portare avanti un simile discorso di sviluppo dei trasporti pubblici in queste condizioni, occorre però anche una buona dose di convinzione personale. Un bel cambiamento rispetto ai tempi in cui andava a Bellinzona in Porsche.**

Nel '95 facevo certamente un po' più fatica a capire, e quindi a fare mie, alcune scelte a favore dell'ecologia o dell'ambiente, anche perché non mi ero mai confrontato realmente con queste problematiche. Nel dipartimento del territorio vi sono settori diversificati come quello dell'ambiente da una parte e quello delle costruzioni dall'altra, con la pianificazione del territorio che nel mezzo funge da cerniera tra le diverse esigenze. In questi anni, in me si sono sviluppate due consapevolezze. La prima, che non possiamo semplicemente continuare ad accettare e ad assorbire l'aumento della circolazione privata degli ultimi anni, per cui occorre uno sviluppo importante dei trasporti pubblici, che purtroppo attualmente si scontra con i limiti delle risorse finanziarie.

La seconda, è che occorre una crescita equilibrata, che tenga conto di tutte le sensibilità, comprese quelle, pur sempre numerose, a favore delle esigenze dell'automobilista. Bisogna quindi mediare tra le varie richieste, con l'obiettivo di salvaguardare la qualità di vita di tutti.

■ **Le ristrettezze finanziarie cominciano a fare male. Lo scorso anno, il cantone ha tagliato l'1,8% dell'indennità ad aziende che da anni sottostanno ad un controllo ferreo della loro contabilità. Altri tagli si profilano all'orizzonte. Non si sta tirando troppo la corda?**

È una situazione veramente difficile, in quanto con le aziende abbiamo lavorato molto bene, in un clima di rispetto e di considerazione delle reciproche esigenze. D'altra parte,

«**Non possiamo semplicemente continuare ad accettare e ad assorbire l'aumento della circolazione privata degli ultimi anni**».

come membro del Governo, non potevo ignorare le difficoltà finanziarie, né l'importante aumento delle nostre spese in questi anni. In Governo eravamo pertanto consapevoli che chiedere ulteriori riduzioni di spesa alle aziende poteva creare problemi, come cause-rebbero problemi eventuali riduzioni di prestazioni, sulle corse serali, o nelle regioni pe-

riferiche. Sono situazioni dolorose per il politico che crede nel trasporto pubblico, ma per le quali non esistono molte alternative. Sono anche consapevoli delle difficoltà delle aziende di trasporto pubblico, già confrontate con il risanamento delle loro casse pensioni.

■ **In questi anni, il SEV ha avuto l'onore di beneficiare in più occasione del suo sostegno, dallo sciopero presso la navigazione a quello delle Officine, passando per i suoi interventi ai convegni del personale delle aziende private VPT. Non sono certo posizioni scontate per un esponente della Lega. Lei come ha vissuto questi momenti?**

Come momenti di grande libertà e di crescita personale. Con il SEV ho sempre avuto un rapporto molto schietto, traspa-

rente e costruttivo. Credo di poter dire che abbiamo ottenuto buoni risultati.

■ **La sua attività ha favorito anche la nascita di un progetto importante, come la nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese, che ha però difficoltà sul versante italiano. Come le sta vivendo?**

Con una certa preoccupazione,

BIO

Marco Borradori è nato nel 1959 a Lugano, dove è anche cresciuto e ha frequentato le scuole sino al Liceo e dove vive tutt'ora da single. Ha conseguito la licenza in diritto a Zurigo nel 1983 e nel 1986 ha ottenuto il diploma di avvocato e notaio.

La sua carriera politica è iniziata con l'avvento della lega dei ticinesi. Nel 1991 è stato eletto al Consiglio nazionale e nel 1992 nel Municipio di Lugano. Nel 1995 ha lasciato entrambe le cariche, essendo stato eletto in Consiglio di Stato, dove ha diretto il dipartimento del territorio sino al mese di aprile del 2013, quando è «rientrato» a Lugano con la carica di Sindaco della città.



Il consigliere di Stato Marco Borradori in pittura ai tempi dello sciopero delle Officine.

che non mi toglie però il sonno. Mi spiego meglio. Anzitutto, va ricordata l'importanza del progetto che permetterà di sgravare le strade, migliorando la qualità di vita di chi vi abita attorno, ma anche di chi vi passa ore incolonnato per venire da noi a lavorare, offrendo un'alternativa molto apprezzata come i treni Tilo. Nel contempo, avvicinerà i Ticinesi alla Svizzera romanda e aprirà loro una finestra sul mondo, collegando in modo efficiente il cantone con lo scalo intercontinentale della Malpensa. Non posso valutare le attuali difficoltà in Italia, con la quale vi sono comunque accordi validi e cantieri che hanno raggiunto uno stadio che non permette di fare marcia indietro. La linea verrà quindi realizzata. Certo sarebbe bello veder rispettati i tempi, o almeno la scadenza di Expo 2015, ma qualche mese di ritardo, considerato il respiro almeno centenario dell'opera, non sono una catastrofe.

■ **Anche Lugano vive una fase di fermento per quanto riguarda i trasporti pubblici.**

Sì. L'anno scorso vi è stata la rivoluzione del piano viario, con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate, che ha migliorato i problemi di traffico di diversi quartieri e la circolazione dei mezzi pubblici. Restano alcune situazioni tecniche da rivedere in centro e, soprattutto, il sistema semaforico non dimostra ancora «l'intelligenza» auspicata. Abbiamo incrementato di circa il 20% anche l'offerta dei trasporti pubblici e, dopo una prima fase in cui l'utenza ha dovuto abituarsi ai nuovi automatici dei biglietti della comunità tariffale integrale, mi sembra di percepire una certa soddisfazione. Vorremmo adesso sviluppare e incrementare i trasporti pubblici verso i nuovi quartieri, ma anche qui dobbiamo fare... i conti. Infine, abbiamo l'importantissimo progetto del tram che collegherà la piana del Veduggio con il centro di Lugano, che

potrebbe essere pronto entro il 2023 e poi l'altra linea che si sta studiando dal Pian Scairolo a Cornaredo.

■ **Ma si parla anche di sopprimere la linea attuale della FLP da Agno a Lugano.**

Era un'opzione di cui si è parlato, ma sulla quale il cantone ha richiesto ulteriori approfondimenti, convinto che vi siano

«Il popolo, compreso quello ticinese, ha approvato l'Iniziativa delle Alpi e il trasferimento delle merci su ferrovia. E la volontà popolare va rispettata».

anche buone ragioni per mantenere questa linea.

■ **Sino adesso abbiamo parlato di trasporto pubblico viaggiatori. Vi è però anche una componente importante come il trasporto merci, che il popolo vuole veder svolgere per ferrovia. Il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo avrebbe potuto dare un impulso decisivo al trasferi-**

mento dalla strada, ma il Consiglio di Stato ha richiesto una seconda canna. Come mai?

Dopo la votazione sul controprogetto Avanti, fucilato anche in Ticino, io avevo detto che il raddoppio non era più un'opzione sul tavolo. In seguito, è però sorto il problema del risanamento del tunnel autostradale e, per il governo can-

tonale, l'idea di non avere un collegamento stradale per un migliaio di giorni era molto problematica, quasi drammatica. Anche le stime dei costi del trasbordo apparivano, almeno inizialmente, molto approssimative, senza parlare delle comprensibili resistenze di Uri e della regione di Biasca alla realizzazione dei terminali, per cui l'alternativa di gran lunga migliore ci è apparsa il raddoppio senza aumento della capa-

■ **Ma come è possibile garantire di non aumentare le capacità, se anche l'accordo sui trasporti terrestri con l'UE non permette limitazioni artificiali?**

Ripeto, è il punto fondamentale, al quale la politica deve dare una risposta praticabile e corretta. Il popolo, compreso quello ticinese, ha approvato l'Iniziativa delle Alpi e il trasferimento delle merci su ferrovia. E la volontà popolare va rispettata.

100 anni della ferrovia del Lötschberg

«La maggioranza dei lavoratori era organizzata sindacalmente, pronta alla lotta di classe e di orientamento anticlericale».

Elisabeth Joris, storica



Da una galleria all'altra

La galleria del Lötschberg, inaugurata 100 anni fa, venne realizzata grazie a migliaia di minatori e artigiani italiani, che rimasero sul posto alcuni anni, per poi trasferirsi su di un altro cantiere. Ma chi erano e come vivevano?

Nel cimitero di Kandersteg si trova una grande targa recante i 25 nomi di minatori italiani vittime del più grave incidente verificatosi durante lo scavo della galleria del Lötschberg. Il 24 luglio 1908, lo scoppio di una mina provocò una frana di fango e detriti che dalla sovrastante Gesterntal penetrò in un pozzo di scavo. Dalla massa si riuscì ad estrarre un solo cadavere, quello del siciliano Vincenzo Aveni, sepolto nel cimitero del paese, mentre degli altri 24, inghiottiti per sempre dalla montagna, resta il nome sulla targa. Benvenuti Daniele da Forlì, Gualazzi Albino da Pesaro, Ramazzini Giovanni da Brescia: sono alcuni nomi che, ironia della sorte, possono essere ricordati visitando il cimitero di Kandersteg. Delle altre centinaia di minatori vissuti per alcuni anni nell'Oberland bernese non è invece rimasta alcuna traccia, salvo evidentemente la galleria del Lötschberg, che festeggia appunto i suoi 100 anni di attività. Terminato il lavoro, coloro che lo hanno svolto hanno lasciato la valle con la stessa rapidità con la quale vi erano giunti.

La «Little Italy» di Kandersteg

Durante la realizzazione della galleria, dal 1906 al 1913, la vita del paese di Kandersteg venne profondamente marcata dalla presenza dei lavoratori e delle loro famiglie. I momenti

di punta videro infatti la presenza di oltre 3000 cittadini italiani, mentre nel 1906 il paese contava 455 anime. «In pochi mesi, stretto tra il paese e il cantiere, sorse un quartiere provvisorio, battezzato, come si faceva a quei tempi in America, little Italy», ha scritto la storica Ursula Pfander. Ma come viveva questa gente? Difficile farsene un'idea. Se la realizzazione della galleria appare molto ben documentata e illustrata da foto, la quotidianità dei lavoratori interessava evidentemente molto poco i cronisti dell'epoca. È però certo che «little Italy» non fosse solo un dormitorio. Durante i lavori, l'ufficio circondariale di stato civile registrò 555 nascite di bambini italiani. Un terzo circa dei lavoratori erano sposati e spesso si facevano accompagnare dalle loro famiglie. Secondo Ulrich Junger, già pastore di Kandersteg, che aveva svolto ricerche sul tema intervistando coloro che avevano vissuto quei tempi, i familiari giunti sul posto erano circa 1100.

Scuole, ospedali e svaghi

A seguito dei minatori, giunsero anche altre categorie: commercianti, esercenti, panettieri, custodi, parrucchieri e calzolari, che spesso conducevano una vita altrettanto normale, che li portava da un cantiere all'altro. Di questa «carovana» facevano parte anche le Suore Giuseppine di

Cuneo che curavano i pazienti dell'ospedale di cantiere e insegnavano nella scuola italiana per conto dell'organizzazione di mutuo soccorso per emigranti «Opera di Assistenza Bonomelli».

Se il lavoro in galleria era un compito riservato esclusivamente agli uomini, le donne si occupavano dell'economia domestica, cucinavano o lavoravano come cameriere.

Il quartiere offriva anche occasioni di svago. Un certo Zelino Tollini ha creato il primo cinema di Kandersteg, proiettando film all'albergo National, an-

ch'esso creato da un italiano e che oggi ha ormai chiuso i battenti; si organizzavano concerti della musica dei lavoratori e persino delle gare ciclistiche. Di domenica, le numerose osterie risultavano molto animate. Vi si giocava, si ballava e si beveva e non di rado la polizia doveva intervenire per prelevare chi aveva alzato troppo il gomito o per sedare gli animi surriscaldati.

Vita di sacrifici

Questi passatempi fungevano da contrappunto ad una quotidianità fatta di stenti e di du-

rossimo lavoro in galleria. Lo stipendio andava da 3 franchi e 30 a 6 franchi al giorno, permettendo di procurarsi solo il minimo indispensabile, se si pensa che un chilo di pane costava 40 centesimi e una porzione di carne con legumi 50. Ciò non ha impedito ai lavoratori del versante nord di risparmiare e di spedire a casa qualcosa come 2,2 milioni di franchi, pari a quasi un quarto della loro massa salariale.

I sacrifici di questi lavoratori immigrati comprendevano an-

continua a pagina 10

100 anni dopo lo scavo della galleria del Lötschberg, vi sono ancora mina

«Scavare gallerie è ancor

È ancora un lavoro molto duro, anche se meno pericoloso di un tempo, osserva André Kaufmann del sindacato Unia, analizzando le condizioni sui cantieri delle gallerie di base.

■ **contatto.sev:** Scavare gallerie è sempre stato considerato un lavoro duro e pericoloso. Ma oggi qual è la situazione?

André Kaufmann: È senz'altro ancora molto duro, nonostante gli enormi progressi tecnici. Numerose gallerie vengono

adesso scavate a macchina, permettendo di avanzare con i lavori in condizioni simili a quelle che si trovano nell'industria. Restano poi tutt'ora molti pericoli e le possibilità di crolli non sono del tutto scongiurate, ma la quota di infortuni nelle gallerie non è molto maggiore di quella degli altri settori dell'edilizia.

■ **Non è un po' merito anche del lavoro sindacale?**

Abbiamo senz'altro dato un nostro contributo, ma anche la Suva ha fatto un ottimo lavoro e le aziende sono sicuramente più sensibili di centro anni fa.

I capicantiere puntano a ridurre il numero di infortuni, vengono prescritti caschi, scarpe e abiti di sicurezza, gli alcolici sono banditi dalle gallerie e i controlli sono frequenti.

■ **Vi sono però ancora i problemi derivanti dal caldo e dal rumore.**

Certo, sono problemi importanti. Vi sono prescrizioni della Suva per le temperature che prevedono un massimo di 28 gradi. Spesso questo limite è però superato e oltre a ciò abbiamo la polvere, i gas di scarico e un'umidità a volte superiore al 90 per cento. Sono



La targa al cimitero di Kandersteg è la sola testimonianza rimasta dei lavoratori italiani alla galleria del Lötschberg.

minatori che scavano gallerie nelle Alpi svizzere per completare la rete ferroviaria.

«...ra un lavoro duro, ma meno pericoloso»

condizioni dure. L'avanzamento con esplosivi genera fumi che, in caso di rapida ripresa dei lavori dopo lo scoppio, possono essere molto dannosi per la salute. La ventilazione e il raffreddamento delle gallerie costano molto: il cantiere di Sedrun, per esempio, aveva un fabbisogno di corrente pari a tutta la città di Zurigo.

■ **Una volta, nelle gallerie lavoravano soprattutto Italiani. Oggi chi viene a scavare le nostre gallerie?**

Abbiamo una composizione molto più eterogenea, anche se gli Svizzeri restano pochi.

Lo scavo delle NTFA ha occupato molti Austriaci e alcuni Tedeschi. Troviamo Italiani laddove l'appalto è andato ad una ditta italiana, come per esempio alla galleria del Ceneri. Nel rivestimento delle gallerie, troviamo poi tutte le nazioni occupate anche negli altri settori dell'edilizia, con molti Portoghesi.

■ **Come viene retribuito un lavoro così esigente?**

In genere, il lavoro in galleria è retribuito un po' meglio degli altri sui cantieri. È infatti attribuito al livello regionale più elevato dei tre previsti dal

contratto mantello dell'edilizia. Occorre poi considerare come in galleria vi siano pochissimi manovali, per cui è raro trovare stipendi inferiori ai 5000 franchi mensili, oltre alla tredicesima. Vi sono poi le indennità, come quelle per il lavoro sotterraneo, che possono portare ad un supplemento dai 3 ai 5 franchi l'ora. I minatori in galleria guadagnano bene,



André Kaufmann fa parte della direzione del settore edile di Unia.

ma svolgono un lavoro molto duro.

■ **Constate problemi derivanti da subappalti che aggravano le disposizioni?**

Io faccio parte della commissione paritetica per il lavoro sotterraneo e controlliamo i cantieri ogni anno, compresi i salari, le indennità e i tempi di lavoro. All'inizio, dovevamo intervenire abbastanza spesso, ma ora la situazione è migliorata, anche grazie all'effetto deterrente della consapevolezza di essere controllati.

Peter Krebs

segue da pagina 8

che i loro alloggi. «Le baracche, sino a tre piani, spuntarono come funghi» riporta Junger nel suo libro su Kandersteg ai tempi del cantiere della galleria. Il quartiere più grande sorse su di un prato a Bütschels, fuori paese e contava 31 edifici. A pianterreno vi era una mensa e i due piani superiori ospitavano dormitori capaci di ospitare sino a 100 persone, in camera a due a tre letti. Questi alloggi, gestiti dai «cantinieri» venivano utilizzati dagli scapoli, mentre le famiglie avevano la possibilità di affittare appartamenti. Si trattava comunque di strutture estremamente spartane, messe a disposizione da privati. «Si riattava ogni fienile che più o meno vi si prestava, per incassare 30 franchi al mese di affitto», scrive ancora Junger.

«Al limite del tollerabile»

Capitava persino che alcuni

minatori, impiegati sui tre turni giornalieri, affittassero un solo letto in due, per risparmiare. Lo stato precario di questi alloggi venne documentato anche da una perizia elaborata nel 1907 su incarico del Consiglio di Stato che, ad eccezione degli alloggi dell'impresa ferroviaria, riferiva di «condizioni al limite del tollerabile dal punto di vista costruttivo, estetico, della polizia del fuoco e sanitario».

Gli Italiani accettavano condizioni con le quali gli Svizzeri evitavano di confrontarsi, anche grazie al fatto che essi erano per lo più impiegati in posizioni dirigenziali, come ingegneri o nell'amministrazione dal consorzio francese «Entreprise Générale du Lötschberg (EGL)». Questa situazione derivava anche dalle differenti condizioni economiche: la Svizzera, che per buona parte del 19° secolo fu una nazione di emigrazione, aveva conosciuto dal 1885 una fase di forte espan-



L'albergo National fungeva a volte anche da cinema.

sione economica e di penuria di manodopera nell'industria. In Italia, invece, l'aumento della popolazione e la crisi del settore agricolo avevano generato un'emigrazione di massa: tra il 1876 e lo scoppio della prima guerra mondiale, circa 14 milioni di italiani dovettero lasciare il loro paese per recarsi, tra le altre destinazioni, anche in Svizzera, dove le prospettive di guadagno erano migliori, nonostante «numerosi impresari pagassero agli italiani salari inferiori a quelli versati agli svizzeri» come riferì il

redattore della «Neue Zürcher Zeitung» dell'epoca Urs Bloch.

Verso altri lidi

Alla fine dei lavori, la scuola italiana e l'ospedale furono trasferiti a Grenchen, dove nel 1911 ebbero inizio i lavori di scavo del Grenchenberg tunnel, sulla linea Münster-Lengnau. Alcune baracche vennero ricostruite in un villaggio di cantiere chiamato «Tripoli», nel quale tornarono ad alloggiare gli operai provenienti dal Lötschberg e con essi, si trasferirono anche le Suore di Cuneo. Altri

operai andarono invece a Trimbach, per scavare l'Hauensteintunnel (1912-1916), oppure a Naters, dove dal 1912 venne scavata la seconda camera della galleria del Sempione. La carovana dei nomadi delle gallerie riprese così il suo viaggio.

Peter Krebs

Lavoratori sicuri si sé, fanciulle prudenti, scuole miste

Nonostante la loro situazione difficile, i lavoratori immigrati apparivano orgogliosi e sicuri di sé. Secondo la storica Elisabeth Joris, la maggioranza era «organizzata sindacalmente, pronta alla lotta di classe e di orientamento anticlericale». Conclusioni analoghe traspasano anche dai rapporti delle suore Giuseppine, che riferiscono di una certa ostilità e di teorie insidiose nei confronti dei rappresentanti del clero, come il vescovo di Novara che nel 1910 visitò i lavoratori a Kandersteg.

La sicurezza in sé stessi venne senz'altro favorita anche dalla «Società di mutuo soccorso» che, costituita su di una base cooperativa, offriva un'assicurazione di in-

dennità giornaliera, finanziata da quote dei lavoratori integrate da un contributo versato dalla EGL. La sua bandiera con la scritta «Umanità – Eguaglianza – Lavoro» è una delle poche testimonianze superstiti esposte al museo locale di Kandersteg.

L'assicurazione infortuni era invece a carico della EGL e, in caso di decesso, versava ai superstiti 6000 franchi. Una prestazione che dovette essere corrisposta ben 166 volte, tante furono le vittime dei lavori di realizzazione della galleria e delle rampe d'accesso. Quasi 12000 furono invece i casi di incapacità lavorativa per cinque o più giorni.

Le indicazioni sui rapporti tra Italiani e indigeni sono piuttosto frammentarie. Il pastore Ulrich Junger sostiene che Kandersteg fosse molto ben preparata all'arrivo dei lavoratori dal sud. Dalla notte dei tempi, questa località ai piedi del passo del Lötschberg e della Gemmi era abituata ai contatti con gente di cultura e lingua diverse. Inoltre, questi lavoratori erano giunti per realizzare un'opera della quale gli abitanti di Kandersteg andavano fieri e che prometteva prosperità.

Tuttavia, «l'invasione degli Italiani», come venne definita, alimentò anche paure e contrasti. I commercianti locali non vedevano di buon occhio la concorrenza dei ne-

gozi stranieri, che con i loro nuovi prodotti non mancavano di attirare anche la clientela indigena. La buoncostume richiamò nel bollettino locale le fanciulle della Kanderstal alla «prudenza nel mettersi in bella evidenza durante la pericolosa fase dei cantieri. Un solo passo falso potrebbe avere conseguenze penose per tutta la vita».

Rapporti privati tra indigeni e stranieri risultarono in effetti piuttosto scarsi. Se numerose coppie di fidanzati italiani convolarono a nozze nella valle, non vi fu alcuno Svizzero a sposare una donna italiana e solo sei donne svizzere si maritarono con un italiano, nonostante un'inserzione dell'epoca dimostri un certo interesse in tal

senso: «due artigiani italiani intelligenti vorrebbero sposare due figlie di buona famiglia». Le autorità assunsero un atteggiamento pragmatico e neutrale. Nel 1908, Kandersteg ingrandì la propria scuola per far posto, oltre ai bambini delle famiglie svizzere impiegate sul cantiere, anche ad alcuni bambini italiani che risultavano bravi a scuola. La maggior parte dei bambini italiani frequentava però la scuola privata delle suore, le cui classi erano dapprima alloggiata nella «Ruedihaus», che andò però a fuoco, per cui comune e cantone ricostruirono una nuova piccola scuola, anche per il fatto che gli Italiani pagavano comunque le imposte per l'istruzione. **pk**

Assemblea straordinaria del personale delle Officine di Yverdon-les-Bains

Stress e malessere diffuso

In occasione della presentazione ai media del programma di rinnovamento completo delle composizioni ICN presso le officine FFS di Yverdon-les-Bains, la capa della Divisione Viaggiatori Jeannine Pilloud ha ricordato che le prime composizioni ICN erano state messe in servizio in occasione di Expo.02. Charles Runge, direttore degli stabilimenti industriali di Yverdon-les-Bains, ha fatto notare che ci sono voluti una quarantina di giorni per rinnovare le 44 composizioni ICN, mentre ora ne bastano la metà per rinnovare una composizione completa composta da 7 carrozze.

Ma per quale sorta di miracolo i 160 dipendenti incaricati della manutenzione degli ICN, sono riusciti a dimezzare il tempo di lavoro? La risposta è giunta 48 ore dopo in occasione dell'assemblea straordinaria del personale organizzata dal SEV e a cui hanno preso parte una cinquantina di persone, tra cui il presidente centrale della sottofederazione TS Werner Schwarzer e Willi Wenger, presidente della sezione TS Regione romandia ovest. Valérie Solano e Jean-Pierre Etique, segretari sindacali del SEV, hanno illustrato i risultati di un'inchiesta svolta nella maggior parte delle officine di manutenzione del materiale rotabile della Divisione Viaggiatori. Risultati pubblicati sul numero 10 di *contatto.sev* ed eloquenti: indicano infatti che presso le officine FFS d'Yverdon-les-Bains, il 33% dei dipendenti soffre di stress; si tratta di una media nettamente superiore alle altre officine. «Questo risultato vi stupisce?» chiede Jean-Pierre Etique ai partecipanti per avviare la discussione. «No, ciò che mi stupisce è che sia solo il 33% ad essere stressato» risponde per le rime un impiegato. E la discussione si infervorisce. Le osservazioni espresse dai presenti sono lo specchio del malessere diffuso che regna a Yverdon.

Basta leggere le testimonianze che seguono, per capire quanto sia pesante lo stress.

■ «Il grande problema è che la maggior parte dei capi team non conoscono il nostro lavoro; sono prima di tutto dei manager».

■ «Ci sono troppi ordini di servizio, se non li rispettiamo partono le sanzioni».

■ «Ci vietano persino di esporre la foto dei nostri figli sul nostro posto di lavoro».

■ «Le regole sono necessarie, alcune si spingono tuttavia troppo in là; ma ciò che pesa è il modo tirannico e repressivo che certi nostri superiori adottano per farsi rispettare».

■ «Non si capisce perché le FFS non uniformano le regole di comportamento in seno a tutte le officine. A Yverdon-les-Bains dobbiamo portare degli occhiali quando camminiamo nelle linee blu (linee tra le quali i dipendenti devono obbligatoriamente camminare quando si spostano, ndr) mentre a Ginevra non è il caso».

■ «Ogni anno dobbiamo proporre 8 misure di risparmio; se



Valérie Solano e Jean-Pierre Etique.

non lo facciamo veniamo penalizzati nel quadro dei colloqui di valutazione».

■ «Gli obiettivi che ci fissano senza consultarci, sono molto pesanti: contano solo le scadenze e per rispettarle ci dicono che dobbiamo arrangiarci».

■ «Nel settore ferroviario abbiamo una grande responsabilità a livello di sicurezza che grava sulle nostre spalle. Tutto ciò pesa moltissimo quando non abbiamo tempo a suffi-

cienza per svolgere correttamente il nostro lavoro».

■ «Per rispettare le scadenze di rinnovamento degli ICN, lavoriamo a turni di due squadre, sabato compreso».

Questo «cahier des doléances» illustra in modo drammatico le condizioni di lavoro del personale, sottoposto a crescenti pressioni per aumentare la produttività e raggiungere obiettivi sempre più elevati.

Situazione che sarà al centro di una seconda inchiesta più approfondita, finanziata dalla Suva. Jean-Pierre Etique e Valérie Solano hanno pertanto proposto al personale di costituire un gruppo di lavoro incaricato di preparare un questionario in collaborazione con gli specialisti della statistica dell'Università di Ginevra.

Alberto Cherubini/frg



Il tempo per rinnovare una composizione ICN è passato da 40 a 20 giorni. Ma a che prezzo!

Colpi di diritto

Perseveranza per farsi valere

A volte, non è sufficiente ottenere un indennizzo. Bisogna anche battersi per ottenere che sia pagato.

Il team di assistenza giuridica del SEV è sempre più spesso confrontato con casi di aggressione verbale e persino fisica nei confronti del personale treno. Quando l'aggressione causa ferite o danni, oppure quando l'aggressore sporge denuncia dei confronti dell'agredito, accusandolo per esempio di abuso di potere, in genere il SEV mette a disposizione del richiedente l'assistenza di un legale di fiducia. Per contro, l'impiego di un legale non è necessario nei casi in cui occorre solo denunciare i fatti, dato che gli stessi costituiscono un delitto perseguibile d'ufficio.

Nella fattispecie, l'entità delle ferite e dei danni riportati hanno indotto a rivolgersi ad un legale di fiducia. I fatti sono avvenuti nel dicembre 2008, quando l'agente del treno W. ha richiamato un viaggiatore al fatto che il suo abbonamento

«binario 7» fosse scaduto e che stava viaggiando al di fuori dell'intervallo di validità. Per raccogliere le generalità del viaggiatore, W. ha trattenuto l'abbonamento, ma il viaggiatore lo ha seguito in uno scompartimento, riempiendolo letteralmente di botte. Alla fermata successiva, gli ha poi strappato l'apparecchio ZPG per lanciarlo giù dalle scale della carrozza a due piani, danneggiandolo pesantemente e dileguarsi tra la folla.

Le ferite riportate da W. hanno reso necessario l'intervento della polizia e dell'ambulanza, nonché la fermata prolungata del treno. W. è stato portato in ospedale, dove gli sono state riscontrate diverse fratture al volto, la rottura di un dente, degli occhiali. Inoltre, come detto, lo ZPG era rotto e l'uniforme era sporca di sangue.

La Polizia è riuscita a reperire l'aggressore, che è poi

stato incolpato nell'ottobre 2009 di lesioni multiple premeditate, di danneggiamento e di minacce e vie di fatto nei confronti di autorità e di funzionari. Non essendo recidivo, è stato condannato a sei mesi di detenzione sospesi condizionalmente per due anni, a una multa di 500 franchi e al pagamento delle spese legali dell'ordine di 600 franchi. Grazie anche al sostegno del legale del SEV, il tribunale ha pure accolto le richieste di risarcimento avanzate da W. L'aggressore ha quindi dovuto rimborsargli i danni, versargli un'indennità e rimborsargli un importo forfettario per le spese legali. L'aggressore si è quindi ritrovato con un'iscrizione nel casellario e ha dovuto pagare un importo totale superiore ai 4000 franchi.

Manesco e moroso

Dopo un anno, però, W. non aveva ancora visto il becco

di un quattrino, per cui ha dovuto richiedere un nuovo intervento del legale che, sulla base della legge sull'aiuto alle vittime di violenza, ha richiesto il versamento degli importi statuiti dal Tribunale. La sua istanza è stata subito accolta, ma si dovette ricorrere alla procedura di esecuzione per ottenere il versamento del rimborso dei danni e il risarcimento forfettario delle spese legali.

Sono quindi occorsi in tutto quattro anni, prima che il legale di fiducia e il team di assistenza giuridica potessero finalmente chiudere l'incarto, con un risultato che per lo meno ha soddisfatto W., come dimostrano i ringraziamenti rivolti al SEV per il sostegno ricevuto.

Assistenza giuridica SEV

www.sev-online.ch

La consulenza di Helvetia ai membri del SEV

Casa seppellita, chi paga i danni?

Siamo passati con il treno in una regione inondata. Ci siamo chiesti come sono assicurati i danni in caso di inondazione e di smottamenti di terreno. L'assicurazione immobili basta? F. G. da B.

Gentile signora G., la risposta alla sua domanda è: soltanto in parte. I danni agli edifici sono coperti dall'assicurazione immobili, mentre il mobilio e altri beni di arredamento sono coperti dall'assicurazione economia domestica o assicurazione veicoli.

Nella maggioranza dei cantoni, l'assicurazione immobili è ob-

bligata e soggiace al monopolio (un solo istituto cantonale). Nei cantoni raggruppati nell'acronimo Gustavo – ossia Ginevra, Uri, Svitto, Ticino, Appenzello interno, Vallese e Obvaldo – il settore è gestito dalle assicurazioni private. L'assicurazione immobili interviene principalmente in caso di incendio e di eventi naturali definiti dalla legge: caduta di sassi, smottamento di terreno, valanga, pressione e caduta di masse nevose, tempeste (75 km/h e oltre), grandine, acqua alta e inondazioni. Altri danni come vetri rotti, danni alle tubature, sono assicurate da

società private. Soluzioni «all risks» come quelle offerte da Helvetia, assicurano anche altri danni, come quelli causati da un impatto tra veicoli o quelli legati alle installazioni tecniche della casa.

Mobilio, vestiti, apparecchi elettronici, congelatori e altri beni, sono coperti dall'assicurazione economia domestica. L'ampiezza della copertura assicurativa dipende dall'importo assicurato. In caso di sottocopertura, l'assicurazione può permettersi di ridurre le prestazioni, in particolare quando i danni sono superiori al 10% della somma assicurata. In ca-

so di trasloco e di acquisti importanti (mobili e/o elettronica), occorre verificare il valore dell'inventario e adattare la somma assicurata in modo conseguente. I veicoli, come le auto, sono assicurate contro i danni causati dalle catastrofi naturali attraverso il casco parziale. L'assicurazione collisione (casco totale) copre altri danni, come quelli occasionati dall'azione improvvisa e violenta di una forza esterna, come un urto, uno scontro, una caduta o condizioni che non permettono di muoversi.

Il servizio di consulenza di Helvetia

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, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, tel. 091 8250115, fax 091 8261945.

Tiratura: edizione italiana: 3712 copie; totale: 45451; certificata il 21.11.2012.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 3575757, fax 031 3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.–.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 9285611, fax 044 9285600, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

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

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

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 18 luglio 2013. Chiusura redazionale: giovedì 11 luglio alle 10.00.

INFO

Avete domande? Helvetia risponde

I membri del SEV possono rivolgersi direttamente al loro consulente Helvetia-SEV o ad Helvetia Assicurazioni per tutte le domande concernenti la previdenza e le assicurazioni. Informazioni su prodotti e altro: www.helvetia.ch/it/sev. Un blog è disponibile sul sito www.helvetia.com.

Troverete qualche risposta ai vostri interrogativi sotto la finestra servizio, rubrica «consigli».

Giornata di formazione

Forti e felici con il sapere

Venerdì 22 novembre 2013, Hotel Bern, Berna

Il lavoro sindacale e la ricerca della felicità sono strettamente collegati. Già nel movimento delle lavoratrici del XIX secolo, era stato lanciato l'appello «Avanti verso la libertà e la felicità». La felicità non cade dal cielo. Dobbiamo darle una spinta se vogliamo che entri e resti nella nostra vita.

Intervento principale (con traduzione simultanea)

«Avanti verso la libertà e la felicità»

Relatrice: Sylvia Honsberg, segretaria federale delle donne del sindacato dell'industria tedesco Bauen-Agrar-Umwelt

Atelier: assicurazioni sociali, lavoro e redditi, quote

Le iscrizioni sono ben accette da subito.

Rivolgersi a Jris Piazzoli:
031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

Per saperne di più:
www.sev-online.ch

Iscrivetevi subito!



La giornata è organizzata e finanziata da:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

27 e 28 settembre

Zuchwil

USFS Tiro

44.mo campionato svizzero

Maggiori informazioni e iscrizioni presso: Franz Hurschler, via Carona 33, 6815 Melide, e-mail: franzhu@ticino.com www.svse.ch

I nostri morti

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

Bruno Battini, 90 anni, Rivera
Ines Bernasconi, 96 anni, Seseglio
Stefania Bernasconi, 81 anni, Bellinzona-Carasso
Camillo Bontà, 92 anni, Personico
Fausto Carpani, 76 anni, Giubiasco
Otto Gessner, 78 anni, Besazio
Claudio Medici, 83 anni,

Morbio Inferiore
Pietro Rossini, 76 anni, Genestrerio
Ida Solcà, 87 anni, Colderio

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

Il comitato PV Ticino e Moesano

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Alle donne falasha somministrato un contraccettivo a loro insaputa

Per anni alle immigrate ebrae etiopi in Israele sono stati somministrati contraccettivi a lungo termine, spesso a loro insaputa. Si tratta di una di quelle notizie di cui vieni a conoscenza solo se ti ritrovi a sfogliare il giorno giusto il giornale giusto, perché notizie come questa non vengono di certo ripetute nel tempo, né, tanto meno, trovano spazio su molti organi d'informazione, tradizionali o elettronici che siano: vengono a infrangere determinati cliché, smentiscono luoghi comuni, scompaiono immagini sapientemente costruite.

Il caso è emerso grazie a una coraggiosa inchiesta giornalistica diffusa dal canale Israel Educational Television. A suscitare dubbi e perplessità era stata la denuncia del direttore di un asilo di Tel Aviv, che ospita appunto bambini falasha (è questo il nome proprio della comunità ebraica di pelle nera dell'Etiopia), preoccupato dal fatto che da tempo il numero delle nuove iscrizioni era in drastico calo. Avevano così ripreso consistenza voci e sospetti che da anni agitavano la comunità falasha e gli ambienti delle associazioni umanitarie israeliane. Ciò che è emerso, nonostante le reiterate smentite da parte delle autorità statali, è particolarmente grave, anche per l'immagine stessa di un Paese costituitosi in Stato proprio in quanto vittima del più spietato razzismo della storia moderna.

L'anticoncezionale di cui si parla è il Dopo Provera, che ha effetti duraturi nel tempo e che può nuocere gravemente alla salute. In modo particolare può favorire l'insorgere dell'osteoporosi. Dalle testimonianze raccolte risulta dunque che alle donne falasha in procinto di partire per Israele veniva iniettato questo farmaco, senza dire nulla sulle conseguenze, tanto che molte credevano si trattasse di un vaccino. Altre immigrate hanno riferito che la sua somministrazione era in pratica obbligatoria in quanto veniva presentata come indispensabile per ottenere il visto di ingresso in Israele. E l'anticoncezionale è stato fornito anche in seguito, tanto che, stando alle statistiche, la fertilità nella comunità falasha è calata negli ultimi anni del 50%.

I vari enti preposti all'aiuto agli ebrei etiopi sostengono ora che non è stato mai somministrato contro la volontà delle donne, o con l'inganno. Inoltre viene respinta con sdegno l'accusa che dietro a questa vicenda vi sia un atteggiamento discriminatorio nei confronti degli ebrei dalla pelle nera, che insomma si sia dinanzi a qualcosa che ricorda troppo da vicino la xenofobia, il razzismo.

Però rimangono alcuni quesiti inquietanti. Ad esempio come mai il Dopo Provera non è stato usato per le donne ebrae non nere? E ancora: se non v'è discriminazione nei confronti dei falasha, perché, come si scoprì alcuni anni fa, il sangue da loro donato veniva sistematicamente gettato via, come scrive da Gerusalemme il giornalista Michele Giorgio?

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Raduno di fine estate – 3 settembre 2013

Anche quest'anno l'incontro del Sopraceneri (aperto a tutti) avrà luogo in settembre presso l'Azienda Agricola «IL SALICIOLO» di Tenero. Siamo certi che i gerenti di questa amena località all'imbocco della Valle Verzasca faranno il possibile per offrirvi una giornata in allegria e dal sapore genuino. Visto l'apprezzamento dimostrato l'anno scorso, abbiamo deciso di confermare il seguente menù: aperitivo, buffet freddo a volontà, dessert e caffè, Merlot della casa e acqua minerale. Prezzo tutto compreso CHF 50.00.

Il raduno è fissato per le ore 11.30 per scambiarsi i saluti e sorseggiare l'aperitivo. Come sempre, al levar delle mense, daremo i numeri... quelli della tombola gratuita.

Orari consigliati

da Airolo pt 10.01 – Faido 10.19 – Biasca 10.40 – Bellinzona arrivo 10.53, cambio

treno Bellinzona pt 11.00 con fermata in tutte le stazioni fino a Tenero arrivo 11.20. Da Chiasso 10.03 con fermata in tutte le stazioni fino a Giubiasco arrivo 10.56, cambio treno pt 11.04 e arrivo a Tenero 11.20.

Il Saliciolo si trova a cinque minuti dalla stazione seguendo la strada parallela alla ferrovia lato Gordola. Un nostro rappresentante sarà presente in stazione per l'accoglienza.

Fate pervenire le **iscrizioni entro il 23 agosto** a: Biagino Gioli, i Fracc 3, 6513 Monte Carasso (tel. 091.825.85.83) oppure per e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

Il Comitato sezione



----- ✂ -----
Tagliando di iscrizione – Raduno al Saliciolo a Tenero, martedì 3 settembre 2013

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:

.....

Numero telefono:

.....

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo indicato a lato di Biagino Gioli.

Memberstars 5+: la campagna di reclutamento del 2013

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

Il SEV lotta per migliori condizioni d'impiego e di lavoro.

Il SEV negozia contratti collettivi di lavoro.

Il SEV ti assiste in caso di problemi sul posto di lavoro.

Il SEV ti offre la sua protezione giuridica.

Il SEV sostiene le tue rivendicazioni sul piano politico.

Nel SEV incontri molte persone che la pensano come te.

Nel SEV puoi anche impegnarti in varie attività sindacali.

Il SEV ti offre diverse possibilità di vacanze a buon mercato.

Il SEV favorisce il tuo sviluppo personale, offrendo corsi di formazione specialistici e mirati alla tua professione.

Il SEV ti informa tramite il giornale *contatto.sev* e internet su www.sev-online.ch.

Il SEV ti aiuta in caso di necessità con prestiti e crediti.

Il SEV riduce il costo della vita, offrendo assicurazioni a miglior mercato: protezione giuridica privata, complementari di malattia, 3° pilastro.

Regole di partecipazione all'azione Memberstars 5+:

1. La partecipazione all'azione è aperta a tutti i membri SEV, salvo per i/le dipendenti del SEV.

2. Questa azione si estende dal 1. gennaio 2013 fino al 16. dicembre 2013.

3. Saranno consegnati i premi seguenti:

Ogni adesione dà diritto al normale premio di reclutamento di 50 franchi.

Già dalla seconda adesione raccolta, si riceve inoltre **un'esclusiva mappetta per scrivere, oppure una fodera per tablet**, realizzata da Anyway Solutions.

Ogni cinque nuovi membri reclutati danno diritto ad un **raddoppio del premio di reclutamento**, ossia ad un ulteriore premio di 250 franchi.

Altri 5 membri reclutati danno diritto ad un **ulteriore premio di 250 franchi**. 10 nuovi membri danno così diritto ad un premio totale di 1000 franchi, 15 nuovi membri a 1500 franchi e così via.



----- ✂ -----
 Desidero aderire al SEV; ricevo così anche l'abbonamento a *contatto.sev*.

Accetto anche gli statuti e i regolamenti SEV in vigore.

Nome/Cognome

Via :

Località/NAP :

Telefono:

E-Mail:

Firma:

Reclutato/a da

Nome/Cognome

Via :

Località/NAP :

Telefono:

IBAN/numero di conto bancario:

Data:

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

Inviare il tagliando a: Segretariato centrale SEV, Steinerstrasse 35, Casella postale, 3000 Berna 6, oppure inviare per fax al numero: 031 357 57 58

SHOP SEV T-Shirts SEV per l'estate e molto altro ancora...



Taglie:
XS/S/M/L/XL/XXL
(vestono grande, event-
tualmente ordinare una
taglia in meno)

Il **nuovo T-Shirt rosso**
attira gli sguardi di tutti.
Ottima qualità (Switcher),
100% cotone, costa solo 15
franchi!

L'apprezzata **polo nera**
100% cotone, costa
anch'essa solo 15 franchi.



Taglie
S/M/L/XL/XXL

«SEV: dalla federazione dei ferrovieri al sin-
dacato del personale dei trasporti». In 144 pagine, questo **libro ripercorre la storia del SEV** dal 1970 ai giorni nostri. Il taglio dato dallo storico e sindacalista Adrian Zimmermann, non ne fanno un'opera scientifica, ma un libro di gradevole lettura, riccamente illustrato.



Il SEV offre naturalmente molti altri articoli sul sito www.sev-online.ch, alla rubrica «servizi».

Tutti i prezzi comprendono l'IVA. Ordinanze minime di 20 franchi (+ spese postali di 5 franchi). Da 50 franchi, esente da spese postali. Dieci per cento di sconto per ordinazioni da 200 franchi.

Ordinanze da inviare a: SEV, casella postale, 3000 Berna 6, tel. 031 357 57 57 oppure sul sito: www.sev-online.ch



Voglio ordinare:

Quantità		Taglia	Prezzo
_____	SEV-T-Shirt rosso	_____	15 franchi
_____	SEV-Poloshirt nero	_____	15 franchi
_____	Storia del SEV	_____ tedesco _____ franc. _____ ital.	35 franchi

Nome e cognome.....

Indirizzo: Via e no.....

NAP/ Località.....

Membro della sezione:

Ritagliare e spedire a: SEV, casella postale, 3000 Berna 6

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... metalli

Esistono oltre sessanta tipi di elementi che chimicamente sono dei metalli; alcuni di essi si comportano in modo alquanto strano. Come il cesio, che brucia a contatto con l'aria ed esplose a contatto con l'acqua; oppure il berillio, che ha un sapore insolitamente dolce. Difatti i primi ricercatori lo riconoscevano anche assaggiandolo. Celebre l'aneddoto del suo scopritore, il chimico tedesco Robert Bunsen (quello del becco Bunsen): stava esaminando con la lente un minuscolo campione di berillio, quando una mosca glielo pappò.

Il discorso si fa più... pesante per altri metalli, come il piombo e il rame, della cui pericolosità sono già un po' tutti informati. In realtà la sostanza veramente tossica non è il rame puro, ma il solfato di rame: eppure gli antichi egizi lo usavano per curare gli occhi arrossati! Quanto al piombo, fino a qualche decennio fa veniva aggiunto come antidetonante anche nella nostra benzina. Ma il piombo è estremamente tossico, perché tende ad accumularsi nell'organismo, dove si attacca alle proteine.

Sappiamo che gli antichi romani utilizzavano sali di piombo per conservare frutta e verdura e per controllare la fermentazione del vino. Senza contare l'utilizzo che se ne fece sino a qualche secolo fa per la produzione di cosmetici. Basti citare la moda elisabettiana di ricoprire il viso con un mascherone di piombo bianco mescolato ad aceto, per nascondere i difetti cutanei: pustole, lentiggini o cicatrici dovute al vaiolo. Siccome il contatto con il piombo provocava anche una caduta dei capelli nella regione frontale, ne derivò l'usanza di accentuare artificialmente la stempiatura. Così, facendo di necessità virtù, divenne un segno di bellezza per le dame europee del XVI secolo avere la fronte alta, dato che in realtà ben poche signore avevano ancora capelli in quella zona. Persino l'alluminio, il minerale più diffuso sul nostro pianeta, è pericoloso per accumulo: non dovremmo assumerne più di 20 mg al giorno; mentre già una compressa di aspirina ne può contenere fino a 52 mg!

Nell'isola di Guam una parte della popolazione è affetta da SLA (Sclerosi Laterale Amiotrofica), che si sospetta essere correlata proprio alla quantità eccessiva di alluminio presente nell'acqua. Ma l'alluminio sembra concorrere anche all'insorgenza del morbo di Alzheimer, meglio noto come «demenza senile». Senza parlare del mercurio, fino a qualche tempo fa presente come conservante persino nei vaccini. In più occasioni le autorità sanitarie hanno avvertito la popolazione anche sui pericoli derivanti dall'ingestione di pesci di grossa taglia, i più contaminati dal mercurio. Avvertenza ripresa e riassunta nella celebre battuta di un comico: «Grazie, ma non mangio tonno o pesce-spada: se voglio un po' di mercurio, inghiotto direttamente il termometro!»

Il SEV porta al tribunale arbitrale la spinosa questione della «decisione 25»

Una questione di buona fede

A volte succede che sorgano importanti divergenze al momento di applicare norme risultanti da una trattativa.

Le trattative per il rinnovo dei CCL FFS e FFS Cargo sono state lunghe e difficili. Ciononostante, esse non hanno permesso di regolare tutti i dettagli.

Le parti confidavano che la definizione dei principi e dei valori fondamentali permettesse poi di trovare modalità di applicazione soddisfacenti per tutte le parti.

Non è però sempre stato così: uno degli aspetti più controversi è stata l'applicazione della curva salariale dei macchinisti. Il CCL ha infatti ridefinito tutto il sistema salariale, per il quale i macchinisti di P e della produzione Cargo hanno insistito di avere una curva salariale specifica.

Un gruppo di lavoro composto da rappresentanti della comunità di trattativa, di FFS e di FFS Cargo è stato incaricato di approfondire alcuni argomenti in vista della seduta plenaria di trattativa. Nella notte tra il 25 e



Perché il macchinista del treno di spegnimento non dovrebbe poter beneficiare della curva salariale dei macchinisti?

il 26 novembre 2010 si è intravista una soluzione che prevedeva di applicare questa curva salariale ai macchinisti assoggettati alle regolamentazioni settoriali della durata del lavoro (BAR) della produzione

P o Cargo. Questa limitazione ha però suscitato anche obiezioni da parte degli altri macchinisti, che vi vedevano un'infrangimento al principio dello «stesso salario per lo stesso lavoro».

Per giungere comunque alla firma del CCL, si è quindi presa la «decisione 25» che recita: «entro il 31.3.2011 verrà verificato quali conducenti di veicoli ferroviari sottostanno a condizioni analoghe di quelli che rientrano in queste disposizioni (della curva salariale)».

Risultati discordanti

Questa verifica ha poi avuto luogo, ma ha portato a conclusioni molto diverse tra il SEV e le FFS. Queste ultime hanno infatti mantenuto il riferimento alle BAR quale unico criterio per l'applicazione della curva salariale dei macchinisti, escludendo di conseguenza da questa ogni altra categoria di conducenti di veicoli ferroviari. Un'interpretazione che va però decisamente stretta al SEV, anche per il fatto che una sua applicazione letterale rende del tutto superflua qualsiasi ulteriore verifica, privando quindi di senso la decisione 25. Inoltre, l'applicazione di una curva salariale specifica era stata ottenuta in cambio di una serie di concessioni quali un sensibile aumento della pro-

duktività, la rinuncia al tempo per i lavori accessori, la soppressione degli accrediti di tempo presso Cargo e altro ancora. Queste concessioni non sono contemplate dalle BAR, per cui la richiesta di verificare se altre categorie di conducenti di veicoli ferroviari rientrano in questi criteri, risulta giustificata.

Rivolti al tribunale arbitrale

Per sbloccare la vertenza, il SEV ha deciso di rivolgersi al tribunale arbitrale, richiedendo un'interpretazione giudiziosa della «decisione 25».

Il SEV continua infatti a sostenere che la verbalizzazione della «decisione 25» per verificare il campo d'applicazione della curva salariale dei macchinisti dimostra come sulla questione si dovesse ancora trovare un accordo.

L'intransigenza delle FFS continua a condizionare l'attribuzione a questa curva all'assoggettamento alle BAR P o G e costituisce, secondo il SEV, un paradosso che infrange chiaramente il principio della buona fede. pan.

Photomystère: «Dove si può viaggiare gratis?»



Il cartello in questa stazione indica in tedesco e inglese: «gentili clienti, favorite comprare il biglietto alla prossima stazione in cui scendete o cambiate treno. Grazie» (chi non lo capisce si arrangi ndr).

Dato che non si tratta di uno scherzo, vi chiediamo di indicarci in quale stazione è stata scattata.

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 10 luglio 2013:**

inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

per internet: sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul

box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta. Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La foto su contatto.sev n° 12: era stata scattata alla fermata del mercato di La Chaux-de-Fonds. Sul nostro sito «www.sev-online.ch» troverete un'altra foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Dominique Volery, Ponts-de-Martel, membro della VPT TRN-rail.