

Voto cantonale

Meno allievi per classe e più mezzi per le scuole in Ticino.

Pagina 15



70 posti in pericolo

Il Consiglio di Stato di Ginevra propone di tagliare prestazioni e posti di lavoro. Il SEV si prepara.

Pagina 2



Focus.sev

elvetico: personale lasciato sempre più solo nel suo lavoro.

Pagina 16

Un sì convinto alla cassa malati unica e pubblica

La vera alternativa

Basta con l'opacità dei premi delle casse malati e questa spirale infernale di aumenti: il 28 settembre il popolo svizzero sarà chiamato ad esprimersi sulla cassa malati unica.

In Svizzera ci sono oltre sessanta casse malati, costose, che si fanno concorrenza andando a caccia dei buoni rischi. Gli aumenti dei premi delle casse malati, che gravano sui bilanci familiari come macigni, sono l'espressione di un sistema opaco fuori controllo. Con l'iniziativa per una cassa malati unica, i so-

stenitori desiderano portare chiarezza ed efficacia, come spiega in un'intervista il consigliere di Stato socialista Pierre-Yves Maillard, ministro della sanità vedese. Anche le associazioni consumeristiche sostengono il progetto.

Dossier alle pagine 8, 9 e 10



Un'unica cassa malati pubblica contro l'attuale opacità del sistema e di una concorrenza totalmente distorta.

In autunno vi sarà probabilmente il referendum

Divergenze sul Gottardo

Tra pochi giorni prenderà inizio la sessione delle Camere federali, durante la quale verrà probabilmente decisa la realizzazione della seconda galleria autostradale del San Gottardo. In questo caso, è chiaro



che le organizzazioni ambientaliste e dei trasporti, in primo luogo ATA e Iniziativa delle Alpi con il sostegno del SEV, lanceranno il referendum. La codirettrice dell'ATA Caroline Beglinger spiega nella nostra intervista perché ritiene che il raddoppio sia una presa in giro del popolo.

alle pagine 6 e 7

EDITORIALE

Tanto per chiarire: il SEV sostiene l'iniziativa per una cassa malati unica e raccomanda ai suoi membri di votare di SÌ il prossimo 28 settembre.

Viviamo in prima persona, nel settore del trasporto pubblico, gli effetti negativi della concorrenza. Sono gli stessi che affliggono il settore della salute, dove una finta concorrenza in un set-

«Una finta concorrenza non fa che generare costi inutili e frustrazioni evitabili.»

Giorgio Tuti, presidente SEV

tore strettamente regolamentato non fa che generare costi inutili e frustrazioni evitabili. Un'unica cassa malati semplificherebbe i processi, levandoci anche il cruccio di dover verificare ogni anno l'opportunità di un cambio cassa. Ma soprattutto permetterebbe di risparmiare i milioni che le attuali casse spendono annualmente in propaganda per accaparrarsi gli assicurati giovani e sani. Milioni che verrebbero spesi laddove necessario: per coprire i costi delle cure.

L'iniziativa non modificherà per contro il sistema di assicurazioni complementari, ma un'assicurazione di base solida e di qualità scongiura il rischio di una medicina a due velocità. Per questo, il SEV continua a curare anche la collaborazione con alcune casse malati private, affinché i suoi membri possano beneficiare di condizioni di favore, ma solo per le assicurazioni complementari.

Chiasso Smistamento

Attualmente, vi sono non meno di 18 imprese ferroviarie che fanno capo alla stazione di Chiasso smistamento. La stazione di confine approfitta così della liberalizzazione, dato che queste società fanno capo alle sue prestazioni di manovra. Dopo anni contrassegnati dal calo di lavoro, sembra iniziarsi una nuova era.

a pagina 4

IN BREVE

16000 ruote l'anno

■ Settimana scorsa, le FFS hanno inaugurato un centro di competenze per sale del traffico viaggiatori presso l'impianto service di Basilea, dove hanno impiantato un tornio in fossa da 40 tonnellate che permette di riprofilare, senza smontarle, due sale contemporaneamente, per una capacità totale di 8000 sale annue. L'impianto è costato 15 milioni di franchi, per un investimento totale nella sede di Basilea, che dà lavoro a 150 dipendenti, di 40 milioni. Entro il 2025 le FFS contano di ammodernare tutte le strutture di manutenzione del materiale rotabile per una spesa complessiva di un miliardo di franchi.

Parcheggiare in stazione con l'app

■ Da metà settembre, le FFS offriranno in 142 stazioni della Svizzera orientale la possibilità di riservare e pagare il parcheggio con il proprio smartphone Android o iOS. Quest'offerta è frutto di una collaborazione con la ditta «park it» e verrà poi progressivamente estesa alle altre regioni della Svizzera, nel quadro dell'ampliamento dell'offerta alla clientela che, per beneficiarne, deve però padroneggiare le moderne tecnologie.

Energia rinnovabile

■ Le FFS hanno deciso di alimentare la rete ferroviaria al 100% con energia rinnovabile entro il 2025 e sostengono così la strategia energetica della Confederazione. Le FFS hanno perciò incaricato Repower di sviluppare uno strumento per l'utilizzo ottimale delle centrali. La cooperazione tra le due aziende prevede anche servizi di trading per almeno tre anni. L'appalto è stato pubblicato nel 2014 ed è ora stato assegnato a Repower AG. Le FFS sono tra i maggiori consumatori di elettricità del Paese e sono allo stesso tempo anche produttori di energia per coprire una parte dei consumi propri.

Comitato SEV

Riflettori puntati sul

Prima riunione del Comitato SEV dopo la pausa estiva, durante la quale è stata accolta la nuova rappresentante della Commissione Donne, Janine Truttmann. Il Comitato ha inoltre discusso il documento sul servizio pubblico dell'USS e i negoziati per i CCL di FFS e FFS Cargo.

Il Comitato ha dunque discusso le proposte del SEV che riguardano il documento strategico «Servizio Pubblico» che sarà all'ordine del giorno del prossimo congresso dell'USS in agenda i prossimi 23 e 24 ottobre. Per il Comitato SEV è importante che l'UFT aumenti e intensifichi i controlli sulle prescrizioni che regolano la durata del lavoro e il rispetto degli standard di qualità richiesti. Hans-Ruedi Schürch, presidente centrale LPV, alludendo alla recente collisione ferroviaria a



Janine Truttmann, per la prima volta alla seduta del Comitato SEV.

Mannheim (D) e allo sbaglio imputabile al macchinista, ha pure chiesto che siano rafforzati i controlli di identificazione del veicolo e sulla formazione del personale di locomotiva. «Sembra ovvio - ha sottolineato - ma tra i macchinisti la situazione è diversa rispetto ai conducenti di bus dove i controlli esistono da tempo». Il Comitato auspica inoltre che la manutenzione venga considerata parte dei compiti fondamentali di tutte le imprese integrate. Il Comitato si è infine espresso per il mantenimento del sistema attuale del traffico viaggiatori regionale, che deve rimanere di alto livello. I progetti di privatizzazione dovrebbero essere sistematicamente combattuti e la concorrenza deve essere mantenuta al minimo.

CCL FFS e FFS Cargo

Il plenum ha pure esaminato i risultati dei negoziati sul rinnovo dei CCL di FFS e FFS Cargo (vedi contatto.sev n° 13). L'età di pensionamento flessibile -

■ Trasporti pubblici a Ginevra

70 posti soppressi per calcolo politico?

Il Consiglio di Stato del canton Ginevra ha annunciato come intende compensare gli effetti dell'iniziativa accolta dal popolo per ridurre le tariffe dei trasporti pubblici: ridurre le prestazioni e tagliare posti di lavoro.

Il tenore dell'annuncio del governo cantonale non può non suscitare preoccupazione nei ranghi del SEV. I TPG dovrebbero infatti licenziare 40 persone e rinunciare a rioccupare ulteriori 30 posti dal 2016. Il presidente regionale SEV-TPG, Vincent Leggiero, fa comunque un'analisi molto lucida: «L'iniziativa l'Avivo è solo una scusa. In realtà, lo Stato deve trovare 250 milioni di franchi l'anno



Il parlamento cantonale avrà la possibilità di correggere il tiro.

per compensare gli sgravi fiscali alle aziende e vuole cercarli a spese dei servizi pubblici». L'approvazione dell'iniziativa causa ai TPG minori introiti per 16 milioni l'anno. «Nel bilancio dello Stato, sono solo brucolini» commenta Leggiero.

La sezione intende mantenere la

pressione sull'azienda, chiedendo alla direzione di non firmare il contratto di prestazioni nel caso in cui il Consiglio di Stato dovesse esigere licenziamenti. Anche il Parlamento cantonale dovrà poi esprimersi sui tagli alle prestazioni.

Il quotidiano «Le Temps» del

22 agosto ha del resto pubblicato un'analisi secondo la quale i tagli e i licenziamenti rientrerebbero in una strategia per far capire all'elettore che si va verso tempi difficili e per indurlo a respingere l'iniziativa UDC per l'attraversamento della rada di Ginevra, che comporta un miliardo di franchi investimenti.

Nonostante tutto, il personale si ritrova a vivere una situazione di profondo disagio. Per affrontarla, è stata indetta un'assemblea del personale d'esercizio, giovedì 4 settembre. Lo slogan dell'assemblea: «Dobbiamo passare ai fatti».

servizio pubblico

anche fino a 67 anni - ha sollevato alcune domande. Il vice presidente del SEV Manuel Avallone ha voluto ricordare che sono soprattutto le condizioni di partenza a 67 anni ad essere importanti, non l'età di per sé. Ricordiamo che con le FFS sono stati negoziati anche altri modelli, per esempio quello che permette al personale che svolge lavori usuranti di beneficiare del pensionamento anticipato senza perdite finanziarie.

Votazioni del 28 settembre

Il Comitato ha deciso di seguire le indicazioni di voto dell'USS per quanto riguarda i temi in votazione il prossimo 28 settembre. Si suggerisce pertanto di bocciare l'iniziativa «Stop ad un'IVA discriminatoria per la ristorazione». Pieno sostegno invece all'iniziativa «Per una cassa malati unica e sociale», per la quale l'indicazione di voto positiva dell'USS è stata successiva alla riunione del Comitato SEV. Un sostegno che non stupisce poiché, come

sottolinea Manuel Avallone, i sindacati dell'USS hanno contribuito alla raccolta delle firme.

Risparmi, ma anche entrate

All'interno del gruppo di lavoro incaricato di esaminare potenziali misure di risparmio a lungo termine, alcuni dei suoi membri hanno ritenuto necessario considerare anche entrate supplementari. Un'osservazione accolta all'unanimità. Il gruppo è composto da Hans

Heule (PV), Claude Meier (TS), Gilbert D'Alessandro (VPT), Stefan Bruderer (Commissione giovani), Janine Truttmann (Commissione donne). Andreas Menet (presidente del Comitato SEV) o Danilo Tonina (vice presidente) si uniranno al gruppo.

Vivian Bologna

TISA IN AGENDA

Verso la fine della seduta, il Comitato ha deciso di aggiornarsi in occasione del prossimo incontro, fissato il 12 settembre. Gilbert D'Alessandro ha chiesto che all'ordine del giorno venga anche discusso l'Accordo sul commercio di servizi (TISA, ovvero *Trade in Services Agreement*), il cui obiettivo è aprire la concorrenza anche su questo mercato. Il programma non è ancora definitivo. Anche il futuro dell'Hotel Brenscino potrebbe essere all'ordine del giorno.

Nel corso del seminario del Comitato previsto il 16 e il 17 ottobre, i membri si chineranno sul documento strategico dell'UFT «Visione 2030», in cui indica come immagina i trasporti pubblici in Svizzera. Altri temi, oltre a quelli suggeriti da D'Alessandro, potrebbero aggiungersi alla lista.

Le FFS concentrano sei sedi amministrative di Berna

Una nuova centrale per le FFS

Il 14 agosto è stata inaugurata la centrale al Wankdorf che entro metà settembre ospiterà 1800 dipendenti.

Mittelstrasse, Brückfeldstrasse, Parkstrasse, Poststrasse, Effingerstrasse e persino la storica sede centrale alla Hochschulstrasse sono destinate a restare solo nella memoria dei ferrovieri, in quanto le loro attività saranno integrate nel nuovo stabile «Girasole» alla Hilfigerstrasse, nei pressi del Wankdorf. L'imponente complesso, ben visibile a chi transita sia in treno, sia sull'autostrada, è raggiungibile comodamente con i trasporti pubblici e realizzato rispettan-



All'entrata il secondo più grande orologio FFS della Svizzera, realizzato con un schermo LED.

do lo standard Minergie P. Gli uffici sono stati concepiti secondo il principio del «desk-sharing», che non attribuisce un posto di lavoro fisso: per

12 collaboratori sono previsti 10 posti di lavoro che dovrebbero comunque garantire, grazie allo sfruttamento flessibile ed ottimale degli spazi, un'elevata qualità. Per evitare estenuanti ricerche di un «cadreghino», i team mantengono tuttavia gli spazi a loro attribuiti. In questo modo e con l'impiego delle nuove tecnologie, le FFS contano anche di promuovere il telelavoro.

La razionalità costruttiva dovrebbe permettere alle FFS di risparmiare il 25 per cento delle spese delle vecchie sedi. Per migliorare la loro liquidità, le FFS sono alla ricerca di un investitore al quale cedere i nuovi stabili per poi riaffittarli.

Gi

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Alleanze e rivalità

Come a suo tempo quello di Osama Bin Laden, oggi è il nome di Abu Bakr al-Baghdadi a rappresentare il male assoluto. Al di là delle strumentalizzazioni e dei giochi di potere di cui diremo, è indubbio che l'autoproclamatosi califfo dello Stato Islamico dell'Iraq e del Levante sia un vero brigante a capo di un esercito di tagliagole. A maggior gloria del loro Signore (è la solita storia, da millenni) uccidono, stuprano, costringono all'abiura i fedeli di altri credi, pena la morte. Sono poi diventati il nemico pubblico numero uno da quando hanno preso di mira la comunità cristiana dell'Iraq settentrionale. Comunità, val la pena ricordarlo, che ai tempi del «criminale» Saddam Hussein non soffriva discriminazioni e poteva professare la propria fede nella massima libertà. A questo punto l'amministrazione Obama ha ritenuto non più rinviabile l'intervento armato della propria aviazione per fermare l'offensiva islamista e, nel contempo, d'accordo con gli alleati europei, rifornire di armi i combattenti curdi, gli unici in grado di battersi con successo contro gli uomini di al-Baghdadi.

Ma non sono trascorsi molti anni da quando l'amministrazione Obama sosteneva Abu Bakr al-Baghdadi. Secondo documenti diffusi da Wikileaks, il «califfo» ha abbracciato la causa islamista negli anni trascorsi nelle prigioni americane. Venne in effetti catturato dalle truppe statunitensi in Iraq nel 2005. Detenuto dapprima a Camp Bucca, nel sud dell'Iraq, e poi a Guantanamo, fu liberato nel 2009 in quanto, così le informazioni ufficiali, «non pericoloso».

Stando alle rivelazioni di Snowden, fu durante la prigionia a Guantanamo che i servizi nord-americani, assieme a quelli britannici e al Mossad, pensarono di utilizzare al-Baghdadi in funzione anti-sciita e in particolare contro l'alleanza fra Hezbollah, Siria e Iran. Inoltre la costituzione di una forza armata ostile agli stati più impegnati contro Israele, si pensò, sarebbe stata di aiuto allo stato ebraico. Tanto è vero che nel 2010 Washington rifiutò un'offerta di collaborazione di Damasco per fermare le attività dei militanti islamisti lungo il confine siriano-iracheno.

Poi, però, al-Baghdadi è diventato più forte del previsto, grazie anche all'appoggio dei sunniti iracheni. Migliaia e migliaia di volontari sono accorsi sotto le sue bandiere da mezzo mondo e la sua campagna per un Califfato che si estenda all'intera comunità islamica rischia di diventare destabilizzante anche per quanti lo avevano sponsorizzato. Così USA e alleati hanno pensato bene di cominciare a ridimensionarne forze e scopi.

Niente da meravigliarsi in tutto ciò. Basti ricordare come siano stati gli USA a creare Osama Bin Laden ai tempi dell'invasione russa dell'Afghanistan sponsorizzando inoltre le varie formazioni terroristiche impegnatesi nel «jihad contro gli atei comunisti», come ai tempi andava proclamando l'allora consigliere nazionale per la sicurezza americana Brezinsky.

Altro esempio su cui riflettere. È noto che la stessa Hamas si affermò nei territori palestinesi grazie a Israele che ne promosse la diffusione nell'intento di neutralizzare l'OLP di Arafat.

Chiasso smistamento sta vivendo un consolidamento della propria attività

Otto nuovi manovrasti

Dopo diversi anni di difficoltà, la stazione di Chiasso Sm vede aumentare le richieste di prestazioni.

La conferma ci è venuta dallo stesso dirigente della stazione, Renzo Dolfini, da noi incontrato: le richieste di prestazioni da parte delle 18 (!) imprese di trasporto ferroviario che fanno capo allo scalo di confine sono in aumento. L'incremento più marcato è fatto registrare proprio dallo smistamento di vagoni, che quest'anno veleggia sulle 12 000 - 13 000 unità al mese, mentre nel 2012, anno di maggior difficoltà, acuita dalla chiusura della linea del Gottardo in giugno a causa della frana di Gurtellen, non ha praticamente mai superato le 10 000. Anche per il futuro vi sono prospettive moderatamente positive, tanto che, do-



Dal 2018, il fascio L sarà riservato al traffico Nord - Sud

po diversi anni al ribasso, nei prossimi mesi si rafforzeranno anche i ranghi del personale, tramite l'assunzione di 8 nuovi collaboratori di manovra, che inizieranno a breve la formazione. L'effettivo dovrebbe quindi stabilizzarsi attorno al

centinaio di unità, anche se va ricordato che solo nel 2008 era di circa 160 collaboratori.

Futuro nell'infrastruttura?

Nessuna novità per contro sul fronte della «proprietà» dell'impianto che, contrariamente

a quanto avvenuto a Losanna e RBL, è rimasto attribuito alla divisione infrastruttura.

La situazione dovrebbe essere riesaminata nel 2015, anche se la varietà di compiti svolti e l'eterogeneità della clientela rendono difficile trovare alter-

native praticabili e in grado di garantire l'accesso indiscriminato alla rete.

Nuovo impianto per il 2018

Nei prossimi anni, l'impianto verrà rivisto, con la realizzazione di nuovi binari da 750 metri al fascio C, in prossimità della stazione viaggiatori, che accoglieranno tutto il traffico merci sud-nord, ad eccezione dei treni che richiedono prestazioni di smistamento. Il traffico nord-sud, invece passerà via i fasci L e U, fluidificando anche il traffico grazie all'eliminazione della spinta ai treni in partenza dal fascio C per l'Italia.

Dopo diversi anni di magra, per Chiasso smistamento sembra profilarsi una prima schiarita.

Pietro Gianolli

Conti semestrali BLS

BLS deve aumentare i salari

I conti del primo semestre della BLS sono molto migliori delle aspettative. Secondo il SEV, essi forniscono il margine per un aumento generale degli stipendi.

Il SEV ha commentato positivamente il buon risultato della BLS, «raggiunto solo grazie all'infaticabile impegno di un personale competente, affidabile e fedele» tengono a sottolineare i due segretari SEV Jérôme Hayoz e Michael Buletli. È quindi giunto il momento di dare al personale, che negli ultimi anni ha dovuto prestare lavoro e ore supplementari nell'ambito del programma di risparmio «Gipfelsturm», un riconoscimento che vada al di là delle sole parole: «quest'anno

vi è un margine sufficiente affinché le trattative salariali possano concludersi con un aumento generale sensibile e cospicuo».

Utili in netto aumento

Nel primo semestre, la BLS ha fatto registrare un utile di 20,2 milioni di franchi, un aumento del 63 per cento rispetto all'anno precedente. Secondo l'azienda, questo utile ha potuto essere raggiunto grazie all'aumento degli introiti in tutti i settori tranne Cargo, nonché dall'efficacia delle misure di risparmio.

Il traffico regionale viaggiatori ha visto aumentare le sue prestazioni in persone-chilometro dell'1,8 per cento, in particolare sulle linee Berna-Bienne, Berna-Burgdorf e verso Lucerna.

Nel trasbordo auto, che non ri-

ceve alcun sussidio, sono state confermate le cifre dello scorso anno, mentre la navigazione ha fatto registrare un aumento del 16 per cento, raggiungendo quota 350 000 passeggeri. Va tuttavia considerato che gli effetti della stagione estiva, non molto promettente, saranno registrati nella seconda metà dell'anno.

Nuovo orientamento nel trasporto merci

La perdita degli incarichi di trasporto per DB Schenker attraverso il Gottardo ha generato un calo delle prestazioni del 29 per cento, ma la concentrazione sul traffico transfrontaliero sull'asse Nord-Sud ha permesso di sfruttare meglio le risorse e di incrementarne la produttività, per cui a fine anno la BLS potrebbe raggiungere un risultato positivo.

Continuano i risparmi

Il citato programma di risparmio «Gipfelsturm», varato nel 2012 ha permesso sino a metà 2014 di conseguire risparmi ricorrenti dell'ordine di 33 milioni di franchi. BLS ha comunque comunicato di non voler lasciare la presa, per raggiungere entro la fine del 2015 l'obiettivo di 50 milioni di risparmi ricorrenti. I media hanno riportato una dichiarazione del direttore Bernard Guillemon, in cui ha espresso l'auspicio che a fine 2014 BLS sia in grado di dare un significativo contributo alla costituzione di una riserva di fluttuazione adeguata da parte dell'istituto di previdenza aziendale.

Eventuali licenziamenti inaccettabili

Al tempo stesso, BLS ha pure comunicato una riduzione di

25 posti a tempo pieno entro fine anno. Nonostante la precisazione che la maggior parte di questi tagli verranno assorbiti dalla fluttuazione naturale del personale, queste comunicazioni generano sempre incertezze e timori nel personale. Dal canto suo, il SEV ribadisce forte e chiaro che eventuali licenziamenti per motivi di ordine economico, presso un'azienda finanziata in gran parte con fondi pubblici, non potranno entrare in linea di conto.

pmo

Al congresso ITF a Sofia vi era anche una delegazione del SEV

Una famiglia globale

Il SEV ha partecipato al recente congresso dell'ITF, che si svolge ogni quattro anni, tenutosi a Sofia.

La sigla ITF sta per «International Transport Worker's Federation», Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti. Si tratta dell'organizzazione che raccoglie a livello mondiale i lavoratori sindacalizzati di tutti i settori dei trasporti, dalla ferrovia ai trasporti turistici passando per la navigazione su oceani e fiumi e al trasporto aereo. Il SEV ne fa parte da sempre e dal 1965 al 1971 ha persino avuto l'onore di dirigerla, con l'allora presidente del SEV Hans Düby. Il congresso di questa importante organizzazione è quindi sempre una manifestazione particolare. Quest'anno si è svolta la 43esima edizione a Sofia, capitale della Bulgaria. Vi hanno partecipato qualcosa come 1719 delegati di 372 sindacati provenienti da 114 nazioni in rappresentanza di 3986844 membri e i lavori erano tradotti in simultanea in 13 lingue.

Portabandiera

La delegazione del SEV era composta dal presidente Giorgio Tuti, dalla vicepresidente Barbara Spalinger, dal presidente centrale AS Peter Käppler e da quello del BAU Christian Suter che hanno portato la bandiera del sindacato svizzero, che ha sventolato con quel-

le degli altri sindacati all'entrata dell'area del congresso. Questi congressi danno sempre l'opportunità di allacciare e curare contatti al di là delle frontiere. Giorgio Tuti ha così avuto l'occasione di discutere con i colleghi del Belgio sui problemi generati da Crossrail e con i presidenti dei sindacati delle ferrovie germanici, austriaci e lussemburghesi su vari aspetti legati alla sicurezza, sfociati in una risoluzione (vedi riquadro).

Temi globali

Il dibattito al congresso è evidentemente stato dominato da temi politici e sindacali, quali il dilagare delle tendenze di liberalizzazione e privatizzazione e i pericoli che ne derivano, il lavoro delle donne e la violenza nei loro confronti, gli attacchi nei confronti dei sindacati che sono a volte costretti a lavorare nell'ombra e dai conflitti in Siria, Israele e Palestina. L'attuale impegno del SEV in seno all'ITF è tuttavia modesto: «attualmente non possiamo fare di più» deplora il presidente Giorgio Tuti, ma la partecipazione a Sofia ha tuttavia permesso di sentire dal vivo le attuali preoccupazioni del settore al di là dei confini. E vi è un altro aspetto, non meno importante, che Tuti tiene a sottolineare: «è una questione di solidarietà e la solidarietà significa anche dare, senza chiedersi quale sia il proprio tornaconto».

pan/gi.



La bandiera del SEV al vento di Sofia, unitamente a quelle degli altri sindacati dei trasporti.

RISOLUZIONE

I sindacati dei trasporti chiedono maggiori controlli

Nell'ambito del congresso di Sofia della International Transport Worker's Federation ITF, i rappresentanti dei sindacati delle ferrovie delle quattro nazioni tedescofone hanno espresso la loro preoccupazione sulla calante sicurezza del trasporto ferroviario. La discussione ha preso spunto dall'incidente avvenuto a Mannheim, in cui un treno merci è entrato in collisione con un Eurocity. L'incidente è stato verosimilmente causato da un errore da parte del macchinista del treno merci, preso in prestito.

I quattro sindacati concordano che le lacune dei controlli nel trasporto merci ferroviario sulla formazione, i permessi di guida e i tempi di lavoro dei macchinisti stanno creando problemi crescenti. Il presidente del sindacato lussemburghese e dell'ETF Guy Greivelding, chiede «un'ordinanza unitaria sugli esami, che prescriva il livello minimo di formazione, le esigenze da esaminare e le qualifiche degli esaminatori».

Un ulteriore problema viene dalla mancanza di controlli delle merci trasportate. La liberalizzazione ha fatto sì che treni carichi di merci pericolose possano percorrere lunghe distanze, attraversare nazioni intere e territori densamente popolati prima che il loro carico venga controllato e si verifichi se la composizione corrisponde ai documenti. Gli autocontrolli delle aziende non risultano all'altezza delle esigenze, come ha indicato il segretario generale del sindacato austriaco: «occorrono per lo meno controlli coordinati a livello europeo, nonché tachigrafi digitali che permettano di verificare tempi di lavoro e di guida». In origine, il quarto pacchetto ferroviario europeo prevedeva meccanismi di controllo che sono però stati successivamente allentati nell'ambito del susseguente processo politico. «Dobbiamo deplorare l'assoluta mancanza di volontà politica di prevedere meccanismi di regolazione. Ogni camionista è tenuto a rispettare orari di guida

prescritti. Perché ciò non deve essere possibile nel settore ferroviario?» chiede Giorgio Tuti, presidente del SEV. Alexander Kirchner, presidente del sindacato tedesco EVG, aggiunge: «In questa Europa deregolamentata, non vi sono più competenze chiare sui controlli da eseguire da parte degli Stati e vi è chi approfitta di queste lacune». I quattro sindacati chiedono quindi un incontro con i direttori delle principali imprese ferroviarie europee, per far sì che anche le imprese assumano le loro responsabilità di aziende leader del settore». Ad avere un chiaro interesse affinché il trasporto ferroviario mantenga tutte le sue caratteristiche di sicurezza anche nell'ambito di queste nuove condizioni quadro non è solo il personale.

ETF



«Sindacati uniti per passare dalla crisi alla giustizia globale.»

Caroline Beglinger commenta la politica svizzera dei trasporti e i cambiamenti in seno all'ATA



«Gottardo: il raddoppio è una presa in giro»

SEV e ATA condividono spesso le proprie posizioni sulla politica dei trasporti. Dopo la campagna per FAIF, vi sarà probabilmente il referendum contro il raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo. Ne abbiamo discusso con la codirettrice di ATA, Caroline Beglinger.

■ **contatto.sev:** In autunno, il raddoppio del Gottardo arriverà al Consiglio nazionale ed è probabile che dovremo raccogliere le firme per il referendum. Come mai l'ATA si impegna così tanto su questo tema, che in fondo riguarda soprattutto l'Iniziativa delle Alpi?

Caroline Beglinger: perché è un tema troppo ampio per una sola organizzazione. Lo abbiamo constatato con FAIF: noi eravamo i capifila della campagna, ma senza i numerosi alleati, primo fra tutti il SEV, non so come sarebbe andata. Sarà così anche per il Gottardo: capofila è l'Iniziativa delle Alpi, ma ha bisogno di alleati.

■ **Questo dal punto di vista organizzativo... ma da quello politico?**

Eravamo già contrari al raddoppio dieci anni fa, quando ci siamo opposti all'iniziativa Avanti e non abbiamo cambiato parere. Per noi, il raddoppio è un controsenso.

■ **La Confederazione sostiene che il raddoppio non porterà aumenti di capacità, dato che non vi saranno mai più di due corsie aperte. Perché opporsi allora?**

Possiamo cominciare a scommettere su quanti weekend pasquali trascorreranno prima che giunga la richiesta di aprire tutt'e quattro le corsie. Così si prende in giro il popolo. Dob-

biamo anche considerare che dal 2016 avremo una situazione molto diversa, con due gallerie ferroviarie nuovissime che permetteranno anche di trasbordare auto e camion. Anche il tema della sicurezza viene sbandierato a torto: vi sono infatti molte località che devono convivere con un traffico molto più intenso e che risultano quindi molto più pericolose del Gottardo, dove la gallerie, grazie al sistema a contagocce, risulta già molto sicura.

■ **Ma cosa succederà se la capacità della nuova galleria di base non permettesse di assorbire le colonne davanti ai portali?**

«La mobilità deve quindi essere accessibile a tutti, anche ai bambini e a chi è sprovvisto di patente.»

Queste colonne si formano durante le vacanze e durante alcuni fine settimana, per cui ricevono un ampio risalto. Il volume medio del traffico al Gottardo non supera però quello di un comune alla periferia di un centro. Per esempio il centro di Köniz, alla periferia di Berna, registra circa 17 000 veicoli al giorno. Noi temiamo che al Gottardo vengano investiti soldi che sarebbero molto più necessari altrove.

■ **Anche secondo lei vi sono necessità di investimenti.**

Non è quindi contraria ad ogni nuova opera stradale.

Nell'ATA vi sono sezioni molto attive a livello locale. Per esempio, la sezione vodese è del parere che a Morges si dovrebbero trovare soluzioni più intelligenti dell'attuale strada che taglia in due la città. Se si devono costruire nuove strade, ciò deve avvenire sulla base di considerazioni puntuali e accompagnate da provvedimenti validi. Nelle aree urbane, per esempio, bisogna ridurre la superficie stradale. Come specialista, sono convinta che non sia possibile risolvere i problemi di colonne con nuove strade. Lo facciamo da ormai 60 anni, senza aver ottenuto nessun mi-

glioramento, anzi! Le nuove infrastrutture da realizzare devono essere ferroviarie o piattaforme di carico per le merci.

■ **La situazione del traffico merci appare ancora più delicata.**

Condividiamo le preoccupazioni del SEV sulla nuova legge per il trasporto merci. Essa prevede alcuni meccanismi validi, come il miglioramento della pianificazione delle piattaforme di carico e una nuova regolamentazione dell'attribu-

zione delle tracce d'orario tra traffico viaggiatori e merci. Manca invece una chiara definizione degli obiettivi per un trasporto sostenibile dal punto di vista sociale ed ecologico. Lo stato deve inoltre garantire anche un'offerta di base per il trasporto merci su tutto il territorio.

■ **L'ATA si posiziona quindi chiaramente in favore del trasporto pubblico. Quali sono i suoi antagonisti?**

La lobby stradale, capitanata da Strasse Schweiz (Strada Svizzera) che, unitamente alla lobby edilizia, sostengono ancora di agire in nome della libertà dei cittadini. Una libertà che regolarmente va però ad arrestarsi nelle colonne. In Svizzera, il trasporto viene ancora sussidiato, anche quello automobilistico. La mobilità deve quindi essere accessibile a tutti, anche ai bambini e a chi è sprovvisto di patente.

■ **Quali conclusioni ne trae?**
Oltre alle organizzazioni politi-

che, il nostro avversario principale resta la convinzione che la mobilità sia un bene di consumo inesauribile. Dovremmo veramente chiederci sino a che punto la felicità consiste nel percorrere 2000 chilometri all'anno in più dei 20 500 della media svizzera per abitante. Giungerà il momento in cui gli oneri in tempo, denaro, rumore e qualità dell'aria saranno superiori ai benefici. Noi tutti, dobbiamo trovare un approccio più ragionevole alla questione della mobilità.

■ **L'ATA ha appena contribuito all'esito positivo della votazione su FAIF e ora si lancia nella campagna sul Gottardo. Dispone di così tanti mezzi?**

No! Sono anche responsabile delle finanze e vi posso garantire che vi sono limiti chiari, per cui anche l'ATA deve limitare le proprie attività. Possiamo però contare sul sostegno di membri fedeli e partner importanti, che ci permette di impegnarci contro progetti assurdi.

Offerta per i membri SEV

L'ottima collaborazione nel campo della politica dei trasporti ha indotto l'ATA a fare un'offerta speciale ai membri del SEV che volessero aderirvi. Quale benvenuto, possono ricevere il libretto di assistenza ATA Europa

per non motorizzati (valore di 55 franchi) o il soccorso stradale ATA CH/FL (valore 45 franchi) per un anno.

Per maggiori informazioni o per iscriversi: www.ata.ch/sev.



■ **L'ATA si è a lungo distinta per i numerosi ricorsi contro grossi progetti, come supermercati o stadi. Ora agite più a livello politico. Avete cambiato strategia?**

Solo in parte: continuiamo infatti a fare ricorsi contro supermercati o altre strutture non conformi alla legge, ma usiamo anche altri metodi. Per esempio, con Nespresso siamo riusciti a stipulare un contratto che la vincola al rispetto di alcuni valori ambientali, come svolgere buona parte dei trasporti in partenza e arrivo con la ferrovia, o elaborare un piano della mobilità per tutto il personale. È però fondamentale che le associazioni continuino a disporre del diritto di ricorso. Senza di esso, non credo che Nespresso ci avrebbe mai considerato come un partner di trattative.

■ **Mi sembra però che l'ATA sia cambiata, anche con il trasloco da Herzogenbuchsee a Berna, abbandonando l'immagine un po' rustica, da calze di lana e Birkenstock, per assumerne una più urbana.**

Vi sono certo stati dei cambiamenti, anche se l'ATA ha sempre contribuito a scrivere la storia della politica dei trasporti. La TTPCP è un'idea dell'ATA (sia

«Ci impegniamo molto in favore dell'ambiente e degli strati sociali più deboli.»

pure dell'era delle Birkenstock) come pure le zone di incontro. A cambiare sono stati però soprattutto i tempi, con la crescita della consapevolezza nella popolazione della necessità di un maggior rispetto dell'ambiente. Non siamo quindi più i predicatori nel deserto che eravamo negli anni '80 e abbiamo dovuto adeguare il nostro stile, mantenendoci duri sugli argomenti ma usando toni più concilianti. .

■ **Quali sono le differenze maggiori tra voi e il TCS?**

Soprattutto la convinzione che occorra una mobilità intelligente, che combini i vantaggi dei diversi vettori. L'auto non è la soluzione a tutti i problemi, ma può dare dei contributi puntuali. Ci impegniamo molto in favore dell'ambiente e degli strati

sociali più deboli. Abbiamo prestazioni analoghe al TCS, con il libretto di assistenza, un'assicurazione per veicoli a motore, il servizio di soccorso

ecc. Chi vuole essere mobile, dovrebbe aderire all'ATA per sostenere campagne importanti in favore di una mobilità compatibile con le esigenze ambientali e della popolazione.

■ **In Svizzera aumentano le offerte per una mobilità intelligente e consapevole. Qual è il vostro ruolo?**

Abbiamo partecipato dall'inizio alle campagne di car-sharing, le cui società si sono poi fuse in Mobility, divenuta ormai una ditta di successo. Non è compito nostro sovrapporci a ditte private che riescono ad affermarsi sul libero mercato, quanto tentare di dare a nuove idee una possibilità di sbocco.

■ **Come si situano le vostre priorità tra la definizione di**

prestazioni in favore dei membri e l'impegno nella politica dei trasporti?

In primo piano vi è senz'altro l'impegno politico, ma non possiamo trascurare il fatto che i nostri membri che lo sostengono si aspettano anche qualche contropartita da parte dell'associazione. Noi le riconosciamo sotto forma di prestazioni, delle quali vogliamo

garantire anche la massima qualità. Far parte dell'ATA non è solo un gesto di generosità, ma vuole essere anche un dare per avere. Siamo lieti di accogliere ogni nuovo membro, come cliente, come partner e come sostenitore di una mobilità sostenibile.

Peter Moor

BIO

Età: 50 anni.

Famiglia: sposata con Alexander Fedorow, che ha portato tre figli e, nel frattempo, sei nipoti.

Carriera: cresciuta a Basilea, figlia di un gran consigliere socialista, ha studiato geografia a Losanna e si è diplomata in urbanistica e sviluppo di risorse sostenibili. Ha lavorato nella pianificazione del territorio e dei trasporti e ha diretto il marketing dei trasporti pubblici di Bienne, in particolare durante l'Expo 02. Dal 2009 è all'ATA, dapprima come dirigente della

politica dei trasporti e, dal dicembre 2012, come codirettrice.

Politica: non è iscritta a nessun partito, ma si è candidata alcune volte per i Verdi al gran consiglio.

Tempo libero: per dieci anni si è impegnata in una galleria che aiutava gli esordi di giovani artisti locali. Cura la propria salute remando sul lago di Bienne e con un po' di jogging. Legge e scrive, ma si occupa soprattutto della famiglia, in particolare dei nipotini.

Il 28 settembre voteremo per un'assicurazione malattia più semplice, giusta e conveniente

«In Svizzera, si trascurano tutti gli aspetti legati alla prevenzione»

Pierre-Yves Maillard, direttore della sanità e della socialità del canton Vaud



Prevenire le malattie invece di contendersi i «buoni rischi»

La votazione di fine settembre non porterà un miglioramento del sistema sanitario, né una riduzione dei costi delle prestazioni mediche o ospedaliere. Essa definisce solo chi beneficia del sistema di assicurazione malattia e dei premi. Per questo è opportuno decidere in favore di un'unica cassa malati pubblica!

La Svizzera dispone di un sistema sanitario valido. Lo dimostrano due cifre: nel 1900, l'aspettativa di vita per un neonato era inferiore ai 50 anni, mentre ai giorni nostri è salita a oltre 80. La mortalità dei bambini nel primo anno di vita è scesa da 186 su 1000 per i maschietti e 156 su 1000 per le bambine nel 1800 a 3,7, rispettivamente a 3,5 su 1000 di oggi.

Il sistema non cambierà

Questa evoluzione positiva deriva da diversi fattori, sui quali le casse malati hanno presumibilmente avuto un'influenza abbastanza ridotta. Infatti, le casse malati hanno senz'altro un ruolo molto importante nel sistema sanitario, ma solo per quanto riguarda la ripartizione delle spese. Un cambiamento del sistema di casse malati in Svizzera non avrà quindi conseguenze sul sistema sanitario, ma solo sulle strutture organizzative delle casse malati stesse.

Troppe casse malati

Oggi in Svizzera vi sono oltre 60 casse malati private. Un numero che, seppur diminuito negli ultimi anni (nel 2001 ne contavamo quasi 100) è rimasto sorprendentemente alto, in un sistema ancora molto poco trasparente per gli assicurati. Per l'assicurazione di base, tutte queste casse malati sono tenute ad applicare lo stesso catalogo di prestazioni e non hanno quindi la facoltà di escludere determinati costi per malattie. Tutti gli abitanti in Svizzera hanno l'obbligo di assicurarsi presso una cassa malati, mentre le casse sono obbligate ad assicurare tutti coloro che si annunciano presso di loro. Non hanno quindi la possibilità di escludere per

esempio, un fumatore. Per compensare i maggiori costi ai quali si espone una cassa che si ritrova ad avere un maggior numero di assicurati anziani, è previsto un sistema molto complesso di «compensazione dei rischi». Tutti questi fattori limitano fortemente le possibilità di concorrenza che dovrebbe essere alla base del sistema: le differenze non possono infatti estendersi alle prestazioni, ma devono limitarsi al prezzo, ossia al premio da pagare, le cui variazioni vengono però contenute dal meccanismo di compensazione dei rischi.

300000 premi diversi

Del sistema fanno inoltre parte le assicurazioni complementari, per le quali le casse hanno la massima libertà di definire le prestazioni coperte, come pure di scegliere gli assicurati da ammettere. Ciò va ulteriormente a scapito della trasparenza. Tenendo conto del luogo di domicilio, delle differenze di prestazioni e di franchigia e dei vari sconti, in Svizzera abbiamo circa 300000 premi diversi. Mantenere una chiara visione d'insieme è impossibile, anche per i siti internet di ricerca, che pure si ritagliano cospicui margini di

guadagno con i loro servizi. Spesso, infatti, i loro calcoli paragonano mele con pere e un anno dopo tutto viene rimesso in discussione, con la cassa che l'anno precedente era nettamente a miglior mercato che comunica aumenti marcati, obbligando gli assicurati ad una nuova, impegnativa ricerca, di una cassa più conveniente.

Sistema iniquo

Le lacune di questo sistema sono ormai evidenti: è iniquo, in quanto prevede notevoli differenze di premio tra le casse e tra i cantoni, anche a causa del meccanismo inadeguato di compensazione dei rischi, sulle quali l'assicurato non ha alcuna possibilità di influire. La legge prevede il divieto di selezionare i rischi di malattia, ma spesso questo divieto rimane sulla carta, con casse che discriminano sistematicamente i cosiddetti «cattivi rischi»: per esempio richiedendo la consegna personale del modulo di richiesta di assicurazione ad uno sportello che «casualmente» si trova al quarto piano di un immobile sprovvisto di ascensore, oppure lasciando il modulo di richiesta della persona anziana in fondo alla pila, per esaminarlo sono quando ormai è troppo tardi per procedere al cambiamento.

INFO

CPT non commenta

Le attuali casse malati private si oppongono all'iniziativa «per una cassa malati pubblica». Ciò non sorprende, in quanto, se fosse accolta, si vedrebbero private di tutto il settore dell'assicurazione di base. Da molti anni, il SEV e i suoi membri hanno relazioni più strette con alcune casse, tra le quali la CPT, fondata nel 1890 da ferrovieri come cassa malati professionale. In un primo tempo, la CPT aveva manifestato l'intenzione di prendere posizione su *contatto.sev* contro l'iniziativa, ma in seguito ha preferito rinunciarvi.



L'«Iniziativa per una cassa malati pubblica» è sostenuta dalle organizzazioni dei pazienti, da quelle professionali, del settore e della salute, dai sindacati e dai partiti PS, PCS, PEV, Verdi, Pdl e Gioventù socialista. (Vignetta: Mix & Remix)



Una cassa malati pubblica permetterebbe di semplificare sensibilmente l'amministrazione dell'assicurazione malattia.

Enorme dispendio

Il sistema non è solo complesso e iniquo, è anche caro, con i cambiamenti di cassa che generano oneri amministrativi enormi, valutati nell'ordine di 100 milioni l'anno! I top manager di diverse casse percepiscono salari esagerati (ben po-

chi assicurati si prendono la briga di leggere il rapporto di attività della propria cassa e men che meno quello delle altre). La caccia ai «buoni» rischi (propaganda, premi di reclutamento ai «consulenti assicurativi» e altri provvedimenti di marketing) assorbono altri 225

milioni l'anno ai quali si aggiungono i costi derivanti dalla prevenzione trascurata e dagli eccessi di cura derivanti dai trattamenti poco coordinati. Una copertura integrata comporterebbe un potenziale di risparmio valutabile a due miliardi di franchi l'anno, senza

contare che le casse malati private sono comunque aziende orientate al profitto, che destinano quindi una parte dei premi incassati all'accumulo di riserve e alla ripartizione dell'utile. Ciò costituisce un potenziale di risparmio valutato al 9 per cento del volume dei premi.

dell'incasso dei premi, del controllo delle franchigie, delle partecipazioni e delle fatture; dei rimborsi; delle trattative tariffarie; della gestione dei sussidi sui premi e della direzione del personale.

Assicurati e fornitori di prestazioni saranno quindi confrontati con un solo interlocutore. La cassa malati unica andrebbe quindi a districare l'attuale matassa di casse e premi, ponendo termine all'indegna selezione dei rischi, migliorando la qualità della prevenzione e dei trattamenti e dando un contributo sensibile alla riduzione dei costi. In altre parole, risulterà più semplice, equa ed economica.

Organizzazione semplice

Come verrebbe organizzata la nuova cassa malati unica e pubblica? Diventerebbe un enorme mostro, in cui la mano destra non sa cosa fa la sinistra?

No. Vi sarà certo un istituto centrale che definisce modelli assicurativi unitari, cura i contatti con le autorità federali e cantonali, coordina le trattative tariffarie, gestisce le riserve nazionali, garantisce la coordinazione con le altre assicurazioni sociali e sviluppa strategie di politica della salute.

Questo istituto centrale sarà affiancato da agenzie cantonali, incaricate della fissazione e

pan.

Intervista con Pierre-Yves Maillard
sulla pagina seguente



Il panorama svizzero presenta una moltitudine di casse malati private (Grafica SPS).

Pierre-Yves Maillard, ministro vodese della sanità e dell'azione sociale

«60 casse: inutili e costose»

Pierre-Yves Maillard, direttore del Dipartimento della sanità e della socialità del canton Vaud è un fervido sostenitore di una cassa malati unica e pubblica.

■ Cosa vuole l'iniziativa?

Pierre-Yves Maillard: Una cosa molto semplice: mettere fine alla falsa concorrenza sui premi che si basa soltanto sulla caccia agli assicurati in buona salute. I diversi premi si differenziano soltanto per questo. Questa selezione dei rischi fa marcire il sistema. Ecco perché è stata proposta una sola agenzia per cantone anziché sessanta, impegnate nella caccia in 26 cantoni. È costoso e inutile avere 60 casse che offrono le stesse prestazioni: causa pubblicità inutile, riserve inutili e procedure incomprensibili nella fissazione dei premi. L'organizzazione precisa sarà poi decisa dalle Camere. Io sono per la maggior flessibilità possibile.

■ Qual è il punto forte?

L'elemento centrale parrebbe assai semplice e l'ambizione assai modesta. Tuttavia per il sistema significherebbe già tanto: ovvero, bisognerà garantire che l'aumento dei premi corrisponda rigorosamente agli aumenti controllati dei costi. Da 10 anni si constata che in Svizzera i costi aumentano in media del 3% all'anno (2% nel canton Vaud). Attualmente nessuno può affermare di essere stato confrontato con un aumento dei premi limitato al 3%. Si sono visti aumenti del 6-7 fino al 10% o addirittura al 15%; aumenti dovuti unicamente alla concorrenza tra le casse! Se ci fosse invece una cassa che condivide tutti i rischi per cantone, nel caso in cui i costi aumenterebbero del 3% anche i premi seguirebbero la stessa percentuale.

■ Soprattutto nella Svizzera te-

desca gli oppositori puntano il dito sulla statalizzazione dell'assicurazione malattia...

Il modello proposto è un'istituzione autonoma di diritto pubblico, ma indipendente dallo Stato che sarebbe soltanto uno dei partner del sistema. Altri partner sarebbero le associazioni dei pazienti, i prestatori di assistenza e i cantoni.

■ **Le ultime tre iniziative sulla cassa unica sono state bocciate da oltre il 70% dei votanti. Per quale motivo questo nuovo progetto dovrebbe uscire vincitore dalle urne?**

Quando si tratta di fissare i premi, il sistema continua a degradarsi a livello di leggibilità, di trasparenza e di logica. Questo progetto è più semplice: si concentra sull'organizzazione del sistema e non sul tipo di finanziamento. Sono inoltre state messe in evidenza forti incoerenze nel finanziamento «cantone per cantone» che, a mio avviso, hanno contribuito a rendere visibili i difetti maggiori del sistema attuale, con premi pagati in eccesso da alcuni cantoni e con altri cantoni che invece ne hanno pagati troppo pochi.

■ **Senza l'iniziativa potremmo dunque rivivere lo scenario degli ultimi anni?**

Senza l'iniziativa è matematico che questo si riprodurrà. Le 61 casse si ritroveranno di nuovo nella situazione dove i loro gruppi di assicurati saranno troppo piccoli in certi cantoni per coprire i costi che possono fluttuare massicciamente da un anno all'altro. Avranno per forza bisogno di reperire i premi pagati dagli assicurati di altri cantoni per pagare le spese che possono subentrare in un cantone. In questo modo la tenuta tra premi e costi non è assolutamente assicurata da cantone a cantone. Una sola agenzia per cantone garantisce, invece, gruppi di assicurati di taglia sufficiente.

■ **Se fosse stato eletto consigliere federale, avrebbe proposto cose diverse da Berset?**

Non mi interessa la fantapolitica. Noto semplicemente che Alain Berset ha proposto un controprogetto e che ha convinto il Consiglio federale; questa scelta palese comunque una chiara conferma da parte del Consiglio federale e da parte del ministro della sanità sui grossi difetti del sistema, specialmente se si considera la sua proposta di creare un gruppo che mutualizza gli alti rischi. Alla fine si è dovuto constatare che le proposte dei fautori dell'iniziativa erano buone.

■ **Come si svolgerà la transizione?**

Ci sono mezzi molto moderati e pragmatici per assicurarla. Vorrei, personalmente, che almeno durante la transizione si facesse ciò che è prioritario: un modello simile a quello della cassa di compensazione. Un'agenzia per cantone raccoglie l'insieme dei premi e assicura il finanziamento dei costi complessivi. L'assicurazione contro la disoccupazione è organizzata in questo modo. Si tratta di un aspetto decisivo; risolve inoltre il problema dell'opacità del sistema e della fluttuazione massiccia dei premi.

■ **Quali risparmi consentirebbe una cassa pubblica?**

Il passaggio ad un'unica cassa si tradurrebbe in risparmi milionari nel funzionamento e nell'efficienza. Non ci sarebbero più costi di marketing, pubblicità e vendita. Alcuni direttori dovrebbero cercarsi un altro lavoro. Il lavoro legato al trasferimento di centinaia di migliaia di persone (da 500 000 a un milione) all'anno, sparirebbe.

■ **Se l'iniziativa verrà accettata, cosa succederà con le riserve?**

I sei miliardi di franchi di riserva saranno immediatamente versati nella cassa nazionale e in seguito attribuiti ad ogni agenzia.

Questa somma non appartiene agli assicuratori, bensì agli assicurati. Siccome 1 o 2 miliardi di riserve bastano, ci sono almeno 4 miliardi a disposizione del sistema per gestire, per esempio, una parte della transizione. Se ne può investire una parte e utilizzare gli utili per alleggerire il peso dei premi e per promuovere campagne di prevenzione.



Pierre-Yves Maillard, per anni voce della sinistra sotto la cupola di Palazzo federale

■ **Ci sarà più at-**

tenzione alla prevenzione?

L'OCSE, che ha analizzato il sistema sanitario svizzero, ha stimato che il grosso dei risparmi d'efficienza poteva essere ottenuto attraverso una migliore prevenzione. Siamo uno dei paesi dove la prevenzione è meno sviluppata. Nel sistema svizzero dell'assicurazione malattia, nessun assicuratore ha interesse a finanziare la prevenzione con contratti di 12 mesi con gli assicurati. Per quanto riguarda il diabete, l'alzheimer, il cancro, gli assicuratori dovrebbero battersi per organizzare sistemi di finanziamento che stimolano i medici a mettersi in rete, a scambiarsi le informazioni. Ma non si è mai visto che gli assicuratori facciano pubblicità per attirare questo tipo di pesante casistica. Anzi, sulle pubblicità si vedono sempre persone sorridenti e in buona salute.

■ **La campagna 2007 è stata una battaglia sui numeri. E questa volta?**

Nel gennaio 2007 - quando in genere i premi vengono definiti in autunno - il consigliere federale Pascal Couchepin aveva affermato che i premi del 2008 sarebbero aumentati soltanto del 2%. E cos'era successo di fatto? Che per il 2008 erano stati fissati premi artificialmente bassi. Ma nella primavera del 2009 i conti erano stati chiusi con un grosso deficit, cosicché nel 2010 l'aumento dei premi ha superato la soglia del 10%.

■ **Quest'anno dobbiamo aspettarci la stessa operazione?**

Sembrirebbe proprio di sì. C'è da temere che gli assicuratori saranno tentati, prima della votazione, di fissare per il 2015 premi artificialmente bassi per coprire i costi reali della sanità. La moderazione dei premi 2015 si farà di nuovo a scapito dei premi del 2017. Se l'iniziativa dovesse fallire, si rivivrà nuovamente le difficoltà di questo sistema. Bisogna sperare che la trappola non scatti due volte.

■ **Quale rialzo nel 2015?**

Numerosi assicuratori dovrebbero annunciare un aumento a due cifre. Ecco perché si sono mosse le lobbies affinché si votasse l'iniziativa a settembre e non a novembre. Per evitare questo rialzo a due cifre, le casse malati chiederanno all'Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP) di consentire loro di dissolvere le riserve per finanziare i deficit, il che permetterebbe di presentare premi artificialmente bassi. Del resto santésuisse, l'organizzazione mantello di tutte le assicurazioni, a inizio luglio ha dovuto annunciare un probabile aumento dei premi malattia del 4,5%, un importo considerevole dal momento che è il doppio rispetto agli ultimi tre anni, ma è molto più basso dell'aumento reale e impopolare a due cifre che alcuni assicuratori dovrebbero annunciare.

Yves Sancey

syndicom - Le Journal

Colpi di diritto

Lavoro ridotto per la neo mamma?

L'arrivo di un figlio rivoluziona certo la vita dei genitori, ma non può essere preso a pretesto per modifiche unilaterali del loro rapporto di lavoro.

Oggi la legge offre una certa protezione alla neomamma, ma i superiori non sempre vi si vogliono adeguare.

Marina è in dolce attesa del suo primo figlio. È molto contenta, ma anche un po' inquieta per quanto la aspetta. Dopo il congedo di maternità, vuole comunque riprendere il lavoro, ma quando comunica la sua decisione al suo superiore, si sente rispondere di riflettere bene sul come intende organizzarsi per conciliare il suo lavoro all'80 per cento e la cura del figlio, tanto più che Marina se ne occuperà da sola. I due concordano quindi verbalmente un incontro per discutere come lei vede il suo rientro al lavoro.

Marina è quindi molto sorpresa di ricevere, prima del colloquio, una lettera in cui

le vengono in pratica intimate le date d'inizio e fine del congedo maternità, al termine del quale riprenderà il lavoro con un grado di occupazione del 50 per cento.

Incredulità giustificata

Marina chiama quindi il superiore per manifestargli la sua sorpresa per la determinazione unilaterale della data del congedo, ma soprattutto per il cambiamento del grado di occupazione, sentendosi rispondere che la stessa era stata decisa a seguito di una certa sovraccapacità constatata nel suo reparto, che aveva indotto il superiore a «venirle incontro» sul grado di occupazione. Una situazione destinata a migliorare in un secondo tempo, per cui dopo circa un anno avrebbe probabilmente potuto riaumentare il grado di impiego.

Le modifiche devono essere negoziate

Marina è però di un altro parere. In un primo tempo, anche lei aveva chiesto se non sarebbe stato possibile riprendere con un grado di occupazione ridotto dopo il congedo di maternità e poi di aumentarlo gradatamente col passare del tempo. Il superiore aveva però reagito con scetticismo, per cui in alternativa aveva pensato di aggiungere il mese di vacanza che le restava al congedo e poi di riprendere all'80 per cento e si era organizzata di conseguenza.

Richiesta di assistenza giuridica

Si rivolge quindi al team di assistenza giuridica del SEV per sapere se il datore di lavoro ha effettivamente il diritto di fissare la data del congedo e poi di modificare il grado di impiego solo sulla base delle sue esigenze.

Il SEV interviene inviando una lettera al superiore, facendo osservare come la data del congedo e il grado di impiego dopo lo stesso debbano essere concordate tra le parti. In caso contrario, il datore di lavoro avrebbe la facoltà di ricorrere ad una disdetta modifica ma, nella fattispecie, la disdetta risulterebbe nulla, essendo emessa durante il periodo di protezione per la gravidanza. Il superiore, che pensava con la sua decisione di aver preso due piccioni con una fava, reagisce in modo piccato, rimproverando Marina sul posto di lavoro per aver coinvolto il sindacato, nonostante lui fosse evidentemente animato dalle migliori intenzioni nei suoi confronti e arriva al punto di affermare di non aver più bisogno di lei, dato che aveva, a suo modo di vedere le cose, ormai distrutto il rapporto di fiducia.

Dato che lui non poteva licenziarla, ha aggiunto, sarebbe stato lieto di ricevere le sue dimissioni.

Colloquio chiarificatore...

Il SEV deve quindi intervenire di nuovo, stavolta con un colloquio con il superiore per chiarirgli quali siano i diritti di Marina sul suo posto di lavoro, tra i quali vi è quello di non dover subire cambiamenti decisi unilateralmente sulla base dei soli vantaggi per l'azienda.

... e fiducia ristabilita

Alla fine, Marina ha avuto un vispo bambino, ha ripreso il suo lavoro, all'80%, al termine del congedo di maternità e di due settimane di vacanza e nessuno ha mai più parlato di rottura del rapporto di fiducia.

Assistenza giuridica SEV

Saldi di fine estate nella boutique del SEV

Articoli ribassati

Maglia da corsa, manica lunga

Misure: S / M / L / XL / XXL
a franchi 15.00



Giacca per la pioggia con logo SEV piccolo

Misure: S / M / L / XL
a franchi 50.00



Giacca per la pioggia con logo SEV grande

Misure: S / M / L / XL / XXL
a franchi 60.00



T-Shirt con collo a V

Misure XS / S / M / L
(il modello veste piccolo)
a franchi 15.00



Giacca a vento con logo SEV

Misure: XS / S / M
a franchi 60.00

Altri articoli SEV sono reperibili su internet:
www.sev-online.ch rubrica «Servizi».

Importo minimo di ordinazione: 15 franchi (+ spese di spedizione di 5 franchi); senza spese per ordinazioni da 50 franchi. Da 200 franchi: 10% di sconto. **Ordinazioni a:** SEV, casella postale, 3000 Berna 6, 031 357 57 57, shop@sev-online.ch oppure direttamente dal sito www.sev-online.ch

PV Ticino e Moesano - Quando in riva al mare si consolidano le amicizie

Con un gruppo di fedelissimi partecipanti, al nostro soggiorno al mare a Torre Pedrera, dal 5 al 19 luglio, abbiamo trascorso due settimane in allegra compagnia e incrementato belle amicizie.



Siamo stati alloggiati nella struttura principale dell'Hotel Punta Nord in confortevoli camere, con un servizio a tavola e scelta di menù variati e raffinati, il personale di cucina e di sala pronto a soddisfare ogni richiesta. Abbiamo trascorso alcune serate in compagnia di buona musica ed una in particolare dedicata ai festeggiamenti per i compleanni di Mariella e di Mario. Per conoscere meglio i dintorni abbiamo organizzato una gita a San

Leo, situato su uno sperone di roccia della Valmarecchia da cui si domina San Marino, abbiamo visitato il Duomo, la pieve di Santa Maria Assunta, passeggiato nel nucleo e i più coraggiosi

sono saliti fino alla Fortezza. È stata molto apprezzata anche la trasferta a Bellaria al tradizionale mercato con andata e ritorno in trenino e inoltre abbiamo gustato un buon aperitivo lungo il bellissimo viale addobbato da centinaia di ombrellini rosa in occasione dei festeggiamenti della Notte Rosa.

Con la perfetta organizzazione di Alberto si sono svolte le gare di bocce e Scala 40 e un particolare ringraziamento va a tutti i partecipanti che con allegria e ironia hanno affrontato le prove, i vincitori premiati sono:

Bocce - 1° Bianca Ferracini - 2° Mario Bianchi - 3° Giorgio Köp- pel - 4° Olando Ferracini

Scala 40 - 1° Mario Bianchi - 2° Carla Manfredini - 3° Dizio Van- za - 4° Olando Ferracini

Ringrazio tutto il gruppo dei partecipanti per la simpatia e la loro disponibilità a contribuire alla buona riuscita del soggiorno.

Eliana Biaggio



via sev

LA CACCIA AI PREMI 2014 È APERTA

Convinca colleghe e colleghi ad aderire al SEV e vinca premi attraenti!



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, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter. **Indirizzo della redazione:** contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45. **Tiratura:** edizione italiana: 3687 copie; totale: 44 656; certificata il 31.10.2013. **Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. **Abbonamento annuale per i non affiliati:** 40 franchi. **Pubblicità:** Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, telefono 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. **Prestampa:** AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch. **Stampa:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Sulingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG). **ISSN** 1662-8470

Prossima edizione: l'11 settembre. Chiusura redazionale: giovedì 4 settembre, ore 10.

■ Sottofederazione RPV Membro CVG cercasi!

La commissione centrale RPV si è riunita in via ordinaria lo scorso 12 agosto a Buchs. Il presidente centrale Hanspeter Eggenberger ha dapprima passato in rassegna i temi di attualità: la ricetrasmittente Lisa fa molto discutere sui posti di lavoro, anche perché non è dato di sapere quando entrerà in funzione.

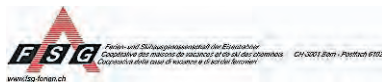
Non è noto nemmeno quando verranno distribuiti gli smartphones o i minitables del progetto MIT, né le modalità con le quali verranno ripartiti i tipi di apparecchi. L'unica costante di questo progetto sembra essere l'intenzione di comunicare con i collaboratori tramite i nuovi mezzi entro la fine del 2015.

Eggenberger ha pure constatato che non è giunta alcuna candidatura quale membro della commissione di verifica della gestione (CVG). Verrà quindi inviato un nuovo appello per trovare interessati, che possono annunciarsi al loro presidente sezionale o direttamente al presidente centrale.

L'assemblea dei delegati ha suscitato echi positivi. La commissione ha quindi discusso la preparazione della conferenza dei presidenti, in agenda il 13 e 14 ottobre prossimi, preparando la bozza di ordine del giorno.

Servizio stampa RPV

Il fascino dell'autunno in montagna



A voi la scelta, tra le nostre offerte a prezzi interessanti!

Abbiamo ancora alcuni appartamenti liberi per l'autunno/inverno 2014/2015 nei nostri tre stabili a Grindelwald, Bettmeralp e Samedan.

Azione: per 14 giorni di vacanza, ne paghi solo 10

A Samedan e Grindelwald dal 13 settembre al 19 dicembre 2014

A Bettmeralp dal 9 agosto al 19 dicembre 2014

Offerte particolarmente interessanti per i membri SEV che beneficiano di uno sconto del 10%, anche in alta stagione.

I membri individuali della FSG hanno il 20% di sconto!

Tutte le nostre offerte su www.fsg-ferien.ch.

Informazioni e prenotazioni:

info@fsg-ferien.ch, 031 911 46 88 (mattino)



Bettmeralp



Grindelwald



Samedan

27 settembre: giornata cantonale del personale e dei pensionati delle ITC

Il comitato centrale VPT e il segretariato SEV invitano i membri attivi e pensionati delle sezioni VPT del Ticino a questa giornata che avrà luogo sulla Motonave San Gottardo, ormeggiata presso il Cantiere di Cassarate della Società Navigazione Lago di Lugano.

Il programma prevede il ritrovo alle 9.30 con caffè di benvenuto e poi la parte ufficiale dalle ore 10.00, con interventi di Claudio Zali, Consigliere di Stato, direttore del dipartimento del territorio, Barbara Spalinger vicepresidente SEV e Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT. Seguiranno discussione, aperitivo e il pranzo con crociera sul Lago di Lugano.



Partenza treno per Lugano:

Da Bellinzona: 08.33 S10, arrivo a Lugano 09.03

Da Locarno: 08.04 S20, arr. 09.03 / cambio a Giubiasco

Da Mendrisio: 08.48 RE, arrivo 09.03

Iscrizione entro sabato 13 settembre 2014 a:

Peter Bernet, bucalettere n. 34, Ruggi oppure Via Rovello 2, 6900 Massagno; Andrea Sabetti presso la ferrovia Centovalli oppure Fabrizio Frusetta, autolinee FART Locarno o ancora presso il Segretariato SEV, CP 1469, 6501 Bellinzona, tel. 091 825 01 15, sev-ticino@sev-online.ch.

Peter Bernet,

membro comitato direttivo VPT

Giornata di formazione

Venerdì 21 novembre 2014, 09.00, Hotel Bern a Berna

Il rischio di essere donna

Iscrivetevi subito!

Sfide della previdenza vecchiaia

Quale sarà l'importo della mia pensione? Molte donne se lo chiedono.

Discorso di apertura (con traduzione simultanea in francese)

Come funziona la previdenza vecchiaia?

Quali sono le risposte delle sindacaliste alle domande riguardo la riforma «Previdenza vecchiaia 2020»?

Relatrice: Christine Goll, responsabile della formazione presso Movendo ed ex consigliera nazionale

Temi dei gruppi di lavoro

- 1 Quale sarà l'importo della mia pensione?
- 2 Come funzionano i bonus dell'AVS?
- 3 Che cosa si deve fare quando la rendita non basta per vivere?
- 4 Come si può rafforzare la solidarietà intergenerazionale?

Le iscrizioni sono ben accette da subito.

Rivolgersi a Jris Piazzoli:

031 357 57 57 oppure jris.piazzoli@sev-online.ch

Per saperne di più:

www.sev-online.ch



La giornata è organizzata e finanziata da:



■ LPV - 22 o 29 settembre

Alla scoperta dell'Eiger con il gruppo LPV U30

Vivrai con il gruppo LPV U30 un'indimenticabile giornata in una delle montagne più famose delle Alpi. Alla mattina presto ci dirigiamo attraverso l'Eiger-Trail in direzione della via ferrata che porta all'Eiger-Rotstock. Davanti ai nostri occhi si staglia imponente e ripida la parete nord dell'Eiger! Attraverso gradini verticali e sporgenti saliamo, fissati alle corde e in sicurezza, fino alla cima del Rotstock, roccia situata nel massiccio dell'Eiger. Ambiente da parete nord garantito, ma su una via sicura! La salita dura circa 4 ore. Dalla cresta ovest dell'Eiger si scende nuovamente fino alla stazione Eigerletscher per il pranzo. Nel pomeriggio visita all'officina della Jungfrau-bahn.

Questo evento avrà luogo il 22 settembre e nel caso in cui le condizioni meteo fossero sfavorevoli, viene rimandato al 29 settembre.

Per motivi di sicurezza e di gestione dell'evento, il numero dei/delle partecipanti è limitato a 12 (qualcuno in più per la visita alle officine). E naturalmente nessuno deve soffrire di vertigini o avere paura delle altezze!

Termine per l'iscrizione: 15 settembre

Info e iscrizione presso: Adrian Hostettler, telefono: 0041627520073, cellulare: 0041795424059, e-mail: u30@lpv-sev.ch

Domenica 14 settembre a Rovio: annunciarsi subito

Giornata dei manovristi «grand cru»

La RPV Ticino rinnova anche quest'anno una recente tradizione: invitare alla giornata dei manovristi sia i macchinisti ticinesi, sia i colleghi e le colleghe dell'AMSA e le rispettive famiglie. Naturalmente la giornata è aperta anche ad altri membri del sindacato.

Anche il luogo del ritrovo fa ormai parte di una consolidata tradizione: il campetto della Casa Ala Materna a Rovio. Quest'anno saranno presenti anche il presidente del SEV **Giorgio Tuti** e la vicepresidente **Barbara Spalinger**. Per i vertici del SEV sarà l'occasione di par-

tecipare ad un appuntamento che mette al centro le relazioni, gli scambi e il piacere del stare insieme. Ingredienti che aiutano a rafforzare il lavoro sindacale sul terreno e consolidare i legami tra colleghi e colleghe. In un contesto piacevole e informale, i contatti tra le persone diventano molto più facili. Le scorse edizioni lo hanno dimostrato.

Appuntamento, dunque, il **14 settembre dalle ore 10.30 al Campetto della Casa Ala Materna, Rovio**. La RPV Ticino vi aspetta numerosi ed è pronta ad accogliervi con buon umore.

Programma:

10.30 ritrovo con aperitivo

12.00 grigliata mista con contorno

13.30 breve intervento da parte degli/delle ospiti

Conferma:

Per motivi organizzativi vi preghiamo di confermare la vostra presenza **entro e non oltre il 5 settembre a:**

Yuri De Biasi 076 567 40 07

Giuseppe Lupica: 079 542 55 49



Giuseppe Lupica alle prese con la griglia: un'immagine a dir poco invitante...

Formazione SEV 2014

Corso su Ldl e Oldl mercoledì 22 ottobre

Casa del Popolo a Bellinzona

Descrizione del tema: Legge federale sulla durata del lavoro (Ldl) e relativa ordinanza (Oldl)

Il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private, familiari e l'indispensabile riposo fisico. La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sulla durata del lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e la relativa ordinanza.

I partecipanti acquisiranno le disposizioni fondamentali della Ldl e dell'Oldl e saranno in grado di sorvegliare e far rispettare queste disposizioni in particolare per ciò che concerne la pianificazione degli orari di lavoro in seno all'azienda.

Relatore: Pietro Gianolli, segretario sindacale SEV

Partecipanti: personale ITC

Costo: membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

Iscrizione entro il 22 settembre a: Segretariato SEV Bellinzona, CP 1469, telefono 091 825 01 15, fax 091 826 19 45, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sincere condoglianze alla collega **Maura Sassi Schoolkate**, colpita negli affetti familiari per la perdita del padre Luigi.

AS Ticino

FESTA DELLA SCUOLA



Sì all'iniziativa
«Aiutiamo le scuole
comunali»

SABATO 20 SETTEMBRE

ore 15.00-24.00 Padiglione Conza, Lugano

15.00 Apertura buvette e bancarelle delle associazioni
15.15 Dibattito "Come migliorare la scuola dell'obbligo?"
16.15 Teatro Confabula
17.15 Poesie e musica: il poeta Fabio Pusterla dialoga con la cantante Rossella
18.30 Cena multietnica
20.15 Concerto e ballo con la Blue Night Big Band

Si nell'urna il prossimo 28 settembre

Aiutiamo le scuole

L'iniziativa popolare «Aiutiamo le scuole comunali - Per il futuro dei nostri ragazzi» (sostenuta da un ampio comitato di cui fa parte anche il SEV) permetterà, dopo anni di deplorabili tagli sulla scuola, di tornare a investire nella formazione di base e di rafforzare le strutture extra scolastiche. Il Ticino è agli ultimi posti nella classifica nazionale per spesa pro capite per l'educazione, nel 2009 era di 2'900 franchi, contro i 3'815 della media nazionale!

Senza una formazione di qualità nella scuola dell'obbligo - fondamento di tutto il sistema scolastico - e un aiuto alle famiglie nel conciliare il lavoro e figli, le prospettive nel mercato del lavoro si faranno sempre più difficili.

Conciliazione lavoro-famiglia

Il mondo economico si fa infatti sempre più competitivo e richiede alle lavoratrici e ai lavoratori una sempre maggiore disponibilità e un costante aggiornamento delle competenze. Per le famiglie con figli a carico poter contare su una rete di servizi extrascolastici come mense, doposcuola, scuola dell'infanzia a orario prolungato, è indispensabile.

Attualmente però l'offerta è molto ineguale sul territorio. In alcuni distretti le mense sono presenti solo nel 25% delle sedi di scuola elementare, e spesso non sono accessibili a tutti gli allievi, mentre oltre l'80% dei bambini non può usufruire di scuole dell'infanzia

a orario prolungato. L'iniziativa chiede perciò che si preveda un'organizzazione razionale di questi servizi in tutte le regioni del Cantone e accessibili a tutte le famiglie, in modo da offrire un sostegno capillare ed equo a tutta la popolazione.

La qualità nella scuola deve essere al centro

La scuola ticinese è, rispetto al resto della Svizzera, molto più integrativa: la percentuale di allievi che frequentano le scuole speciali è infatti tre volte minore. Inoltre il 40% delle classi di scuola comunale presenta allievi molto eterogenei per nazionalità e lingua. Per garantire a tutti gli alunni pari opportunità e un'istruzione adeguata occorre apportare subito alcuni miglioramenti. L'iniziativa propone di diminuire a 20 il numero massimo di allievi per classe a fronte degli

ferenziare maggiormente il proprio insegnamento per venire incontro alle esigenze del singolo allievo, avendo anche più tempo da dedicare alla relazione con i genitori.

L'iniziativa chiede inoltre di supportare gli allievi potenziando il sostegno pedagogico, introducendo docenti d'appoggio e personale educativo per allievi con marcati problemi comportamentali, generalizzare i docenti di materie speciali e rafforzare la presenza di docenti di italiano per gli allievi di lingua straniera.

Un investimento necessario

Investire nella scuola significa garantire opportunità di crescita e di successo in ambito lavorativo ai nostri figli. Prevedere strutture extra scolastiche permette principalmente alle donne ticinesi di mantenere un piede nel mondo del lavoro, portando redditi in famiglia, ma anche un valore aggiunto nel lavoro e un ritorno al Cantone in termini finanziari. L'iniziativa «Aiutiamo le scuole comunali» prevede un'entrata in vigore nell'arco di 5 anni dalla sua approvazione, determinando nel lustrò un aumento annuo della spesa di circa lo 0,1% per il Cantone e dello 0,2% per i Comuni. Spesa che attualmente è ben al di sotto della media nazionale. L'aumento previsto costituisce quindi una crescita sopportabile e ora più che mai è indispensabile.

Linda Cortesi

sindacalista VPOD

Presidente Gruppo Donne USS

Ticino e Moesa

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO RIZZATO

... eleganza

«L'eleganza è quella qualità del comportamento che trasforma la massima quantità di essere in apparire», diceva Jean Paul Sartre, del quale ci siamo recentemente occupati su queste pagine. Ma Sartre, da bravo filosofo esistenzialista, dava sempre la precedenza all'essere piuttosto che all'avere. In realtà, in molti assimilano il concetto di eleganza a quello di ricchezza; anche se, già nell'Ottocento, Honoré de Balzac avvertiva: «Ricchi si diventa, eleganti si nasce». A ribadire questo principio sarebbe poi arrivata la stilista Coco Chanel, con la sua celebre affermazione: «L'eleganza non consiste nell'indossare un bel vestito nuovo, un abito costoso: l'eleganza e il lusso non sono l'opposto della povertà. Sono l'opposto della volgarità». Ma la persona più autorevole in questo campo fu senz'altro Lord Brummel, che sentenziò: «Se qualcuno si volta a guardare, il vostro abbigliamento non è perfetto: l'eleganza consiste nel non attirare l'attenzione. La vera eleganza è attraversare tutta Londra senza essere notati.» George Bryan Brummel, grazie ai soldi del padre, aveva avuto accesso alle prestigiose scuole dei nobili di Eton e Oxford, che erano le porte dell'alta società inglese. Frequentò anche il principe di Galles, futuro re Giorgio IV, diventandone amico. Con conoscenze di quel livello, il suo successo era assicurato e, poiché fin da bambino Brummel aveva prestato grande attenzione al suo abbigliamento, divenne in breve l'indiscusso «arbitro elegantiae» di Londra. «È un gentleman, si vede dalle scarpe!», farà dire il premio Nobel George Bernard Shaw al protagonista del suo Pigmaliione, probabilmente ispirandosi a lui. Infatti, non solo la sua raffinata sobrietà nel vestire era proverbiale, ma i giudizi di Lord Brummel nel campo della moda erano vangelo per tutti. Dal suo lussuoso appartamento da scapolo a Mayfair, dirigeva la vita mondana della capitale. Finché, all'età di neanche quarant'anni, cadde in disgrazia: il futuro sovrano (che, si racconta, una volta aveva fatto piangere, criticando pubblicamente il suo modo di vestire) si era ormai stancato di giocare con lui e lo abbandonò al suo destino. La fama di Lord Brummel (che, per dirla tutta, non era affatto un Lord; ma solo un «dandy») era ormai in declino, anche a causa delle sue tante perdite al gioco e al crescente malumore dei troppi creditori, perlopiù sarti e mercanti di stoffe. Sicché dovette riparare oltremarica, a Calais, dove molti anni dopo morì in miseria, cencioso e sporco come un mendicante.

Investiamo
nel futuro
dei nostri ragazzi



SÌ a mense
e doposcuola
accessibili a tutti

SÌ a maggiore qualità
della scuola grazie a
classi con meno allievi

SÌ all'iniziativa
«Aiutiamo le scuole
comunali»

attuali 25, con tetti massimi minori anche nelle pluriclassi. Ricerche internazionali mostrano come classi più piccole diano migliori risultati in matematica e lettura, ma ognuno di noi può facilmente capire che con meno allievi il docente può dif-

Nuovi minibar, vecchi problemi e affermazioni sbagliate

Steward sempre più soli

Non sembra esserci pace per gli steward di elvetico, irritati anche da affermazioni sbagliate.

Alcuni mesi fa, le FFS hanno presentato con fierezza i nuovi Minibar - messi poi in servizio sugli intercity circolanti tra Zurigo e Berna -dotati di pile a combustibile che forniscono l'energia per alimentare una macchina per il caffè in grado di erogare cappuccino e latte macchiato.

Ci ha provato anche la direttrice

Per manifestare il proprio entusiasmo, persino la direttrice della divisione viaggiatori Jeannine Pilloud non ha esitato a cimentarsi come Minibar stewardess, ma solo per il tempo, piuttosto breve, in cui era inquadrata dalle telecamere. «Avesse insistito un po' più a lungo, avrebbe probabilmente evitato alcune affermazioni del tutto fuori luogo» commenta la segretaria SEV Regula Bieri. Come quelle di dire, per esempio, che i nuovi minibar sono più leggeri dei precedenti,

quando in realtà il peso è lievitato da 130 a 205 chilogrammi. Un'innovazione positiva è che i nuovi minibar vengono spinti, invece che trainati. Il problema è che sono alti 160 centimetri, ossia 20 più dei precedenti e ciò ostruisce la visibilità, rendendo quasi inevitabili, nonostante i futuristici raggi laser di cui sono dotati, le collisioni con i bagagli e le gambe dei viaggiatori che sporgono sugli stretti corridoi delle nuove vetture.

Batterie a terra

La «novità mondiale» presenta poi altre debolezze: la macchina del caffè non solo pesa, ma consuma anche molto di più della precedente, esaurendo quindi rapidamente le pile a combustibile, che raramente riescono ad erogare i 120 espressi o i 60 cappuccini promessi. Queste pile possono essere sostituite solo a Zurigo ma il colmo è che quando la macchina del caffè è fuori uso, gli steward non possono più nemmeno vendere gli altri articoli e sono quindi condannati all'inattività, senza che per questo elvetico abbia allentato



Il nuovo Minibar costa 20 000 franchi, ma non soddisfa.

la pressione per incrementare la cifra d'affari. Oltretutto, non potendo vendere niente, lo steward si vede anche preclusa la possibilità di incassare qualche mancia che, ai suoi livelli salariali, costituisce sempre un aiuto benvenuto.

Anche i viaggiatori capirebbero con maggior facilità le scuse dello steward per l'impossibilità di servire caffè, accompagnate dalla proposta di una bevanda fredda, invece dell'attuale soppressione nuda e cruda dal servizio. «Non è più chiaro se il «carrellino» arriverà o no. Su questo punto dobbiamo migliorare perché il catering ferroviario è un elemento centrale del servizio of-

ferto alla nostra clientela» aveva affermato Jeannine Pilloud in aprile, ma i nuovi minibar non stanno certo contribuendo a migliorare l'affidabilità del servizio.

I progressi della tecnica...

È peggiorata anche l'offerta di bevande fredde. Il vecchio Minibar aveva infatti la possibilità di mantenerne la temperatura refrigerando i cassetti con ghiaccio secco, che i nuovi minibar invece non hanno. Le bibite devono quindi continuamente essere ripassate nel frigo del vagone ristorante e poi ricaricate sul Minibar, generando lavoro supplementare. Con i nuovi Minibar, i prodotti sono inoltre molto più alla portata dei ladruncoli, esponendo gli steward a misure disciplinari per le differenze dell'inventario che ne derivano.

Assumersi le proprie responsabilità

«Gli steward vengono lasciati sempre più soli», constata amaramente Regula Bieri. Da loro si esige sempre di più, ma nel contempo datore di lavoro

e superiori negano loro il necessario sostegno. Per questo i dipendenti, con l'aiuto del SEV, chiedono che anzitutto vengano rettificata le affermazioni sbagliate fatte in pubblico.

elvetico deve poi assumersi le proprie responsabilità di datore di lavoro, facendosi carico dei compiti di tutela del proprio personale. Inoltre, unitamente alle FFS, devono far prova di obiettività nell'ormai annoso problema della pressione sulla cifra d'affari. Occorrono coaching e conduzione di personale, invece di provvedimenti disciplinari! Purtroppo, però, questa consapevolezza non trova ancora lo spazio necessario.

In questo capitolo rientra anche il problema tutt'ora irrisolto dei locali di pausa che, pur essendo prescritti dalla legge, sono a disposizione del personale di elvetico solo in 4 stazioni su 13. Nelle altre, le porte hanno serrature diverse, che i dipendenti di elvetico non possono aprire. Nemmeno in questo ambito le FFS mantengono le loro promesse.

pan.

Photomystère: «Dov'è stata scattata questa foto?»

La domanda di questa edizione è: dov'è stata scattata questa foto?

Si può partecipare al concorso entro mercoledì 3 settembre 2014

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.

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul

numero successivo. Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

La foto dell'ultima edizione del concorso riportava la nuova stazione «Mediopadana» della linea ad alta velocità a Reggio Emilia, disegnata dall'architetto Santiago Calatrava. Troverete una foto esplicitiva sul nostro sito internet.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è: **Josef Rohrer di Konolfingen, membro della PV Berna**

