

2 volte no

Expulsione degli stranieri, il consigliere nazionale André Daguët spiega le ragioni del doppio no.

Pagine 6 e 7



... scarso appetito

La voce giustamente critica del personale del treno è stata finalmente ascoltata. Le FFS hanno deciso di interrompere il contestato esperimento Buon Appetito.

Pagina 3



Ritratto

Franz Schmid, che sorveglia la galleria del Lötschberg, difende l'operato insostituibile del SEV.

Pagina 16

Le società di navigazione sui laghi svizzeri non hanno tutte la medesima velocità di crociera

Dove porta il vento?

In Svizzera si fatica a sbloccare i mezzi necessari per assicurare un avvenire alla navigazione sui laghi. Eppure questo settore è chiaramente un servizio pubblico.

La Confederazione si è disimpegnata dal settore della navigazione e lascia ai cantoni e ai comuni l'onere di garantire il sostegno finanziario come lo desiderano. Ed è fondamentalmente questa la causa della diversità di situazioni che si riscontrano in Svizzera. Sui laghi di Neuchâtel e Morat, l'Ufficio federale dei trasporti ha inoltrato una denuncia contro la società LNM per infrazioni alla legge sulla durata del lavoro. Alcuni impiegati, infatti, lavorano 14/15 ore al giorno durante la stagione, in barba alle disposizioni legali. Questo caso ben illustra la corsa agli incassi a qualsiasi prezzo visto la mancanza di aiuti pubblici, che prelude a simili abusi che si ripercuotono poi sul personale. Sul Lago Lemano le misure di lotta dei dipendenti della CGN per il rinnovamento del battello a vapore «Vevy» e contro la divisione dell'azien-



I dipendenti della CGN avevano già il volto scuro nel mese di settembre 2009. Avevano allora manifestato per le vie di Losanna alla ricerca dell'appoggio del Parlamento.

da voluta dal Governo vodese, stanno prendendo una nuova svolta. Il Comitato SEV ha dato il via libera a uno sciopero di avvertimento che

potrebbe essere seguito da uno sciopero di durata illimitata. *hes/frg*

Dossier alle pagine 8, 9 e 10

Per una maggiore giustizia sociale

L'USS va alla guerra

Delegate e delegati battaglieri: nel nostro Paese ci vogliono una maggiore giustizia sociale, migliori condizioni di lavoro (compresa la protezione dai licenziamenti per motivi sindacali), pensioni e salari più equi e finalmente una vera parità tra i generi. Nel corso del suo ultimo congresso a Berna

l'Unione sindacale svizzera (USS) ha deciso di passare all'offensiva con una serie di proposte (AVSplus, salario minimo) e di rivendicazioni approvate dalla base.

A pagina 5

EDITORIALE

L'autunno è la stagione delle trattative salariali, anche presso le ITC. In questo settore in genere non si discutono solo i salari, che risultano abbastanza buoni. Ne è un'ulteriore conferma anche il recente congresso dell'USS, che ha deciso il lancio di un'iniziativa in favore della definizione di salari minimi. Si tratta di un'iniziativa necessaria, in quanto spesso i salari non sono protetti da contratti collettivi di lavoro.

» Il numero delle adesioni al sindacato conferisce forza e convinzione agli argomenti. «

Barbara Spalinger,
vicepresidente SEV

Nel trasporto pubblico, strumenti come il contratto collettivo di lavoro o il contratto aziendale sono ormai largamente diffusi, pur con lacune importanti: nessuno dei nostri partner sociali presso la comunità di trasporto di Zurigo aveva infatti sottoscritto un CCL. Adesso si è aperta una prima breccia. Il prossimo mese di febbraio avremo finalmente trattative con la SZU, il cui consiglio di amministrazione sarà poi chiamato a pronunciarsi in maggio 2011. Non abbiamo però timori. Un grado di organizzazione di oltre il 90% basta e avanza per documentare un diritto a intraprendere trattative. Un grado di organizzazione elevato ci permette di sostenere con maggior efficacia gli interessi di lavoratrici e lavoratori; ai quali il numero delle adesioni al sindacato conferisce forza e convinzione.

Da questo punto di vista, il SEV gode di ottima salute, grazie in particolare modo all'attività delle sezioni che dimostrano giornalmente sul posto di lavoro la forza dell'unione.

«OFFICINE MOBILI»

Funzionano, sono efficienti. E a dirlo è soprattutto il datore di lavoro, ovvero FFS Cargo. La direzione sta analizzando il lavoro complessivo dell'Equipe mobile dell'impianto Service di Bellinzona in vista di una possibile riorganizzazione. Riuniti in assemblea, i dipendenti della piccola officina, chiedono di mantenere l'attuale struttura come è.

A pagina 4

IN BREVE

NUOVO PRESIDENTE
COPE FFS ...

La commissione del personale del gruppo FFS ha eletto Marcel Ruoss quale subentrante del presidente dimissionario Fridolin Disler sino al 30 giugno 2011. Ruoss, funzionario specialista, ha 51 anni, è del canton Svitto e copresidente della commissione della divisione viaggiatori.

... E DI FUNIVIE
SVIZZERE

L'assemblea generale dell'associazione funivie svizzere (FUS) ha eletto il consigliere nazionale friburghese Dominique de Buman a presidente. Presidente anche della Federazione svizzera del turismo e vicepresidente nazionale del PPD, de Buman succede a Hans Höhener alla testa di quest'associazione che conta 360 aziende affiliate.

PARTENZE DA FFS
HISTORIC

Stéphanie von Erlach lascerà a fine anno la carica di direttrice della fondazione per il patrimonio storico delle FFS, per operare quale consulente indipendente.

CONTROPROGETTO
ALL'INIZIATIVA TP

Secondo la Neue Zürcher Zeitung, l'ufficio federale dei trasporti sta preparando un controprogetto all'iniziativa sui trasporti pubblici promossa dall'ATA che chiede una ripartizione paritetica dei proventi dei dazi sui carburanti tra realizzazioni per il trasporto pubblico e quello privato. Il controprogetto mirerebbe ad una simmetria dei sacrifici tra i due settori, con un rafforzamento del nesso causale e quindi una maggior partecipazione dei viaggiatori.

NUOVA «RITOM SA»

La centrale idroelettrica del Ritom verrà in futuro gestita da una società composta al 75% dalle FFS e al 25% dall'azienda elettrica ticinese. Per il personale non dovrebbero esservi conseguenze.

Il tribunale arbitrale condanna le FFS per infrazione al contratto collettivo di lavoro

I limiti del lavoro

Il tribunale arbitrale, chiamato in causa da VSLF e SEV, ha confermato che chi lavora oltre ai limiti di ore previsti dal CCL ha diritto a un'indennità, in tempo o in denaro e che le FFS non dispongono di abbastanza macchinisti per svolgere tutte le prestazioni d'orario.

Il contratto collettivo di lavoro (CCL) delle FFS stabilisce una durata annua del lavoro di 2050 ore, che a fine anno posso essere superate al massimo di 75 ore. Da anni, però, per numerosi macchinisti questo limite non viene rispettato. Ciononostante le FFS non hanno mai riconosciuto supplementi per il lavoro prestato in più, né assunto ulteriore personale di

locomotiva per riportare la mole di lavoro entro i limiti corretti.

limite delle 75 ore come lavoro supplementare. Le FFS hanno reagito indicando



Troppo lavoro e mancanza di macchinisti.

Dopo anni di discussioni con le FFS, i sindacati VSLF e, in un secondo tempo, SEV hanno deciso di ricorrere al tribunale arbitrale, la cui decisione di fine ottobre appare assolutamente chiara: le FFS hanno infranto il CCL e dovranno a fine anno fare i passi necessari per retribuire il lavoro prestato al di là del

la volontà di contenere le ore supplementari tramite l'impiego di ulteriori macchinisti.

Giorni liberi solo con accordo

Le FFS possono ordinare la riduzione del lavoro supplementare accumulato, però solo in accordo con il collaboratore o la collaboratrice. La riduzione non

può essere disposta unilateralmente.

Troppo lavoro

La decisione conferma inoltre un aspetto ancora più importante, ossia il rimprovero mosso dai sindacati alle FFS di aver assunto un numero insufficiente di macchinisti. In altre parole, per anni le FFS hanno imposto al proprio personale di locomotiva carichi di lavoro eccessivi, rispettivamente riconosciuto troppo poco tempo libero.

Per quanto riguarda il trattamento delle ore supplementari, la decisione del tribunale arbitrale è applicabile a tutte le FFS, mentre per quanto riguarda gli effettivi essa è limitata alle due divisioni viaggiatori ed infrastruttura, che dovranno prendere i provvedimenti necessari per evitare i continui superamenti della durata massima del lavoro. La situazione di FFS Cargo è attualmente diversa.

Il testo della decisione (in tedesco) è pubblicato su www.sev-online.ch/de/medien/medienmitteilungen.php pmo/j

La seduta di ottobre del SEV ha affrontato temi scottanti e approvato le misure di lotta

Sciopero di avvertimento sul Lemano

Il comitato ha approvato uno sciopero d'avvertimento del personale della navigazione sul lago Lemano e, se necessario, la possibilità di ricorrere allo sciopero illimitato.

Il 95 per cento dei dipendenti della CGN, la società di navigazione del Lemano, sono affiliati al SEV, la cui sezione si batte da oltre un anno per il rinnovo della flotta e contro lo smembramento della società. Il cantone vorrebbe invece dividerla in una società che garantisca l'esercizio giornaliero con battelli moderni e in una fondazione chiamata a gestire la flotta storica. L'idea della suddivisione non è combattuta solo dal SEV, ma anche dall'azienda stessa, dalle organizzazioni dei datori di lavoro, da quelle turistiche e da numerosi partiti di ogni orientamento.

Scadenze imposte

Un'assemblea straordinaria dei membri SEV ha deciso di chiedere al canton Vaud di annunciare che ha deciso di rinnovare il battello a vapore «Vevey» e di rinunciare alla suddivisione dell'azienda, pena il ricorso a ulteriori misure di lotta più radicali. Tra quelle già intraprese, troviamo una petizione che la scorsa estate aveva raccolto ben 44 000 firme.

Nel frattempo, si avvertono le prime conseguenze di una politica che porterà nel 2011 a ridurre le prestazioni di trasporto: gli effettivi del personale sono in calo e i dipendenti vengono sollecitati per anticipare il pensionamento.

Il comitato ha pertanto condiviso la necessità di incrementare la pressione sul governo cantonale. Ha quindi dato all'unanimità il suo accordo per uno sciopero d'avvertimento e, nel caso in cui il governo

non volesse giungere a più miti consigli, ad uno scio-

pero a tempo indeterminato. Peter Moor

GLI ALTRI PUNTI IN BREVE

Il Comitato SEV ha inoltre:

- emesso le sue raccomandazioni in vista della votazione federale del 28 novembre: come l'USS, raccomanda un doppio no all'iniziativa espulsioni e al suo controprogetto e un sì all'iniziativa per imposte eque;
- costituito un gruppo di lavoro incaricato di approfondire una proposta dell'assemblea dei delegati VPT per quote sindacali dipendenti dal reddito, che sarà composto dall'amministratore Ruedi Hediger, da Kurt Nussbaumer, VPT, Kurt Wyss, TS, Heinz Schneider, RPV, e Josef

Bühler, PV, unitamente ad una rappresentante della commissione femminile.

- preso atto dell'invito delle FFS per discutere i contratti di lavoro secondo CO. Il Consiglio federale ha obbligato le FFS a coinvolgere le organizzazioni del personale, senza tuttavia riconoscere loro un diritto di codicisione.
- ascoltato da Ruth Daellenbach, presidente del soccorso operaio, i nuovi orientamenti dell'associazione, che opererà a livello internazionale sotto il nome di Solidar Suisse, mentre le attività nelle regioni della Svizzera verranno portate avanti sotto la denominazione attuale. pmo

Le FFS riconoscono che il trattamento della questione compete ai sindacati

Accordo sull'indennità di picchetto

Le FFS hanno rinunciato ad escludere i sindacati dalla questione dell'indennità di picchetto, evitando un nuovo intervento del tribunale arbitrale.

Nel 2009, le modifiche della ordinanza sulla durata del lavoro hanno resa necessaria una revisione della direttiva sul servizio di picchetto, che le FFS hanno affrontato con la commissione del personale.

Questo procedimento sarebbe stato corretto, salvo due importanti fattori: alla Cope era stato riconosciuto solo il diritto di codiscussione, anziché di codecisione e le FFS hanno voluto regolare con esso anche l'ammontare dell'indennità, senza averne però le competenze, dato che la fissazione delle indennità compete ai partners sociali.

Il SEV ha reagito chiedendo trattative e minacciando

di ricorrere al tribunale arbitrale e all'ufficio federale dei trasporti. L'intervento ha portato alla stesura di un primo accordo e il problema appariva così risolto.

Accordo infranto

Senonché, nel 2010, le FFS hanno definito un nuovo tipo di picchetto «medio», attribuendogli anche un'indennità, nonostante l'accordo stabilisse in modo inequivocabile che le indennità debbano essere definite dalla parti sociali nel CCL. Il SEV si è pertanto rivolto al tribunale arbitrale, e le FFS hanno reagito in modo per lo meno singolare, tentando di bloccare il procedimento, definendolo parte integrante delle trattative per il nuovo CCL 3+. Esse non hanno però questa facoltà, ragion per cui il SEV ha dovuto minacciare un ricorso al tribunale amministrativo (vedi anche *contatto.sev* no. 16/10).

Dopo essere scese a più miti consigli sul procedimento, le FFS hanno fatto altrettanto anche dal punto di vista materiale, proponendo al SEV un accordo extragiudiziario, previsto anche dall'accordo del 2009.

«Se le parti sono d'accordo, non occorre evidentemente rivolgersi ad un tribunale» ha indicato soddisfatta la vicepresidente SEV Barbara Spalinger.

Fatta chiarezza

Adesso dovrebbe esser stabilito una volta per tutte che tutte le questioni riguardanti le indennità di picchetto devono essere definite con i partners sociali, quindi in primo luogo con il SEV, mentre la commissione del personale è l'interlocutrice per le questioni organizzative. Essa non ha però alcuna competenza per quelle finanziarie.

pmo/gi

Le FFS mettono fine all'esperimento Servizio Al Posto

... per mancanza di appetito

Il Sindacato del personale dei trasporti SEV prende atto con soddisfazione che le FFS rinunciano a proseguire con l'esperimento «Buon appetito», proposto in prima classe sulla linea del Gottardo. Il SEV e il personale del treno ad esso affiliato vi si erano opposti sin dall'inizio. Un'opposizione motivata partita dal Ticino nel corso di una assemblea affollata.

Per il personale del treno era apparso subito evidente che l'esperimento era stato impostato in modo sbagliato, facendo in particolare notare che i colleghi erano le persone sbagliate per svolgere questo servizio. Questo personale, oltre ai compiti di assistenza all'utenza, deve pure sbrigare altre mansioni

d'esercizio, che hanno in ogni momento la priorità. Su questi treni sono pure in servizio i dipendenti della Elvetino, sicuramente più idonei per servire i viaggiatori al loro posto.

In un sondaggio lanciato con successo dal segretario regionale del SEV in Ticino, il personale del treno aveva chiaramente illustrato la sua contrarietà al progetto: non solo per una questione di competenze e di formazione,

ma anche per un senso di solidarietà e di rispetto per i colleghi di Elvetino. Ma c'è di più: l'opposizione era stata anche ragionevolmente motivata per un senso di responsabilità e di amore per la professione di capotreno, figura storica delle FFS. «Buon appetito» era stato, inoltre, criticato anche dalle colonne dei

media nazionali. Non stupisce che sia mancato il successo poiché l'offerta della car-



Nella clientela il progetto non ha per nulla suscitato gli appetiti sperati dalle FFS.

rozza ristorante e del Minibar è sufficiente e soddisfacente. Il SEV si rallegra che le FFS abbiano annullato l'esperimento, prima che sia scaduto il tempo di prova. Così, il personale del treno sulla tratta del Gottardo continuerà a potersi dedicare completamente ai suoi compiti principali.

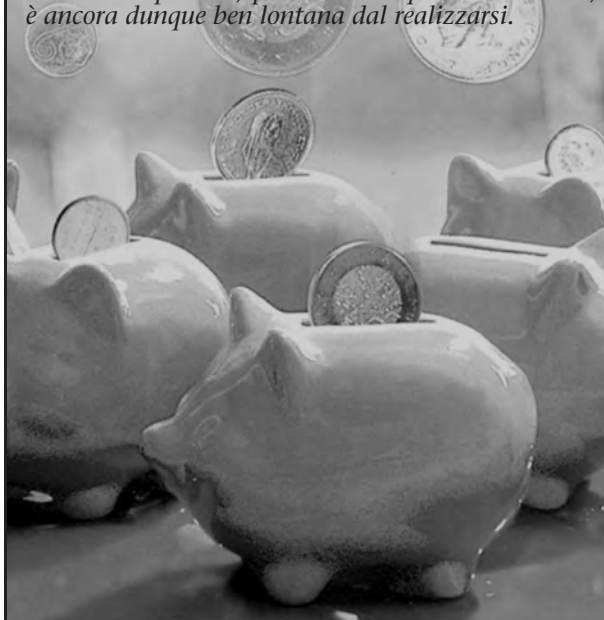
red

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

L'USURA, LA FUGA E LA BEFFA

È in corso in Europa e nel Mondo una vera battaglia fra le valute che ci riporta ai tempi bui dell'anteguerra. Non è sempre facile capire in che modo essa si manifesta e soprattutto chi ne fa le spese, tanto più che la Svizzera per certi aspetti sembra addirittura beneficiare di queste schermaglie monetarie. Ma per i nuovi membri dell'Europa dei 27 sono molto più spine che rose. Facciamo un solo esempio, quello dell'Ungheria, membro a pieno titolo dell'UE, ma in lunga attesa di aderire all'Euro, proprio per le difficoltà croniche della propria valuta. Il forint ungherese è in effetti debole da svariati anni, con conseguenti tassi d'interesse da vera usura, che non consentono agli Ungheresi di accedere con facilità al prestito bancario, in particolare a quello ipotecario. Cosa è successo allora dopo l'adesione all'UE? Quasi 2 milioni di Ungheresi, attraverso le banche locali, hanno contratto prestiti in valuta estera, soprattutto in franchi svizzeri, essendo i tassi d'interesse applicati i più bassi d'Europa. Sono circa il 90% le ipoteche ungheresi negoziate in franchi svizzeri. E così capita anche per altri paesi dell'area. Ora, al momento della crisi finanziaria del 2008, il forint è nuovamente precipitato nei confronti del franco, a fronte poi di salari che sono restati ampiamente al di sotto della sussistenza. Tutto ciò ha reso proibitivo il rimborso dei crediti, provocando nel paese povertà, disoccupazione e una generale insolvibilità. Le banche locali dal canto loro hanno completamente dimenticato il loro ruolo principale, ovvero quello di finanziare l'economia reale, ma si limitano a voler a ogni costo rientrare nella cosiddetta regola del «3-6-3» (approvvigionarsi sul mercato svizzero al 3%, prestare agli Ungheresi al 6% e partire alle 3 del pomeriggio a giocare a golf). Null'altro, se non constatare un corale indebitamento fra la gente, nelle aziende e nell'ente pubblico, costretto a correre ai ripari. Dopo la fuga dall'usura, ecco le beffe di un'unione forzata, priva di quegli ammortizzatori finanziari, assolutamente necessari per aiutare a rendere economicamente compatibili Paesi che non lo sono ancora. La tanto conclamata armonia economica nell'Europa allargata, in attesa dell'unione politica, passando da quella monetaria, è ancora dunque ben lontana dal realizzarsi.



Al congresso dell'USS quattro accompagnatori salgono sul palco e raccontano la loro lotta

I «ZuS» incassano la solidarietà dell'USS

I ZuS, ovvero gli accompagnatori della rete ferroviaria urbana di Zurigo, non lottano solo per i loro posti di lavoro, ma anche per un vero servizio pubblico, davvero degno di questo nome.

Sono saliti in quattro sul palco. Max Bodenmann, Tanja Bättig, Urs Zbinden e Roger Gander sono quattro ZuS, ovvero accompagnatori della rete suburbana di Zurigo. Svolgono un importantissimo servizio che però la comunità di trasporti di Zurigo (ZVV) vuole sopprimere. Contro questa decisione, contestata con una valanga di firme (oltre 3 mila collaboratori, collaboratrici e utenti), i ZuS stanno lottando, determinati più che mai. Per fare sentire la loro voce hanno anche costituito un comitato di lotta.

Intervistati dal segretario sindacale del SEV Arne Hegland, i ZuS hanno spiegato ai delegati dell'USS in che cosa consiste il loro lavoro: servizio alla clientela, consulenze, informazioni, controllo dei biglietti. «La gente è molto contenta di vederci sui treni – raccontano Max, Urs, Tanja e Roger – perché garantiamo la sicurezza in fasce orarie marginali, come quelle notturne e la mattina molto presto. Siamo vicini ai passeggeri, anche se a volte il nostro lavoro non è facile, soprattutto quando siamo confrontati con persone aggressive. La nostra costante presenza è molto apprezzata dall'utenza, perché non ci limitiamo al controllo dei biglietti».

Ma la ZVV fa orecchia da mercante e persistono nel volere sostituire il concetto del doppio accompagnatore con un sistema di controlli sporadici. «Prendere il treno –

do gli applausi – sembrerà ben presto a un trasporto di prigionieri... chiamati a rispondere, di tanto in tanto, alla richiesta perentoria: mostrate i biglietti!». La lotta dei ZuS non è finita, ma hanno incassato la solidarietà e il sostegno dell'USS, facendo il

pieno di cartoline di protesta firmate dai delegati e dalle delegate. Andreas Menet, presidente centrale della sottofederazione ZPV, ha lodato il coraggio e l'impegno dei suoi colleghi. «Oggi davanti a voi ci sono quattro persone – ha detto rivolgendosi alla

platea – ma si tratta del destino di oltre 200 colleghi che fra due mesi rischiano di perdere il posto di lavoro e la loro funzione. Siamo tutti al loro fianco». «La vostra lotta ha concluso Arne Hegland – è un esempio. Siamo fieri di voi».

frg



Il segretario sindacale del SEV Arne Hegland invita quattro «ZuS» a dare la loro testimonianza.

I dipendenti dell'Impianto Service di Bellinzona chiedono il mantenimento di una struttura che funziona in modo efficiente

«L'Officina mobile non si tocca»

I dipendenti delle «Officine mobili» di Bellinzona preoccupati per un futuro che si prospetta incerto. All'incontro informativo del 29 settembre scorso, i dipendenti dell'Impianto Service di Bellinzona hanno preso atto di come la direzione del settore stia analizzando tutta l'attuale organizzazione Equipe Mobile, allo scopo di migliorarne l'efficienza riducendone i costi.

Tra i vari scenari presentati potrebbe esserci pure quello di mantenere unicamente una struttura mobile per il Sopraceneri con la conseguente soppressione dell'attuale impianto di Bellinzona. In questo attuale lavoro di analisi, è stato esplicitamente

richiesto al personale la propria opinione dal profilo tecnico. Riuniti in assemblea il 27 ottobre scorso, i dipendenti dell'Impianto Service di Bellinzona hanno analizzato i vari aspetti tecnici osservando che: «Le attuali strutture di Bellinzona e Chiasso, seppur con compiti e peculiarità diverse, svolgono un ottimo lavoro dimostrandosi perfettamente efficienti per rapidi interventi a soddisfazione di clienti interni ed esterni. Questa qualità è ancora stata recentemente confermata con un Audit».

La sede di Bellinzona è ubicata in posizione ideale e strategica sull'asse Sud-Nord e permetterebbe di sviluppare interessanti sinergie con le stesse Officine FFS di Bellinzona, ma anche con la vicina sede di manutenzione P-OP. Tutto questo nell'ottica di una concretizzazione del centro di competenze cantonale propugnato dallo studio

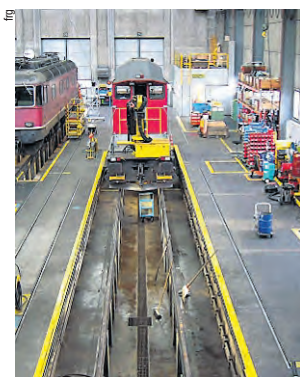
della SUPSI e sostenuto dal canton Ticino. Alla luce di queste considerazioni i dipendenti dell'impianto service di Bellinzona, sostenuti dal segretario sindacale del SEV Angelo Stroppini, rivendicano all'unanimità i seguenti punti alla direzione di FFS Cargo:

- Il mantenimento dell'attuale struttura di Bellinzona e la salvaguardia dei posti di lavoro.
- Maggior spirito imprenditoriale da parte di FFS Cargo teso alla ricerca di ulteriori clienti per offrire i servizi del settore cercando di ampliarli e non di ridimensionarli. Si chiede anche a FFS Cargo di credere maggiormente nelle proprie qualità grazie al contributo di dipendenti con grande esperienza. FFS Cargo dovrebbe tendere alla ricerca di maggiori introiti e non cavalcare il risparmio a breve e medio

termine, come unico obiettivo.

- La ricerca di possibili sinergie con le Officine FFS di Bellinzona e/o con l'adiacente Officina di manutenzione di P-OP.
- Una vera trattativa con il comparto delle FFS responsabile dei costi d'affitto dell'attuale struttura.

Da un profilo generale, il SEV mette in evidenza la costante erosione di importanti comparti delle FFS che dimostrano la propria efficienza e che con Alptransit potrebbero essere ulteriormente valorizzati. «In vista dell'apertura di Alptransit – osserva Stroppini – il SEV vuole scongiurare l'ipotesi secondo cui il Ticino rischia di diventare un corridoio di transito. Rivendica pertanto il mantenimento di posti di lavoro qualificati nei vari settori delle FFS. Il SEV chiede inoltre che le FFS non ridimensionino tutti quei la-



vori (come le pulizie sui treni) che contribuiscono a garantire un servizio di qualità». Il SEV invita infine le autorità politiche a sostenere il sindacato nella difesa dei posti di lavoro, affinché con l'apertura di Alptransit il Ticino possa continuare ad offrire posti di lavoro attrattivi.

red

Congresso dell'Unione sindacale svizzera a Berna: definiti orientamenti politici e orizzonti di battaglia

L'USS getta i semi per la sua primavera

Salari giusti e decenti per tutti, AVS solida anche per i bassi salari (AVSplus), buone condizioni di lavoro per tutti, protezione dai licenziamenti contro le persone che esercitano attività sindacali, parità tra i generi e riduzione del tempo di lavoro per meglio conciliare lavoro e famiglia. I delegati e le delegate al congresso USS (Unione sindacale svizzera) hanno varato un programma di azione ambizioso.

«Non bastano tanti fiori per fare una primavera». Sono le ultime parole del discorso appassionato di Jean Ziegler che sabato 6 novembre, in occasione della giornata conclusiva del congresso dell'USS a Berna, ha invitato tutti e tutte le partecipanti a credere in una nuova primavera e a renderla possibile lottando. Perché le lotte politiche sono fatte anche di speranze.

Parafasando il poeta cileno Pablo Neruda, Ziegler ha giustamente ricordato che non bastano i fiori, ma occorre uno slancio comune per fare crescere gli ideali di giustizia e coltivarli giorno dopo giorno per rendere davvero possibile un mondo migliore. Parole ascoltate con attenzione da tutti, a cominciare da Paul Rechsteiner, confermato alla presidenza dell'USS per un quarto mandato, dai vicepresidenti Giorgio Tuti (SEV) e Vania Alleva (Unia) e dagli altri membri del comitato presidenziale: Renzo Ambrosetti (Unia), Alain Carrupt (Sindacato della comunicazione), Stefan Giger (SSP/VPOD), Daniele Lenzin (Comedia), Katharina Prelic (SSP/VPOD) e Andreas Rieger (Unia).

AVSplus

Un programma ambizioso, quello presentato dall'USS, a cominciare dalla previdenza vecchiaia. L'USS vuole infatti una pensione priva di preoccupazioni finanziarie anche per le fasce di stipendio più

basse. Il progetto lanciato a Berna si chiama AVSplus. «La Costituzione vuole che tutti possano mantenere un tenore di vita dignitoso anche dopo il pensionamento – ha sottolineato Paul Rechsteiner – e finora si è stimato che il 60% del reddito fosse sufficiente a questo scopo. Per quelli che guadagnano oltre 10000 franchi al mese è più che sufficiente, ma per la maggior parte delle persone, che guadagnano fra i 4000 e i 7000 franchi, il 60% non è abbastanza. Per questa ragione, le rendite devono essere portate all'80% per gli stipendi inferiori ai 5000 franchi, e al 70% per quelli fino a 7000».

Nelle intenzioni dell'USS, il cui comitato dovrà elaborare un modello dettagliato entro il 2012, AVSplus deve essere complementare all'AVS e al Secondo pilastro. Deve essere alimentata dai contributi di lavoratori e datori di lavoro e gestita dall'AVS. Il presidente Paul Rechsteiner, convinto della proposta, si dice fiducioso: «Penso che la popolazione sia disposta a pagare per un'assicurazione di questo tipo: si tratta di percentuali modeste sul salario che però alleggerirebbero notevolmente la vita dopo il pensionamento». Migliorando di fatto la qualità della vita.

Salario minimo

La Svizzera è uno dei paesi più ricchi del mondo, eppure produce centinaia di migliaia di working poor. Uno scandalo a cui l'USS ha deciso di porre rimedio approvando l'iniziativa sui salari minimi che sarà lanciata ufficialmente nel mese di gennaio 2011. Mai più, dunque, sotto i 22 franchi all'ora. Mai più salari che inchiodano ai piedi della scala moltissimi lavoratori e lavoratrici. L'iniziativa dell'USS chiede l'introduzione del principio di un salario minimo legale di 22 franchi (4 mila franchi al mese per 42 ore di lavoro settimanali, e 3 mila 800 franchi al mese per 40 ore di lavoro settimanali). Il principio del salario minimo viene inserito nella Costituzione come misura di protezione dei salari e stabili-



I due vicepresidenti Giorgio Tuti e Vania Alleva con il presidente Paul Rechsteiner.

sce per la Confederazione e i cantoni l'obbligo di prendere misure per la protezione dei salari. La sua applicazione sarà assicurata in primo luogo dalla promozione dei salari minimi nei contratti collettivi di lavoro (CCL) e, a titolo

blici se ne accorgano. Ma spetta al sindacato fare sentire la propria voce, avvicinandosi prima di tutto alla base, ascoltando i problemi di chi il sindacato rappresenta. Oggi più che mai i sindacati devono serrare i ranghi per una

mettere soprattutto alle donne, eternamente in bilico tra lavoro e famiglia, di venire a capo della quadratura del cerchio; allungare il congedo maternità da 14 a 18 settimane con l'aggiunta di un congedo paternità di 8 settimana-



Donne in movimento per chiedere la parità... assolutamente.

sussidiario, dall'iscrizione nella legge di un salario minimo nazionale.

Per promuovere concretamente una politica salariale più equa, occorre esigere subito aumenti salariali generali e porre l'accento sulle componenti fisse del salario. Non basta, poi, lottare per il pieno impiego e per buone condizioni di lavoro – come prevede il documento strategico dell'USS – ma è necessario anche lottare contro i licenziamenti delle persone che svolgono attività sindacali. «Il lavoro è un valore – ha ricordato Beat Jurt del SEV – ed è ora che anche i poteri pub-

maggiore giustizia sociale».

La parità assolutamente

Giustizia la chiedono a gran voce anche le donne, che continuano ad essere palesemente discriminate, soprattutto a livello salariale. Lanciando la campagna in vista del 14 giugno 2011 (20 anni dal primo sciopero nazionale delle donne), i delegati e le delegate dell'USS hanno sostenuto le rivendicazioni illustrate dalla commissione femminile dell'USS nel documento «Conciliare l'orario di lavoro con la famiglia, il tempo libero e la salute»: ridurre il tempo di lavoro per per-

ne. «Vogliamo gli stessi soldi e lo stesso tempo per noi» ha dichiarato Nani Moras del SEV, che non ha mancato di rinfrescare la memoria della platea: «Il lavoro non remunerato grava prevalentemente sulle spalle delle donne, il lavoro domestico non è equamente distribuito tra i generi, il ricorso al tempo parziale penalizza soprattutto le donne». Quanto basta per tornare a rivendicare una vera parità subito. E non, come ha detto un'altra esponente del SEV, in una prossima vita.

Françoise Gehring



»L'iniziativa espulsione non solo è contraria ai diritti dell'uomo, ma anche discriminatoria nei confronti di tutti gli stranieri e le straniere in Svizzera.«

André Daguët, consigliere nazionale

«L'Iniziativa espulsione» e il suo controprogetto sono politicamente insostenibili

«Contro questa iniziativa antistranieri occorre un segnale chiaro»

L'UDC appoggia la sua campagna elettorale sull'iniziativa «Per l'espulsione degli stranieri che commettono reati» e usa lo slogan dei «criminali stranieri» per alimentare le paure della popolazione, proponendo soluzioni frettolose e superficiali quali l'espulsione.

BIO

André Daguët è nato nel 1947 a Losanna.

Dopo le scuole a Berna e Engelberg, ha studiato sociologia e politologia all'università di Berna. È poi stato assistente a seminari sul diritto pubblico della stessa università, dal 1980 segretario centrale di Amnesty International Svizzera e dal 1986 al 1996 segretario generale del PS svizzero. A fine 1996 è stato eletto nella commissione direttiva e in seguito vicepresidente del sindacato FLMO, che dal 1° gennaio 2005 è confluito, unitamente al SEI, alla FCTA e a Unia nel nuovo sindacato Unia. Dall'anno scorso è al beneficio della pensione. È consigliere nazionale per il PS del canton Berna dal 2003. È membro anche del consiglio d'amministrazione della società editrice di Work, il giornale di Unia. Sino al pensionamento, ha presieduto Movendo, l'istituto di formazione sindacale. Ha sempre tenuto a rappresentare il sindacato e si è impegnato per rafforzare lo stato sociale, il servizio pubblico e la protezione di lavoratrici e lavoratori dai licenziamenti e dalle discriminazioni. È celibe e vive a Berna.

contatto.sev: André Daguët, sei contrario all'iniziativa espulsione. Puoi indicarci i principali motivi della tua avversione?

André Daguët: L'iniziativa espulsione non solo è contraria ai diritti dell'uomo, ma anche discriminatoria nei confronti di tutti gli stranieri e le straniere che vivono e lavorano in Svizzera. Inoltre, non dice che già oggi l'espulsione di stranieri che commettono reati è possibile e anche frequentemente praticata. L'iniziativa è anticostituzionale e non risulterebbe applicabile alla lettera in quanto contraria ad obblighi derivanti dai diritti fondamentali dello uomo. Il Parlamento avrebbe dovuto definirla irricevibile, ma i partiti borghesi non si sono sentiti di farlo. L'iniziativa rientra perfettamente nella linea politica dell'UDC, poiché alimenta l'avversione agli stranieri, in particolare a quelli provenienti dagli stati esterni all'UE e strumentalizza la questione stranieri per trarne un profitto elettorale. Per questo è importante reagire con decisione.

Tu sei però contrario anche al controprogetto elaborato dal Parlamento. Quest'ultimo non costituirebbe un buon compromesso?

Se lo fosse veramente, non avrei problemi a sostenerlo. Si tratta però di un pessimo compromesso, che riprende di fatto tutte le rivendicazioni dell'iniziativa della UDC, sia pure con una differenza importante: esso indica che per ogni caso di espulsione si debba verifi-

»Non è però politicamente accettabile animare la gente con l'argomento della criminalità degli stranieri.«

care il rispetto dei principi fondamentali della Costituzione e dei diritti dell'uomo, mentre secondo l'iniziativa l'espulsione è automatica. Per il resto, però, il controprogetto è molto simile all'iniziativa.

Abbiamo però un problema di criminalità da parte di stranieri, o no?

Abbiamo evidentemente un problema di criminalità, sia però essa perpetrata da Svizzeri o da stranieri. Non è per contro politicamente accettabile animare la gente con l'argomento della criminalità degli stranieri. Iniziativa e controprogetto trascurano poi che anche l'attuale diritto degli stranieri prevede la possibilità di espulsione nel caso in cui vengono commessi crimini. Esaminando le prassi nei cantoni possiamo constatare che essa

viene anche applicata molto spesso, dopo aver espiato la pena. Il rapporto della commissione federale per le questioni inerenti la migrazione, pubblicato a metà ottobre, indica che, contrariamente alle indicazioni degli iniziati- viti, gli stranieri che hanno commesso crimini gravi

vengono praticamente sempre espulsi dopo aver espiato la loro pena. Questa prassi è poi stata inasprita negli ultimi anni. Nel 2009 sono stati espulsi circa 750 stranieri con un diritto di soggiorno valido ma condannati. Non siamo quindi confrontati con un «turismo della criminalità». Queste cifre dimostrano inoltre l'inutilità della iniziativa e del controprogetto, che andrebbero a ledere in modo intollerabile il diritto degli stranieri.

Vi è però chi vuole sostenere il controprogetto per contrastare l'iniziativa.

Il controprogetto è stato elaborato dal Parlamento, in quanto esso temeva che l'iniziativa avrebbe potuto avere buone possibilità di essere accettata dal popolo. Per essere veramente efficace, un controprogetto dovrebbe però essere formula-

to in modo che possa essere sostenuto anche dalla sinistra. E ciò non è il caso per diversi motivi. Il primo è che, contrariamente a quanto affermano i suoi sostenitori, il controprogetto non andrebbe a colpire solo chi commette crimini gravi, ma anche gli stranieri che in dieci anni commettono altri delitti che cumulati portano a pene di oltre due anni. Il secondo e più grave è che esso può andare a colpire anche straniere e stranieri che risiedono e che lavorano in Svizzera da due o persino da tre generazioni e che sono quindi nati e cresciuti qui. Per questo mi oppongo fermamente al controprogetto: l'attuale diritto fa una chiara distinzione tra stranieri domiciliati e altri che hanno un altro statuto di soggiorno, prevedendo per i primi ostacoli giustamente più elevati per la loro espulsione. Cosa che il controprogetto non fa e men che meno l'iniziativa! Si perde quindi ogni senso della misura politica. Per me, come socialdemocratico, ciò non è accettabile.

Nei confronti della sinistra si sente spesso ripetere che il controprogetto favorirebbe una politica di integrazione attiva, ancorandola nella Costituzione e che dunque anch'essa dovrebbero sostenerlo.

INTERVISTA



André Daguet nel suo ufficio presso la centrale del sindacato Unia.

Questo tanto vantato articolo di promozione dell'integrazione verrebbe inserito nella Costituzione solo come «zuccherino» per addolcire la pillola amara da far ingoiare alla sinistra. In sé, questo articolo è superfluo, in quanto la nuova legge sugli stranieri, in vigore dal 2008, prevede già l'applicazione del principio dell'integrazione attiva. La validità della nostra politica di integrazione non dipende però dalle leggi, ma dalla volontà politica. È qui che casca l'asino: UDC e una parte molto importante dei partiti borghesi non hanno alcun interesse a perseguire una politica attiva di integrazione, in quanto questa ha anche dei costi ed è quindi in contrasto con la politica di risparmi all'eccesso della destra.

Chi segue la tua indicazione di votare no all'iniziativa e no al controprogetto, deve poi affrontare la questione della domanda sussidiaria sulla preferenza di iniziativa o di controprogetto. Cosa raccomandi?

“Il Parlamento avrebbe dovuto definire irricevibile l'iniziativa, ma i partiti borghesi non si sono sentiti di farlo.”

Come detto, io raccomando di respingere sia l'iniziativa, sia il controprogetto. Per il caso in cui entrambi gli oggetti venissero approvati, raccomando comunque di dare la preferenza, nella domanda sussidiaria, al controprogetto, che come detto chiede almeno di tener conto dei principi fondamentali della Costituzione e dei diritti del-

l'uomo. Vi sarebbe evidentemente anche l'alternativa di non apporre alcuna crocetta in risposta a questa domanda. Ma non mi sembra consigliabile, in quanto l'iniziativa è ancora peggiore, proprio perché si fa un

baffo delle disposizioni della nostra costituzione e dei diritti fondamentali.

Intervista: Peter Anliker

I DUE TESTI IN VOTAZIONE

Iniziativa:

Gli stranieri perdono il diritto di dimora in Svizzera e ogni diritto di soggiorno se sono stati condannati per omicidio intenzionale, violenza carnale o un altro grave reato sessuale, per un reato violento quale ad esempio la rapina, per tratta di esseri umani, traffico di stupefacenti o effrazione; o hanno percepito abusivamente prestazioni delle assicurazioni sociali o dell'aiuto sociale.

Controprogetto:

Gli stranieri perdono il loro diritto di soggiorno e sono allontanati se sono stati condannati:

- per assassinio, omicidio intenzionale, violenza carnale, lesioni gravi, rapina qualifica-

ta, presa d'ostaggio, tratta di esseri umani qualificata, una grave violazione della legge federale sugli stupefacenti o per un altro reato passibile di una pena detentiva non inferiore a un anno;

- a una pena detentiva di almeno 18 mesi per truffa o per un altro reato nell'ambito dell'aiuto sociale, delle assicurazioni sociali o dei tributi di diritto pubblico, oppure per una truffa di carattere economico;
- a una pena detentiva di almeno due anni o a più pene detentive o pecuniarie pari complessivamente ad almeno 720 giorni o 720 aliquote giornaliere in un periodo di dieci anni.



“La navigazione e le ferrovie hanno in comune orari, biglietti e clientela. È invece differenziato il finanziamento.”

Konrad Eberle, presidente dell'AASN

Qual è il ruolo della navigazione in Svizzera?

I trasporti sul lago sono un servizio pubblico come gli altri

I laghi, e di conseguenza la navigazione, fanno parte dell'immagine della Svizzera, in particolare all'estero. Ma le società di navigazione faticano, nella maggioranza dei casi, a sopravvivere senza l'aiuto dei poteri pubblici. Le condizioni meteo hanno un'enorme influenza sul mercato degli affari, fattore che rende l'azienda ancora più vulnerabile. Certo, nel nostro Paese ci sono tante situazioni diverse quanti laghi, ma l'aiuto alla navigazione è una questione che si pone a livello nazionale. Occorre conservare una navigazione efficace, buon mercato e accessibile a tutti? Quale il suo ruolo esatto? Dalla risposta a queste domande dipenderà il futuro di alcune società.

Le società di navigazione hanno potuto contare sul sostegno dei poteri pubblici fin dall'inizio della Prima guerra mondiale; un sostegno differenziato, con molte sfumature e sotto diverse forme (aiuti agli investimenti, indennizzi per i tragitti, per i tragitti turistici e garanzie in caso di deficit). Quando la situazione delle economie domestiche e dei poteri pubblici è tesa, le tensioni si ripercuotono sulla navigazione svizzera, poiché le politiche di contenimento dei costi non esitano a ridurre gli aiuti destinati.

Aiuti federali quasi inesistenti

In occasione dell'ultima revisione della Legge federale sul-

le ferrovie, nel 1996, la navigazione è stata marginalizzata e solo le linee che forniscono prestazioni pubbliche, nel senso giuridico del termine, possono ottenere un sostegno. In Svizzera ci sono 4 linee che soddisfano questo criterio: Lucerna-Vitznau-Beckenried, Cudrefin-Portalban, Losanna-Evian e Romanshorn-Friedrichshafen. Nell'ottica federale, tutte le altre sono considerate puramente turistiche. Nel vecchio sistema tutti i mezzi di trasporto erano considerati come un'unità e i deficit erano coperti dai poteri pubblici. Dal 1996, i diversi mezzi di trasporto vengono considerati in modo indipendente gli uni dagli altri e la navigazio-

ne non gode più dell'aiuto della Confederazione. Il settore è dunque costretto a cercare altre soluzioni per cavarsela, e ciò si traduce spesso in un trasferimento degli oneri sui comuni e sui cantoni.

Ora, per Konrad Eberle, presidente dell'Associazione delle aziende svizzere di navigazione (AASN) che conta al suo interno 16 società di navigazione, i punti in comune con i servizi di trasporto come le FFS, sono molti: la clientela, gli orari e i prezzi sono simili a quelli in uso nelle ferrovie. Per fortuna le società di navigazione sono molto ancorate nelle loro regioni. Il valore aggiunto della navigazione sui laghi è tale che alcune città e cantoni difendono fortemente la loro società. Per ragioni turistiche, i cantoni di Sciaffusa e Turgovia, per esempio, hanno deciso di sostenere le società «Lago Inferiore e Reno» (URh).

Reto Dubach, consigliere di Stato sciaffusano, sottolinea che «il sostegno alla società in difficoltà è stato accettato nel 2009 all'unanimità, dal momento che la navi-

gazione sul Lago Inferiore e sul Reno è una delle principali attrazioni dell'offerta turistica e del tempo libero del cantone». Qui si tratta di

“Le società di navigazione sono un elemento essenziale del turismo. Sono spesso una forza trainante e nelle regioni prendono iniziative.”
Konrad Eberle, presidente dell'AASN

mettere a frutto gli effetti di immagine, culturale ed emotivi come ben descritti nello studio commissionato dalla AASN al Dottor Jürg Meister, consulente nel settore trasporti e logistica. Nel suo rapporto sottolinea il valore aggiunto della navigazione al quale devono prestare attenzione i politici svizzeri, tra cui l'impatto economico, fiscale e turistico che ammonta a oltre 300 milioni di franchi.

Diversificazione

Molte società tentano, per cavarsela in modo autonomo, di creare prodotti turistici con un forte valore aggiunto. I battelli-fondue ed altri battelli tematici, contribuiscono a migliorare i guadagni e di sostanziare l'offer-

ta. Sul lago di Neuchâtel la società LNM ha proposto il trasporto gratuito delle biciclette e si è concentrata sulla promozione di alcuni pro-

dotti, come atelier per bambini, crociere per fumatori di sigaro, serate musicali per senior. Tutte queste offerte contribuiscono a rinfrescare l'immagine dell'azienda. Secondo Konrad Eberle le società di navigazione sono un elemento essenziale per il turismo. Sono spesso una forza trainante e nelle regioni prendono iniziative, promuovono campagne turistiche e si impegnano a favore della regione in cui operano. Ciò che, per esempio, non fanno né gli alberghi né i ristoranti, né altri fornitori di prestazioni privati. Eberle sottolinea che vale la pena sostenere questo patrimonio nella medesima misura degli spettacoli, dei teatri o dei festival jazz. Anche il savoir-



Il risanamento della società del Lago di Costanza è stato avviato nella primavera 2009. I collaboratori si erano mobilitati contro le misure di risparmio.

DOSSIER



L'importanza della navigazione svizzera è fuori discussione, ma il finanziamento è problematico.

faire legato ai battelli (costruzione, restauri, lavori acquatici) deve esser preservato.

Mezzi di trasporto prima di tutto

La questione principale risiede nello stabilire se la navigazione ha un avvenire anche come mezzo di trasporto che permette di spostarsi da un punto A a un punto B, come succede in tram, in bus, in aereo o in treno. Per Olivier Barraud, segretario sindacale del SEV, in questo caso si può parlare di «trasporto turistico-pubblico». Alle persone si vuole dare la possibilità di spostarsi altrimenti, insomma un'alternativa a prezzi accessibili. E ciò entra perfettamente nello spirito di una «mobilità dolce». Si parla dunque di trasporto turistico ma di spostamenti che in tutti casi sarebbero stati compiuti in

auto o in treno. Un esempio? Eccolo: una famiglia di Losanna desidera visitare il castello di Chillon. Può recarsi direttamente a Chillon in auto o prendere il battello a Losanna. Questo genere di tragitto, osserva Barraud, è considerato turistico-pubblico. Il sindacalista insiste sull'importanza dei prezzi popolari. «Oggi è così ed è importante che continui ad esserlo anche in futuro». Per compiere questo tragitto una coppia con due figli paga franchi 126 (andata e ritorno, tariffa piena, seconda classe). Se optano per recarsi da Losanna a Rochers-de-Naye, la famiglia deve sborsare 224.80 franchi per lo stesso tempo del tragitto. Per Olivier Barraud, i prezzi devono rimanere attrattivi, così come gli orari. Il fatto che gli

orari dei battelli siano integrati nella rete nazionale dei trasporti e che gli abbonamenti sono accettati, rappresenta pure un fattore importante. Una simile integrazione, osserva Konrad Eberle, è unica in Europa. In Germania, per esempio, le società sono private, circolano ad orari ridotti e a prezzi elevati. In Austria i battelli non sono inseriti nello stesso sistema di biglietti dei treni e dei bus.

Ruolo pubblico

Spetterebbe dunque ai cantoni e alle città il compito di sostenere le società di navigazione se si accetta che queste siano necessarie e dal momento che su certi laghi l'autofinanziamento risulta difficile. Non tutte le società hanno la fortuna di operare su laghi con un forte potenziale turistico come, per esempio, quello dei Quattro

Cantoni. Ogni cantone deve dunque trovare una soluzione propria per mantenere la navigazione sui suoi laghi. Il canton Berna, per esempio, ha lungamente riflettuto sulla questione alla fine del 2008. La situazione delle compagnie bernesi è difficile, ma il Consiglio di Stato ha ritenuto che «l'appoggio ad offerte turistiche tramite sovvenzioni all'esercizio annuale, non è un compito del cantone». E ciò anche se «la navigazione sulle acque bernesi è un'offerta turistica». È stato invece deciso di sostenere gli investimenti con sovvenzioni a fondo perso dal momento che, sempre secondo l'esecutivo, incombe alle autorità il compito di assicurare buone condizioni affinché la società di navigazione possa raggiungere l'autono-

mia finanziaria. Si tratta dunque di un aiuto a lungo termine. La città di Bienne ha deciso di sostenere la BSG, società del lago di Bienne, all'ultimo minuto, constata Konrad Eberle. Che cosa sarebbe successo in mancanza di una decisione in questo senso? «Avrebbe visto la luce un altro stile di azienda, con l'obiettivo di essere redditizia ad ogni costo, dunque una riduzione dell'offerta, meno personale e meno imbarcazioni». Questo è uno scenario temuto dal SEV, visto che all'estero gli esempi non mancano. La DDSG, società di navigazione sul Danubio in Austria, è stata privatizzata, poiché secondo i politici c'erano sufficienti mezzi di trasporto alternativi, come bus e treni. *Continua a pagina 10*

Continua dalla pagina 9

La nuova compagnia ha così mantenuto soltanto le corse redditizie. Conseguenza? L'offerta è ora decisamente ridotta ai minimi termini. Anche a Basilea la società BPG era sul chi vive e vicina a essere venduta a privati, ma poi le autorità hanno rinunciato a separarsene. Nei cantoni di Zugo, Zurigo, Sciaffusa e Turgovia, per esempio, si è optato per la soluzione dei mandati di prestazione. I cantoni definiscono gli orari e i percorsi desiderati e versano il denaro mancante per assicurare i tragitti. E come per i trasporti regionali, si passa attraverso dei negoziati. Sul Lago Lemano i tre cantoni interessati alla navigazione – ovvero Vallese, Vaud e Ginevra – hanno finora negoziato annualmente un budget assegnato alla CGN (Compagnia generale di navigazione sul Lago Lemano), che richiede molto tempo ed energie. Sul Lago Maggiore la situazione è analoga, ma è l'Italia che si incarica di assumere il deficit.

Mobilità dolce

In un'epoca dove la promozione della mobilità dolce e la salvaguardia del patrimonio turistico stanno crescendo, i politici sono unanimi nel riconoscere l'importante ruolo della navigazione in Svizzera. Ma intervengono spesso soltanto all'ultimo minuto per salvare le società che navigano in acque agitate per mancanza di mezzi. Sarebbe necessaria una generalizzazione della pratica di finanziamento come pure una sua durata nel tempo.

Henriette Schaffter/frag

Alcune cifre sulle diverse società di navigazione svizzere (dati del 2009)

Le autorità pubbliche possono sostenere le società di navigazione a più livelli: tramite aiuti agli investimenti o sussidi per l'annuale esercizio o come proprietaria di queste aziende.

La **società del Lago di Costanza (SBS)** appartiene nella misura del 100% a investitori privati. La società, tuttavia, riceve 1 112 000 di franchi ogni anno principalmente per il percorso Romanshorn-Friedrichshafen. Da notare che il numero dei passeggeri è leggermente aumentato tra il 2005 e il 2009.

Questa società, che faceva parte delle FFS, è stata esternalizzata e poi venduta a privati nel 2006. Un piano di risanamento è stato avviato nel mese di aprile del 2009: licenziamenti, riduzioni delle prestazioni sociali e aumento del lavoro. Allora il personale si era mobilitato. Ma i negoziati continuano ad essere molto duri e la pressione sul personale rimane molto forte. Il «savoir-faire» scompare a causa della partenza dei dipendenti naviganti. Un esercizio di qualità conforme alla legge è possibile in simili condizioni? Si vedrà.

La **SNL, la società che naviga sul lago di Lugano**, deve autofinanziarsi al 100%, poiché in seguito alla soppressione del traffico regionale via lago nel 2005 (dal momento che sono in funzione linee bus e ferroviarie), è stata privata delle indennità. L'anno successivo ha dunque rivisto le proprie prestazioni al ribasso, che sono poi rimaste stabili gli anni seguenti. Il numero dei passeggeri ha seguito la medesima evoluzione.

La **SGV, società del Lago dei Quattro-Cantoni**, è autofinanziata al 60,4% e riceve all'anno 870 000 franchi dalla Confederazione e dai cantoni. Negli ultimi cinque anni il numero dei passeggeri è aumentato del 2,9%. Beneficia del forte potenziale turistico della regione di Lucerna e dei Quattro Cantoni.

La società del **Lago Inferiore e Reno (URh)** è in mani pubbliche (città e cantoni) nella misura del 40,7%. Riceve pure 225'000 franchi all'anno dai cantoni e dai comuni. Tra il 2005 e il 2009 il numero dei passeggeri è assai aumentato.

La **società di navigazione del Lago Lemano** è autofinanziata all'80%. Può anche contare su un finanziamento pubblico da parte dei cantoni



La società URh, sul Lago Inferiore e il Reno, gode del sostegno dei cantoni di Turgovia e Sciaffusa e delle città.

Vaud (4,851 milioni), Vallese (0,205 milioni) e Ginevra (1,562 milioni). Negli ultimi cinque anni le prestazioni e il numero dei passeggeri sono cresciuti. Le autorità pubbliche auspicherebbero una scissione della società in due entità: una per il trasporto pubblico sovvenzionato e un'altra per le offerte

Verwaltungsbetriebe Schifffahrt



La SGV, che naviga sul Lago dei Quattro-Cantoni, beneficia della prossimità della città di Lucerna, dall'alto valore turistico.

turistiche. Il progetto è contestato dal SEV, i cui membri lottano da oltre un mese per un corretto finanziamento della società e per il rinnovamento del battello «Vevey».

La **NLM (società di navigazione sul Lago Maggiore)** è gestita dall'Italia. Gode di un finanziamento interamente statale e le eventuali perdite sono coperte dallo Stato italiano. Tra il 2005 e il 2008 il numero dei passeggeri è stato confrontato con una costante erosione, ma dal 2009 è in crescita.

Questa lista non è, evidentemente, esaustiva, poiché mancano diverse società: la ZSG (Lago di Zurigo), la FMH (Bacino del Lago di Zurigo), la BPG (il Reno a Basilea), la SW (Lago di Walen), la BLS (Navigazione Oberland Bernese), la BSG (Lago di Bienne e Aar), la SGZ (Laghi di Zugo e d'Aegeri), la SGH (Lago di Hallwil) e la SGG (Lago di Greifen). Queste 16 società sono quelle che appartengono all'Associazione delle aziende svizzere di navigazione (AASN). Manca all'appello, per esempio, la NLB (Navigazione sul Lago di Brenets).

Hes/frag

Votazione cantonale del 28 novembre

No a una legge disastrosa!

La nuova legge stipendi cantonale è disastrosa e va assolutamente respinta dal popolo ticinese il prossimo 28 novembre

Innanzitutto perché la nuova legge (vedi volantino inserito nel giornale) vuole introdurre per gli alti funzionari dello Stato estesi bonus salariali: si tratta in pratica degli stessi scandalosi sistemi adottati per i dirigenti delle aziende private e delle grandi banche. La nuova legge prevede dei premi annui senza limiti massimi, che potranno essere decisi unilateralmente dal Governo. La nuova legge vuole inoltre aumentare gli stipendi degli alti funzionari: è infatti prevista una possibilità di inserire numerosi alti funzionari nella fascia salariale tra 165 000 franchi annui e 225 000 franchi annui, oggi limitata a pochi casi speciali.

Già solo questo basterebbe per votare NO alla modifica della legge stipendi cantonale. Ma oltre a ciò la nuova legge stipendi vorrebbe introdurre la meritocrazia salariale a tutti i livelli: questo andrà a creare un clima di lavoro in-

sopportabile tra il personale che svolge bene le stesse mansioni, ad es. nei reparti di polizia, in quelli infermieri-stici dell'Ospedale socio psichiatrico cantonale, ecc.



Anche l'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) indica che la meritocrazia salariale è controproducente nelle amministrazioni pubbliche, in quanto crea competitività e rivalità inutili, come d'altronde avviene anche presso le aziende private che distribuiscono premi in modo

soggettivo. Presso il Cantone l'articolo di legge sulla meritocrazia creerà indubbiamente nuove forme di favoritismi, privilegi e clientelismo politico. Il compito del personale che lavora nel pubblico impiego è quello di fornire servizi di qualità ai cittadini e alle cittadine e soltanto un trattamento salariale equo e trasparente permette di raggiungere questo importante obiettivo. Infine segnaliamo che l'attuale legge sul personale (LORD) prevede già la possibilità di bloccare o di ridurre lo stipendio ai dipendenti cantonali con giudizi insufficienti, per cui questa nuova legge stipendi non è necessaria nemmeno per punire chi non lavora, come lasciano ad intendere i suoi sostenitori.

Votiamo quindi NO ai bonus, NO ai privilegi e NO al peggioramento del clima di lavoro: in una frase votiamo NO alla modifica della legge che modifica la legislazione in materia di pubblico impiego in votazione il prossimo 28 novembre!

Rezia Boggia
segretaria sindacale VPOD

Campagna di sensibilizzazione anche in Ticino

Fermare la violenza sulle donne

25 novembre: Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, decretata dalla ONU. Il Gruppo donne USS Ticino e Moesa sostiene le attività in Ticino.

Il fenomeno della violenza sulle donne non sembra diminuire e le statistiche internazionali indicano ancora la violenza quale prima causa di morte per le donne. Le forme di violenza sono molteplici; in Svizzera la più conosciuta e diffusa è sicuramente la violenza coniugale e, più in generale, domestica. La Commissione consultiva per le pari opportunità fra i sessi in collaborazione con le Associazioni femminili e il so-

stegno del Cantone Ticino, promuove una conferenza pubblica. L'appuntamento «Oltre il silenzio. Giornata internazionale contro la violenza sulle donne» è in agenda venerdì 26 novembre, al Convento delle Agostiniane a Monte Carasso, a partire dalle ore 16. In quell'occasione verrà consegnato al presidente del Governo ticinese Luigi Pedrazzini, un grande pannello con 23 creazioni in stoffa prodotte dalle Associazioni vicine alle donne (le fotografie delle opere compongono anche il volantino). Questo pannello sarà itinerante per un anno attraversando il Ticino, da



GIORNATE INTERNAZIONALI CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE

Oltre il silenzio

La violenza contro le donne costituisce una violazione dei loro diritti e della loro libertà fondamentali.

ti è partito
Comunità della Svizzera italiana
per la parità di genere
Associazione italiana

26 novembre 2010 - ore 16.00-18.30
Convento delle Agostiniane di Monte Carasso
CONFERENZA PUBBLICA

Chiasso ad Acquarossa, e sarà un'ulteriore occasione per sensibilizzare e affrontare le problematiche legate alla violenza sulle donne.

red

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Più uguali degli altri

Dinanzi alla morte siamo tutti uguali. Una volta morti, sì; per il morto non ci sono differenze rispetto agli altri defunti (a meno che non si creda nell'aldilà, nel premio o nella dannazione eterni), ma ciò che può radicalmente cambiare è il valore che viene dato alla vita di chi questa vita ha perso. Beh, pare complicato, ma non è così. Vediamo che cosa è accaduto al tribunale civile di Torino.

La giudice Ombretta Salvetti, chiamata a stabilire il risarcimento per la morte sul lavoro di un operaio albanese ventenne, ha deciso per un indennizzo di dieci volte inferiore a quello che sarebbe spettato ai familiari di una vittima italiana. Il ragionamento della giudice è stato quanto mai lineare. Il tenore di vita in Albania è decisamente più basso rispetto a quello italiano. In quella nazione si vive con meno di un decimo di quanto abbisogni in Italia. Ergo, l'indennizzo, ha stabilito la dottoressa Ombretta Salvetti, «deve essere commisurato al reale valore del denaro nell'economia dove risiedono i danneggiati». Altrimenti, si è detta ancora, ne conseguirebbe un «ingiustificato arricchimento». Così ai genitori del giovane albanese, che hanno il torto di vivere in un'area depressa, sono stati riconosciuti 64 mila euro, mentre se i genitori fossero stati italiani ne avrebbero riscossi oltre 600 000.

E se il morto fosse stato un haitiano con i genitori residenti nella miserrima isola? Forse la giudice avrebbe ridotto l'indennizzo della metà perché l'Albania rispetto ad Haiti è certamente benestante. Una sentenza come quella della giudice Salvetti rappresenta un invito ai datori di lavoro ad assumere operai (o colf) provenienti dalla aree più depresse: in caso di morte o di lesioni durature verrebbero a costare di meno, un vero affare.

Al contrario, in base agli stessi parametri, ne deriverebbe che se a morire fosse, mettiamo, un operaio proveniente dal Principato di Monaco o da Abu Dhabi, o anche da Zurigo, l'indennizzo da versarsi ai «danneggiati» dovrebbe essere superiore, dato il più alto livello economico di vita rispetto all'Italia. O ancora, restando entro i confini italiani, è altrettanto indubbio che l'area vesuviana, o quella di Caltanissetta, sono da considerarsi depresse rispetto, diciamo, alla Bergamasca o alla Brianza. Anche in questi casi si dovrebbe dunque adottare lo stesso criterio.

La giudice di Torino si è rifatta a una sentenza della corte di Cassazione risalente al 2000, che però è stata superata da altre sentenze sopraggiunte negli anni seguenti. Una, del 2009, ha stabilito che «la tutela dei diritti dei lavoratori va assicurata senza alcuna disparità di trattamento a tutte le persone indipendentemente dalla cittadinanza italiana, comunitaria o extracomunitaria». Nel 2008 si era voluto precisare che «dal punto di vista del danno parentale non conta che il figlio sia morto a Messina o a Milano, alla periferia di Roma o ai Parioli. Conta la morte in sé ed una valutazione equa del danno morale che non discrimina la persona e le vittime né per lo stato sociale, né per il luogo occasionale della morte».

Tutti uguali dinanzi alla morte? No, forse non lo saremo mai, ma almeno cerchiamo di dare un pari valore alla vita.

■ Sezione Lavori (BAU) Ticino

Assemblea ordinaria autunnale

Venerdì 12 novembre 2010, ore 18.00, ristorante Casa del Popolo a Bellinzona

Trattande:

- saluti e appello
- nomina due scrutatori
- lettura ed approvazione ultimo verbale
- relazioni: del presidente / del cassiere
- dimissioni
- nomine
- situazione membri / onoreficenze 2010
- relazione rappresentante sindacale segretario SEV (cassa pensione, trattative CCL / nuovo sistema salariale Toco)
- relazione Christian Suter, presidente centrale BAU (progetti ristrutturazione Infra 2014, Best IO)
- eventuali (comunicazioni da parte di Cope)

Seguirà aperitivo offerto dalla sezione. Vi aspettiamo numerosi!

Barbara Marcionetti, presidente

■ VPT Lugano TPL

Cena sociale 2010

Venerdì 19 novembre, ore 19.30, rist. Pizzeria ABC, Massagno, fermata bus numero 4, vicolo Vecchio

Alle 19.30 aperitivo offerto dal presidente della sezione, segue la cena. Iscrizioni entro il 14

novembre direttamente al presidente sezionale Peter Bernet a mezzo talloncino spedito per posta.

ORARI D'APERTURA DEL SEGRETARIATO TICINESE SEV

Informiamo che il segretariato SEV di Bellinzona è aperto il pomeriggio, dalle 13.45 alle 17.30 e raggiungibile telefonicamente al numero 091 825 01 15.

Le colleghe e colleghi sono comunque a disposizione per colloqui che, in caso di necessità e previo appuntamento, possono avvenire anche fuori sede o il mattino.

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

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

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

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

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

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

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

Prossima edizione il 25 novembre. Termine di chiusura redazionale: 18 novembre alle 10.00.

ZPV

Unterverband
des
Zuggpersonals

Sous-fédération
du personnel
des trains

Sottofederazione
del personale
del treno

PREAVVISO**ASSEMBLEA REGIONALE ZPV SVIZZERA CENTRALE**

Mercoledì 17 novembre, ore 10.00, Lucerna, Ristorante Rütli
(dalle 9.30 benvenuto con caffè e cornetto)

Punti focali saranno Toco, CCL e la cassa pensioni FFS e avremo come ospiti Erwin Schwarb, della SEV Assicurazioni e cassa pensioni FFS, Nick Raduner, segretario sindacale SEV, Andreas Menet, presidente centrale ZPV e Thomas Walther, presidente Cope personale treno. Sono caldamente invitati tutti i membri ZPV, personale treni regionali e a lunga percorrenza, Micronic, in formazione e pensionati. Per il pranzo, vi preghiamo di iscrivervi sulle liste nella sala personale oppure presso il presidente della sezione di Lucerna: Erwin Wessner, e-mail: luzern@zpv.ch o tel. 076 319 03 06. L'assemblea offre numerosi spunti di sicuro interesse, per cui speriamo di accogliervi numerosi.

Erwin Wessner, presidente ZPV Lucerna

■ PV Vallese

Assemblea autunnale mercoledì 17 novembre

L'assemblea avrà luogo a Briga-Glis, al ristorante River Side, alle ore 10.30 del 17 novembre e non giovedì 18 novembre come annunciato ad inizio anno!

Apertura della cassa alle 10.00 per la vendita della agenda SEV 2011, prezzo 15 franchi (preparare p.f. l'importo esatto), come pure per il pagamento di 20 franchi per il pranzo (inclusi ¼ litro di vino, acqua minerale e il caffè).

Oltre all'abituale ordine del giorno, avremo come ospite Giorgio Tuti, presidente del SEV. La traduzione verrà assicurata dal collega Serge Anet, presidente della PV Ginevra. Il ristorante si trova a 10 minuti a piedi dalla stazione di Briga, in via Rue de la Gare. Alla stazione troverete dei membri di comitato che vi accompagneranno.

Pranzo in comune al termine dell'assemblea.

Attenzione! Per questioni organizzative siete pregati di segnalare la vostra partecipazione al collega Luggen Rudolf, CP 493, 3900 Briga.

Sono cordialmente invitati anche i vostri compagni e vi attendiamo numerosi per fare onore alla presenza di Giorgio Tuti.

Per il comitato: Frédy Imhof

www.sev-pv.ch/wallis-valais
tel. 079 567 83 38

■ VPT Servizi Ferroviari

Permanenza a Domodossola

Prossime presenze 2010: mercoledì 17 novembre, 1° e 15 dicembre.

DOVE: presso Dopolavoro ferroviario FS (100 m sulla destra della stazione).

ORARIO: dalle 14.00 alle 18.00.

La permanenza a Domodossola proseguirà anche nel 2011. Eventuali modifiche di date o comunicazioni saranno rese note a mezzogiorno.

zo *contatto.sev* e bacheca informativa al «Dopolavoro», presso la quale vi è pure la possibilità di lasciare in consegna documenti.

C. F. Noto

PREAVVISO: CONFERENZA SEV CCL

Conferenza CCL dicembre
Venerdì 10 dicembre 2010

dalle 10.15 alle 17.00 al Centro conferenze di Unia, Berna
(Invito verrà spedito verso metà novembre)

■ VPT Sottofederazione imprese di trasporto concessionarie

Giornata ticinese sabato 11 dicembre 2010

La manifestazione avrà luogo a Mendrisio e sono invitati anche i pensionati delle sezioni VPT.

Hanno confermato la loro partecipazione il presidente del SEV Giorgio Tuti e la vicepresidente Barbara Spalinger, nonché il nuovo

capo della sezione trasporti del canton Ticino Martino Colombo. Oltre ai tre segretari SEV ticinesi Françoise Gehring, Angelo Stroppini e Pietro Gianolli è invitato pure il presidente centrale VPT Kurt Nussbaumer.

Il programma prevede la parte ufficiale presso la galleria Baumgartner in via Franscini 24, in mattinata, con a seguire una visita sul posto e la trasferta per il pranzo al ristorante Stazione a Mendrisio.

Colpi di diritto

Convenzione d'uscita – prudenza!

Il team di assistenza giuridica del SEV deve spesso rispondere a domande sulle convenzioni d'uscita.

Nei casi in cui è stato contattato tempestivamente, ossia prima della firma del documento, il SEV ha spesso potuto ottenere altre soluzioni, oppure almeno migliorare le condizioni.

Solo in casi eccezionali, i nostri specialisti hanno invece potuto ottenere l'annullamento con effetto re-

troattivo della convenzione.

Nel diritto del lavoro privato e pubblico e presso le FFS (vedi art. 178 del CCL FFS), i rapporti di lavoro possono essere sciolti con un accordo reciproco. In altre parole, ciò significa che le convenzioni d'uscita sono legali.

In genere, però, l'esigenza di giungere ad una convenzione d'uscita viene sollevata dal datore di lavoro, che ha quindi

anche la possibilità di preparare al meglio la convenzione e il colloquio con la collaboratrice o il collaboratore interessato. In sé, la proposta e i suoi contenuti non devono necessariamente essere negativi. È però importante che anche il o la diretta interessata possano riflettere con tranquillità sulla questione, in quanto le convenzioni firmate sono molto più difficili da modificare o da annullare. Bisogna poi prestare particolare attenzione nei casi in cui vi sono

anche problemi di salute, in quanto una convenzione d'uscita comporta anche l'annullamento di disposizioni di protezione della lavoratrice o del lavoratore.

È molto difficile anche intraprendere vie legali contro convenzioni d'uscita firmate. Vi sono alcune possibilità solo nei casi in cui il datore di lavoro ricorre ad una simile convenzione per evitare di onorare diritti della collaboratrice o del collaboratore, come quello al salario o alla protezione dal licenziamento in caso di malattia (art. 226c), oppure ancora quando la convenzione firmata porta vantaggi esclusivamente al datore di lavoro. Va tuttavia tenuto conto del fatto che l'onere della prova e il rischio del processo in questi casi spetta integralmente al o alla dipendente.

Occorre poi considerare che l'assicurazione disoccupazione parifica le convenzioni d'uscita alle dimissioni rassegnate spontaneamente e che i termini di scioglimento non vengono procrastinati da eventuali periodi di incapacità lavorativa a seguito di malattia o di infortunio. Bisogna quindi considerare con attenzione caso per caso e se una convenzione d'uscita può rap-

presentare una soluzione valida. Vi sono poi anche altri elementi da osservare, quali per esempio:

- Se l'eventuale indennità d'uscita copre almeno le prestazioni dovute durante il normale periodo di disdetta.
- La modalità di compensazione di eventuali averi in tempo.
- La modalità di rimborso di eventuali spese per formazioni seguite negli ultimi tempi.

Da osservare anche i diritti di collaboratrici e collaboratori:

- Ad essere assistiti da un personale di loro scelta ai colloqui.
- La possibilità di riflettere durante alcuni giorni sull'accettazione di una convenzione d'uscita.
- Anche nel caso in cui si concordasse la discrezione sui contenuti della convenzione d'uscita, sussiste la facoltà di discuterne con il o la propria assistente.

Team di assistenza giuridica del SEV /rw/gi

■ PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

PRANZO DI NATALE 2010

Martedì 7 dicembre al Centro manifestazioni del Mercato coperto di Mendrisio, ore 11.00

Il Centro manifestazioni del Mercato coperto di Mendrisio ospiterà, come da tradizione, l'ultimo appuntamento dell'anno. Un incontro che coinvolge un elevato numero di colleghe e colleghi, vuoi per la vicinanza e l'atmosfera delle festività del Natale, vuoi per l'opportunità di ritrovare vecchie conoscenze di lavoro e amicizie di lunga data. Il comitato sezionale è già da tempo al lavoro per non lasciare nulla al caso, dalla scelta delle vivande, alla decorazione della sala e l'assegnazione dei posti. Si tratta di una giornata di festa, perciò limiteremo la parte ufficiale allo stretto necessario, dando maggior spazio alla musica, al ballo e alla mega lotteria con in palio sostanziosi premi.

Il ritrovo è fissato per le 11.00 e, poco più tardi, sarà servito l'aperitivo. Verso le 12.15, verranno servite le seguenti portate:

*Bresaola della Valtellina con olio e scaglie di grana
Tortelloni al prosciutto*

*Piccata al Marsala con contorni di patate trifolate e verdura al burro
Semifreddo all'amaretto e caffè corretto*

Merlot del Ticino da 7,5 dl della Cantina sociale di Mendrisio e acqua minerale naturale o frizzante. Il prezzo del pranzo, tutto compreso, è di Fr. 40.-

Treni consigliati:

da Airolo 9.01 – Faido 9.19 – Biasca 9.40 – Bellinzona arrivo 9.53, cambio di treno a Bellinzona 9.57 – Giubiasco 10.00 – Rivera 10.09 – Mezzovico 10.13 – Taverne 10.19 – Lamone 10.21 – Lugano 10.28 – Paradiso 10.31 – Melide 10.35 – Maroggia 10.38 – Capolago 10.42 – Mendrisio 10.48.

da Locarno 9.33 – Cadenazzo 9.48 – Giubiasco arrivo 9.53, cambio di treno a Giubiasco 10.00 – Mendrisio arrivo 10.48.

da Chiasso: 10.33 – Balerna 10.36 – Mendrisio arrivo 10.42.

Buone possibilità di parcheggio per coloro che ci raggiungono con mezzi propri.

Iscrizioni da inoltrare entro il 30 novembre a: Biagino Gioli, Via ai Fracc 3, 6513 Monte Carasso, Tel. 091 825 85 83, E-mail: biagino_gioli@hotmail.com, utilizzando il cedolino di iscrizione sottostante.

Contiamo come sempre sulla puntualità del vostro annuncio che ci faciliterà il lavoro organizzativo. Se la vostra iscrizione o di un familiare deve essere annullata all'ultimo momento, desideriamo esserne informati onde evitarci spese supplementari. A tutti, già sin d'ora, il più cordiale benvenuto.

Il comitato sezionale



Pranzo di Natale martedì 7 dicembre 2010: tagliando di iscrizione

Nome..... Cognome.....

Firma:.....

Numero di persone che si iscrivono:

■ VPT Servizi Ferroviari

Assemblea del gruppo Domodossola/Briga

Il 13 ottobre una numerosa rappresentanza dei colleghi di Domodossola si è riunita per fare il punto sulle questioni più importanti concernenti il personale di Elvetino della regione ed i frontalieri in generale, e con l'occasione anche per tracciare un primo bilancio dell'azione di rafforzamento della sezione VPT Servizi ferroviari.

Grazie anche al servizio garantito dalla Sezione negli ultimi mesi con la sua «permanenza», si è avuto un importante riscontro con un considerevole aumento del numero degli iscritti al SEV. La successiva assemblea generale della sezione del 20 ottobre ha conseguentemente ricono-

sciuto il successo di questi sforzi, eleggendo nel comitato sezionale il collega Roberto Mattiello.

Il comitato ha deciso di dare continuità all'offerta del servizio della permanenza a Domodossola per tutto il 2011, ponendosi come obiettivo quello del suo ulteriore miglioramento e di garantirne le basi a lungo termine. Come primo passo è stata affidata al collega Rocco Cento una funzione di coordinamento tra la sezione e le altre organizzazioni sindacali di riferimento per la regione (CGIL da un lato e Unione sindacale del Vallese dall'altra).

Calogero Ferruccio Noto

Una passeggiata autunnale ai confini della Svizzera

Dove comincia la valle del Reno

In una stagione in cui tutto può succedere, fra il sole autunnale e la prima neve, si può fare una gita in una regione assai discosta del nostro paese.

Paul Stehrenberger è macchinista presso quella che era la Rorschach-Heiden-Bahn, ora integrata nella Appenzeller Bahnen. Questa tratta è fuori del comune, non soltanto per la sua sigla (RHB) che spesso è stata confusa con quella della Ferrovia Retica (RhB). Si tratta dell'unica ferrovia a cremagliera a scartamento normale, oltre a quella del Rigi.

Il percorso inizia alla stazione di Rorschach, situata in riva al lago Bodanico. Si comincia a salire attraversando i quartieri periferici e, superata l'autostrada, ci si inoltra nella campagna. Poco dopo si passa sopra il tracciato della linea Rorschach-Heiden, presso la fermata di Wartensee. Si prosegue poi su un tratto pianeggiante verso est, con lo sguardo che spazia sul



La prima tappa della strada alta della valle del Reno.

paesaggio, alternando vigneti a paludi e da dove si scorge il campo d'aviazione di Altenrhein.

Il cammino si svolge un po' fuori della cittadina di Rheineck, che fu in passato un centro commerciale sullo asse nord-sud. Una rovina sovrasta l'agglomerato e nella città vecchia spicca il municipio del 16.mo secolo.

Si riprende leggermente a salire, in direzione di Walzenhausen. E di nuovo si deve attraversare una linea a cremagliera, la Rheineck-Walzenhausen-Bahn, pure ora integrata nella AB. Cinquant'anni fa, quella che era una funicolare fu trasformata in una ferrovia a cremagliera, con un solo veicolo che circola nei due sensi. Lo scartamento di 1200 mm è singolare.

Entrambe le due ferrovie a cremagliera portano dalla

pianura sangallese alle alture dell'Appenzello, mentre la via pedestre rimane stabilmente su territorio di San Gallo, seguendo lo sviluppo della campagna e permettendo di gettare uno sguardo qui e là, oltre il Reno, nella vicina Austria.

Subito si raggiungono le alture sopra St. Margrethen; il cammino prosegue però nella valle del Reno. Quella presentata qui è una delle sei possibili tappe della strada alta della valle del Reno che, nella sua interezza, è segnalata come percorso 86 e quindi impossibile confondersi.

La salita verso Sankt Margrethen induce a lasciare la natura e a rituffarsi nel mondo cittadino del posto di frontiera, che approfitta della sua posizione sulla linea internazionale verso Monaco e l'Austria.

pmo

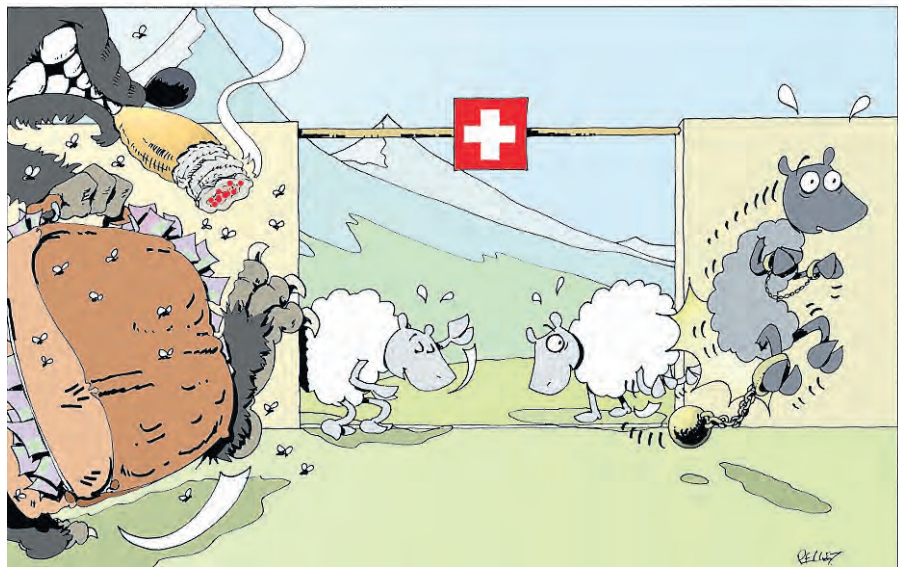
A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

Colori

Che la pubblicità se ne inventi letteralmente «di tutti i colori» per convincere la gente ad acquistare un prodotto anziché un altro, non è solo un modo di dire. Gli psicologi comportamentisti hanno accertato da tempo l'importanza enorme che il colore riveste in campo commerciale: non solo attira l'attenzione del consumatore su di un prodotto, ma gli «dice» anche di che prodotto si tratta, se è una cosa da mangiare o se serve ad altro, e persino se è di buona qualità! Sembra strano ma tutte le ricerche condotte su «colore e prodotti di consumo» indicano che le cose stanno effettivamente in questi termini. È il problema della cosiddetta «percezione fisionomica» che tanto interessa da anni gli psicologi, sia nel campo sperimentale sia in quello applicativo. Ad esempio, il rosso viene generalmente indicato come un colore «giovane», «eccitante», «ricco di vitalità»; il verde invece viene percepito come un colore «sano», «fresco», «naturale» ma anche un poco «acido»; mentre l'oro comunica un'idea di «raffinatezza», «grande qualità», «alta classe» e contestualmente anche di «prezzo alto». Il colore quindi, in una buona misura, influenza il consumatore modellando la «personalità» del prodotto. Vance Packard, quello che ai tempi in cui insegnava giornalismo alla Columbia University definiva i pubblicitari «persuasori occulti» il cui scopo «non è di vendere prodotti ma di comperare clienti», ricordava sempre una ricerca svolta in America per il lancio di un detersivo. Lo stesso prodotto era stato diviso in tre parti e confezionato in scatole di colore diverso: alcune erano giallo vivo, altre blu e altre ancora con i due colori distribuiti in proporzioni uguali. Consegnate le scatole in prova ad un certo numero di massaie queste riferirono di aver avuto risultati migliori con il prodotto contenuto dentro il fustino giallo; eppure si trattava dello stesso identico detersivo presente nelle altre due confezioni! In seguito due ricercatori svizzeri, Jean-Paul Favre e André November, fecero un test ancora più convincente: fecero assaggiare a 200 persone quattro tazzine dello stesso caffè; solo che la bevanda veniva versata da quattro caffettiere diverse: una rossa, una blu, una marrone e l'altra gialla. Ebbene, la stragrande maggioranza di essi (84%) dichiarò che il caffè del recipiente rosso aveva un aroma «più ricco e intenso» degli altri tre e che quello della caffettiera marrone era «troppo forte» (73%). Moltissimi poi si dimostrarono convinti che il caffè del recipiente blu avesse un aroma «poco consistente» e che quello proveniente dalla caffettiera gialla fosse fatto con una miscela «piuttosto debole». Insomma, il colore non avrà forse tutti gli effetti miracolosi che vorrebbe attribuirgli quella contestata medicina alternativa che si chiama «cromoterapia», tuttavia qualche innegabile effetto sulla nostra psiche obiettivamente ce l'ha. Pertanto, se volete fare un figurone, provate a portare a tavola il vostro caffè già versato dentro tazzine rosse e vedrete che difficilmente qualcuno lo giudicherà, come Totò in quel celebre film, una «ciofecca».

IMMIGRAZIONE ED ESPULSIONE ... SECONDO PELLET



Ce voyage intéressant et agréable vous permettra de découvrir les plus importants vestiges de la culture égyptienne. Vous verrez Le Caire, immense métropole et son bazar «Khan El Khalili»

ainsi que les colossales pyramides de Guizeh. Vous pourrez goûter au plaisir de contempler les paysages du fleuve depuis le pont supérieur de votre bateau-croisière 5 étoiles.

P R O G R A M M E

1^{er} jour; jeudi 3 mars 2011: Suisse - Le Caire

En début d'après-midi, vol de ligne de Genève au Caire. Deux nuitées dans un hôtel sis sur les rives du Nil ou à proximité des pyramides.

2^e jour: Les pyramides - le Musée égyptien - le bazar de Khan el Khalili

Visite du Sphinx et des pyramides de Gizeh. Vous visiterez ensuite le Musée égyptien. Pour conclure la visite du Caire, vous vous rendrez au bazar Khan-el-Khalili.

3^e jour: Memphis et Saqqarah - voyage en train à Louxor

Voyage à Memphis. Visite du Sphinx d'albâtre et de la colossale statue de Ramsès II. Le voyage se poursuit à destination de Saqqarah où la première pyramide de l'histoire a été érigée. Le train vous mènera durant la nuit du Caire à Louxor.

4^e jour: Embarquement à Louxor

Arrivée du train le matin à Louxor. Transfert au port et embarquement sur le bateau-croisière 5 étoiles. Journée libre à Louxor.

5^e jour: Thèbes

Visite de la nécropole de Thèbes: la vallée des Rois, des Reines, le temple d'Hatchepsout, Deir el-Bahri et les colosses de Memnon. Vous aurez l'occasion de visiter quelques tombes.

6^e jour: Karnak et promenade sur le Nil

Visite des grandioses temples de Karnak, la célèbre et spectaculaire Allée des Sphinx et le Lac Sacré. Vous visiterez aussi le temple de Luxor, sis au milieu de la ville en bordure du Nil. Votre bateau poursuivra ensuite sa route en direction du Sud.

7^e jour: Edfu - Kom Ombo - Assouan

Visite du temple d'Horus à Edfou. Vous continuerez ensuite à remonter le Nil pour atteindre Kom Ombo. Visite du temple qui domine le Nil, dédié aux deux divinités Sobek et Haroéris.

8^e jour: Assouan - Lac Nasser

Visite du barrage du Lac Nasser. Vous embarquerez ensuite sur un canot à moteur qui vous conduira à l'île Agilkia où vous verrez le temple de Philae. En felouque ou en bateau à moteur, vous vous rendrez au jardin botanique sis sur l'île de Lord Kitchener.

9^e jour: Abu Simbel et voyage sur le Nil

Le matin, excursion facultative en car au temple majestueux d'Abu Simbel. Votre bateau entamera ensuite sa descente du Nil, ce qui vous permettra de contempler les rives particulièrement belles du Nil en Haute-Egypte.

10^e jour: Esna - Louxor

Contemplez une fois encore, du haut de votre pont ensoleillé, les merveilleuses rives du Nil!

11^e jour, dimanche 13 mars 2011: Louxor - Suisse

Débarquement et vol de retour à Genève, via Le Caire. Arrivée vers midi.

GARANTIE DE VOYAGE



Inscription «Egypte et croisière sur le Nil»

3 au 13 mars 2011 (11 jours)

Chambre et cabine individuelle désirées, supplément CHF 350.-

Excursion facultative à Abu Simbel désiré, CHF 125.-

Je suis membre du SEV

Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS section

J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone P

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables.

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Compris: Vols de ligne Egyptair Genève-Le Caire et Louxor-Le Caire-Genève en classe économique • Taxes d'aéroport et de sécurité • Logement en hôtel **** au Caire en chambres à deux lits • Croisière sur le Nil en bateau ***** • Pension complète sur le bateau, demi-pension au Caire • Voyage en voiture-lits du Caire à Louxor en cabine à deux lits, dîner à bord du train • Tous les transferts et toutes les excursions en car climatisé • Toutes les visites selon le programme • Visa pour l'Egypte • Guides locaux parlant français • Accompagnement SERV RAIL dès et jusqu'à Genève **Non compris:** Supplément pour chambre individuelle à l'hôtel et pour cabine individuelle dans le train et sur le bateau, CHF 350.- • Excursion facultative en car à Abu Simbel, CHF 125.- • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 61.- • Pourboires, p.ex. pour l'équipage du bateau, environ CHF 50.- par personne.

Franz Schmid e la sua squadra vegliano affinché il traffico nel tunnel di base del Lötschberg non si inceppi

«Se non ci fosse il SEV oggi non saremmo qui»

Per assicurare il funzionamento di una struttura altamente tecnologica come la galleria di base del Lötschberg ci vuole una squadra di specialisti.

La ferrovia da tempo non è più quella di una volta, quando in ogni piccola stazione c'era il capostazione o il suo sostituto che sorvegliavano i treni in transito. Con la velocità dei treni moderni, ben difficilmente si potrebbero scoprire così delle irregolarità o potenziali pericoli. Oggi i treni che viaggiano a 160 km/h vengono sorvegliati da apparecchi scanner e gli «operatori di tunnel» verificano immediatamente sui loro schermi se qualcosa non è in ordine. Dalla stazione operativa si controlla pure che non ci sia qualcuno non autorizzato in galleria o nelle nicchie e nei cunicoli di fuga. Inoltre, gli operatori vedono sui loro monitor cosa succede ai due portali di Ferden o del Vallese.

365 volte 24

A Spiez sono 9 gli operatori della BLS in servizio, sull'arco delle 24 ore e ogni giorno dell'anno. Il capo squadra è Franz Schmid, ma il suo ufficio si trova a Frutigen. Egli non è solo il capo degli operatori di tunnel, ma pure responsabile della sicurezza NTFA. Schmid preferirebbe risiedere vicino ai suoi subalterni e poterli vedere più spesso, ma a Spiez manca lo spazio. A Frutigen è stata installata la seconda stazione operativa, che entra in funzione in caso di perturbazioni o di emergenze, riprendendo il servizio da Spiez. Essa serve pure da simulatore, dove ci si esercita a trovare le soluzioni per tutti i casi che potrebbero verificarsi.

Necessaria autonomia operativa

Il posto occupato da Franz Schmid è stato creato in



Franz Schmid davanti ad uno schermo di operatore del tunnel. La situazione nella galleria e ai portali viene tenuta sotto controllo dalle telecamere e dai monitor.

funzione della NTFA. Dopo aver assolto la formazione di elettromeccanico, 23 anni fa è entrato alla BLS come montatore delle linee di contatto. Non è stato difficile il passaggio al settore operativo dell'alimentazione di corrente e nel 2002 Schmid ha cominciato a lavorare ai progetti per la galleria di base.

Due anni più tardi gli è stata chiesta la disponibilità ad un trasferimento interno, ciò che ha comportato per lui una nuova sfida, che ha voluto affrontare. Ben presto ci si è resi conto che per il nuovo tunnel ci voleva autonomia operativa. A Schmid venne chiesto di definirne i compiti, di elaborare la documentazione per la formazione e di allestire la descrizione delle funzioni.

Finalmente, si è annunciato per il posto di responsabile del gruppo operativo del tunnel, da lui stesso concepito. E la BLS non avrebbe certo potuto trovare qualcuno meglio di lui in grado di conoscere la materia.

«Colletto bianco» anziché artigiano

La nuova funzione non ha comportato però solo vantaggi: lo ha fatto diventare un funzionario. All'inizio sentiva la mancanza del lavoro manuale: «Ho persino costruito un modellino ferroviario, per poter fare qualcosa con le mani», dice ridendo «ma ormai è acqua passata, mi ci sono abituato».

Un lavoro diverso dagli altri

Nel gruppo degli operatori del tunnel ci sono stati vari avvicendamenti e Schmid non è riuscito a rioccupare tutti i posti liberatisi con postulanti interni, come avrebbe voluto. «Questa struttura di lavoro, il dover stare seduti davanti a diversi schermi senza poter fare qualcosa di manuale, non è per tutti.»

Il lavoro attuale Franz Schmid lo deve alla NTFA. Anche se non è un sentimentale, ritorna con il pensiero alla BLS, dove ha iniziato 23 anni fa: «Non è il caso di avere malinconia, ma era un lavoro che mi

piaceva. La NTFA ha cambiato la ferrovia, l'ha rinnovata, è arrivata gente nuova. Trovo che i rapporti interpersonali non sono più gli stessi.»

Radici a Frutigen

Franz Schmid è cresciuto a Heimberg, ma da oltre vent'anni abita a Frutigen, di cui sono originari i suoi genitori. Nel comune ove è il suo posto di lavoro principale, svolge pure attività politica, come vicepresidente della sezione socialista. Dal suo primo matrimonio sono nati una figlia (23) e un figlio (21), mentre la seconda moglie ha pure un figlio di 21 anni. Anche la sua seconda moglie lavora nella manutenzione del tunnel.

Condizioni di lavoro da conquistare

Sin dall'avvio dell'apprendistato come elettromontatore, Franz Schmid è stato reclutato nella FLMO (la Federazione dei lavoratori metallurgici e orologiai, confluita il 1° gennaio 2005 nell'UNIA). «Mio

padre era impiegato alle FFS e per me era sempre stato logico far parte di un sindacato» dice Schmid. Quindi, al suo passaggio alla BLS ha fatto ovviamente seguito la sua adesione al SEV. «Se non ci fosse il nostro sindacato, oggi non saremmo qui» aggiunge convinto. Oggi si discute spesso di giorni di riposo o di indennità, ma c'è stato anche un tempo in cui – aggiunge ridendo – si discuteva dei bottoni dei pantaloni.

Eppure oggi molti colleghi non si rendono conto che ogni miglioramento, seppure minimo, dev'essere conquistato. E c'è persino chi crede di essere membro del SEV perché paga il contributo di solidarietà. Non è certamente il caso di Franz Schmid: è stato membro per diversi anni del comitato della sua sezione «IE Technik» e per otto anni segretario.