

Alexander Kirchner

Presidente del sindacato tedesco EVG e vicepresidente dell'ETF

intervista alle pagine 6 e 7



Una medicina sbagliata

L'USS raccomanda di respingere il «Managed Care» in votazione il prossimo 17 giugno: non permetterà di ridurre i costi della salute ma limiterà la libera scelta del medico.

alle pagine 8, 9 e 10



Mathias Schmid

La stazione di Berna offre nuovi spazi per la vendita viaggiatori, con risultati positivi.

pagina 16

Navigazione Lago Maggiore, la vertenza sindacale conclusa con un successo

La vittoria in porto

Dipendenti licenziati tutti riassunti e stagione salvata. La lotta paga!

La grande e determinata mobilitazione dei lavoratori e delle lavoratrici,

l'azione dei sindacati e la pressione della società civile, hanno contribuito all'esito positivo della vertenza con la Navigazione Lago Maggiore, i cui echi sono giunti oltre Gottardo.

Una vittoria sindacale importante per il SEV, come ci spiega il segretario sindacale Angelo Stroppini.

a pagina 5



Il presidente del SEV Giorgio Tuti è giunto due volte in Ticino per portare la solidarietà di tutto il movimento sindacale

RAFFORZARE L'AVS

L'Unione sindacale svizzera (USS) ha lanciato un dibattito interno sulle possibili varianti di un progetto «AVSplus» in vista della decisione che verrà presa in autunno. Si tratta di un tema particolarmente importante per le assicurazioni sociali svizzere. Presentiamo le possibili varianti ed un commento del vicepresidente USS e presidente SEV Giorgio Tuti

a pagina 4

Il SEV vuole discutere nuovi modelli di pensionamento con le FFS

Ritirarsi in buona salute

■ Un dipendente di 59 anni ha problemi alle articolazioni e alla schiena e fatica sempre più a reggere il ritmo del lavoro a turni. Una prima verifica delle condizioni di pensionamento anticipato, anche parziale, gli dimostra che non può permettersi questa possibilità. Continua pertanto a lavorare, nonostante le assenze si intensifichino e, alla fine è costretto alla resa. Trovare un'alternativa al lavoro svol-

to negli ultimi 30 anni è difficile e i posti di lavoro di nicchia sono rari. Le condizioni del CCL escludono un suo licenziamento. Ma non sarebbe il caso di completarlo con condizioni di pensionamento anticipato alla portata di tutti e che evitino di giungere all'AVS con la propria salute ormai minata?

a pagina 2

EDITORIALE

I dipendenti NLM sono riusciti a far riassumere i loro colleghi licenziati e a salvare la stagione turistica. Un successo non casuale, ma frutto di un lavoro di prossimità tra sindacalisti e militanti. Una fiducia costruita nel tempo. La costante presenza del SEV sul luogo di lavoro è stata determinante. Questa constatazione conferma il ruolo che il SEV dovrà continuare ad assumere anche in futuro. Concentrando le proprie forze e risorse nel tessere un forte rapporto con lavoratrici e lavoratori, si gettano le basi per un impegno collettivo forte.

» I dipendenti hanno agito collettivamente nonostante lo sconforto e la paura. «
Angelo Stroppini,
sindacalista SEV

Con uno slogan azzeccato «salviamo occupazione e turismo», hanno saputo catalizzare le attenzioni di tutti. Oltre 10'000 firme a dimostrarlo. I licenziati hanno rimesso l'uniforme e sono andati al debarcadere a raccogliere firme. Hanno mostrato all'opinione pubblica che dietro a dei licenziamenti ci sono volti e famiglie. Hanno deciso di agire collettivamente nonostante lo sconforto e la paura. I media non potevano ignorarli.

Insieme ai dipendenti, abbiamo preteso dalla direzione un'etica aziendale. Per continuare a salvare servizi e occupazione abbiamo ottenuto un tavolo tecnico, ovvero uno strumento di confronto tra le parti dove discutere i problemi. Il SEV ha sostenuto i dipendenti e continuerà a farlo. Ecco a che cosa serve il sindacato.

IN BREVE

LUFTHANSA
SMANTELLA
A BASILEA

SEV-GATA si rammarica per lo smantellamento di Lufthansa Technik a Basilea. Sebbene i duecento posti di lavoro non hanno potuto essere salvati, l'impegno di SEV-Gata è stato determinante nel miglioramento del piano sociale e nella definizione di migliori garanzie per gli apprendisti. Queste misure supplementari sono di vitale importanza per le persone interessate alle drastiche decisioni aziendali. «Purtroppo – ha detto Philipp Hadorn, segretario sindacale del SEV e titolare del dossier – non siamo riusciti a convincere Lufthansa Technik a garantire i posti di lavoro a Basilea. Su 500 impieghi iniziali, ne resteranno solo 80. Il piano sociale, che grazie a noi è stato rafforzato, scongiurerà ulteriori penalizzazioni, penso in particolare a coloro che avevano volontariamente ridotto il loro grado di occupazione in seguito alle difficoltà dell'azienda». Grazie al SEV-Gata, gli apprendisti continueranno la loro formazione presso Swiss. E 22 dipendenti hanno già potuto passare a Swiss.

INIZIATIVA
DELLE ALPI

I membri dell'Iniziativa delle Alpi, in una risoluzione adottata a Neuchâtel lo scorso 5 maggio, hanno preso posizione contro il raddoppio della galleria del San Gottardo. La commissione competente del Consiglio degli Stati si pronuncerà sulla questione nei prossimi giorni.

GIUBILEO
PER SWISSTRAIN

Dopo aver festeggiato, l'anno scorso, gli 80 anni della sua locomotiva Ae 4/7 10950, Swisstrain festeggerà quest'anno altri due anniversari di rilievo: ovvero le 80 primavere della Be 4/4 171 e della Ee 3/3 80. Le locomotive saranno messe in bella mostra a Payerne durante questo weekend di Pentecoste. Sabato 16 giugno, sarà la volta di Losanna, da dove partiranno per un percorso verso la Val de-Travers.

Conferenza CCL del 9 maggio

Rilanciare il pensionamento flessibile

La conferenza si è espressa in favore di colloqui interlocutori con le FFS su nuovi modelli di prepensionamento.

Sul tema del pensionamento flessibile, la conferenza CCL non doveva analizzare una trattativa, quanto promuovere per una volta una riflessione che permetta di giungere all'elaborazione di un mandato per concretizzare le proposte presentate al congresso. Una riflessione che il vicepresidente Manuel Avallone ha raccomandato ai delegati di estendere anche alle loro colleghe e ai loro colleghi.

Redditi bassi penalizzati

Le FFS offrono già la possibilità del pensionamento anticipato, che comporta però sensibili riduzioni della rendita e la necessità di rimborsare la rendita ponte ottenuta sino alla rendita AVS. La portata di queste riduzioni di prestazioni rende spesso proibitivo l'accesso al pensionamento anticipato ai redditi più bassi, che sono però altrettanto spesso proprio coloro che più ne avrebbero bisogno. «Dobbiamo trovare un rimedio a questa situazione» ha commentato Avallone.

«Le FFS hanno almeno l'aspetto positivo di finanziare loro la rendita ponte per i casi di pensionamento anticipato per motivi medici senza prestazioni dell'Al» ha spiegato il segretario SEV Vincent Brodard «però solo a chi ha già compiuto 50 anni e ha oltre 10 anni di cassa pensioni». La diminuzione dei contributi sociali e del carico fiscale con il pensionamento contribuisce ad attenuare le conseguenze del calo di entrate, ma non di risolverlo completamente per i salari più bassi, che spesso non sono nemmeno in grado di prendere in considerazione un pensionamento parziale. «Chi guadagna bene, può ridurre il suo grado d'impiego all'80%, gli altri devono lavorare sino a quando non ne possono più, per poi magari ritrovarsi a carico delle istituzioni sociali» ha detto un delegato, richiedendo «un modello di pensionamento parziale con una partecipazio-



Si dovrebbe poter andare in pensione prima di essere consumati da lavori duri e orari irregolari.

zione del datore di lavoro», anche se Vincent Brodard ha ricordato che un simile modello era stato proposto alcuni anni fa dalla divisione viaggiatori per i macchinisti, senza però riscuotere consensi apprezzabili.

Come finanziare?

La discussione ha in seguito toccato diversi aspetti del finanziamento, della partecipazione del datore di lavoro e delle difficoltà sorte negli ultimi anni per ottenere prestazioni dell'Al, non da ultimo a causa delle pressioni al risparmio dell'istituto.

«I dipendenti FFS fanno però sempre più fatica ad arrivare indenni all'età AVS. Invece dovremmo poter andare in pensione in buone condizioni di salute. Il datore di lavoro deve quindi assumersi le sue responsabilità. È pure nel suo interesse, in quanto anche le assenze per malattia costano» ha detto un delegato e un altro ha aggiunto «le FFS beneficiano anche della sostituzione di un collega anziano, con uno giovane, immancabilmente meno ben pagato».

Vincent Brodard ha anche precisato che non ci si potrà aspettare contributi da parte della cassa pensioni FFS, almeno non sino a quando questa avrà raggiunto un tasso di copertura del 115%.

Scetticismo nei confronti del pensionamento posticipato

La discussione ha poi evidenziato lo scetticismo dei delegati nei confronti di una flessibilizzazione «verso l'alto» ossia oltre l'età AVS, per due motivi principali: l'incapacità

di continuare dopo 40 anni e oltre di orari irregolari e di lavoro duro e la volontà di non ostacolare i giovani, che conoscono difficoltà crescenti ad inserirsi nel mondo del lavoro.

Markus Fischer/gi

DUE ESEMPI DI PENSIONAMENTO
A DIVERSE ETÀ

Esempio 1: dipendente FFS maschio, nato nel 1952, con uno stipendio lordo di 70 000 franchi, riceve al pensionamento a 65 anni 2386 franchi + rendita AVS; a 63 anni: 2073 franchi + rendita ponte di 2088 franchi; a 61 anni: 1800 franchi + rendita ponte di 2088 franchi.

Esempio 2: dipendente FFS maschio, nato nel 1952, con uno stipendio lordo di 95 000 franchi, riceve al pensionamento a 65 anni 3272 franchi + rendita AVS; a 63 anni: 2822 franchi + ren-

dità ponte di 2088 franchi; a 61 anni: 2560 franchi + rendita ponte di 2088 franchi. In entrambi gli esempi, il rimborso della rendita ponte ammonta dai 65 anni a 212 franchi al mese per il pensionamento a 63 anni e a 221 franchi al mese per il pensionamento a 61 anni. Questi importi sono da pagare vita naturale durante.

fonte: gli esempi sono calcolati dal SEV con il calcolatore sul sito www.pkffs.ch sulla base di esempi reali.

LA CONFERENZA IN BREVE

- Rappresentanti delle commissioni del personale, dei sindacati e delle FFS dovrebbero costituire un gruppo di lavoro tripartito per approfondire e migliorare diversi aspetti della partecipazione aziendale introdotta nel 2001 (per esempio la definizione delle competenze reciproche). Come per i modelli di pensionamento, anche in questo caso la competenza decisionale è della conferenza CCL.
- La conferenza ha discusso anche le decisioni delle FFS a seguito del sistema salariale Toco. Gli incontri avuti hanno permesso in alcuni casi, segnatamente presso Infrastruttura, di ottenere

significative correzioni, che verranno applicate a tutti i dipendenti delle categorie interessate. Le decisioni vengono recapitate al SEV, che le trasmette ai suoi membri interessati, con una propria raccomandazione:

1. non firmare ma dare un'ulteriore procura al SEV per l'inoltro di un ricorso, rispettando il termine vincolante di 30 giorni;
2. firmare il contratto, avendo ottenuto un miglioramento;
3. firmare il contratto nonostante non vi siano stati cambiamenti, in quanto il ricorso viene giudicato privo di possibilità.

Continua la lotta contro i tagli di FFS Cargo

Preoccupazioni nei cantoni

FFS Cargo continua a mantenere un impenetrabile riserbo sulle sedi del traffico a carri completi che dovrebbero essere dismesse, alimentando le preoccupazioni di diversi cantoni.

Dall'annuncio dei tagli, il SEV sta tentando di capire quali saranno le sedi interessate, scontrandosi però con il silenzio dell'azienda, che oltre tutto obbliga i cantoni a mantenere un assoluto riserbo sul tema. Per avere maggiori informazioni, il SEV ha quindi scritto ai governi cantonali, ricevendo risposte molto differenziate. Da una parte vi sono cantoni che dimostrano una certa indifferenza sulla domanda se le merci devono viaggiare per ferrovia o su strada. Altri

hanno invece tenuto a ringraziare il SEV per il suo impegno in favore del trasporto di vagoni su ferrovia.

Le FFS hanno qualcosa da nascondere?

«Tutti ci indicano che FFS Cargo ha chiesto un impegno di discrezione. Ci chiediamo pertanto cosa abbia FFS Cargo da nascondere» commenta la coordinatrice di politica dei trasporti del SEV, Daniela Lehmann, che aggiunge: «alcuni cantoni tengono a precisare di non condividere i progetti di tagli di FFS Cargo e di aspettarsi che facciano marcia indietro su alcune sedi, che devono poter continuare ad essere servite dalla ferrovia.

Mantenere i binari di raccordo

Particolarmente significativa la risposta di un cantone dell'altopiano, che ha manifestato una certa compren-

sione per la chiusura di località che hanno un traffico ormai nullo, chiedendo tuttavia alle FFS di mantenere l'efficienza dei binari di raccordo, in modo da permettere di rilanciare il trasporto per ferrovia nel caso in cui nella regione interessata venissero ad insediarsi nuove aziende.

Quasi 10000 firme

Continua la raccolta di firme per la petizione «stop allo smantellamento del traffico a carri completi», che ha ricevuto un nuovo impulso il 1° maggio e un'ottima eco anche su internet. Le organizzazioni che hanno aderito alla petizione, la stanno raccomandando ai loro membri in questi giorni. Possiamo quindi sperare di superare a breve il traguardo delle 10000 firme. La raccolta dovrebbe concludersi l'11 giugno e la consegna delle firme dovrebbe avvenire il 18. pm

I macchinisti della LPV Ginevra lanciano l'allarme

CEVA, novità sgradite

La gestione della linea regionale transfrontaliera Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA), potrebbe essere affidata alla società Transferis (proprietà 50% delle FFS e 50% della francese SNCF).

L'inaugurazione della linea regionale transfrontaliera CEVA è prevista nel 2017, ma già tira aria di grandi manovre negli ambienti ferroviari. Tra le notizie che circolano con insistenza - e che preoccupano la LPV di Ginevra - è quella di affidare la guida dei treni alla società Transferis, di proprietà delle FFS nella misura del 50% e della SNCF per l'altra metà. Esattamente come il modello TILO in Ticino (50% FFS e 50% Ferrovie Trenord). Sapendo che Transferis vuole ottenere l'appalto per la gestione della CEVA, i



La nuova linea regionale in verde

macchinisti del deposito di Ginevra (che non sono stati minimamente consultati) hanno lanciato l'allarme coinvolgendo subito alcuni deputati socialisti in Gran Consiglio; a nome del gruppo socialista Lydia Schneider-Hausser lo scorso 10 maggio ha infatti presentato un'interpellanza chiedendo trasparenza nella gestione del dossier.

Nel corso di una riunione con i dipendenti di Ginevra, Andreas Meyer ha dichiarato che la questione «non è di attualità» poiché ora la priorità è il materiale rotabile; trattative sono in corso anche con la francese SNCF. I macchinisti di Ginevra non vedono

affatto di buon occhio l'eventualità di lavorare agli ordini di Transferis, soprattutto per motivi professionali e sociali. Professionali perché non è interessante ed è demotivante viaggiare solo sulla rete regionale (i macchinisti apprezzano la diversità del loro lavoro, che comprende anche le lunghe distanze). Sociale perché non sanno quali saranno le condizioni di lavoro e a quale CCL saranno assoggettati.

I macchinisti ginevrini hanno inoltre fatto sapere di preferire il modello di gestione della linea regionale zürigese a quella vallesana della RegionAlps. Per quanto riguarda la S-Bahn zurigese, i macchinisti che lavorano per l'azienda regionale ZVV sono dipendenti FFS e prestano servizio anche sulle lunghe tratte, mentre in Vallese i dipendenti della RegionAlps lavorano solo in Vallese e per l'omonima azienda.

AC/frg

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

LA DITTATURA DELLO SPREAD

Una moneta è già di per sé una bandiera. Lo è per l'effigie che vi è raffigurata, per la buona o cattiva reputazione di cui gode nel mondo, per la misteriosa storia che in sé racchiude, forte o debole, sporca o pulita che essa sia. Il progetto unitario e la solidità della moneta unica sembrava addirittura scritto nel nome stesso: euro, per dire Europa, unità, forza, internazionalità. Eppure le cose non sono andate per il giusto verso. È la stessa Europa che in un certo senso ha fallito, che ha creduto che si potessero accomunare economie diverse, appianare il divario tra Nord e Sud, pur conservando le prerogative e i privilegi degli Stati Nazionali.

Oggi l'euro non è già più una moneta unica, in questo ha certamente fallito, è più che mai sottoposta alle pressioni delle svalutazioni competitive. Esattamente come era accaduto per le monete nazionali prima della seconda guerra mondiale, con l'intento di salvare le esportazioni dei paesi più deboli e di lenire l'insostenibile fardello del debito. Oggi un'euro non vale più la stessa cosa in Francia, in Germania, in Italia o in Spagna. Ancor meno in Grecia.

La democrazia economica, che doveva essere l'obiettivo ultimo e più alto dell'Unione europea ha dovuto cedere il passo alla dittatura dello «spread», che di fatto consacra l'Europa a una doppia e persino tripla velocità. Purtroppo il deprezzamento della moneta unica è apparso subito ai più come una facile e irresponsabile via di fuga, che ha tenuto per un decennio, ma che oggi sta prendendo le forme del panico. In economia, si sa, quando si teme la caduta, la svalutazione o il fallimento di qualcosa, non si fa altro che accelerarne la probabilità. Le corse agli sportelli e la fuga di capitali dai paesi a rischio sono la dimostrazione che questa vecchia legge è una delle poche che in economia non si smentiscono mai.

È mancata, è vero, la spinta ideale che accomunasse gli sforzi europei. Alla fallita democrazia economica non è purtroppo succeduta la promessa democrazia politica. Se guardiamo invece oltre oceano, l'emblema monetario è perlomeno l'espressione di un'unità politica e di bandiera che dura da tempo. Su ogni banconota americana sta scritto: «In God we trust».

Si tratta probabilmente di un'allusione metafisica, quasi di una trasposizione divina, per dire agli americani che nel dollaro devono credere sopra ogni altra cosa: il Dio dollaro appunto, indipendentemente dal suo apprezzamento sul mercato dei cambi. Nulla, per fortuna, di questa pachiana dichiarazione di fede compare sulla moneta europea, ma nessun'altra spinta ideale, né l'identità continentale, né tantomeno lo spirito unitario o solidale hanno saputo confluire nell'euro, che al primo campanello d'allarme rischia di naufragare.



Il progetto dell'Unione sindacale svizzera (USS) vuole rafforzare la sicurezza sociale

AVSplus per guardare avanti

Le rendite sono spesso troppo basse per permettere una vita decorosa in pensione. I sindacati hanno una soluzione.

L'idea di AVSplus è stata lanciata nel 2010 al Congresso dell'USS. Il punto di partenza di AVSplus è il mandato costituzionale in materia di prestazioni pensionistiche. La Costituzione esige che le rendite dell'AVS e della previdenza professionale, permettano, insieme, di mantenere «un adeguato stile di vita». Oggi non è così per troppe persone con bassi e medi redditi. AVSplus punta sul miglioramento delle pensioni AVS. Proposti quattro modelli da considerare ad autunno 2012.

Variante 1: massima + 25 %

Questa variante aumenta nella misura del 25% la rendita minima e la rendita massima, che viene peraltro raggiunta a partire da un reddito annuo di 46mila franchi circa. Le rendite inferiori progrediscono maggiormente per i bassi redditi. La rendita massima AVS è di 2900 franchi e anche i redditi bassi potrebbero percepirla. In questo modo l'AVS coprirebbe i bisogni vitali, in conformità con il suo mandato costituzionale.

Questa alternativa si tradurrebbe in costi di 11,8 miliardi di franchi, cioè un terzo della spesa corrente dell'AVS. Se è finanziata dai contributi



...e per guardare verso orizzonti sereni e lontani

salari, il datore di lavoro e il/la dipendente dovrebbero impegnarsi con un 1,75% in più sul salario.

Variante 2: media + 200.-

Se questa variante soddisfa solo in parte il mandato del Congresso, aumenta tuttavia di 200 franchi sia la pensione minima, sia la pensione mas-

sima; nel secondo caso si tratta, dell'equivalente della tredicesima. La seconda variante costa 5,5 miliardi di franchi; espressa in percentuale dei salari, lo 0,8% sia per il datore di lavoro, sia per il/la salariato/a.

Variante 3: minima + 120.-

Questa è la variante che si differenzia maggiormente dal mandato stabilito dal Congresso. Se in questa variante l'aumento di 120 franchi della pensione minima e di quella massima è inferiore è tuttavia equivalente alla tredicesima per la rendita inferiore. Questa variante è la meno costosa: i costi ammontano a 3,3 miliardi di

franchi, pari allo 0,5% per il datore di lavoro e il/la dipendente.

Variante 4: 13esima AVS

Per tutte le rendite AVS, la variante 2 è equivalente almeno alla tredicesima, l'opzione 3 solo per la pensione minima. La variante 4, concepita come la tredicesima AVS classica, presenta una progressione lineare delle rendite: tutti percepiscono un aumento equivalente ad una rendita AVS mensile. Tuttavia questa tredicesima AVS classica, non favorirebbe particolarmente i medi e bassi redditi, contrariamente all'obiettivo prefissato. *uss/Hes*

GIORGIO TUTI: «UNA RENDITA PENSIONISTICA DEVE PERMETTERE DI VIVERE DECOROSAMENTE»

contatto.sev. Giorgio Tuti, l'USS s'impegna per pensioni più elevate. È una priorità anche per il SEV e per i dipendenti dei trasporti pubblici?

Giorgio Tuti: La Costituzione svizzera dice che i lavoratori e le lavoratrici devono poter mantenere in modo appropriato il tenore di vita precedente la pensione. In realtà questo obiettivo è sempre più difficile da raggiungere. Il progetto AVSplus si rivolge soprattutto ai bassi e medi redditi, particolarmente interessati al problema. Con tale progetto, l'AVS è rafforzata rispetto al secondo pilastro, senza perdite per quest'ultimo. Concretamente significa che si

aumentano le rendite AVS per queste fasce salariali, che nei trasporti pubblici sono frequenti. Questi miglioramenti sono importanti e giusti, perché dopo anni di duro lavoro, lavoratori e lavoratrici devono poter contare su una rendita pensionistica degna di questo nome, che consenta una vita dignitosa. Si tratta anche di una questione di equità.

AVSplus è rivolto alle persone attive o riguarda anche gli/le attuali pensionati/e?

È un progetto per pensionati/e e per lavoratori e lavoratrici che in futuro potranno pienamente beneficiare della pensione. AVSplus è dunque un progetto per tutti. /le

pensionati/e attuali da anni non ricevono la compensazione del rincaro sulle rendite di cassa pensione. Si tratta di un grande problema perché ogni anno indebolisce il potere d'acquisto. Con l'aumento delle rendite AVS, si corregge questa tendenza e si conferisce maggiore importanza all'AVS rispetto al secondo pilastro. Gli ultimi anni abbiamo visto come le casse pensioni siano molto dipendenti dai mercati finanziari e come gli assicuratori ne facciano le spese. Questa tendenza sarà un poco relativizzata e gli attivi vi si ritroveranno per forza.

Tu o altri membri del SEV, avete lavorato sulle varianti del progetto?

Il SEV è stato molto attivo in questo dossier AVS. Per i nostri membri l'AVS è sempre stata importante. Sono pronti a scendere in piazza per manifestare, raccogliere firme e impegnarsi attivamente nelle campagne quando si fanno strada progetti peggiorativi. È stato per esempio il caso con l'11esima revisione dell'AVS. E non sarà diverso con AVSplus. In occasione del lancio di questo progetto durante il Congresso 2010 dell'USS, il SEV è stato molto attivo e ha collaborato al suo sviluppo. E continuerà ad essere in prima fila. Ce lo chiedono, a ragione, i nostri membri.

pan/frg

Sabato 19 maggio sono state raggiunte le 11 000 firme necessarie ad assicurare la piena riuscita dell'iniziativa popolare costituzionale «Uno per tutti, tutti per uno – Solidarietà nel finanziamento della scuola dell'obbligo e delle istituzioni sociosanitarie fondamentali per la popolazione ticinese», che è volta a garantire il finanziamento solidale di Comuni e Cantoni per la scuola dell'obbligo e le istituzioni sociosanitarie ticinesi. In Ticino il numero minimo di firme necessarie per un'iniziativa costituzionale è

11 000 firme per l'iniziativa popolare di SOS sanità socialità scuola

Uno per tutti, tutti per uno: si voterà

10000. Lo scopo dell'iniziativa popolare, lanciata dal Comitato SOS sanità socialità scuola, è di garantire alla popolazione di tutto il Cantone prestazioni di qualità e un'equilibrata presenza sul territorio cantonale delle strutture scolastiche e sociosanitarie fondamentali. È richiesta pure la vigilanza da parte del

Cantone sulla razionalità economica di queste strutture e sul rispetto delle condizioni di lavoro usuali. L'iniziativa popolare permetterà di combattere preventivamente il rischio di tagli sul settore sociosanitario e scolastico, come pure consentirà di completare nelle regioni sprovviste la rete dei servizi

extrascolastici (mense, doposcuola) e asili nido, che sono ancora parzialmente insufficienti in Ticino. Infine va sottolineato come solamente un finanziamento solidale tra Cantone e Comuni ricchi/meno ricchi creerà la base finanziaria per consolidare questi servizi fondamentali per la popolazione e consen-

tirà il loro adattamento allo sviluppo demografico (si pensi all'invecchiamento della popolazione) e sociale (si pensi alla crescente necessità di conciliare lavoro-famiglia), creando tra l'altro posti di lavoro qualificati e interessanti per le persone residenti.

Il Comitato SOS sanità socialità scuola – costituito da sindacati (tra cui anche il SEV) associazioni sanitarie e di consumatori, partiti della sinistra – la settimana prossima procederà alla vidimazione delle firme presso i Comuni.

Comunicato stampa

La vertenza riguardante la Navigazione del Lago Maggiore ha premiato la determinazione di lavoratori e lavoratrici

L'ancora di salvezza della lotta

Dalla totale incertezza a una tregua guadagnata con la mobilitazione. Dalla lotta alla vittoria sindacale: riassunzione delle persone licenziate, proseguimento del servizio di navigazione fino alla fine della stagione secondo i piani originari, istituzione di un tavolo tecnico tra le parti contraenti. Uno sguardo retrospettivo su mesi vissuti intensamente. A colloquio con Angelo Stroppini, sindacalista SEV.

«Questa vittoria sindacale la dedico a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori che subito si sono mobilitati con coraggio, dignità e determinazione per salvare non solo l'occupazione, ma anche il turismo, dal momento che la navigazione è strettamente connessa all'offerta turistica». Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV e titolare del dossier Navigazione Lago Maggiore (NLM), è stanco, ma visibilmente soddisfatto. Ora, insieme ai lavoratori e alle lavoratrici della NLM, si gode questa tregua. «Dopo una lotta così intensa – spiega Stroppini – è davvero necessario un minimo ritorno alla serenità in acque quiete. Ciò permette di ritrovare il respiro e le energie di cui avremo bisogno per conservare quanto abbiamo ottenuto e per guardare oltre la fine della stagione con un nuovo spirito e, soprattutto, con un nuovo modo di lavorare».

Una delle conquiste ottenute dai sindacati (insieme al SEV, hanno lavorato anche Gianluca Bianchi di UNIA e Leonardo Matasci dell'Ocst), l'istituzione di un tavolo tecnico. «Si tratta di uno strumento di dialogo e di lavoro molto importante. Riteniamo infatti – osserva Stroppini – che la conduzione di un'azienda come quella della NLM debba essere più professionale, più attiva, più creativa e con maggiore senso del-



Il presidente del SEV Giorgio Tuti insieme ai capitani coraggiosi che hanno lottato per difendere il lavoro

le prospettive. Non possiamo più accettare decisioni improvvisate e pasticciate. Ogni volta che ci saranno questioni legate al personale e all'azienda, il tavolo tecnico verrà convocato».

C'è naturalmente molta soddisfazione per il personale licenziato che ha ritrovato il proprio lavoro. «La signora che vedete nella foto – fa notare Stroppini – ritroverà il lavoro perso proprio il giorno del suo compleanno, il primo giugno». Una coincidenza e un'immagine che contano in ogni vertenza sindacale. «Certamente. In ogni percorso di lotta – sottolinea Stroppini – c'è una grande parte di umanità e di sensibilità che vanno ad aggiungersi alla componente sindacale. Il sindacalista non può ignorare questi aspetti e il suo ruolo è di trovare una sintesi tra tutela dei diritti, intesa sulle rivendicazioni, capacità di mobilitazione, coinvolgimento della società civile e margini di manovra negoziali. C'è poi tanto, ma tanto, ascolto».

Siamo quasi di fronte, insomma, alla quadratura del cerchio, chiediamo a Stroppini. «In un certo senso sì. Un percorso di lotta va pensato,

condiviso e deciso dalla base. E insieme alla base si va avanti, giorno dopo giorno. Occorre inoltre verificare costantemente l'impatto della strategia adottata». E di certo la petizione pubblica, che ha raccolto oltre diecimila firme in sole due settimane, è stata un successo: non solo ha permesso di portare alla luce una situazione assurda, ma ha attirato l'attenzione dei turisti internazionali e ha posto al centro del dibattito anche il servizio pubblico.

Importante è stato sicuramente il coinvolgimento delle istituzioni, della politica e degli attori del turismo. «Hanno agito in base al loro ruolo. Del resto era anche nel loro interesse, perché il lago rappresenta una risorsa turistica, e quindi economica, di assoluto valore. E visto i dati poco incoraggianti del turismo in Ticino, in futuro si dovrebbe giocare la carta del Verbano con ancora maggiore decisione. Mi ha fatto piacere – aggiunge Stroppini – il coinvolgimento della popolazione e dei media, che hanno mostrato grande sensibilità verso una vicenda che ha avuto grande eco oltre Gotardo. La consegna delle firme alla Cancelleria federale a



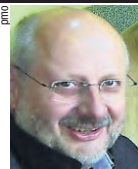
Angelo Stroppini a Como con Ivano Panzica della CGIL

Berna – ricorda Stroppini – è stato non solo un momento di grande visibilità, ma anche un evento di grande valore per i lavoratori».

Anche il presidente del SEV Giorgio Tuti, giunto in Ticino ben due volte, ha fatto attivamente la sua parte, portando nelle istanze nazionali e federali (Parlamento e Ufficio federale dei trasporti) la questione della NLM. «Un percorso sindacale forte – assicura Stroppini – si costruisce stringendo tutte le maglie dell'organizzazione nazionale. La presenza di Giorgio è stata molto apprezzata, perché ha testimoniato la reale

vicinanza del SEV in una regione periferica come il Ticino.» Da rilevare, infine, la collaborazione con i colleghi sindacalisti italiani della CGIL. «Sono sempre stato in contatto con Ivano Panzica (responsabile della navigazione lacuale per la CGIL) con cui abbiamo scambiato regolarmente informazioni. E in segno di solidarietà verso i colleghi italiani ancora in cerca di un futuro più stabile, venerdì 11 maggio sono andato a Como per lo sciopero nazionale».

Françoise Gehring



»Suddividere il personale in azienda porta solo danni!«

Alexander Kirchner, presidente EVG

Da un apprendistato in ferrovia sino alla presidenza di un sindacato

«I sindacati sono comunità solidali»

Alexander Kirchner è presidente dell'EVG, il sindacato tedesco dei ferrovieri e del personale dei trasporti. In questo colloquio spiega perché reputa poco solidali le organizzazioni di categoria e perché è convinto che il futuro passi dall'Europa.

contatto.sev: Alexander Kirchner, quanto è importante il movimento operaio in Germania?

Alexander Kirchner: il movimento operaio nel nostro paese ha conosciuto alti e bassi molto marcati. I contrasti al suo interno all'epoca della repubblica di Weimar hanno contribuito a permettere l'ascesa al potere di Hitler. I sindacati non erano infatti più in grado di costituire un'opposizione efficace. Da questa fase hanno però tratto degli insegnamenti: dopo la guerra si sono ristrutturati e hanno costituito un sindacato uni-

tario, in grado di agire con maggior forza ed efficacia.

Ma oggi, il movimento a che punto si trova?

Oltre a costituire un elemento di stabilizzazione politica e sociale, il sindacato unitario permette di rappresentare validamente gli interessi di lavoratrici e lavoratori nei confronti della politica e dei datori di lavoro.

E qual è il ruolo dell'EVG in seno a questo movimento?

Per la prima volta, siamo riusciti a migrare un sinda-

cato dalla Federazione dei funzionari all'Unione sindacale tedesca DGB. Infatti, il sindacato Transnet, che faceva già parte della DGB, e il GDBA, affiliato alla federazione dei funzionari, si sono riuniti nell'EVG. In fondo, si è trattato di un passo logico, poiché ogni sindacalista consapevole del suo lavoro sa che la sua controparte non è il collega, ma il datore di lavoro e la politica. Suddividere il personale in azienda porta solo danni.

Con quali temi politici sei con-

frontato attualmente ?

In primo luogo, vi sono argomenti prettamente ferroviari, come il mantenimento delle strutture integrate delle aziende ferroviarie, fondamentali per la sopravvivenza del prodotto ferroviario sul mercato dei trasporti. In linea più generale, vi sono i problemi che riguardano il futuro dell'Europa. Dobbiamo infatti chiederci quali possibilità abbiamo per mantenere la pace e il benessere. Sono preoccupato dal constatare che l'Europa si sta sgretolando e compromettendo

ciò che ha permesso di vivere quasi 70 anni di pace.

Ma quali sono i problemi principali secondo te?

Lo diceva già Helmut Schmidt: l'Europa potrà esistere solo nella misura in cui i suoi centri di potere sapranno sviluppare un certo equilibrio. Lo strapotere economico o politico di una nazione, la Germania o un'altra, non va bene. Lo spirito e lo sviluppo dell'Europa dipendono dalla capacità di preservare questo equilibrio. Per questo dobbiamo attivarci affinché anche gli stati economicamente più deboli, come la Grecia, la Spagna, il Portogallo o l'Italia, possano avere la prospettiva di offrire ai loro abitanti condizioni di vita e di lavoro equivalenti. Per la sopravvivenza dell'Europa a lungo termine, si tratta di una condizione fondamentale.

Qual è la tua valutazione sulle possibilità di riuscita in questo difficile compito?

Le idee di Angela Merkel e di altri politici non ci porteranno da nessuna parte. Anzi, vanno ad indebolire ulteriormente coloro che sono già di per sé più deboli. Non abbiamo nessuna prospettiva di sviluppo per queste nazioni, per fare in modo che la loro economia possa fare qualche passo in avanti. Sul nostro paese sot-

ALEXANDER KIRCHNER SULLA PROPRIA PERSONA

Età

56 anni.

Carriera

Sono entrato in ferrovia nel 1973, seguendo una formazione di elettronico su impianti per l'energia. Come tradizione presso i ferrovieri, mi sono affiliato al sindacato da primo giorno di lavoro. Nel 1974 sono diventato rappresentante dei giovani e poi sono entrato nel consiglio del personale, prima a livello aziendale e poi in quello di direzione. Sono poi diventato abbastanza tardi segretario sindacale. Dal 1991, dopo la caduta del muro, ho viaggiato con un camper per due anni nella Ger-

mania orientale, per contribuire alla costituzione dei consigli del personale. Ho poi avuto l'opportunità di partecipare per molti anni alla politica salariale. Per me, è uno dei campi più interessanti, anche perché al termine delle trattative ti ritrovi sempre con un risultato concreto. Da quattro anni sono infine il presidente dell'EVG.

Altri incarichi

Da tre anni, sono vicepresidente dell'ETF. Presiedo inoltre anche un'alleanza tra organizzazioni non profit, industria e aziende ferroviarie che svolge attività di lobby in Germania, in favore della ferrovia. Come molti sindacalisti, sono stato influenzato politicamente da

mio padre e da mio nonno. Sono membro del SPD e ho anche fatto politica a livello globale.

Famiglia

Sono sposato con una Portoghese, giunta in Germania nel 1969 alla ricerca di lavoro. Abbiamo una figlia che ha concluso la maturità e vuole iniziare l'Università. Loro due sono al centro dei miei affetti.

Tempo libero

I sindacalisti hanno spesso uno stile di vita in cui lavoro, famiglia e tempo libero si sovrappongono. Da una parte, ciò è positivo, ma dall'altra è anche importante fare qualcosa che sgomberi la mente.

A me piace andare in moto e ogni anno cerco di ritagliarmi due o tre settimane per viaggiare con la mia motocicletta.

Rapporti con la Svizzera

Vi sono stato spesso, ma non vi ho parenti o conoscenti particolari.

Ne ho spesso percorso le strade in motocicletta, scoprendo angoli magnifici. È una bellissima nazione, che offre moltissimo anche a chi l'attraversa in moto.

INTERVISTA



«Sindacati di categoria nuociono al sistema di sindacati solidali ed impediscono di migliorare la situazione dei più deboli in seno alle aziende.» E quanto sostiene Alexander Kirchner (5° da sinistra in questa foto del quadrangolare dei sindacati germanofoni di Hammersbach, in Baviera.

to questo aspetto sono piuttosto pessimista.

E su altri ...?

Quello che per contro mi rende più ottimista è la consapevolezza che negli ultimi 40, 50 anni le persone hanno imparato ad avere maggior riguardo reciproco. I miei genitori, o i miei nonni, non hanno mai potuto recarsi in vacanza all'estero. Oggi è diventata una cosa comunissima. I giovani possono incontrarsi ovunque nel mondo. Non penso quindi che le persone vogliano ricadere in una situazione in cui vivevano concetti rigidi di nazione. La gente vuole l'Europa, ne sono convinto.

La tua organizzazione di cosa si sta occupando attualmente?

I sindacati sono sempre stati comunità solidali, in seno alle quali i più forti aiutano i più deboli. È una mentalità che sta però gradualmente scomparendo, anche perché vi sono asso-

ciazioni di categoria che si limitano a tentare di ritagliarsi i maggiori privilegi possibili, senza riguardo per gli altri. È una tendenza alla quale dobbiamo opporci.

Penso tu alluda in particolare al sindacato dei macchinisti tedeschi GDL. Ma come agite concretamente?

Personalmente, sono contrario ad emanare divieti e regolamenti e non voglio neppure rivendicare il merito di aver perseguito la politica salariale più valida, anche se ciò è vero. Noi vogliamo invece dimostrare che sappiamo occuparci anche degli interessi e dei problemi specifici della categoria, di saperli difendere nella nostra comunità sindacale che raccoglie tutte e tutti i ferrovieri.

Quali risultati state ottenendo?

Funziona. Laddove i nostri funzionari e i nostri membri sono consapevoli dell'importanza della solidarie-

tà, le organizzazioni di categoria non hanno possibilità di affermarsi. Questa è la mia idea: ne va delle esigenze di tutti i membri, di tutto l'insieme e, soprattutto, della situazione dei più deboli.

Sottolineando questi aspetti, si constata rapidamente che è quanto auspicano anche i colleghi.

«Non penso che le persone vogliano ricadere in una situazione in cui vivevano concetti rigidi di nazione. La gente vuole l'Europa, ne sono convinto!»

Pensi che gli incontri internazionali, come questo quadrangolare, siano ancora importanti?

Permettono in ogni modo di confrontare le evoluzioni del settore nelle varie nazioni. Ormai, l'80 per cento della nostra politica dei trasporti non viene più determinato a Berlino, ma a Bruxelles. Questi incontri sono quindi indispensabili per

confrontarsi e sviluppare strategie comuni.

L'UE sta puntando decisamente alla liberalizzazione, comprese le frazioni di sinistra e dei verdi. Perché?

Sono in corso discussioni fortemente impregnate sull'ideologia. I sostenitori della disgregazione delle aziende sono convinti di ottenere in questo modo

maggior concorrenza, che a sua volta porterà un aumento del traffico a prezzi più convenienti. La realtà dimostra però il contrario. Laddove le imprese sono state disgregate non vi è stato un aumento generale della concorrenza e, nei casi in cui ciò è avvenuto, i prezzi sono spesso aumentati in modo sensibile, oppure è aumentato l'indebi-

tamento dello stato. In Francia e in Inghilterra si ammette ormai che sono stati commessi errori, ai quali si sta cercando di porre rimedio.

Secondo te, quale potrebbe essere la soluzione?

Secondo me, bisogna creare strutture che permettano alle aziende di lavorare in modo efficiente, in modo da incrementare il loro traffico e nel contempo ad aziende concorrenti di poter partecipare al trasporto.

La Svizzera può avere un ruolo in questo tema di portata europea?

Per noi in Europa sarebbe estremamente utile poter affermare che anche i colleghi svizzeri sostengono questa idea. Questi concetti ne uscirebbero sensibilmente rafforzati.

Intervista: Peter Moor



» La legge sul Managed Care comporterà una riduzione delle prestazioni e un aumento dei prezzi per i/le pazienti, rafforzando nel contempo il potere delle casse malati. «

Marina Carobbio Guscetti, consigliera nazionale PS

Votazioni federali del 17 giugno il «Managed Care»

Reti di cure integrate: così non sono il giusto rimedio

Così come uscito dai dibattiti parlamentari, il progetto di cure integrate (managed care) sopprimerà de facto la libera scelta del medico per i redditi modesti. Tutti coloro che lo vorranno fare, dovranno pagare di più. L'Unione sindacale svizzera e il SEV raccomandano di votare no il prossimo 17 giugno. A colloquio con Marina Carobbio Guscetti, politica e medico inserita in uno studio di gruppo.

Così come uscito dalle Camere federali, no grazie. Il Partito socialista, favorevole al principio delle reti di cure integrate (managed care), contesta il testo che sarà sottoposto in votazione il prossimo 17 giugno. «Non si può dire che le reti sono la buona soluzione e al contempo non dare a tutti i cittadini la possibilità di aderirvi. Così si creano disuguaglianze», ha affermato il deputato socialista Stéphane

Rossini, presidente della Commissione della sanità (CSSS) della Camera del popolo. Marina Carobbio Guscetti, medico che lavora in uno studio di gruppo e consigliera nazionale, ci spiega il motivo dell'opposizione dei socialisti e dell'Unione sindacale svizzera.

«Io sono favorevolissima alle reti di cure integrate e quindi ad un lavoro comune tra vari professionisti della salute (medici, infermieri, fisio-

terapisti, case per anziani) a cui i/le pazienti possono fare riferimento. Questa era l'idea di base sui cui in Parlamento si voleva lavorare. Purtroppo, sotto la forte pressione della lobby delle casse malati, la revisione della legge si è tradotta in un testo sbilanciato a sfavore degli/delle assicurati/e e dei/delle pazienti: se non aderiranno alla reti di cura, dovranno pagare di più. In Parlamento la sinistra aveva chiesto di introdurre un in-

centivo positivo, ossia favorire chi aderisce alla rete con un premio ridotto e non penalizzare chi, per ragioni di-

gerito di «agire sul tariffario delle prestazioni», introducendo delle remunerazioni differenziate tra i medici che

» Questo sistema penalizzerà pesantemente soprattutto i malati cronici e le regioni periferiche. Per questo dico no alla modifica della LAMal. «

Marina Carobbio Guscetti, consigliera nazionale PS

verse, non vuole o non può aderirvi. Ma le cose sono andate diversamente.» I progressisti avevano anche sug-

lavorano in rete e gli altri, leggermente inferiori per i secondi. «Ma la proposta – sottolinea Rossini – è stata rifiu-

RETI DI CURE INTEGRATE: ECCO DI CHE COSA SI TRATTA

Una rete di cure integrate, o managed care, è costituita da un gruppo di medici e altri fornitori di prestazioni sanitarie – per esempio fisioterapisti, infermieri, levatrici, farmacisti, ospedali ecc. – che coordinano tutta la catena di trattamenti. Il paziente che aderisce a una rete sceglie al suo interno il proprio medico di base e si impegna a sempre consultarlo per primo. Sarà lui a guidarlo durante tutto il suo percorso terapeutico, dirigendolo eventualmente verso altri specialisti o altri prestatori di cure in base alle necessità.

In Svizzera le reti di cure integrate esistono da oltre vent'anni su base volontaria. Attualmente sono quasi una

novantina, cui sono affiliati più della metà dei medici generalisti e oltre 400 specialisti. Vi aderisce il 17% degli assicurati, tuttavia con enormi disparità regionali. Il governo ha posto l'obiettivo di un'adesione del 60% degli assicurati nel giro di tre anni dall'entrata in vigore della revisione della LAMal.

Le disposizioni sulle reti di cure integrate precisano fra gli altri che queste devono «garantire l'accesso a tutte le prestazioni dell'assicurazione obbligatoria delle cure medico-sanitarie». Stabiliscono anche che «gli assicuratori concludono con la rete di cure integrate un contratto che disciplina in particolare la collaborazione, lo

scambio di dati, la garanzia della qualità e la remunerazione delle prestazioni». «I fornitori di prestazioni raggruppati in una rete di cure integrate assumono, la responsabilità finanziaria delle cure mediche fornite agli assicurati (corresponsabilità budgetaria).»

Oltre alle disposizioni sul managed care, la revisione comporta una modifica di quelle sulla compensazione dei rischi, che mira a porre fine alla caccia ai pazienti sani da parte delle assicurazioni. Nelle disposizioni transitorie è previsto che se entro tre anni la revisione non avrà portato a un'offerta capillare di reti di cure integrate, il governo proporrà altre misure.



Il progetto «managed care» non è la soluzione per ridurre i costi della salute mantenendo nel contempo la qualità delle cure.

DOSSIER



Jacques de Haller, presidente della Federazione svizzera dei medici, era presente a fianco delle altre associazioni in occasione della consegna delle firme (oltre 132 000) lo scorso 19 gennaio a Berna per il referendum contro il «managed care».

tata, perché la maggioranza del parlamento ha trovato più facile punire i pazienti, piuttosto che toccare i medici o le casse malattia.» Risultato: chi entra nelle reti pagherà come oggi e chi non entra pagherà di più.

Con quali conseguenze? «Questo sistema penalizzerà soprattutto i malati cronici, che da anni vengono seguiti da un medico o da uno di questi servizi. Servizi che potrebbero non più far parte, per diverse ragioni, di una rete con la quale il paziente ha un contratto attraverso la cassa malati e quindi si vedrà costretto a cambiare cassa, in un contesto assicurativo esplosivo, o a cambiare medico.»

Insomma il peso delle lobby delle casse malati è come un macigno e i socialisti sono scontrati con l'opposizione dei partiti di destra e

di centro, per i quali, secondo Stéphane Rossini, «le casse sono sacre: non si tocca la loro indipendenza».

«Fino all'ultimo noi socialisti – precisa Marina Carobbio Guscetti – abbiamo cercato di trovare un compromesso su due aspetti: fare pagare meno gli assicurati che aderiscono a una rete, invece di penalizzare chi non aderisce; obbligare le casse malati ad offrire delle reti di cure in tutte le regioni della Svizzera. Questo obbligo oggi non c'è. E io, come medico attivo in una regione molto periferica, ritengo questo aspetto molto grave perché le casse malati dimostrano di non avere nessun interesse ad offrire una rete in una regione piccola e discosta e con pochi assicurati. L'altra opzione potrebbe essere quella di spartirsi, tra casse malati, il mercato e dividersi le prestazioni, li-

mitando così la libera scelta del/la paziente.»

Stéphane Rossini parla esplicitamente di disuguaglianze. «E ha ragione. E per me – evidenzia Marina Carobbio Guscetti – è una delle principali ragioni per oppormi al testo posto in votazione. Ricordo che nelle disposizioni transitorie è previsto che se entro tre anni la revisione non avrà portato a un'offerta capillare di reti di cure integrate, il governo proporrà altre misure, come quella di imporre ad una cassa malati un contratto con una rete di cura. Con tutti i limiti che un'imposizione implica. Faccio un esempio: se un anziano, il cui medico aderisce ad una rete di cura legata da un contratto con una determinata casa anziani, è paziente di un'altra struttura, è costretto a cambiare il medico curante per-

ché non fa parte di quella rete di cura. Questo sistema può funzionare benissimo negli agglomerati e nei grossi centri, dove ci sono molte reti. Ma nelle periferie o non ci sono le reti, oppure si deve aderire ad altre reti che davvero non hanno nessun legame di prossimità.»

Quali sono gli altri difetti del progetto? «Vengono proposti modelli gestionali molto grossi – osserva Marina Carobbio Guscetti – dove aderiscono 50 o 100 professionisti. Si può ben immaginare che con strutture simili non c'è più il legame diretto. E con tali strutture si deve quasi assumere qualcuno in grado di stipulare contratti con le casse malati. Insomma tutto ciò va ben oltre l'idea di una rete di cure integrate davvero a favore dei/delle pazienti.»

Secondo i socialisti il testo in votazione il prossimo

17 giugno è da bocciare perché concede un margine di manovra troppo grande alle casse malati, mentre i/le pazienti dovranno assumersi gli oneri supplementari. Piuttosto che una libertà di scelta per tutti e per tutte, questo sistema accorda dei privilegi a una minoranza che non ne ha davvero bisogno. Con questa revisione, chi aderirà alle reti pagherà il 10% di partecipazione come oggi e gli altri pagheranno il 15%.

Françoise Gehring

Il no è raccomandato da: VPOD, ASMAC (Associazione svizzera dei medici assistenti e capi clinici), PS Svizzero, USS, UNIA, VUA (Vereinigung unabhängiger Ärztinnen und Ärzte), AL Zürich (Alternative Liste), VEMS (Verein Ethik und Medizin Schweiz), FARES (Federazione associazioni dei pensionati e d'autoaiuto in Svizzera)

La storia della cassa malati in Svizzera

La doppia lama della concorrenza

Dalla LAMA alla LAMal: in oltre cento anni, in Svizzera la cassa malati è stata al centro di grandi cambiamenti.

Il 26 ottobre 1890, il popolo e i cantoni svizzeri hanno accettato l'articolo 34^{bis} che introduceva nella Costituzione federale l'assicurazione malattia e infortuni. Un primo tentativo di adottare una legge federale (Lex Forrer) – che prevedeva l'affiliazione obbligatoria per i salariati fino ad un determinato reddito – doveva non solo coprire le spese mediche, ma anche garantire una indennità giornaliera (60% del salario) per un anno. Adottata dal Parlamento federale, era stata invece respinta dal sovrano il 20 maggio 1900, in occasione della votazione sul referendum. Occorrerà aspettare fino al 13 giugno 1911 affinché il popolo approvi (di poco) l'assicurazione malattia federale e la revisione del 1964 per vedere integrate alcune disposizioni essenziali, ossia: vietare alle casse malati di rifiutare dei candidati a causa di una salute cagionevole, permettendo tuttavia di formulare delle riserve.

LAMal obbligatoria e opacità crescente

Nel 1994, una profonda revisione della legge (la LAMA diventa la LAMal) ha permesso di introdurre il principio dell'assicurazione obbligatoria per tutti e il premio unico per cassa (indipendentemente dal sesso e dall'età). Fino ad allora le donne pagavano premi supplementari rispetto agli uomini. Nel contempo la LAMal ha contribuito a rafforzare la



La qualità delle cure deve restare un obiettivo a lungo termine

Il parere di un medico e di un politico sulle reti di cure integrate

La soluzione? La casse unica!

Pierre-Alain Fridez è consigliere nazionale (PS/JU) ed è attivo come medico vicino a Porrentruy. Conosce i trasporti pubblici poiché è figlio di ferroviere ed è cresciuto alla stazione di Courrendlin.

Qual è la sua posizione nei confronti della revisione della LAMAL votata lo scorso settembre?

Vi sono totalmente opposto.

Dal momento che è medico, è un tema che le sta a cuore?

Eccome e sono coinvolto a diversi livelli. Per quanto riguarda il Giura, ritengo che stiamo già lavorando in rete. Il medico di famiglia stabilisce una relazione di fiducia con i propri pazienti e lavora con un gruppo di

concorrenza tra le casse, ma anche l'opacità del sistema e verosimilmente anche l'esplosione dei premi. Nel 1994 il popolo si era anche espresso sull'iniziativa del Partito socialista svizzero e dell'Unione sindacale svizzera che proponeva dei premi fissati in base al reddito (sul modello dell'AVS) e l'obbligo dell'assicurazione per perdita di guadagno. Iniziativa poi bocciata. Da allora abbiamo dovuto ingoiare la revisione del 2007, quella che ha modificato radicalmente e peri-

colosamente il sistema di finanziamento ospedaliero, introducendo i forfait per caso e l'obbligo per i cantoni di partecipare al finanziamento delle cliniche private iscritte sulle liste ospedaliere. Obiettivo di questa revisione: mettere in concorrenza gli ospedali per abbassare i costi. La revisione in corso segue la stessa logica poiché incoraggia i medici a comportarsi come imprenditori.

Beatriz Rosende/VPOD



Pierre-Alain Fridez è consigliere nazionale dal dicembre 2011 ed esercita la professione di medico nel canton Giura.

Ritengo che sborsando già più di 4000 franchi di tasca propria (premi, partecipazione, franchigia), non sia giusto essere penalizzato se si desidera rimanere fedele al proprio medico di famiglia.

Ma qual è la soluzione?

L'idea delle rete è buona. Nel Giura funziona già così. Ma con il sistema proposto, si vuole trasformare il medico in un amministratore, oltre il suo ruolo di curante. Non credo ad una tale strutturata senza cassa malati unica. Ho l'impressione che il consigliere federale Burkhalter abbia voluto lanciare questa proposta come cortina fumogena per ritardare la cassa unica, la sola soluzione per ridurre i costi e conservare la qualità delle cure.

Henriette Schaffter

ché procedono ad una selezione e perché prendono solo giovani in buona salute! Se le reti devono accettare tutti i pazienti, l'attrattiva finanziaria sarà ridotta.

Ma il paziente potrebbe pagare meno, giusto? Potrebbe essere perciò finanziariamente interessante?

Attualmente le reti di cure esistenti sono effettivamente molto economiche, per-

Colpi di diritto

3 figli, 2 famiglie, 1 solo diritto?

Quali diritti si hanno per i figli? L'assistenza giuridica professionale è intervenuta in aiuto di un collega.

Val sempre la pena di verificare le comunicazioni di carattere giuridico. Nonostante il loro tenore e l'impressione che suscitano, non è detto che siano anche corrette. In caso di dubbio, si può poi sempre far ricorso al tribunale.

Il contenuto della lettera delle risorse umane era di quelli pesanti: il nostro collega X* ha ricevuto nel novembre 2009 la comunicazione che da inizio anno, ossia per 10 mesi, gli erano stati versati mensilmente 115 franchi di troppo e che, di conseguenza, l'importo gli sarebbe stato dedotto dallo stipendio di novembre.

La settimana successiva, X ha partecipato in qualità di

delegato alla conferenza CCL e ha parlato di questa lettera ad un segretario SEV, il quale gli ha consigliato di rivolgersi all'assistenza giuridica, ravvisando dettagli poco chiari nella procedura.

Un caso in cui vi sono due figli maggiori

L'esame della questione ha permesso di constatare quanto segue: X ha una figlia da un primo matrimonio, che da dopo il divorzio vive con la madre, pure dipendente dalle FFS, che percepisce per lei l'assegno.

X ha pure due figli da un secondo matrimonio. La regola in vigore presso le FFS prevede che per il figlio maggiore venga versato un assegno più elevato. Nella loro comunicazione, le FFS hanno sostenuto che, in questo caso,

la maggiore fosse la figlia dal primo matrimonio e che, di conseguenza, X dovesse percepire solo due assegni ridotti per il secondo e terzo figlio.

Secondo X, invece, per la figlia maggiore non era lui ad aver diritto all'assegno, ma la ex moglie.

Per questo motivo, lui avrebbe dovuto aver diritto

all'assegno più elevato per il primo figlio del secondo matrimonio. L'assistenza giuridica ha attribuito ad X un avvocato, il quale ha provveduto ad interpellare per lettera le FFS, le quali hanno però ribadito la loro posizione.

Di conseguenza, l'avvocato si è rivolto al competente

tribunale di Basilea Città, che aveva nel frattempo anche assunto i compiti di tribunale del lavoro.

La decisione dell'autorità giudiziaria è stata molto chiara: le FFS sono state condannate a versare l'assegno più elevato, con effetto retroattivo. I costi per le spese legali non coperti sono stati assunti dal SEV, al quale il collega X ha rivolto una lettera di ringraziamento per il sostegno ricevuto. «Val sempre la pena reagire ad un torto subito» è stata la sua conclusione.

Assistenza giuridica SEV

*nome noto alla redazione.



Parce que ceux qui ont une forte personnalité ont besoin d'une assurance forte.

En tant qu'assurance en ligne, nous nous engageons pour des primes équitables et avantageuses. Chez nous, il n'y a pas de petits caractères et le délai de résiliation d'un mois vous permet d'être toujours flexible. Assurez-vous dès à présent un rabais SEV de 10 % et d'autres avantages sous: www.smile-direct.ch/sev



Une entreprise de
Nationale Suisse

L'assurance la plus directe de Suisse.
www.smile-direct.ch



Jusqu'au 1.8.2012
Chèques Reka de
CHF 100.- pour tous
les nouveaux clients

■ PV Vallese

Escursione a Druogno (Valle Vigezzo) – mercoledì 20 giugno

La nostra escursione annuale si svolgerà **mercoledì 20 giugno**.

Raggiungeremo Domodossola in treno e poi Druogno con il bus dove, al ristorante Stella Alpina, potremmo gustare un menù tipico di quattro portate, oltre a formaggi e dessert. La quota richiesta di 30 franchi comprende aperitivo, pasto, vino, acqua, caffè e trasferta in bus. L'incasso avverrà al ristorante, per cui vi chiediamo di preparare l'importo esatto. Vi raccomandiamo anche di prendere un documento!

Iscrizioni: Rudolf Luggen, casella postale 493, 3900 Briga; tel. 027 / 923 21 39 o 024/ 481 42 00; e-mail: luggen.r@valaiscom.ch entro il 14 giugno 2012, con l'apposito tagliando o per telefono o mail.

Titolo di trasporto: libera circolazione, carta giornaliera FVP o biglietto andata e ritorno fino a Domodossola.

Orari d'andata: St-Maurice pt. 9.28, Martigny 9.38, Sion 9.54, Sierre 10.04, Loèche 10.12, Visp 10.24, Briga arr. 10.30. Cambio a Briga e partenza 10.44, Domo arr. 11.12. Partenza del bus per Druogno alle 11.30 con arrivo alle 12.00.

Ritorno da Druogno da stabilire. Partenza da Domo alle 17.48, con arrivo a Briga alle 18.16. Continuazione da Briga alle 18.28.

Sul posto, daremo indicazioni anche per il ritorno individuale.

Il comitato conta di ritrovarvi numerosi.

Il presidente Frédy Imhof

CORSO BAU / LAVORI

La sottofederazione lavori organizza un corso di formazione sul tema: «Fasi della vita; cambiamenti sul lavoro e nella quotidianità».

Il corso si terrà il 14.9.2012, al ristorante Schützenhaus, Wynigenstrasse 13, 3400 Burgdorf.

Relatrice sarà Diana Bertschi-Graf, formatrice per adulti di Burgdorf.

Il corso di occuperà del «Work life balance», ossia delle possibilità di conciliare la vita professionale con quella privata nelle varie fasi, siano esse dettate da un nuovo incarico o dal passaggio alla pensione.

Il corso è diretto dalla commissione centrale BAU e aperto a tutti i membri della sottofederazione Lavori. Verrà condotto in tedesco. Le iscrizioni dovranno pervenire entro il 30 giugno 2012 a: SEV, sottofederazione Lavori, casella postale 1652, 4600 Olten, oppure per e-mail a christian@suter.ch

IMPRESSUM

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

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

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

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

Tiratura: edizione italiana: 3734 copie; totale: 46 039; certificata il 6.12.2011.

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: Fr. 40.–.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 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, SOL PRINT, Subingen; *www.solprint.ch* (azienda del gruppo AZ Medien AG).

Prossima edizione il 7 giugno. Chiusura redazionale: giovedì 31 maggio alle 10.00.

Suggerimento sulla salute dei droghieri svizzeri**Il mal di viaggio****Buon viaggio!**

Per molte persone, i viaggi possono avere effetti collaterali indesiderati: in automobile, sulle navi, in treno o in aereo queste persone stanno male. I segnali tipici della chinetosi (malesseri da viaggio) sono sudore freddo, mal di testa, capogiri e nausea fino al vomito. Ad esserne colpiti sono soprattutto i bambini sotto i 12 anni e i giovani adulti. I disturbi del movimento, ossia la chinetosi, si manifestano quando la sensazione degli occhi non corrisponde con quella del corpo. Un classico esempio: quando si legge un libro transitando su una strada di montagna, agli occhi viene trasmessa la sensazione che l'ambiente circostante sia immobile. L'apparato vestibolare nell'orecchio interno registra comunque la pendenza delle strade e delle curve. Il mondo della scienza è in disaccordo su quale tipo di persona stia male e su quale non ne soffra. Una cosa è certa: per le persone colpite, il viaggio può diventare una tortura. Ma invece di rinunciare al viaggio, si può prevenire la nausea. Un trucco contro la chinetosi è quello di ridurre al minimo lo stimolo degli occhi e dell'organo dell'equilibrio. Se si trova su una nave, scelga una cabina centrale in quanto questa è più vicina al punto di gravità e si muove meno. In treno o in automobile, può aiutare se si guarda fuori dal finestrino fissando un punto fermo in lontananza. Chi accusa una leggera nausea dovrebbe sedersi nella direzione di marcia del treno. Prima di intraprendere un viaggio, è consigliabile mangiare cibi leggeri e digeribili. Uno stomaco vuoto ma anche pieno può aggravare i malesseri. Una boccata d'aria fresca può spesso dare un rapido sollievo. Gli esperti della sua drogheria sono a disposizione per consigli individuali sul tema dei viaggi. I droghieri le forniranno volentieri suggerimenti validi per la prevenzione e il trattamento di questi malesseri.

in piena salute

Buoni consigli dalla **drogheria**

Prevenire e curare la chinetosi

- I globuli omeopatici (tabacum o cocculus) o gli spray spagirici (con menta, zenzero, tabacum, noce vomica e cocculus) agiscono contro la nausea, il vomito e le vertigini. La camomilla può aiutare i bambini irritati e il nitrato d'argento dà una mano a quelli che sono nervosi, agitati, che hanno paura di volare o che soffrono di agorafobia.
- Gli antistaminici si trovano sotto forma di compresse e gomme da masticare. Queste possono tuttavia dare una sensazione di stanchezza per cui non sono adatte alle persone che devono guidare un veicolo.
- Ecco cosa calma lo stomaco ed elimina la nausea: versare alcune gocce di olio di lavanda, di camomilla, di menta o di limone su un fazzoletto e annusare o frizionarle sulle tempie.
- Le efficaci piante medicinali come lo zenzero, l'anice, la genziana, il finocchio o la melissa sono disponibili anche sotto forma di tè, gocce e compresse.

vitagate.ch

Jeden Tag einen Klick gesünder.

Ulteriori informazioni sul tema attuale sono disponibili sul sito della piattaforma della salute www.vitagate.ch/gesund_leben/reisen



Associazione svizzera dei droghieri
Casella postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Telefono 032 328 50 30

BUONO

**Buono
Fr. 3.–**

**Bioflorina®, per il benessere del suo intestino**

Bioflorina® è un probiotico, contiene batteri vivi che si trovano normalmente nell'intestino e favoriscono l'equilibrio della flora intestinale.

Bioflorina® normalizza la flora intestinale perturbata e agisce contro la diarrea. Per adulti, bambini e lattanti, come trattamento o in prevenzione.

Legga il foglietto illustrativo e chiedi consiglio al suo droghiere.

*All'acquisto di una confezione di Bioflorina nella sua drogheria.
Valido fino al 30 giugno 2012*

Assemblea VPT TPL, FLP, ARL, SNL, AMSA

Trasporto pubblico e finanze

L'assemblea della sezione VPT che raccoglie il personale delle ITC del Sottoceneri ha approfondito diversi aspetti con una discussione interessante.

Le discussioni sono state introdotte dalla relazione del presidente sezionale Peter Bernet, che ha riflettuto il particolare momento dei trasporti pubblici ticinesi in generale e luganesi in particolare. A breve, anche se la data definitiva deve ancora essere fissata, vi sarà la nuova comunità tariffale e a luglio linee e orari della TPL saranno rivoluzionati con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate. L'infortunio della pianificatrice della direzione ha rallentato i già difficili lavori di preparazione, così che il personale deve ancora aspet-

tare la distribuzione con giorni di libero e turni di lavoro. Evase le trattande statutarie, con la soddisfazione di conti sezionali che finalmente chiudono con un pur mode-



Nuove linee in vista

sto utile, l'assemblea ha dato ampio spazio all'esame di un possibile aumento di quota, prospettato dal comitato SEV che ha varato una procedura di consultazione. Alla fine della discussione ha prevalso un generale apprezzamento per le attuali prestazioni del sindacato e la volontà di vo-

lerle mantenere, ragion per cui la maggioranza dell'assemblea ha dato seguito alla proposta del comitato di sostenere l'ipotesi di un aumento di 2 franchi (1 per i pensionati) limitato a 5 anni per contenere la dipendenza dai mercati finanziari.

Nella sua relazione, il segretario SEV Pietro Gianolli ha fatto il punto dei vari rapporti contrattuali con le singole aziende, ricordando come pochi giorni prima il personale TPL abbia accolto una piccola flessibilizzazione delle norme sul giorno di riposo in cambio di un aumento di 30 franchi mensili.

Sono inoltre in corso le trattative presso AMSA, mentre la FLP non ha accolto la richiesta di rivalutazioni salariali, ma si è assunta contributi supplementari per il risanamento della cassa pensioni. Gi

Commissione donne SEV

La parità è importante

La prima riunione dell'8 maggio ha dapprima trattato i requisiti e i compiti da porre a chi vuol far parte della commissione donne e la preparazione dell'annuale giornata di formazione, prevista per il 23 novembre e per la quale sono stati trovati un titolo e le relatrici. Barbara Amsler ha accolto molto volentieri una possibile forza nuova, proveniente dalla sottofederazione TS. Verrà inoltre rivolto un appello alle altre sottofederazioni.

Barbara ha anche porto le congratulazioni della com-

missione, sottolineate da un vigoroso applauso, a Madeleine Wüthrich, eletta copresidente della ZPV BLS e a Janine Truttmann, nuova presidente della ZPV Berna.

La riunione ha ospitato anche il presidente SEV Giorgio Tutti, con il quale si è dibattuto a lungo sull'importanza che il sindacato riconosce alle questioni riguardanti la parità di diritti e alla politica di genere, anche per il fatto che le donne rappresentano un importante potenziale di reclutamento.

La commissione donne ha poi tratto un bilancio positivo dalla giornata delle donne dell'8 marzo scorso, che costituisce un'iniezione di motivazione per il lavoro futuro. La risoluzione «Salute sul posto di lavoro anche per le donne», adottata dal convegno dello scorso 25 novembre, è stata inviata a numerose organizzazioni. La commissione ha però dovuto prendere atto con delusione che le uniche a rispondere sono state le FFS.

I NOSTRI MORTI

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

Enrica Beccaria, 94 anni, Coldrerio

Noemi Bellometti, 86 anni, Monte Carasso

Pierino Briassoli, 86 anni, Pianezzo

Lino Bullo, 79 anni, Claro

Giovanna Ferrari, 92 anni, Coldrerio

Cornelia Malacrida, 90 anni, Castel San Pietro

Elvira Meneghetti, 91 anni, Giubiasco

Bruno Porro, 81 anni, Pedrate

Aline Righettoni, 96 anni, Castaneda

Sandra Rossini, 88 anni, Monte Carasso

Erno Vassella, 84 anni, Giubiasco

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

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Tanto tuonò...

... che piovve, recita un vecchio adagio. Gli scongiuri sono quindi d'obbligo, ma il rullio dei tamburi di guerra è costante, ora più alto, ora più basso, e davvero non promette niente di buono.

Parliamo delle pressoché quotidiane minacce di guerra contro Iran e Siria. In effetti, anche se noi non ne siamo direttamente toccati (ma, attenzione, il caro-benzina è principalmente dovuto ai contraccolpi delle sanzioni economiche prese nei confronti di Teheran!) questi due Paesi si trovano già in pieno conflitto. Gli avvenimenti in Siria sono sotto gli occhi di tutti. Ormai anche i mass-media più allineati hanno cessato di attribuire la responsabilità delle sparatorie e dei massacri alle sole forze governative e parlano apertamente di combattimenti fra militari fedeli ad Assad e milizie armate dell'opposizione. Paesi come la Turchia e la Francia paiono mordere il freno, in attesa di potere dare finalmente la parola ai cannoni e agli aerei per «azioni umanitarie», «volte a salvaguardare i civili». Chissà se gli avvenimenti libici saranno sufficienti per arginare tanto slancio umanitario. C'è solo da sperarlo.

In Iran, per fortuna, non si spara, ma l'atmosfera che vi si vive rammenta da vicino quella tipica dei momenti di pre-guerra: sanzioni economiche, accerchiamento politico e diplomatico, vere e proprie azioni di sabotaggio, come gli assassini mirati di scienziati nucleari (ne abbiamo parlato in gennaio su queste colonne).

A rigor di logica, per impedire la catastrofe sarebbe sufficiente che l'Iran dimostrasse di non stare progettando l'arma atomica e che il suo programma è mirato esclusivamente all'uso civile dell'atomo, come va asserendo da sempre. D'altro canto, i suoi accusatori non sono riusciti a trovare prove su eventuali armamenti nucleari.

A quanto pare, però, potrebbe non bastare. Stando a recenti dichiarazioni del premier israeliano Netanyahu, Israele si oppone all'arricchimento di uranio da parte di Teheran, anche se in percentuali minime, non sufficienti per costruire non una bomba, ma nemmeno un petardo nucleare. Una condizione che nessun dirigente iraniano potrebbe accettare. Così da una parte e dall'altra ci si prepara allo scontro. Gli israeliani potenziando l'arma aerea (bombardieri a largo raggio e missili a lunga gittata), dotandosi di bombe a forte capacità di penetrazione, cercando basi «amiche», come in Azerbaïjan, da dove attaccare più facilmente l'Iran.

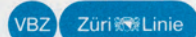
E Teheran, mentre potenzia tutto il suo apparato militare, studia i mezzi più idonei per bloccare lo stretto di Ormuz, da cui transita il 40% del petrolio del mondo: una vera atomica senza radiazioni! Il pericolo di un conflitto è diventato così evidente che l'Organizzazione Internazionale Medici per la Prevenzione della Guerra Nucleare ha condannato le misure militari preventive verso i presunti piani atomici iraniani. L'Organizzazione ricorda che un attacco contro i siti iraniani causerebbe enormi devastazioni allontanando per sempre la possibilità di pace nella regione. La soluzione, ricorda, non può essere militare: per sconfiggere l'incubo nucleare l'unica via è quella del disarmo, che dovrà necessariamente cominciare con la distruzione degli ordigni esistenti. Come darle torto?

Verkehrsbetriebe Zürich

Leiter
Projektierung Bauten

Luggwegstrasse 65
Postfach, 8048 Zürich

David Borschberg
Telefon +41 (0)44 434 45 72
meinneuerchef@vbz.ch



Umsteigen lohnt sich.

An alle Ingenieurinnen und Ingenieure,
die im öffentlichen Verkehr etwas bewegen wollen

Zürich, Mai 2012

Meine Bewerbung als Ihr neuer Chef

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie auf Schienen – für Sie mehr als eine Redewendung: Sie sorgen persönlich dafür, dass unsere Trams jederzeit sicher über Zürcher Schienen gleiten. In Ihrem neuen Job projektieren Sie Neu- und Umbauprojekte des öffentlichen (Schienen-)Verkehrs in der Stadt Zürich und übernehmen die Verantwortung für die fachgerechte Umsetzung an Ort. Damit leisten Sie einen entscheidenden Beitrag zur Netzentwicklung der VBZ. In Ihrer abwechslungsreichen Aufgabe sind Sie in engem Kontakt mit verschiedensten Ansprechpartnern innerhalb der VBZ, bei der Stadt Zürich und externen Planern.

Wir sind ein bunt gemischtes Team von 15 Personen. Bei uns arbeiten verschiedene Spezialistinnen und Spezialisten aus dem Gleisbau, der Fahrstromversorgung und anderen Bereichen. Darum fühlen Sie sich bei uns wohl, wenn Sie gerne unkompliziert in einem Team mitwirken. Wenn Sie zudem **Freude an der Projektierung von ÖV-Anlagen** und Interesse an der detaillierten Ausarbeitung von Planungsgrundlagen haben, dann sind Sie bei uns richtig.

Ich kann Ihnen sehr gute Anstellungsbedingungen offerieren. Unsere Pensionskasse bietet mit über 100 % Deckung eine Sicherheit, von der andere nur träumen. Mit Ihrem GA geniessen Sie nicht nur in Zürich freie Fahrt. Und: Sie bauen persönlich an der Zukunft von Zürich mit und können im Wachstumsmarkt öffentlicher Verkehr sehr selbstständig etwas bewirken.

Aber natürlich fordere ich auch einiges von Ihnen. Sie sollten ein Studium als BauingenieurIn, vorzugsweise mit Vertiefung im öffentlichen Verkehr oder im Tiefbau, abgeschlossen haben. Auch Projekterfahrung im Auftrag der öffentlichen Hand erleichtert Ihnen Ihre Arbeit. Besonders wichtig ist mir, dass für Sie Lichtraumprofile, Hüllkurven und Schleppkurven keine Fremdwörter sind.

Ich würde mich sehr freuen, meine Funktion als Ihr neuer Chef bald antreten zu dürfen. Bevor es so weit ist, können Sie mich schon einmal persönlich erleben. Auf www.vbz.ch/jobs bewerbe ich mich bei Ihnen mit einem kurzen Film. Dort finden Sie auch weitere Details zur Stelle und die Bewerbungsadresse. Wenn Sie noch Fragen zum Aufgabengebiet als BauingenieurIn haben, rufen Sie mich einfach an: +41 (0)44 434 45 72.

Freundliche Grüsse

David Borschberg
Leiter Projektierung Bauten



Ein Unternehmen
der Stadt Zürich



Le rive del lago di Thun hanno molto da offrire ...

La musica nelle stazioni

Un'escursione proposta da Christoph Keller, autista della STI.

La riva destra del lago di Thun è molto apprezzata da decenni per la sua posizione molto soleggiata, tanto da procurarle il titolo di «Riviera dell'Oberland bernese».

Schadau e attraversiamo con il traghetto. Seguiamo poi la riva sino a Hünibach, da dove possiamo risalire attraverso la foresta per circa 2 ore sino a Oberhofen.

In alternativa, possiamo raggiungere Seehöhe in circa un'ora. Qui siamo purtroppo bloccati da proprietà private che, in barba alla legge,

golf e un museo dell'orologeria e delle scatole musicali.

Automatici per ferrovieri

Quest'estate vi sarà poi una mostra che dovrebbe interessare i ferrovieri: «la musica nelle stazioni». Essa presenterà gli automatici che diffondevano musica nelle stazioni e oggetti di collezioni del mondo dei trasporti.

Anche il «Wichterheergut» ha una storia interessante da offrire ai suoi visitatori. Questo stabile ha avuto diverse funzioni ed è stato persino trasformato per un periodo in ostello della gioventù. Sino all'anno scorso, esso esponeva diverse collezioni d'arte e quest'anno presenterà una mostra correlata alla tragedia del Titanic e al musical presentato dall'8 di luglio sulle rive del lago.

Chi, dopo aver visitato i vari musei, avesse ancora energie da spendere, potrà continuare sulla riva del lago, con la consapevolezza di poter in ogni tempo ripiegare sui bus della STI, le cui fermate sono disseminate ogni poche centinaia di metri.

Vi è pure evidentemente la possibilità di rientrare a Thun in battello. pan



A breve, vi dovrebbe essere un «sentiero dei ponti» in grado di permettere al turista di compiere a piedi i 56 chilometri che costeggiano tutto il lago con sei passerelle pedonali. Al momento, questa possibilità è limitata al tratto Thun-Oberhofen!

Dalla stazione di Thun, attraversiamo la chiusa e il Göttibachsteg e seguiamo il fiume l'Aar o ci rechiamo a

ostruiscono il transito sulla riva.

Oberhofen offre la visita del suo castello medievale, abitato sino al ventesimo secolo, di cui un'esposizione racconta la storia (aperta tutti i giorni dal 13 maggio).

Il parco offre una veduta magnifica sulle Alpi bernesi e Oberhofen ha in serbo altre attrazioni, come una piscina coperta, una aperta, un mini-

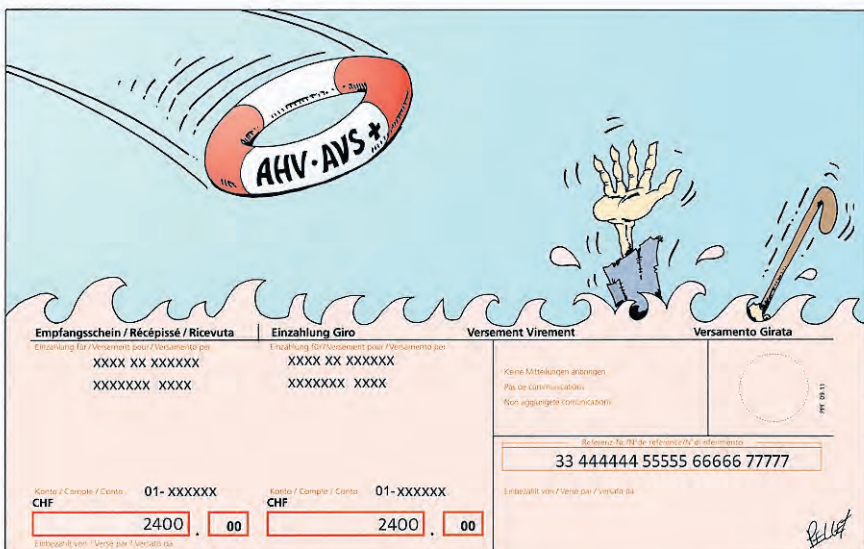
A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

...psiche

Il termine «psiche», nella sua radice etimologica greca, fa riferimento al respiro, nel senso di «soffio vitale», l'elemento sottile che anima il corpo. Il termine è stato poi reso in italiano anche con la parola «anima», che a sua volta è considerata qualcosa di altrettanto etereo e inconsistente, ma intimamente collegato alla vita. Tuttavia, se vogliamo definire «psiche» e «anima» in un contesto estraneo alla teologia, non possiamo fare a meno di riferirci a termini come «personalità», «individualità»; insomma tutto ciò a cui uno pensa quando dice «io». La psicologia è, dunque, lo studio sistematico di quel nucleo interno che rappresenta noi stessi. Ma il vocabolo che tutti noi tendiamo a utilizzare meno irrazionalmente per rappresentare il nostro «io» non è comunque «anima»; bensì «mente». In buona sostanza, quindi, la psicologia non è altro che lo studio della mente. Si tratta di uno studio quanto mai affascinante, perché sembra sospeso alle due estremità della conoscenza: in qualche modo si tratta di una cosa che viene capita da tutti; mentre per altri versi nessuno la capisce. Il fatto è che la mente umana è una cosa straordinariamente complicata. Il cervello umano è, senza dubbio, il frammento di materia più sottilmente complesso di cui siamo a conoscenza (a parte forse il cervello del delfino, che è sia più grande sia più contorto di quello umano: basti pensare che il delfino nuota dormendo con metà cervello e un occhio aperto!). Studiando qualcosa di così superlativamente complesso come il cervello umano, dovremmo naturalmente aspettarci di restare sovente perplessi. Una cosa più che ovvia, considerando che in fondo studiamo il cervello umano facendo uso solo del cervello umano. Chiediamo, cioè, a qualcosa di enormemente complicato di comprendere qualcosa di altrettanto complicato. Non c'è da meravigliarsi dunque che – anche se milioni di esseri umani nel corso della storia hanno studiato sé stessi e gli altri in modo casuale e non sistematico, anche se geni straordinari hanno messo in luce la natura umana nella letteratura, nell'arte, nella filosofia e nella scienza – restino comunque vasti campi di materia psicologica incerti e sconosciuti. In effetti la psicologia è, per molti versi, la scienza meno capita e messa perennemente in discussione. D'altra parte la soluzione a molti problemi che da sempre preoccupano e affliggono l'umanità risiede, in gran parte, proprio nell'errato funzionamento della nostra psiche. Dai più remoti albori della nostra civiltà la follia umana o, almeno, una mancanza di ragionevolezza, hanno sempre posto l'uomo davanti a pericoli come guerre, sovrappopolazione, spreco di risorse naturali, inquinamento, violenza, alienazione... La causa di tutto ciò risiede perlopiù nella nell'incapacità delle nostre menti di riconoscere la natura di certi pericoli e nella nostra riluttanza caratteriale ad accettare la necessità di intraprendere le azioni volte a scongiurare quei pericoli. È indubbio, quindi, che la psicologia sia la più importante delle scienze. Possiamo vivere, sebbene in modo primitivo, con una conoscenza minima o nulla di tutte le altre scienze; ma se non comprendiamo la psicologia umana siamo sicuramente perduti. Non per niente le persone di maggior successo sono proprio quelle che hanno una profonda e innata comprensione della psiche umana, pur senza aver mai studiato psicologia. In ogni caso, se si hanno dei problemi, è sempre meglio affidarsi ad un psicologo, piuttosto che a un sacerdote. Se non altro per questo, che per i preti è sempre e comunque colpa nostra; mentre almeno per gli psicologi è sempre colpa di qualcun altro!

LA REVISIONE DELL'AVS ... SECONDO PELLET



Venditore e «troubleshooter» al servizio viaggi di Berna

«Il lavoro pesa molto più di una volta»

Dall'8 maggio, il personale di vendita della stazione di Berna lavora nel nuovo centro viaggi.

kontakt.sev ha parlato di questa e di altre trasformazioni della professione.

«Già da bambino, sapevo che sarei andato a lavorare in ferrovia» ci dice Mathias Schmid, cresciuto con tre sorelle in una famiglia che ha sempre fatto a meno dell'auto. Tra le sue prime letture, vi era l'orario ufficiale e le vacanze in famiglia, trascorse dai nonni in Engadina, lo facevano spesso sognare di diventare macchinista presso le RhB.

Appena possibile, ha tentato un apprendistato di prova di meccanico o di elettromeccanico, poiché all'epoca queste professioni erano fondamentali per arrivare in cabina di guida. «Non ero però abbastanza dotato dal punto di vista manuale, per diventare un meccanico degno di questo nome» ricorda.

Ha quindi optato per la scuola di commercio di Olten per poi seguire un apprendistato di due anni quale disponente d'esercizio presso le FFS. In seguito, ha prestato servizio in diverse stazioni delle tre regioni linguistiche del nostro paese finché, nel 1990, ha avuto il suo primo posto «fisso», a Langnau in Emmentale. Nel 1995, si è poi trasferito a Berna, per lavorare allo sportello della biglietteria. Da allora, è rimasto fedele alla vendita, nonostante nei primi tempi riflettessero anche alla possibilità di cercare un impiego nella circolazione treni.

Un lavoro variato, al fronte e dietro le quinte

Da alcuni anni, Mathias Schmid svolge anche turni di «troubleshooter», i cui incarichi devono curare l'impiego ottimale di risorse di personale, se del caso spostandolo tra gli sportelli biglietti, cambio o bagaglio o richiedendo rinforzi anche dall'ufficio viaggi o dal servizio FVP. Quando vi sono tempi di attesa molto lunghi, interviene in aiuto di colleghe e colleghi, occupandosi delle richieste dei clienti



Le funzioni di Mathias Schmid vanno dai turni come troubleshooter alla vendita allo sportello.

ed indirizzandoli allo sportello corretto.

Il troubleshooter deve anche permettere a tutti di beneficiare delle pause previste, curare il telefono con il quale vengono annunciati ritardi e altre perturbazioni d'esercizio informandone colleghe e colleghi agli sportelli, aiutarli nelle questioni tariffarie più complesse e risolvere i problemi informatici più correnti, come la stampante da sostituire, oltre che dare evidentemente man forte nei casi di maggiore affluenza. Appunto, un troubleshooter!

Una trasformazione riuscita

Dopo solo quattro giorni nella nuova struttura, che riunisce vendita biglietti, cambio e bagaglio, Mathias Schmid si sente di trarre un primo bilancio intermedio positivo. «Aver riunito tutti questi servizi, prima ripartiti su due piani diversi, non è positivo solo per la clientela, ma anche per il personale, poiché favorisce l'aiuto reciproco. Sono stati riuniti anche gli sportelli per il traffico nazionale ed internazionale e pure l'ufficio viaggi è appena svoltato l'angolo».

Sono stati anche semplificati i processi per l'accesso ai servizi da parte dei clienti, con la posa alle entrate di schermi tattili che emettono biglietti differenziati per quattro cate-

gorie: titoli di trasporto, servizi finanziari, spedizione e ritiro di bagagli, indicando pure il rispettivo tempo di attesa stimato. Il sistema permette inoltre di passare da uno sportello all'altro senza dover ritirare un nuovo biglietto, nel caso si debbano espletare più funzioni. «Il sistema ha trovato un'ottima accoglienza – ci dice Schmid – dato che spesso la clientela aveva sollecitato la sua introduzione».



«Il contatto con la clientela rende il nostro lavoro appassionante»

È possibile che la concentrazione degli sportelli abbia in alcuni casi fatto lievitare ulteriormente i tempi di attesa, ma si tratta di un difetto di gioventù, che dovrebbe essere eliminato non appena tutti i meccanismi saranno oliati a puntino. Vi sono stati anche alcuni cambiamenti a livello di ergonomia del posto di lavoro,

rinunciando all'ubicazione sistematica sulla destra di schermo e stampante, per evitare sollecitazioni derivanti da posture unilaterali.

Il personale ha anche a disposizione un flipchart per annotare le lacune da eliminare a quella che, nel complesso, Mathias Schmid reputa una «trasformazione riuscita».

Nessuna paura per il futuro

Nella hall della stazione sono stati posati però anche moltissimi automatici per i biglietti. Gli chiediamo pertanto se la crescita di queste macchine e la continua promozione da parte delle FFS di altri canali di vendita, come internet o i cellulari, non lo preoccupino per il futuro del suo posto di lavoro.

«Non molto – ci risponde – i viaggiatori dimostrano sempre ancora di apprezzare la consulenza diretta, senza contare che vi sono diverse offerte, come gli abbonamenti da sci per titolari di AG che non sono disponibili all'automatico. I biglietti per internet suscitano poi numerosi interrogativi. Va però osservato che a metà degli anni '90 a Berna offrivamo nove sportelli aperti di sabato, che adesso sono scesi a sei, servizio internazionale compreso».

Esigenze accresciute

«Le esigenze del lavoro allo sportello sono chiaramente aumentate, in quanto i biglietti

semplici, come un Berna-Zurigo e ritorno, vengono acquistati all'automatico. Ciò ci ha portato ad una concentrazione di casi complessi.

Diventa poi sempre più difficile avere una visione d'insieme su di un'offerta di prodotti e di azioni sempre più vasta e promossa da un numero di canali sempre maggiore. Il personale di vendita chiede da molto tempo di disporre della possibilità durante il turno di aggiornare le proprie conoscenze, ma sino ad ora non vi è mai stato un riscontro. In generale, devo dire che il lavoro si è fatto più pesante, magari anche perché stiamo invecchiando.

È una constatazione che non possiamo addebitare alla clientela, che non è diventata più difficile o meno rispettosa di un tempo.

Del resto, è proprio il contatto con la clientela a rendere il nostro lavoro appassionante».

Fi

BIO

Mathias Schmid compirà 50 anni in giugno. È cresciuto a Othmarsingen (AG), ha frequentato la scuola di commercio e poi un apprendistato alle FFS come dirigente d'esercizio. Dal 1995 lavora nella vendita alla stazione di Berna. Ha soggiornato in Svizzera romanda, in Ticino e in Inghilterra, per cui parla quattro lingue. Da 30 anni fa parte del SEV, dal 2005 è membro del comitato della SBV Berna, è presidente della commissione di gestione SBV e membro della conferenza CCL.

Abita con la moglie e le due figlie di 16 e 13 anni a Oberdiessbach (BE). Hobbies: fotografia (fa parte dei ferrovieri fotografi di Berna), escursioni ferroviarie all'estero con gli amici e escursioni in montagna.