

BLS

Azienda in crisi: il SEV si oppone a qualsiasi licenziamento.

Pagina 3



Riforma delle ferrovie 2

Il SEV si oppone ai bandi di concorso per il traffico ferroviario. Per i bus la tendenza deve essere: meno messe a concorso possibili.

Pagine 8, 9 e 10



Focus

Aggressione e violenza agli sportelli vanno denunciate subito.

Pagina 16

Trasporti pubblici: il Ticino vuole tagliare dell'1,8% le indennità per le prestazioni

Tagli miopi e insidiosi

Il SEV giudica la decisione assurda e in contrasto con la volontà di promuovere i trasporti pubblici in un territorio intasato dal traffico automobilistico.

Con una mano promuove la mobilità sostenibile, con l'altra toglie risorse ai trasporti pubblici. La proposta del Canton Ticino è perlomeno incoerente. Per le imprese meno risorse equivale inevitabilmente a meno prestazioni. Il SEV,

sostenuto anche da una risoluzione votata alla giornata VPT a Biasca, ha deciso di intervenire pubblicamente e politicamente.

Gehring e Gianolli, pagine 4 e 5



Solo un anno prima, il Gran Consiglio aveva approvato il credito quadro per il finanziamento dei trasporti pubblici.

Trasporti pubblici: opponiamoci ai tagli!

Il cantone Ticino vuole ridurre dell'1,8% i sussidi per le prestazioni delle imprese di trasporto concessionarie. Il SEV non ci sta! Appuntamento a Bellinzona il 5 dicembre.

a pagina 4



Intervista a Manuel Avallone

Macchinisti: tormentone

In base al sondaggio delle FFS, collaboratori e collaboratrici sono più soddisfatti rispetto agli anni scorsi. Due anni dopo la firma del CCL si avverte una certa quiete. Ma non per tutti: restano aperti un sacco di ricorsi Toco e la curva salariale, che si vorrebbe applicata ad altre categorie alla guida dei veicoli. I rappresentanti della base del SEV vogliono ricorrere al Tribunale arbitrale.

All'ultimo momento, però, le FFS si sono dette disposte a creare un gruppo di lavoro incaricato di trovare una soluzione. «Per noi i macchinisti sono tutti uguali. Se non sarà possibile trovare un accordo, non potremo evitare il Tribunale arbitrale», ha spiegato Manuel Avallone, vicepresidente del SEV.

Pagine 6 e 7

EDITORIALE

Poco prima del suo quarto compleanno, il nostro **contatto.sev** si veste di nuovo. Lo potete vedere anche voi: abbiamo dato una pennellata di freschezza. E quindi è leggermente diverso rispetto a prima. Abbiamo soprattutto messo mano ai caratteri per conferire un aspetto più arioso e rendere la lettura più scorrevole.

«Lo potete vedere anche voi: per **contatto.sev** una pennellata di freschezza»

Peter Moor, responsabile comunicazione SEV

Abbiamo proceduto a questi accorgimenti facendo tesoro delle indicazioni scaturite dal sondaggio presso i membri SEV. Abbiamo soppresso la pagina del tempo libero e ora l'ultima pagina al posto del ritratto ospiterà un tema rilevante dal profilo sindacale e un concorso: chi scopre che cosa si cela nella «photo mystère», può vincere un premio. Restano intatti, invece, i principi di base di **contatto.sev**: ogni due settimane il giornale vi informa sulle attualità sindacali, politiche e all'interno della nostra organizzazione. Con questi interventi editoriali, risparmiamo un po' di risorse che saranno destinate a migliorare la nostra presenza sui supporti digitali. Così veniamo incontro anche ai «desiderata» delle nostre giovani e dei nostri giovani membri, che non aspettano il giornale nella bucalettere. Perché cercano le informazioni sul «world wide web», ossia su internet.

EXPRESS

Dossier AVS:
errata corrige

■ Nel dossier dello scorso numero di contatto.sev, è sfuggito un refuso sulla rendita massima AVS per le coppie: che non è di 3840 franchi (purtroppo), bensì di 3480 franchi. Ci scusiamo con lettrici e lettori.

AVS plus: lanciata
l'iniziativa

■ L'assemblea dei delegati dell'Unione sindacale svizzera ha formalmente deciso di lanciare l'iniziativa popolare AVSplus, che chiede un aumento del 10% di tutte le rendite (cfr. dossier sul numero



22 di contatto.sev).

La raccolta di firme è prevista nel corso della primavera dell'anno prossimo. Rafforzando il primo pilastro della sicurezza sociale, l'USS vuole prendere il problema della previdenza vecchiaia alla radice. Visto che le pressioni sul secondo pilastro potrebbero accentuarsi, la migliore soluzione è quella di puntare sull'AVS, il cui sistema di funzionamento è ben oliato.

Giornata europea
d'azione e solidarietà

■ Lo scorso 14 novembre si sono tenute in molte città europee delle manifestazioni per protestare contro le politiche di austerità e contro la distruzione dell'economia sociale. L'appello è stato lanciato dalla Confederazione europea dei sindacati che non vuole assistere con passività di fronte a questa pericolosa evoluzione. A Ginevra, per esempio, i sindacati hanno manifestato nel quartiere delle banche. Banche che vogliono fare pagare alla popolazione il prezzo della crisi bancaria e finanziaria.

I sindacati denunciano le condizioni salariali nel settore dei trasporti e della logistica

«Per condizioni eque»

Secondo uno studio
scientifico i salari nel
settore del trasporto
stradale sono troppo
bassi.

Quando uno stipendio è troppo basso? Uno studio dell'OCSE definisce il limite per uno stipendio basso in 4000 franchi al mese, o 22 franchi l'ora. Su incarico dei sindacati, Roman Graf dell'osservatorio universitario dell'impiego di Ginevra ha esaminato la rilevazione sulla struttura dei salari 2008 dell'Ufficio federale di statistica, per verificare la posizione del cosiddetto «trasporto privato terrestre» (trasporto di persone e di merci, immagazzinamento e spedizione).

Le conclusioni di questo studio sono estremamente chiare: in media, il 9% dei dipendenti, in particolare con contratto a ore, donne e giovani, guadagnano meno di 22 franchi l'ora.

Vania Alleva, responsabile del settore terziario presso Unia, ha spiegato alla conferenza stampa indetta a Berna come il ritardo sugli altri settori salariali si sia ampliato. Dal 1993 al 2010, gli stipendi nel trasporto stradale sono diminuiti dell'1,9%, mentre negli altri settori sono aumentati. La mancanza di protezione di un CCL ha generato situazioni intollerabili. L'obiettivo di un CCL per il trasporto privato su strada appare ancora lontano, per cui l'unica via percorribile è costituita dall'iniziativa sui salari minimi.

Per una verità dei costi!

Il presidente del SEV Giorgio Tuti ha ricordato come il direttore dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali Astag abbia contestato solo lo scorso anno che il trasporto stradale debba essere considerato un settore a basso salario. Adesso

questa realtà trova un'autorevole conferma e le cattive condizioni di lavoro procurano al trasporto stradale un vantaggio concorrenziale che contraddice anche la volontà del popolo svizzero. In altre parole «dobbiamo impegnarci affinché il trasporto stradale raggiunga in tutti gli ambiti, salariale, durata del lavoro, rispetto delle disposizioni tecniche e copertura di tutti i costi causati ai dipendenti e alla collettività, il livello di quello ferroviario».

Contrastare la spirale al ribasso

Sul tema della concorrenza è ritornato anche Fritz Gurtner, responsabile del settore logistica presso il sindacato Syndicom, spiegando che la Posta e la sua filiale PostLogistics, pur non versando stipendi mirabolanti, applicano condizioni di impiego per lo meno corrette, ma subiscono la concorrenza dei trasportatori privati che, appli-

cando condizioni di impiego peggiori, riescono a fare offerte più convenienti.

PostLogistics intende quindi concentrare la sua attività su spedizioni piccole e leggere, delle quali può incaricare conducenti di furgoni che si professano indipendenti e che, non essendo assoggettati ad un CCL, hanno condizioni di lavoro peggiori. Anche Gurtner ha pertanto chiesto una regolamentazione delle condizioni di lavoro per il settore dei trasporti privati. «Questa è l'unica via per fermare la spirale al ribasso delle condizioni salariali e d'impiego di autisti e addetti alla logistica. In questo contesto, ha un ruolo molto importante anche la Posta, che deve esigere dai subappaltatori condizioni di lavoro orientate ai CCL esistenti».

pan.

Il SEV chiede alle RhB maggior attenzione alla sicurezza, ma non solo

Collaborare con i sindacati

La rivista «Beobachter»
ha riferito di lacune nella
sicurezza alle RhB,
che contestano le accuse.
Per il SEV vi sono
anche altri problemi.

Il quindicinale aveva riferito in particolare di problemi nella frenatura dei treni in condizioni invernali, già segnalati anche dal personale, che si aspetta adesso indicazioni chiare sui provvedimenti presi per risolverli. I macchinisti non hanno infatti altra possibilità che attenersi alle norme: in caso di mancanza di sicurezza, la corsa deve essere interrotta. Vi sono però anche altri aspetti che suscitano apprensione, come l'opportunità dell'impiego dei treni spola sulla linea di montagna tra Coira e St. Mo-

ritz, o la parete vetrata della cabina di guida, che espone il macchinista ai commenti dei viaggiatori e crea molti riflessi nella circolazione notturna, distraendolo.

Priorità sbagliate

Nonostante il personale abbia da tempo indicato alcune soluzioni, la RhB temporeggia, anche in altri aspetti, che vanno dal rispetto del CCL, all'interpretazione di questioni sulla durata del lavoro, al futuro del personale di stazione e agli elevati carichi di lavoro ai quali il personale continua ad essere sottoposto. Questioni per le quali il SEV attende una risposta.

Rendite di cassa pensioni

La cassa pensioni delle RhB è in buona salute, ma ha dovuto

prendere provvedimenti per assorbire l'aumento dell'aspettativa di vita e il rendimento ridotto dei capitali. È quindi stato deciso un aumento del contributo di risparmio dell'1,8%, che il SEV ha accettato, considerato come esso viene ripartito in ragione del 61% a carico del datore di lavoro e del 39% a carico dei dipendenti. Il SEV ha pure accolto la progressiva diminuzione del tasso di conversione dall'attuale 6,8 al 5,7% per il 2020, ottenendo però che gli averi di vecchiaia degli assicurati attivi ricevessero un ulteriore accredito per complessivi 14 milioni, in modo da contenere le perdite sulle rendite. Il SEV ha chiesto anche un adeguamento analogo del fondo per l'invalidità.

Trattative salariali

Il SEV aveva comunicato che avrebbe presentato le sue rivendicazioni una volta definita la questione della cassa pensioni. Le RhB hanno risposto di essere disposte a riconoscere aumenti individuali in misura analoga all'anno scorso, dando però ad intendere che con ciò ritenevano chiusa la questione. Esse sono giunte al punto di presentare la propria offerta all'incontro indetto il 7 novembre, esigendo un'immediata risposta da parte sindacale.

Un atteggiamento che, al di là della valutazione sulla portata materiale dell'offerta, il SEV non può tollerare.

PP/gi

BLS – il SEV assume una posizione ferma

No ai licenziamenti

Il SEV critica fermamente la fretta della BLS con la quale affronta il programma di risparmi ed esige che vengano evitati licenziamenti.

«Agiscono come una gallina decapitata che continua a correre – commenta il suo segretario sindacale Jérôme Hayoz – dando quasi l'impressione che la BLS abbia vissuto al di sopra dei propri mezzi.»

Sbagliato risparmiare sulle spalle del personale

In realtà, il suo personale ha dovuto per anni sobbarcarsi una mole eccessiva di lavoro. Il SEV critica per contro la superficialità di alcuni progetti della produzione ferroviaria e sul futuro della manutenzione, nonché gli sproporzionati aumenti delle retribuzioni dei membri della direzione, che chiede di riportarle ai livelli precedenti l'arrivo di Bernard Guillelmon a capo dell'azienda.

Il SEV sta discutendo da tempo con la BLS per contenere le ripercussioni sul personale e valuta positivamente il fatto che gran parte dei tagli vengano assorbiti mediante la fluttuazione naturale. «Vogliamo però soluzioni per evitare tutti i licenziamenti», sottolinea il presidente Giorgio Tuti.

Il personale è molto preoccupato per l'evoluzione, che po-



Già in settembre il SEV aveva manifestato la sua preoccupazione alle autorità del cantone Berna per le conseguenze dei risparmi presso la BLS.

rebbe ulteriormente peggiorare nei prossimi anni. La BLS deve fare riflessioni che vadano oltre le attuali misure di risparmi, per trovare un equilibrio economico a lungo termine.

Il cantone deve pagare le prestazioni richieste

Il SEV rivolge anche un appello alle istanze politiche del cantone Berna, che non deve sottrarsi alle responsabilità nei confronti della propria ferrovia, tagliando i mezzi necessari e nel contempo richiedere ancora maggiori prestazioni.

Le responsabilità dei datori di lavoro

Il SEV è a disposizione dei suoi membri, ai quali offre consulenza e, se necessario, un'assistenza giuridica. La responsabilità principale compete però all'azienda, che deve offrire a collaboratrici e collaboratori provvedimenti quali, per esempio, formazioni per qualificarli ai nuovi compiti nel caso il cui il loro posto venisse soppresso.

SEV

FINO A 45 POSTI DI LAVORO IN MENO

La BLS ha indicato i provvedimenti che dovrebbero permetterle di risparmiare 10 milioni nel 2013: aumenti di efficienza; tagli alle consulenze, agli onorari esterni e alle spese di marketing; «ottimizzazione» degli orari di apertura delle agenzie; riduzione del contributo alla fondazione per il patrimonio storico; semplificazioni e rinvio di alcuni progetti. Inoltre, verranno semplificati gli standard applicati all'infra-

struttura «senza intaccare la sicurezza». La clientela dovrebbe essere toccata solo in modo «marginale» dalla riduzione di prestazioni di rinforzo e dalla revisione dei treni del trasbordo auto.

45 posti soppressi

Le misure comporteranno la soppressione di circa 45 posti di lavoro. 30 verranno assorbiti dalle fluttuazioni naturali, mentre agli altri «la BLS tente-

rà di offrire alternative interne all'azienda, rispettivamente verranno elaborate misure per attenuare le conseguenze della perdita del posto di lavoro», come dice il comunicato della direzione. La BLS vogliono ridurre i propri costi di 50 milioni entro il 2015, con misure che probabilmente interesseranno altri posti di lavoro. **com**

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Come negli anni Trenta

Al di là degli insostenibili e macroscopici debiti pubblici, la recessione si fa notare dalle piccole cose. Aziende che licenziano (sempre di più ogni giorno), piani sociali, salari che ristagnano, cadono tendenzialmente i prezzi, utili in regresso e via di seguito. Sono cose che sappiamo da tempo, che ardono sotto la brace, ma che sembrano riattizzarsi in questi mesi. Fino a quando non si sa. Europa e Banche centrali cercano con ogni mezzo di rilanciare il credito per facilitare la ripresa, per il recupero dei debiti e per le parità di bilancio. Il pensiero corre a questo punto agli errori e agli avvertimenti del passato. I salari sono fermi in pratica da più di un decennio? Semmai deflazione esiste, rispondono i sostenitori della mano invisibile che tutto aggiusta, i salari reali tenderebbero piuttosto a crescere, perché aumenta il potere d'acquisto. Ovvero, quando il prezzo di ogni cosa scende, dal pane alle scarpe (ma è poi così?), con un salario dato si possono comprare più cose. La storia insegna tuttavia che un clima recessivo e di calo dei prezzi non può che dissuadere imprese, aziende e società a chiedere nuovi crediti per nuovi investimenti, con effetti indesiderati sui salari e sull'occupazione.

Ciò che puntualmente capitò negli anni Trenta. I salari, le rendite e i profitti, rischiano dunque in queste condizioni di ridursi anche in termini reali e non il contrario. Ciò che capita puntualmente oggi. Keynes, il grande e noto economista del Novecento, fece un ragionamento analogo per i tassi d'interesse. Se in una fase gravemente recessiva i prezzi scendono più in fretta dei tassi nominali, ciò non può impedire ai tassi reali di crescere (il costo del rifinanziamento cresce nei confronti di entrate e di rendimenti minori). E una volta che i tassi nominali sono azzerati non ci sarà più nulla che una Banca centrale possa fare per rendere più economici i prestiti o per alleggerire il peso dei debiti e mettere fine alla recessione. È ciò che Keynes aveva chiamato la «trappola della liquidità». Siamo a questo punto? Non siamo lontani pensando agli sproporzionati indebitamenti di Stati, aziende e persone. Il Giappone ha vissuto questa situazione di recessione e di tassi zero, che in termini reali non lo erano assolutamente, per più di un decennio e non ne è ancora del tutto riemerso. Siamo insomma un popolo di indebitati che finirà prima o poi di dover trasferire questi fardelli alle generazioni future. Keynes diceva infine che se queste sono le premesse, i governi devono essere pronti ad agire come «spenditori» di ultima istanza, così come le Banche centrali agiscono come «creditori» di ultima istanza. Né più né meno che dei banali assicuratori. Altro che mano invisibile che tutto aggiusta.



Giornata cantonale VPT a Biasca

«La mobilità siamo anche noi»

Motivati ma anche pronti a farsi sentire per difendere le loro condizioni di lavoro, spesso sottoposte a pressioni.

Nel settore dei trasporti pubblici non si sta mai fermi: non solo per le caratteristiche stesse della professione, ma anche per la capacità di mobilitazione e per i cambiamenti a livello giuridico (legge sulla durata del lavoro attualmente in revisione), politico (molte decisioni vengono prese in sede parlamentare – cfr. box «Per un trasporto pubblico forte») ed economico. E a volte non sono portatori di buone notizie.

Inaugurando la giornata di sabato scorso, il presidente della VPT TPL Peter Bernet, membro del comitato centrale VPT, ha messo sul tavolo una serie di sfide con cui la sottofederazione sarà confrontata, come la campagna nazionale «10 ore bastano» che sarà lanciata il 6 dicembre a Berna. «Questa campagna, ha spiegato Bernet, mira ad accorciare la giornata di lavoro dei conducenti di autobus che spesso, per fare giornata, stanno in ballo 13, 14 ore. Ricordo che la campagna scaturisce da un'indagine sulle condizioni di salute degli autisti, in base alla quale sono emersi diversi problemi di salute legati alla stanchezza, allo stress e alla tipologia della professione. Si tratterà di cominciare ad avviare una profonda riflessione tra di noi per decidere come portare avanti questa rivendicazione».

Altro tema caldo la revisione della Legge sulla durata del lavoro (LDL), come spiegato dalla vicepresidente del SEV Barbara Spalinger. «I datori di lavoro continuano a pensare che le regole della LDL siano una limitazione alla loro libertà. Il nodo da sciogliere – spiega – non è dei più semplici, perché per le modifiche di legge si deve passare dal Parlamento. Ecco perché a livello di commissione federale cerchiamo di giungere ad una soluzione,



Angelo Stroppini

ne, che tuttavia si profila lontana». Come mai? «Perché dopo un primo accordo – sottolinea Spalinger – i datori di lavoro improvvisamente sono tornati alla carica chiedendo di intervenire in senso peggiorativo: vogliono infatti sopprimere il bonifico di tempo delle pause fuori dal luogo di servizio. Noi li abbiamo avvisati: i nostri membri sono molto sensibili alle questioni legate alla LDL e perciò pronti alla mobilitazione. Conto su di voi affinché questo avvenga».

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale VPT, ha subito dato il tono mettendo in guardia contro gli effetti della liberalizzazione iscritta nella Legge sul trasporto viaggiatori: «Non tolleremo che le condizioni di lavoro del CCL vengano calpestate. Poiché è inaccettabile che la liberalizzazione si faccia sulle spalle di lavoratrici e lavoratori. Troppo facile privatizzare i profitti e socializzare le perdite». E D'Alessandro ha posto l'accento su un altro tema di attualità. «Confederazione e cantone hanno una tendenza funesta a ridurre i loro contributi per il finanziamento dei trasporti pubblici. I politici di destra pretendono maggiori prestazioni con meno risorse. Ciò significa – conclude D'Alessandro – attaccare il personale. No Pasarán!».

Ne sa qualcosa il segretario sindacale del SEV Angelo Stroppini che ha ricordato l'importanza della mobilitazione



Gilbert D'Alessandro

nella difesa dell'occupazione, ripercorrendo la vicenda della Navigazione Lago Maggiore. Una vicenda esemplare dal profilo sindacale che si è conclusa con la riassunzione del



Barbara Spalinger

personale licenziato. «Le vittorie si ottengono quando partono dalla base e quando – osserva Stroppini – si tessono alleanze strategiche a più livelli. Se non avessimo percorso



Peter Bernet

questa direzione, in due settimane non avremmo raccolto 10 mila firme. Il sindacato – ha concluso tra gli applausi – siete voi».

Françoise Gehring

Per un trasporto pubblico forte: pronti alla mobilitazione

I partecipanti alla giornata VPT hanno preso atto delle intenzioni del Cantone di ridurre dell'1,8% le indennità per le prestazioni del trasporto pubblico. La proposta ha letteralmente fatto infuriare il personale, che si è detto pronto a mobilitarsi.

Da quando il Cantone ha deciso di promuovere il trasporto pubblico, il personale di tutte le Imprese di Trasporto Concessionarie ha profuso un elevatissimo impegno professionale nell'assolvere il proprio lavoro e ha fornito il proprio contributo nel miglioramento dell'offerta.

Di conseguenza il personale non accetterà che queste misure possano incidere sulle condizioni di lavoro e di impiego, anche dal profilo salariale. E si dichiara pronto a mobilitarsi.

Chiede pertanto al SEV:

- di impegnarsi con ogni mezzo nella difesa del trasporto pubblico e del servizio pubblico, patrimonio della collettività;
- di intervenire a livello pubblico e politico affinché con questi tagli non si vanifichi una politica dei trasporti tesa a servire l'utenza e a salvaguardare l'ambiente;
- di farsi promotore di azioni di mobilitazione.

Decide:

- di partecipare attivamente alla giornata di protesta del 5 dicembre a Bellinzona per dare un segnale molto chiaro in difesa del servizio pubblico e del trasporto pubblico.

5 DICEMBRE A BELLINZONA: TUTTI IN PIAZZA

NO ai tagli dell'1,8% delle indennità per le prestazioni dei trasporti pubblici. **NO** all'indebitamento del servizio pubblico. **NO** a scaricare sulle spalle del personale le necessità di risparmiare.

Il prossimo **5 dicembre** anche il SEV scenderà in piazza a Bellinzona a fianco della VPOD. In gioco, infatti, c'è il servizio pubblico nel suo insieme: scuole, ospedali, case per anziani, trasporti pubblici. **L'appuntamento è alle**

15 in Piazza Governo.i. Mobilitiamoci insieme. Vi aspettiamo numerosi per fare sentire anche la nostra voce. Ritrovo il **5 dicembre alle 14.30** davanti alla Casa del Popolo a Bellinzona.



Anche i trasporti pubblici sono chiamati alla cassa per fare quadrare i conti del Cantone

Forbici e dolori

Il Cantone Ticino promuove l'uso dei mezzi pubblici per favorire una mobilità sostenibile. Ora ha deciso di calare la scure sui trasporti pubblici tagliando dell'1,8% i contributi per le prestazioni. Una decisione che il SEV denuncia.

Le cifre lo dimostrano: il trasporto pubblico – uno dei perni della mobilità sostenibile in grado di diminuire gli impatti ambientali sociali ed economici generati dai veicoli privati – è sempre più usato e apprezzato il vero antidoto a un traffico privato sempre più intasato che paralizza i centri urbani e alimenta infinite ed estenuanti code. Da anni il Cantone Ticino – sul cui suolo ci sono centri urbani che detengono il triste primato di città più inquinate della Svizzera – promuove l'uso dei mezzi pubblici non solo per contribuire alla limitazione dell'inquinamento, ma anche per una migliore gestione del territorio. Grazie a molti investimenti, le Imprese di Trasporto Concessionarie (ITC) hanno risposto e rispondono al mandato di prestazione cantonale nel migliore dei modi. Ora il Consiglio di Stato intende ridurre dell'1,8% le indennità per le prestazioni di trasporto del 2013, quando ormai tutti gli orari sono già stati pubblicati. Un'op-

zione contemplata nel preventivo 2013 – che dovrà comunque passare al vaglio del Parlamento – già gravida di conseguenze. Ridurre le corse degli autobus e dei treni regionali, rinunciare per diverse linee all'orario cadenzato, ormai universalmente considerato elemento di attrazione per l'utenza non fidelizzata, produrrà inevitabilmente un contraccolpo negativo sull'attrattiva del trasporto pubblico e sposterà la scelta sull'uso sempre più intensivo dei veicoli privati.

Una politica miope e incoerente

E non è da escludere che a pagare il pedaggio dei tagli del cantone sia anche il personale. Nel preventivo 2013 si legge infatti: «Gli enti (comprese le ITC, ndr) restano ovviamente liberi di decidere se e in che forma ripercuotere questa minore entrata ad esempio sul personale, oppure se oviarvi con altri mezzi». La politica del Consiglio di Stato – oltre che miope e incoerente con la volontà conclamata di potenziare il trasporto pubblico – conferma la tendenza a voler scaricare sulle spalle del personale il peso del contenimento della spesa, trincerandosi dietro la formula «simmetria dei sacrifici». E senza curarsi delle conseguenze sulle prestazioni erogate a favore del servizio pubblico – perché di questo si tratta – e sul motore di questi servizi, ossia il personale.

Se pensiamo che solo un anno fa il Gran Consiglio aveva votato (con un solo astenuto) il credito quadro di 292,2 milioni – di cui 232 a carico del cantone – per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico (messaggio 6524), non si capisce proprio questa scelta.

Il servizio pubblico – come attività economica che mira a soddisfare quei bisogni così largamente avvertiti, da essere considerati propri di una collettività – ha come presupposto funzionale anche il conseguimento di fini sociali. Spetta alle istituzioni pubbliche riconoscerlo e renderlo possibile come patrimonio del bene comune che rinvia all'idea dell'insieme dei principi, delle istituzioni, delle risorse, dei mezzi e delle pratiche a beneficio della collettività tutta. Nell'ottica della mobilità sostenibile, la politica dovrebbe ricordarsi che il forte utilizzo del mezzo privato genera emissioni sonore e inquinanti pericolose per l'ambiente e le persone, produce un numero crescente di incidenti stradali e incide pesantemente sulla qualità della vita delle cittadine e dei cittadini.

I danni ambientali, sociali, sanitari ed economici si tradurranno inevitabilmente in costi, con un impatto pesante sui bilanci futuri delle amministrazioni pubbliche e in misura ben superiore rispetto ai tagli e ai contenimenti di spesa immediati.

Françoise Gehring

Firmata la seconda edizione del CCL, rinnovato almeno sino al 2015

A tetto con il CCL AMSA

Le trattative sono durate a lungo, a causa del periodo tribolato dell'azienda, ma anche delle divergenze tra le parti. Alla fine, è stato però possibile trovare un accordo soddisfacente per tutti.



Le prospettive di ripresa da parte di Autopostale, poi il cambiamento di direttore hanno fatto slittare la trattativa per il nuovo CCL. Questo periodo di transizione è comunque stato regolato tramite un accordo di prorogare il CCL vigente, in modo da evitare un periodo di

vuoto contrattuale, sempre carico di incognite. L'azienda aveva messo sul tavolo la richiesta di un allentamento delle norme di protezione dal licenziamento in caso di inidoneità alla funzione, che non poteva essere accettata da parte sindacale. A sua volta,

questa aveva presentato la richiesta di definire una possibilità di pensionamento anticipato, constatato come l'aumento dello stress renda sempre più difficile agli autisti raggiungere in buone condizioni i 65 anni. Sono quindi occorsi diversi incontri per definire modalità

che permettono all'azienda di accertare l'idoneità alla guida e di reagire qualora questa venga meno, salvaguardando nel contempo i diritti del personale. In contropartita, gli autisti AMSA potranno beneficiare di un pensionamento anticipato che prevede il riconoscimento di una rendita ponte da parte dell'azienda dai 62 anni di età. AMSA si riserva pure la possibilità di riconoscere questa prestazione in altri casi. Il nuovo CCL entrerà in vigore il 1.1.2013 e potrà essere disdetto da una delle parti al più presto per il 31.12.2015.

Pietro Gianolli

COMMENTO

Pacta sunt servanda

Dall'introduzione della nuova legge sulle ferrovie, le imprese di trasporto concessionarie (ITC) sono confrontate con le trattative annuali per la definizione del mandato di prestazione e dell'indennità per i costi non coperti. Trattative difficili, dato che la legge conferisce all'ente pubblico la facoltà di decurtare l'indennità qualora la gestione dovesse risultare poco razionale. Il risultato di questo meccanismo è stato una grande pressione per un'elevata efficienza nello svolgimento delle prestazioni, tradottasi in condizioni di lavoro che, pur mantenendosi ben regolate rispetto ad altri settori, non hanno senz'altro potuto seguire gli aumenti di produttività degli ultimi anni. Anzi, in molti casi sono persino peggiorate, a causa dei risanamenti delle varie casse pensioni del settore. Al Consiglio di Stato del cantone Ticino questo sembra non bastare, dato che, incurante di tutto quanto già ottenuto dal trasporto pubblico, va ad imporre un taglio dell'1,8% sulle indennità; nota bene, una volta che l'offerta di trasporto è stata definita e consolidata dalla pubblicazione del relativo orario. Un atteggiamento sconcertante, che rimette in discussione tutto il principio della riforma dei trasporti pubblici e che diventa persino arrogante laddove prende a pretesto la parità di trattamento, della quale ci si ricorda solo quando si pretendono ulteriori sacrifici.

Il trasporto pubblico, per deliberata scelta, viene prestato da aziende separate e i rapporti finanziari vengono definiti in anticipo, in base a patti chiari. «Pacta sunt servanda» si diceva già ai tempi dell'antica Roma e certe scappatoie dell'ultima ora sono indegne di un rapporto serio tra committenti ed esecutori di prestazioni. Un'eventuale parità di trattamento dovrebbe riguardare tutt'al più una giusta considerazione dei servizi pubblici e di chi piega la schiena per prestarli. E in questo, il personale del cantone Ticino non è secondo a nessuno.

Pietro Gianolli

Il vicepresidente Manuel Avallone commenta la situazione del personale presso le FFS



Manuel Avallone

«Per noi i macchinisti sono tutti uguali»

Il grado di soddisfazione di collaboratrici e collaboratori nei confronti delle FFS è migliorato. Per il SEV si tratta di una piccola sorpresa, anche se va riconosciuto che le FFS hanno compiuto alcuni sforzi per migliorare questo risultato. D'altra parte, vi sono ancora numerosi problemi sul tavolo. Uno di questi risale alle trattative per il CCL di due anni fa, e riguarda la cosiddetta «decisione 25».

■ **contatto.sev: la soddisfazione del personale FFS è aumentata di 4 punti. Qual è il tuo commento?**

Manuel Avallone: in parte me lo aspettavo. Dopo il disastroso risultato di due anni fa, le FFS hanno intensificato gli sforzi per migliorare la situazione. Le nostre indicazioni sul come farlo sono sempre state chiare: maggior cautela nelle ristrutturazioni e maggior considerazione nei confronti del personale.

■ **Il tema della soddisfazione del personale può quindi essere accantonato.**

Assolutamente no. 62 punti nella soddisfazione generale

sono un valore ancora nettamente inferiore a quello di altre aziende, persino di quello della Posta.

■ **E questo cosa significa?**

Le FFS devono insistere maggiormente in un'adeguata considerazione del personale, dimostrando concretamente che esso è il valore principale in un'azienda di servizi. Le FFS hanno una particolarità: nonostante il personale non sia molto soddisfatto dei propri capi, lavora con il massimo impegno, 24 ore al giorno, per prestare un ottimo servizio ai viaggiatori e alla clientela.

■ **Da oltre un anno, FFS e SEV sono confrontati anche con gli strascichi del sistema salariale Toco. Come può aver influito sulla soddisfazione del personale?**

Questi problemi hanno certo influito negativamente sul risultato. Gli oltre 3000 dipendenti che non hanno firmato il contratto sono senz'altro insoddisfatti. Questa situazione poteva essere evitata.

■ **La firma del CCL risale a quasi due anni fa e ciononostante vi sono ancora questioni aperte. Come mai?**

Una di queste è la cosiddetta «decisione 25» (vedi riquadro), presa in fretta e furia durante l'ultima tornata di trattative. Noi ritenevamo che la curva sa-

lariale particolare dovesse essere applicata anche ad altre categorie di macchinisti, in particolare a quelli dell'infrastruttura. In seguito, però, le FFS hanno stabilito in base ai loro accertamenti che la curva particolare sarebbe stata riservata ai macchinisti della produzione P e G. Questo atteggiamento ci ha sorpreso e abbiamo chiesto alle FFS di poter partecipare alla definizione dei criteri per accedere alla curva salariale dei macchinisti.

■ **La richiesta è però stata ignorata.**

Le FFS si sono trincerate dietro un'interpretazione letterale della decisione 25, secondo la quale i conducenti di veicoli ferroviari devono adempiere esattamente gli stessi criteri dei macchinisti. Si tratta però di un'interpretazione assurda: se gli unici criteri fossero quel-

«Le FFS devono insistere maggiormente in un'adeguata considerazione del personale, dimostrando concretamente che esso è il valore principale in un'azienda di servizi.»

li dei macchinisti di linea del traffico merci o viaggiatori, non avremmo nemmeno avuto bisogno di questa decisione.

■ **Vi è stato uno scambio di corrispondenza piuttosto intenso, ma la questione non è ancora regolata.**

La «decisione 25»

Durante l'ultima tornata di trattative per il CCL 2011, in un colloquio separato tra i rappresentanti della sottofederazione LPV, del SEV e del VSLF e le FFS si è profilato un accordo per una curva salariale particolare per i macchinisti e le macchiniste. Nella riunione plenaria, i rappresentanti della sottofederazione BAU e RPV hanno chiesto che anche i macchinisti delle loro sottofederazioni venissero

attribuiti a questa curva. Il tempo per approfondire la questione però mancava, per cui si è convenuto che: «entro il 31.3.2011 verrà verificata la posizione dei conducenti dei veicoli ferroviari per i quali potrebbero essere applicati i medesimi criteri dei conducenti già attribuiti (alla curva particolare)». Nel verbale, è stata annotata come decisione numero 25.

In effetti, è un problema che si trascina da molto tempo, in quanto abbiamo puntato ad un accordo bonale e sin qui rinunciato a rivolgerci al tribunale arbitrale. Nell'ultimo anno, abbiamo avuto molto da fare con Toco e preferivo evitare di trovarmi contemporaneamente

cordo su questa decisione 25, il ricorso sarà inevitabile.

■ **Visto da fuori, un macchinista è un macchinista.**

C'è evidentemente chi pensa che vi siano alcuni che sono più macchinisti di altri. È un approccio che respingiamo: per noi sono tutti parte di una categoria professionale.

■ **Vi sono quindi differenze tra il SEV, sindacato solidale di tutto il personale dei trasporti pubblici e il VSLF che cura solo gli interessi dei macchinisti?**

Almeno su questo punto, certo! Il VSLF non rappresenta tra l'altro tutti i macchinisti, ma solo quelli della produzione P e G. Gli altri non gli interessano.

implicato in un processo al tribunale arbitrale.

■ **La base del SEV avrebbe però voluto ricorrere al tribunale arbitrale.**

Certo. Ne abbiamo discusso approfonditamente. È evidente che se non arriviamo ad un ac-

INFO

Soddisfazione del personale

Il sondaggio di quest'anno rileva un aumento di 4 punti della soddisfazione generale, salita a 62 punti su 100. Aumentati pure, giungendo ad un livello nettamente superiore, i valori relativi all'impegno e alla fierezza nei confronti dell'impresa. Tutte le divisioni hanno migliorato i loro risultati, salvo Cargo. Resta molto bassa la fiducia nei vertici della direzione aziendale (51 punti).



Manuel Avallone in un suo intervento alla manifestazione del personale treno della S-Bahn a Zurigo nel settembre 2010

■ **Sarebbe quindi solo il SEV a rivolgersi al tribunale arbitrale?**

Sì, il VSLF ha detto chiaramente di non voler partecipare.

■ **Prima ci saranno però altri colloqui. Cosa ti aspetti?**

All'ultimo momento, le FFS hanno ammesso di voler evitare un ricorso al tribunale arbitrale e ci hanno proposto di co-

stituire un gruppo di esperti. Ora dovranno però rivedere la loro posizione, altrimenti dovremo comunque ricorrere.

■ **Col senno di poi: allora, nel**

cuore della notte, non si è prestata la necessaria attenzione alla formulazione del verbale...

Sì, noi ci siamo basati sulla buona fede, ma ora constatiamo

come le FFS usino argomenti pretestuosi, che non rispecchiano le intenzioni di allora.

Intervista Peter Moor

Iniziati i lavori preparatori in vista del CCL 2015

I toni del dialogo tra le parti sono cambiati

■ **contatto.sev: come valuti i rapporti di partenariato sociale con le FFS?**

Manuel Avallone: negli ultimi tempi sono cambiati soprattutto i toni. Rispetto a un tempo, manca infatti una certa fiducia di base e bisogna chiedere di precisare il significato di ogni affermazione. Penso che si tratti di un segno dei tempi e che la divisione del personale senta una grande pressione da parte della direzione.

■ **Quali sono i temi principali**

di cui vi occupate tu e i segretari sindacali?

L'attuale CCL è valido sino al 2014 e dobbiamo chiederli quali modifiche vogliamo per la nuova edizione. Stiamo trat-

teggiando i vari processi e preparando i temi della prossima conferenza CCL. Dobbiamo tener presente che l'attuale CCL si è limitato a definire un nuovo sistema salariale. Abbiamo quindi diverse proposte in so-

speso, che dobbiamo approfondire, discutendone alle conferenze CCL. È quindi prematuro definire quali rivendicazioni dovranno essere trattate in modo prioritario.

«**Abbiamo un incarico chiaro di negoziare modelli di pensionamento anticipato.**»

■ **A che punto è questa discussione?**

La conferenza CCL ha iniziato il dibattito sulla partecipazione e sui modelli di pensionamento anticipato. Non abbiamo deci-

sioni concrete, ma abbiamo proposte del congresso e della conferenza CCL che esprimono chiaramente l'incarico di negoziare modelli di pensionamento anticipato.

■ **E quali sono gli obiettivi del SEV?**

L'obiettivo principale è di permettere a tutto il personale delle FFS di raggiungere l'età di pensionamento in buona salute. Purtroppo, oggi ciò non è il caso per tutte le categorie, in particolare per quelle chiamate a svolgere lavori fisicamente

usuranti. Vorremmo quindi un modello che permetta alle classi più basse di salario di contenere le perdite finanziarie. Le FFS vorrebbero per contro un modello che contempli anche il rinvio dell'età di pensionamento, poiché hanno la necessità di mantenere il «know-how» in azienda. È un tema che devono trattare con noi, in quanto il CCL prevede che si possa continuare a lavorare dopo l'età di pensionamento solo in eccezioni ben definite.

Riforma delle ferrovie 2 - secondo pacchetto

« Per i bus la tendenza deve essere: meno messe a concorso possibile. Nel campo della ferrovia, proprio nessuna messa a concorso »

Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti al SEV



Daniela Lehmann

Nessuna «easyjetizzazione» delle Ferrovie federali svizzere

La seconda parte della Riforma delle ferrovie 2, è stata approvata dal Parlamento il 16 marzo 2012. Intersa diversi argomenti quali l'interoperabilità delle ferrovie e, tra l'altro, la regolamentazione dei bandi pubblici nel traffico viaggiatori regionale. È attualmente in corso una consultazione sul «traffico passeggeri» con le relative ordinanze. Il termine è stato prorogato al 30 novembre. Il SEV prende posizione contro i bandi di concorso nelle ferrovie e contro titoli di trasporto validi solo su certi treni.

Nel 1996, una revisione della legge sulle ferrovie ha creato la possibilità di aprire dei bandi di concorso nel trasporto regionale dei passeggeri. Da allora, l'applicazione di questo strumento ha portato a risultati contrastanti: nel settore del trasporto con autobus, più di 30 procedure di messe a con-

corso sono state eseguite. Invece, nel settore ferroviario, c'è stato un unico bando di concorso, che ha generato grandi difficoltà, e pertanto ha dovuto essere completamente abbandonato. Nessuna legge regolava, finora, i bandi di concorso. L'obiettivo della legge approvata lo scorso 16 marzo 2012 da parte del Parlamento,

si prefigge di indicare delle regole.

Bandi di concorso per i bus ma non per la ferrovia

L'articolo 32 della legge dice, in particolare, in quali casi si può aprire il bando di concorso nel traffico viaggiatori regionale su strada. Questo articolo contiene anche un punto sul

trasporto passeggeri ferroviario: «I committenti mettono a concorso di comune accordo le offerte ordinate congiuntamente nell'ambito del traffico regionale ferroviario viaggiatori».

Il SEV ritiene che i bandi di concorso proposti nel settore dei bus sono accettabili. Per il SEV laddove nuove linee di autobus entrano in esercizio, un concorso può essere necessario, anche quando vengano ri-

levate gravi carenze nella qualità del servizio di un operatore e che non possono essere risolte di comune accordo. Ma la tendenza dovrebbe essere: il minor numero possibile di bandi di concorso. Il SEV ritiene tuttavia che nel settore ferroviario non si debbano aprire dei concorsi, perché è un settore troppo complesso e perché il processo può rivelarsi rischioso in termini di condizioni di lavoro. Il dum-

FIRMATE LA PETIZIONE

Petizione «Treni regionali»

Ancora una volta, il Consiglio federale vuole fare la pelle al trasporto regionale. Nel mirino il treno: in tutta la Svizzera 175 linee regionali sono minacciate da misure di risparmio. Il Consiglio federale ha chiesto ai cantoni di valutare la possibilità di trasferire i passeggeri del trasporto ferroviario sui bus (cfr. articolo principale del dossier).

La proposta del Consiglio federale strida nel panorama politico attuale. Mentre il Parlamento sta discutendo il futuro sviluppo del trasporto ferroviario e il suo finanziamento, il governo prevede un campo di macerie per il trasporto regionale.

In effetti, questa decisione non riguarderebbe solo le linee in

questione, ma andrebbe ad indebolire l'intero sistema. Con il risultato che sempre più persone sceglieranno l'automobile.

Il SEV è affiancato all'ATA per raccogliere le firme contro questa proposta. È possibile firmare la petizione on-line sul nostro sito www.sev-online.ch e stampare i moduli delle firme da far girare.

Il testo della petizione

Onorevoli Consiglieri/e federali, Vi preghiamo di rinunciare alle misure di risparmio previste per le linee ferroviarie regionali. I criteri alla base di queste misure possono avere per conseguenza che linee ferroviarie ben frequentate siano

sostituite da autobus. L'offerta dei trasporti pubblici non può essere stabilita unicamente con rigidi criteri finanziari. Bisogna tener conto anche del fattore ecologico e di quello sociale.

Buoni collegamenti, anche nelle regioni periferiche, sono un vantaggio incontestabile della rete ferroviaria svizzera. Contribuiscono inoltre alla competitività di queste regioni. Sul piano della politica dei trasporti, infiggere un duro colpo ai trasporti ferroviari nelle regioni periferiche sarebbe un segnale particolarmente preoccupante. Tanto più che, se ciò dovesse avvenire, la popolazione tornerebbe a usare ancor più l'automobile.



Nel settore bus sono già realtà i bandi di concorso. Nel canton Berna (come nella foto a Bienne) è un fatto usuale..



Se dovesse farsi strada la differenziazione delle tariffe, il SEV ritiene che l'utenza possa prendere i treni successivi, pagando un supplemento se necessario. Un biglietto del treno in Svizzera deve essere utilizzabile a qualsiasi ora e su qualsiasi treno: è la nostra specificità e occorre mantenerla.

ping salariale e l'abbassamento della qualità sono pericoli che superano i benefici auspicati. La parola «possono» utilizzata nella legge, è molto vaga e non viene specificato nella legge. Il SEV si oppone dunque all'uso di questo fin tanto che nell'ordinanza non saranno specificate le regole da applicare in occasione dei bandi di concorso. La Commissione dei trasporti del Nazionale aveva del resto specificato che voleva legiferare solo i bandi di concorso dei bus.

Il SEV si compiace del fatto che la competenza nell'attribuzione di tali concessioni rimane nelle mani dell'Ufficio federale dei trasporti. Ma come ben dimostrano le esperienze effettuate all'estero, le conseguenze dei bandi di concorso forzati nel settore ferroviario, sono sempre molto negative per i lavoratori e le lavoratrici. È per questo che il sindacato ritiene opportuno precisare che le aziende che intendono partecipare a gare pubbliche, devono aver firmato un Contratto collettivo di lavoro.

Nuove linee bus al posto delle linee ferroviarie regionali?

L'ordinanza in consultazione afferma che «se i mezzi d'esercizio sono destinati a linee ferroviarie il cui grado di copertura dei costi è inferiore al 50 per cento, i committenti verificano, prima di dare il loro consenso secondo il capoverso 1, se so-

no possibili offerte alternative con un rapporto costi-benefici migliore». Questo controllo dovrebbe essere perfino periodico per le linee ferroviarie, il cui grado di copertura dei costi è inferiore al 30%.

Secondo il SEV affrontare la questione da un profilo puramente economico è completa-

mente insensato. Naturale, quindi, l'adesione all'iniziativa dell'Associazione traffico e ambiente (ATA) che ha lanciato una petizione (cfr. box) contro questa manovra. La petizione è coerente con la risposta del SEV nel quadro della procedura di consultazione.

Il SEV chiede che si consideri-

no i seguenti criteri: utilizzo delle infrastrutture da altri vettori (treni a lunga percorrenza e treni merci), investimenti realizzati in precedenza, coincidenze con il resto della rete, la qualità della prestazione, servizio alla regione, ecc.

segue a pagina 10

La riforma delle ferrovie per i profani

La **prima tappa della riforma delle ferrovie è entrata in vigore nel 1999**. Ha:

- dissociato i compiti delle FFS e della Confederazione (da allora le FFS sono una società anonima autonoma detenuta dalla Confederazione);
- introdotto il libero accesso alla rete del traffico merci.

La **seconda tappa della riforma delle ferrovie è attualmente in corso**. Si tratta in primo luogo di questioni relative alla sicurezza, l'armonizzazione della legislazione svizzera con i pacchetti ferroviari dell'Unione europea, un modo

moderno di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e la realizzazione della parità tra le ferrovie private e le FFS. Questa seconda tappa è stata presentata al Parlamento nel 2005. Il Consiglio nazionale ha tuttavia deciso di rinviare la proposta al Consiglio federale, chiamato a fare nuove proposte.

Il Consiglio federale ha quindi deciso di dividere la seconda fase in 4 parti:

1. Revisione degli atti normativi nel settore dei trasporti pubblici presentata al Parlamento nel 2007, questa parte è entrata in vigore il primo gennaio 2012 e ha

come conseguenza che la comanda del traffico viaggiatori regionale sarà biennale a partire dal nuovo orario 2012-2013.

2. L'accesso alla rete e l'interoperabilità, è una parte introdotta nel 2009. Obiettivo: migliorare l'efficienza della rete. Da un lato si tratta di garantire un accesso non discriminatorio alla rete e, d'altro lato, adeguare le direttive tecniche europee per facilitare il traffico internazionale. Si parla anche di offerte nel traffico regionale e del finanziamento dei servizi di protezione.

Sono stati giudicati prioritari dopo

la consultazione: interoperabilità e offerte. Le ordinanze relative a questo problema sono attualmente in fase di audizione.

3. Finanziamento dell'infrastruttura. È questo punto che aveva fatto fallire il progetto nel 2005, a causa della proposta di dividere la rete ferroviaria di base finanziata dalla Confederazione e la rete complementare finanziata dai Cantoni.

4. Consolidamento dei fondi pensione.

Fonte: www.admin.ch

continua da pagina 9

Tra le maggiori sfide a cui rispondere, l'affluenza negli orari di punta

«Questa disposizione va abbandonata»

Claude Hêche è consigliere agli Stati giurassiano per il PS. È pure presidente della commissione dei trasporti degli Stati.

■ **A livello dell'ordinanza attualmente in consultazione, legata alla riforma delle ferrovie 2, quali sono i punti che potrebbero generare delle discussioni?**

Le modifiche in consultazione riguardano molti aspetti disparati. Tutti sono suscettibili di innescare discussioni o controversie, come la possibilità di sostituire i treni con gli autobus.

■ **La messa a concorso a livello dei bus è conosciuta e accettata. Quella a livello delle ferrovie non ha molto senso, è così?**

Il principio di mettere le aziende in concorrenza non è cattivo in sé. Tutto si gioca sul piano delle condizioni che regolano il bando di concorso. Se le condizioni di lavoro e retributive, il servizio alla clientela e la sicurezza sono preservati, allora forse i concorsi possono essere utili. Personalmente dubito fortemente che l'apertura di concorsi migliori la situazione.

■ **In base a questa ordinanza potrebbero essere introdotte differenziazioni tariffali a secondo dell'ora in cui circola il treno, vero? Ma in questo modo non viene meno un principio essenziale dei**



Claude Hêche: «La messa a concorso va bene, ma a determinate condizioni»

trasporti pubblici in Svizzera, ossia la possibilità di prendere qualsiasi treno con il proprio biglietto?

Tra le sfide che devono affrontare le aziende di trasporto pubblico, uno dei più cruciali è senza dubbio quello dell'affluenza nelle ore di punta. È dunque palese la tentazione di incoraggiare la clientela a utilizzare il percorso/tragitto al di fuori degli orari di punta, introducendo dei titoli di trasporto a prezzo ridotto. Ma in realtà, credo che chi potrà evitare le ore di punta lo farà, mentre gli altri non hanno, semplicemente, la possibilità di scegliere.

■ **Il ventilato passaggio dalla ferrovia ai bus per tutte le linee regionali la cui copertura dei costi è inferiore al 50% – contenuto nell'ordinanza – ha suscitato durante le scorse settimane, colera e incomprensione. Che cosa ne pensa?**

Il segnale dato da questa ordinanza è sbagliata. Si sono fatti grandi sforzi per promuovere il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. E improvvisamente un'ordinanza va in tutt'altra direzione. Vero è che questa disposizione si limita ad introdurre solo il principio di sottoporre a verifica le linee ferroviarie la cui copertura è inferiore al 50%. Una verifica che

potrebbe tuttavia portare a sostituire il treno con un servizio di autobus. Questa opzione va subito respinta. Non dimentichiamo che la rete ferroviaria è utilizzata anche per il trasporto merci o per il traffico a lunga percorrenza. E nel contempo bisogna continuare a garantire la manutenzione della rete, che limita il potenziale di risparmio. In sostanza questa disposizione deve essere abbandonata!

Henriette Schaffter

D'une île à l'autre et spécialités ferroviaires au Danemark

du 24 au 31 août 2013 (8 jours)

Circuit en trains modernes et en trains historiques et des musées intéressants et voyage en bateau à vapeur historique. sur quelques unes des nombreuses îles du Royaume du Danemark. Visite des petites villes pittoresques

Prix forfaitaire: CHF 2490.–

P R O G R A M M E

1^{er} jour, samedi 24 août 2013: à Copenhague via l'Allemagne

Voyage en train ICE direct au départ de Zurich HB ou Bâle CFF à destination de Hambourg, puis en ligne directe jusqu'à Copenhague.

2^e jour: Spécialités ferroviaires et trajets en tramways sur Seeland

Voyage en train Intercity jusqu'à Slagelse et en train à vapeur «VestsjællandsVeterantog» jusqu'à Tølløse en passant par une ligne sans trafic voyageurs régulier. Transfert en bus historique au musée de tram Skjoldenaesholm et visite du musée.

3^e jour: île de Bornholm dans la mer baltique

Excursion vers Bornholm, île danoise en mer baltique. Voyage en train de Copenhague à Ystad, une ville suédoise, puis en ferry rapide jusqu'à Rønne et grand circuit de l'île en car.

4^e jour: la capitale du Danemark et le château Hamlet

Dans la matinée, visite des principaux intérêts touristiques de Copenhague. L'après-midi, possibilité de participer à la visite facultative du château de renaissance Kronborg à Helsingør.

5^e jour: musée ferroviaire danois d'Odense

Voyage en train Intercity à travers l'île de Seeland, par le tunnel et le pont fantastique du grand Belt jusqu'à Odense sur l'île de Funen. Temps libre pour la visite du musée ferroviaire. L'après-midi, continuation du voyage à travers le petit Belt jusqu'à Fredericia sur l'île de Jutland, puis Århus.

6^e jour: grande excursion sur Jutland en train spécial

Circuit en train spécial, tiré par une loc NOHAB, appelé «Doryphore». Le train spécial vous conduira d'Århus à Vemb via Viborg et Struer. Le trajet continue sur une ligne privée via Lemvig jusqu'à Thyborøn. Le voyage du retour conduit via Vemb – Herning – Silkeborg jusqu'à Århus.

7^e jour: bateau à vapeur sur le lac de Silkeborg

Trajet en car jusqu'à Silkeborg et circuit en bateau à vapeur historique «Hjejlen» sur le lac Julso de Silkeborg à Ry et retour. Visite du chemin de fer touristique Bryrup - Vrads et trajet en train à vapeur Dans l'après-midi, voyage en car jusqu'à Esbjerg et trajet en train jusqu'à Niebüll en Allemagne.

8^e jour, samedi 31 août 2013: voyage de retour sur des lignes intéressantes

Voyage en train IC direct de Niebüll à Mannheim en passant par le Holstein, la région industrielle de la Ruhr et en longeant le Rhin. Puis train ICE jusqu'à Bâle.



Inscription D'une île à l'autre et spécialités ferroviaires au Danemark du 24 au 31 août 2013

- Chambre individuelle désirée, supplément CHF 490.–
- Voyage en train en 1^{ère} classe désirée, supplément CHF 130.–
- 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 privé

Portable

Remarques

Lieu/date

Signature

Compris: Voyage en train 2^e classe dès et jusqu'à Basel Badischer Bahnhof • Excursion en train à vapeur et visite du musée de tramway sur l'île de Seeland • Excursion à Bornholm en train, ferry rapide et autocar • Visite guidée de Copenhague • Visite du musée de chemin de fer du Danemark • Grand circuit «Jutland» en train spécial tiré par la locomotive «Doryphore» • Circuit en bateau à vapeur sur le lac de Silkeborg et voyage en train «Bryrup-Vrads» • Voyages en car et transferts selon le programme • 7 nuitées dans des hôtels de moyenne classe avec petit déjeuner • 7 repas principaux dans des restaurants • Documentation de voyage complète • Accompagnement SERV RAIL dès et jusqu'à Basel SBB

Non compris: Billets de train domicile - Basel Bad Bf. – domicile • Voyage en train 1^{ère} classe le 1^{er} et le 8^e jour, CHF 130.– • Supplément chambre individuelle, CHF 490.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 60.–

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch Renseignements: SERV RAIL, Tél. 031 311 89 51
Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables

Colpi di diritto

Socialità: alcune novità

Cambiamenti dal primo gennaio 2013. Eventuali modifiche non erano a noi note al momento di andare in stampa.

Il Consiglio federale adatta le rendite AVS/AI e le somme destinate alla copertura dei bisogni vitali delle prestazioni complementari, all'evoluzione dei salari e dei prezzi (indice misto) a partire dal primo gennaio 2013. Gli importi limite, che consentono di fissare il salario coordinato nella previdenza professionale, saranno pure adeguati.

AVS/AI

La rendita minima di vecchiaia passerà da 1160 a 1170 franchi al mese, quella massima da 2320 a 2340. Nell'ambito delle prestazioni complementari all'AVS/AI, i nuovi importi annui destinati alla copertura del fabbisogno generale vitale ammonteranno a 19 210 (19 050) franchi per le persone sole, a 28 815 (28 575) per le coppie sposate e a 10 035 (9945) per gli orfani.

Saranno adeguati anche gli assegni per grandi invalidi. L'importo della quota minima AVS/AI/IPG per gli indipendenti e le persone senza attività lucrativa, passerà da 475 a 480 franchi all'anno, quello della quota minima nell'AVS/AI facoltativa da 904 a 914 franchi. L'adeguamento delle rendite comporterà un aumento delle spese pari a circa 395 milioni di franchi (341 milioni per l'AVS e 54 milioni per l'AI), di cui 87 milioni a carico della Confederazione, che copre nella misura del 19,55 per cento le uscite dell'AVS (67 milioni) e del 37,7 per cento quelle dell'AI (20 milioni). L'adeguamento delle prestazioni complementari costerà 0,4 milioni di franchi alla Confederazione e 0,3 milioni ai Cantoni.

LPP secondo pilastro

Le rendite superstiti e invalidi del

regime della previdenza professionale obbligatoria, devono essere periodicamente adeguate all'evoluzione dell'indice dei prezzi al consumo fino all'età ordinaria della pensione; è quanto stabilisce la Legge federale sulla previdenza professionale vecchiaia, superstiti e invalidità (LPP). Dal primo gennaio 2013, le rendite superstiti e invalidità, nate nel 2009, devono essere adeguate al rincaro degli ultimi tre anni. Il tasso di adeguamento è calcolato sulla base degli indici dei prezzi al consumo di 99,3 nel settembre 2012 (base dicembre 2010=100) e di 98,9 nel settembre 2009, che corrisponde allo 0,4%.

Se l'importo delle rendite oltrepassa il minimo legale prescritto dalla LPP (rendite del regime sovraobbligatorio), il loro adattamento all'evoluzione dei prezzi è di competenza

dell'organo paritario dell'istituto di previdenza, che deve giustificarlo nei conti annui o nel rapporto annuale. Nella previdenza professionale obbligatoria, la deduzione di coordinamento salirà da 24 360 a 24 570 franchi, la soglia d'entrata da 20 880 a 21 060 franchi. La deduzione fiscale massima autorizzata nell'ambito della previdenza individuale vincolata (pilastro 3a) passerà a 6739 franchi (attualmente 6682) per chi dispone di un secondo pilastro e a 33 696 (attualmente 33 408) per chi invece non ce l'ha. Anche questi adeguamenti entreranno in vigore il 1° gennaio 2013.

Assicurazione malattia – LAMal

Nel 2013 i premi standard dell'assicurazione obbligatoria aumenteranno mediamente dell'1,5%, che corrisponde a 5,70 franchi al mese. A dipendenza dai cantoni, l'aumento si situa tra lo 0,5 e il 4,4%. Tenuto conto dei mezzi finanziari messi a disposizione dei poteri pubblici per sovvenzionare i premi, l'aumento medio effettivo per gli assicurati e le assicurate ammonta all'1,2%.

Servizio protezione giuridica SEV

wascosa

Die WASCOSA AG ist ein führendes Unternehmen im internationalen Bahntransport mit Sitz in Luzern. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine technisch orientierte und initiative Persönlichkeit wie Sie, als

Technischer Mitarbeiter Qualitätssicherung (m/w)

Ihre Aufgaben

In dieser Aufgabe sind Sie für die Weiterentwicklung und Sicherstellung der Qualitätsziele im Bereich Instandhaltung und Neubau von Güterwagen verantwortlich. Sie führen Produkt- sowie Werkstattaudits durch, überwachen und stellen sämtliche Werkstattleistungen sicher. Fertigungskontrollen und Endabnahmen bei Neubau gehören ebenfalls dazu. Sie arbeiten bei ausgewählten Projekten wie z.B. der Ausbau des Werkstattnetzes, Neubau sowie die Projektabwicklung mit Kunden sowie Lieferanten mit. Diese Aufgaben sind nach Bedarf mit einer Reisetätigkeit in Europa verbunden.

Ihr Profil

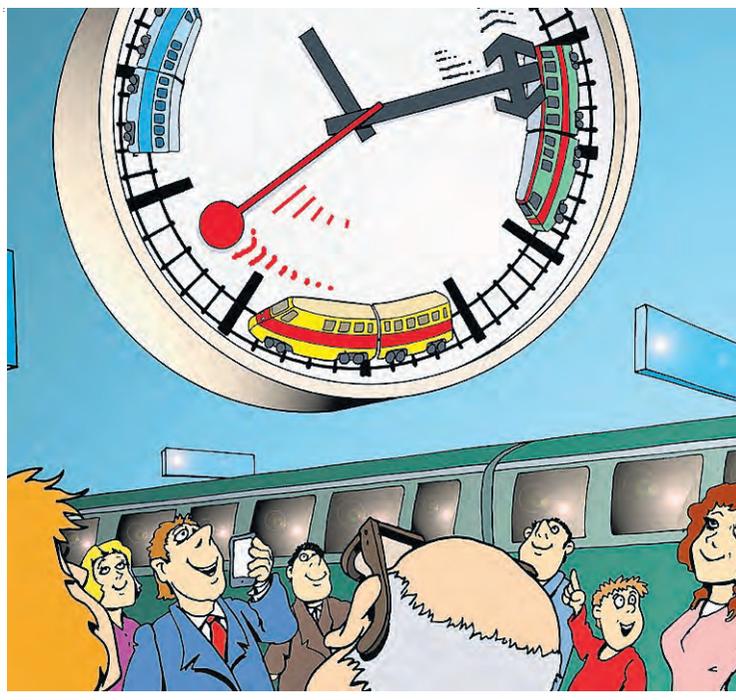
Sie sind eine leistungsbereite Persönlichkeit mit einer abgeschlossenen technischen Berufsausbildung. Im Weiteren weisen Sie über Berufserfahrung im technischen Bereich aus und haben im Idealfall bereits in der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen gearbeitet. Sie verfügen über sehr gute Deutsch- und gute Englischkenntnisse, sind belastbar, flexibel und überzeugen mit Ihrer kollegialen und selbstständigen Persönlichkeit.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen eine attraktive Herausforderung in einem dynamischen, internationalen Marktumfeld und einem Unternehmen mit starker Identität. Werden Sie Teil einer wachsenden Unternehmung in der selbständiges Arbeiten gross geschrieben wird. Eintritt ab sofort oder nach Vereinbarung.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen inkl. Foto senden Sie bitte an:
WASCOSA AG, Domenica Bruno, Human Resources, hr@wascosa.ch

Cambiamento di orario con spada di Damocle... Il Cantone Ticino vuole tagliare dell'1,8% le indennità per le prestazioni delle ITC ... (PELLET)



■ VPT Lugano TPL

Rafforzare i ranghi oltre il lavoro

La solidarietà sindacale si misura sul lavoro, ma si sviluppa anche al di fuori, in quelle occasioni di incontro ricreative che permettono di rinsaldare vecchi legami e di avviare di nuovi. La cena organizzata dalla VPT Lugano TPL ne è stata una dimostrazione: sala gremita, in un ristorante a Massagno, e tantissime persone desiderose di concedersi una meritata pausa di allegria.

Organizzata dal presidente regionale Peter Bernet (membro della commissione centrale VPT e del Comitato centrale SEV), la serata è stata un successo. Con qualche alloro: 4 colleghi hanno ricevuto l'attestato di benemerita per 40 anni di appartenenza al SEV: si tratta di Gilbert Lepori (assente quella sera) Walter Hubmann, Giuseppe Pescia e Giovanni De Micheli. Un esempio di longeva fedeltà al sindacato che oggi appare merce rara. Eppure mai co-

me in questo contesto storico, l'importanza dell'affiliazione sindacale è importante. La costante ricerca alla massima produttività, pesa indubbiamente sulle condizioni di lavoro del personale, da cui si pretende sempre molto di più. Il contesto economico, la concorrenza, la corsa alla massima redditività, sono tutte componenti di un mondo del lavoro sempre più complesso. Poter contare sul sindacato, a cui affidare la tutela dei propri diritti, è pertanto fondamen-

tale. Come è fondamentale la partecipazione di tutti i membri. Ne sanno qualcosa Peter Bernet e tutti gli altri membri di comitato che si mettono a disposizione all'interno del sindacato. Un sindacato che si rafforza a dipendenza dal numero di affiliati. «Più siamo – ripete spesso Bernet – maggiore sarà la nostra forza». Ecco perché il reclutamento è importante.

frg



Un momento della festosa premiazione

Sottofederazioni SBV e VPV

A pieno regime verso la fusione

Dopo l'approvazione della fusione tra SBV e VPV per il 1.1.2014, i delegati delle due sottofederazioni hanno svolto il 24 ottobre un'altra assemblea congiunta.

In primo luogo, quest'assemblea molto ben diretta da Michel Tacchini (VPV) e Mani Schaffer (SBV), era dedicata allo scambio di informazioni, non essendoci all'ordine del giorno decisioni da prendere. Rolf Feier, presidente dello specifico gruppo di lavoro per la fusione ha riferito dell'attività svolta e dello stato del progetto, che sono riassunti in una lista di compiti.

Primo esame del regolamento di gestione

L'assemblea ha dedicato am-

pio spazio all'esame del regolamento di gestione della nuova sottofederazione, approfondendone con molta attenzione tutti i dettagli. Il regolamento verrà ora rivisto sulla base delle indicazioni scaturite per poi essere sottoposto alla prossima AD congiunta.

Punti importanti in sospeso

Il gruppo di lavoro sta ora elaborando il profilo del posto di presidente centrale e si stanno contattando gli attuali titolari per verificare a quali funzioni sono ancora interessati nel quadro della nuova struttura. È fondamentale che la nuova sottofederazione possa partire avendo occupato tutte le cariche, per cui il gruppo di lavoro tenta di farsi un quadro esauritivo della situazione, verificando anche per quali cariche si devono ancora trovare candidati. Non vi sono ancora indicazioni concrete sul nome del-

la nuova sottofederazione, che deve soddisfare diverse esigenze: deve risultare orecchiabile, rappresentare tutte le categorie che fanno parte della sottofederazione ed essere traducibile nelle diverse lingue. Se tra i membri, qualcuno avesse buone proposte, può inviarle per mail a:

fusion-sbv-vpv@vpv-online.ch.

L'assemblea ha però stabilito di comune accordo che l'assicurazione dell'agenda non verrà più rimessa automaticamente, ma solo previa ordinazione. L'assemblea ha comunque convinto ulteriormente tutti i partecipanti della bontà del progetto di fusione e contribuito a cementare i buoni rapporti tra colleghe e colleghi, aiutata in ciò anche dalla calorosa ed assoluta accoglienza dell'albergo Brenscino di Brissago.

Werner Amrein, VPV
Urs Schopfer, SBV

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Pagano sempre gli stessi

Altro che Primo, Secondo o Terzo mondo. Per i cittadini, ciò che conta è la povertà propria e poi quella dello Stato, perché i ricchi se la cavano sempre, anche se le finanze statali fanno acqua da tutte le parti. Prendiamo la Cina. La povertà è sempre molto diffusa, ma la Cina sta avviandosi a diventare la prima potenza mondiale. Se prima era terra di conquista, ora si è trasformata in conquistatrice. Così almeno ho letto la notizia di un probabile acquirente cinese per la BSI.

Se non hai soldi, sono guai, in qualsiasi zona del pianeta tu abiti. In Africa l'AIDS falcidia le popolazioni perché le medicine sono troppo care e la maggioranza dei malati non può permetterselo (ma ho letto che il Sudafrica sta producendole in proprio ignorando i brevetti delle multinazionali farmaceutiche). Quanto pareva una peculiarità del Terzo mondo sta divenendo realtà anche in Europa. È dei giorni scorsi la notizia che il gigante farmaceutico Merck (per la precisione la sede tedesca Merck-Serono di Darmstadt) ha bloccato le forniture di Erbitux agli ospedali greci. Si tratta d'uno dei più noti e validi medicinali anti-tumorali, prescritto principalmente per i tumori colon-rettali, alla testa e al collo. Il motivo è quanto mai semplice: il governo di Atene, a causa della crisi economica, è in ritardo con i pagamenti. Certo, l'Erbitux è in vendita nelle farmacie, ma la cura viene a costare anche 4000 euro al mese. Quanti privati se la possono permettere? E quante assicurazioni sono pronte ad assumersene le spese, quando si sa che anche da noi più di una Cassa Malati fa resistenza al rimborso di farmaci particolarmente costosi?

Ma quello della tedesca Merck (n colosso con 40'000 dipendenti in 67 Paesi e con un utile di 2,8 miliardi di euro nei primi sei mesi di quest'anno) non è un caso unico. È stata ad esempio preceduta dalla svizzera Roche, che nel 2011 sospese le forniture a 23 ospedali pubblici portoghesi, che avevano accumulato debiti per 135 milioni di euro. Poi si giunse a un accordo, ma il segnale era stato dato, e in modo forte. L'anno precedente era stata la danese Novo Nordisk a bloccare le forniture di insulina, poi riprese con prodotti di costo e qualità inferiori. Il problema è più vasto di quello che si pensi. Come sempre informa il «Corriere della Sera», la Federazione delle industrie farmaceutiche europee ha reso noto di avere già concesso circa sette miliardi di euro in sconti e razzie a Grecia, Portogallo, Spagna e Italia. E nel diffondere le cifre ha anche lasciato intendere che la situazione rischia di diventare insostenibile.

In effetti le industrie hanno tutte le ragioni per reclamare: indubbio è il loro diritto a essere pagate. Altro discorso è chiaramente quello sui prezzi! Ma come la mettiamo con il diritto dell'ammalato di essere curato, di fruire di tutti gli strumenti che la scienza è in grado di mettergli a disposizione? Scienza che si sviluppa all'interno di società delle quali il cittadino delle classi sociali sfavorite è parte integrante, un tutt'uno non scindibile, alla stessa stregua del benestante.

Così le misure di austerità per battere la crisi si riversano ancor più sui ceti meno abbienti, vittime senza colpa di un sistema basato sulla speculazione finanziaria, che usa il denaro non per produrre ricchezza di beni e servizi, ma solo altro denaro. Ma ci dicono che questo è il miglior sistema politico, sociale ed economico possibile. Basta crederci.

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

**Pranzo di natale, mercoledì 12 dicembre
Mercato coperto di Mendrisio**

Puntuale come un TILO ritorna l'annuale appuntamento prenatalizio del Mercato coperto di Mendrisio, occasione propizia per ritrovare colleghi vecchi e nuovi, scambiarsi gli auguri, non solo di Natale, ma anche quelli per il Nuovo Anno. Stiamo facendo del nostro meglio per presentare ai cortesi ospiti un'accoglienza calorosa con ambiente adatto alla circostanza, sia per quanto riguarda la tavola sia e specialmente per la scelta delle pietanze. A questo proposito ci sarà una novità: dopo parecchi anni di servizio di catering i coniugi Schuler hanno deciso di ritirarsi dall'attività e perciò avremo il piacere di sottoporre al vostro giudizio l'offerta dei signori Cereghetti del Grotto Cercera. Vogliamo che sia un giorno di festa, d'incontri, d'amicizia e divertimento; perciò a rallegrare il passare delle ore avremo un accompagnamento musicale. Il ritrovo è fissato a partire dalle ore 11.00, seguiranno l'aperitivo e, prima del pranzo, i saluti del presidente sezionale Eligio Zappa e del segretario sindacale SEV Pietro Gianolli. Ecco il menu:

*L'antipasto con prosciutto crudo modenese accompagnato da salame nostrano, patè alla toscana, insalata russa, cetriolo sott'aceto aromatico; al quale seguiranno i tortelloni di magro al burro, timo e nocchie e come secondo involtini di coniglio al vino bianco, pancetta e salvia, accompagnati da gran misto di verdure alla parmantier.
Per finire il panettone natalizio con crema al mascarpone e caffè.
Il prezzo del pranzo, tutto compreso (Merlot del Ticino da 7 dl e acqua minerale), è di Fr. 40.00 a persona.*

Treni consigliati: da Airolo 9.01 – Faido 9.19 – Biasca 9.40 – Bellinzona arr. 9.53 – cambiare treno Bellinzona pt. 9.57 – Giubiasco 10.00 – Rivera 10.09 – Mezzovico 10.13 – Taverner 10.19 – Lamone 10.21 – Lugano 10.28 – Paradiso 10.31 – Melide 10.35 – Maroggia 10.38 – Capolago 10.42 – arrivo Mendrisio 10.47.
Da Locarno 9.33 – Cadenazzo 9.48 – Giubiasco arr. 9.52 – cambiare treno Giubiasco pt. 10.00 – arrivo Mendrisio 10.47. Da Chiasso 10.33 – Balerna 10.36 – arrivo Mendrisio 10.41. Qualcuno del comitato sarà presente in stazione per trasportare coloro che avessero difficoltà nel camminare (10 minuti a piedi). Posteggio a disposizione per quanti arriveranno con mezzi propri. **ATTENZIONE!** Causa cantiere al momento l'accesso al parcheggio è possibile unicamente da via Agostino Maspoli e via Dante Alighieri.

Annunciatevi **entro martedì 4 dicembre** utilizzando il cedolino di iscrizione sottostante da spedire a: Biagino Gioli, Via i Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091 825 85 83, e-mail: biagino_gioli@hotmail.com. Qualora la vostra partecipazione dovesse essere annullata, desideriamo esserne informati tempestivamente, ciò per facilitarci l'organizzazione dell'evento.

Pranzo di Natale di mercoledì 12 dicembre 2012: tagliando di iscrizione

Nome e cognome:

Firma: Numero di persone che si iscrivono:

PV Vallese

Incontro natalizio 2012

Il tradizionale incontro natalizio della nostra sezione avrà luogo martedì 18 dicembre a Briga.

Le porte della sala del ristorante River Side di Briga-Glis (a 10' a piedi dalla stazione) si apriranno ai nostri membri alle 11.30. Dopo il tradizionale pranzo, avremo la consegna delle onoreficenze per i 25 e i 40 di affiliazione al SEV e dei diplomi per i 40, 50 e 60 anni, seguiti da una tombola con ricchi premi e il tradizionale «vin brûlé». Ai partecipanti verrà chiesto un contributo di 30 franchi. Iscrizioni entro il 14 dicembre a: Rudolf Luggen, CP 493, 3900 Briga, telefono 027 923 21 39 e 076 202 21 39 o e-mail: luggen.r@valaiscom.ch. Sono cordialmente invitati anche i coniugi.
Per il comitato: Frédy Imhof

Regolamento per i contributi per il 2013

Nella sua seduta del 24 agosto 2012, il Comitato SEV si è pronunciato a favore di un moderato aumento delle quote sindacali, con l'obiettivo di stabilizzare la situazione finanziaria del SEV a lungo termine (vedi edizione n° 17 di contatto.sev).

Di conseguenza per il 2013 valgono le seguenti regole:

Membri attivi

Contributo base mensile
Fr. 30.40

Pensionati

– ½-quota mensile Fr. 15.20
– ¼-quota mensile Fr. 7.60
– 1/8-quota mensile Fr. 3.80

Si tratta della quota base alla quale vanno aggiunte le relative quote della sottofederazione, sezione o gruppo.

Regolamentazione quote mensili pensionati/vedove

In previsione dell'aumento nel 2013 delle rendite AVS, verranno leggermente modificati anche i limiti di reddito per la fissazione delle quote per i pensionati.

Membri a metà quota (quota intera PV), limite di reddito
Fr. 3510.00 e più

Membri che pagano ¼ di quota (metà quota PV), limite di reddito Fr. 2340.00 e più

Membri che pagano 1/8 di quota (¼ quota PV), limite di reddito: meno di Fr. 2340.00

Il limite di reddito è definito dalle prestazioni cassa pensioni, dalla rendita AVS/AI, come pure da un'eventuale rendita INSAI.

Giornata degli immigrati 2012

AVS, AI, CP, AD ... per noi

Sabato, 1 dicembre 2012, dalle 9 alle 16, Congresshotel Olten

Discorsi di Doris Bianchi, Unione sindacale svizzera USS

- Protezione sociale durante l'attività retribuita: cosa capita in caso di malattia, infortunio, invalidità, maternità
- La previdenza vecchiaia in Svizzera: la situazione degli immigrati in Svizzera
- Come posso ottenere un calcolo della mia rendita? A quale rendita ho diritto se rientro in Patria?

Moderazione:
Manuel Avallone, vicepresidente SEV,
Arne Hegland, segretario SEV per la migrazione

Iscrizioni:
SEV, Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zurigo
oppure a migration@sev-online.ch
044 242 84 66



La giornata è organizzata e finanziata da:



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: 46039; 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, Solprint, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG).

Prossima edizione: il 6 dicembre. Chiusura redazionale: giovedì 29 novembre alle 10.00.

■ RPV – conferenza dei presidenti

Sono ancora numerose le incertezze e le inquietudini

In gruppi di lavoro molto intensi, i presidenti e i delegati hanno riflettuto sui punti forti della conferenza. Come in altre associazioni svizzere, anche qui esiste una mentalità individualista, in base alla quale si pensa a tornare subito a casa dopo il lavoro, a non fare nulla insieme ai colleghi di lavoro; in fondo basta pagare una quota sindacale e lasciare il resto agli altri. Che cosa si può fare contro questa mentalità? Di sicuro è di fondamentale importanza il dialogo, il confronto, la creazione di un rapporto di fiducia. Ma occorre anche spiegare il senso della solidarietà, la cura dei contatti, l'ascolto. Quando una persona ha problemi con il suo datore di lavoro a causa del suo impegno sindacale, il SEV è presente per assicurare la sua protezione.

Per motivare lavoratori e lavoratrici, si possono organizzare degli aperitivi o dei pranzi alla fine delle assemblee e scambiare commenti e impressioni con loro. Non c'è nessuna ricetta miracolosa e il ventaglio di possibilità è ampio. Heinz Schneider metterà nero su bianco tutte le idee per realizzare un opuscolo che verrà poi distribuito.

Il nostro responsabile migrazione si preoccupa per l'attuale situazione alle FFS. Un po' dappertutto si parla di soppressione di posti di lavoro e sono spesso i bassi salari ad essere colpiti per primi. Importante sarà partecipare alla giornata dei migranti che si terrà il primo dicembre a Olten.

Daniel Purtschert, presidente CVG, si ritira in occasione dell'Assemblea dei delegati del 2013 e si cerca un sostituto. Anche nella commissione centrale mancano due persone. Gli interessati possono rivolgersi ai rispettivi presidenti o al presidente centrale Hanspeter Eggenberger.

Sono state anche discusse le attività FFS e CoPe. Il tasso di soddisfazione del personale è ancora diminuito ed ha raggiunto il 55%. Molti non completano il questionario per paura di rappresaglie, dal momento che risulta relativamente facile risalire all'autore. È stato ricordato che anche i lavoratori temporanei sono assoggettati alla Legge sulla durata del lavoro. A conclusione dei lavori, i presidenti hanno preso atto con particolare preoccupazione del ventilato smantellamento a FFS Cargo (cfr. box accanto).

Conferenza dei presidenti della RPV

FFS CARGO

■ Le Divisioni dovrebbero essere nuovamente riunite. Oggi ognuna lavora per conto suo senza preoccuparsi degli altri. E questo sotto il cappello delle FFS, che dovrebbe essere un'unica azienda.

■ Si mette il personale di smistamento davanti all'alternativa «o mangi la minestra o salti dalla finestra».

■ I superiori mancano di tatto verso i collaboratori che perdono l'impiego.

■ Mancanza di stima verso i vecchi dipendenti durante le riorganizzazioni.

■ I vecchi collaboratori non adempiono più le esigenze e vengono sostituiti dai giovani. Cargo non ritiene necessario garantire la formazione per il loro aggiornamento; li ritiene colpevoli e ne fanno le spese perdendo il lavoro.

■ Un vecchio collaboratore che si è sempre aggiornato, perde il lavoro. Poco tempo dopo a un apprendista che ha terminato la formazione è stato offerto un contratto fisso da gennaio 2012.

■ Cargo ha perso l'occasione di continuare a formare i propri collaboratori per tenerli aggiornati: una chiara lacuna dell'azienda.

Comunicato RPV

Comitato centrale e commissione centrale ZPV Contrastare le aggressioni sui treni

La ZPV ha riunito il suo comitato centrale il 25 e 26 settembre al Brenscino. Alcuni presidenti hanno espresso la loro soddisfazione per i nuovi BAR. Le nuove rotazioni dal prossimo cambio d'orario sono per contro state oggetto di critiche. Piatto forte della riunione era il riesame delle strutture, affrontato in diversi workshops, che hanno permesso di giungere ad alcune decisioni concrete ed immediatamente applicabili.

La rappresentante del movimento giovanile ha riferito del successo delle azioni di distribuzione di caffè e pasticcini, che dovrebbero essere ripetute l'anno prossimo. La ZPV sta promuovendo tre petizioni che verranno con-

segnate una volta conclusa la questione Toco. Il personale è preoccupato dall'aumento dei casi di aggressione e dal calo di efficacia dei provvedimenti per contenere la violenza sui treni. Il presidente centrale contatterà la direzione VM per discutere questi problemi e definire possibili provvedimenti.

Nel corso della seduta della commissione centrale, il 31 ottobre, il presidente centrale Andreas Menet ha dato un caloroso benvenuto a Sabrina Tessmer, coordinatrice del reclutamento della ZPV. Un ringraziamento anche al cassiere René Furrer per l'ottima gestione dei conti. È stato inoltre rivolto l'invito a firmare la

petizione lanciata dalla sezione ZPV Lemano, in relazione a Toco. Nella seconda riunione RV ZVV del 25 ottobre a Zurigo, sono state individuate le persone di riferimento nelle sedi. La prossima seduta si terrà il 29 gennaio 2013. Sabrina Tessmer ha dato informazioni sulle attività della commissione giovani, che si è incontrata sul Lago dei Quattro cantoni dal 15 al 16 novembre. L'azione torte e caffè verrà riproposta anche nel 2013, ma le date non sono ancora note. La prossima riunione della commissione giovani è in agenda il 27 novembre. Il calendario con tutte le attività del 2013 verrà inviato da Andreas Menet.

Janine Truttmann

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... coincidenze

Sono poche le persone che, in vita loro, non abbiano sperimentato lo sbalordimento di una coincidenza. Basti pensare a quanto sia teoricamente improbabile un caso su centomila; eppure è esattamente questa la probabilità media di vincere a molte lotterie, cosa che – nondimeno – si verifica pressoché ogni giorno! Il fenomenologo statunitense Charles Frost, del quale ricorre l'80mo della morte, ipotizzava che le coincidenze fossero organizzate da una sorta di destino; una forza che lui chiamava «il burlone cosmico» e diceva: «Ci sono cose che decidiamo noi, poi ci sono un milione di coincidenze sulle quali non abbiamo nessun controllo: quegli eventi che ci portano in un certo posto, in un dato momento e che ci cambiano la vita per sempre. Chi controlla queste coincidenze? Una cosa è certa: non siamo noi!» Sessant'anni esatti fa, lo psicanalista e antropologo svizzero Carl Gustav Jung coniò il termine di «sincronicità» per definire «la coincidenza nel tempo di due o più avvenimenti non collegati in modo casuale aventi significato uguale o simile». Nel suo libro, intitolato proprio «La sincronicità», Jung cita il caso di Monsieur Deschamps, al quale da ragazzo un certo Monsieur de Fortgibu aveva offerto un budino. Dieci anni dopo Deschamps, in un ristorante, ordinò un budino; ma l'ultima porzione era appena stata servita ad un altro cliente, che era... proprio Monsieur de Fortgibu. Molto tempo dopo, mentre si stava gustando un budino durante un ricevimento, Deschamps disse – scherzando – che sentiva la mancanza di Monsieur de Fortgibu. Manco a dirlo, proprio in quel mentre, sopraggiunse un uomo anziano, confuso e imbarazzato per aver sbagliato indirizzo. Deschamps lo riconobbe subito: era Monsieur de Fortgibu! Jung riferisce anche la storia delle fotografie del figlioletto di una signora tedesca, la quale aveva lasciato la pellicola a Strasburgo perché fosse sviluppata; ma poi non poté più andare a ritirare le foto, perché nel frattempo era scoppiata la Prima Guerra Mondiale. Due anni dopo, a Francoforte, la donna acquistò una pellicola per fotografare anche la sua bambina. Al momento di svilupparla, il fotografo constatò che la pellicola era già stata esposta due volte e che le immagini sottostanti erano proprio quelle del figlio della signora, scattate nel 1914. Una coincidenza non meno singolare è capitata anche al famoso attore inglese Anthony Hopkins. Nel '71 venne scritturato per il film tratto da «La ragazza di Petrovka» di George Feifer. Per documentarsi sulla storia, cercò invano il libro in tutti i negozi di Londra. Alla fine, casualmente, ne trovò una copia dimenticata su una panchina del metrò. Ma non è finita qui, perché due anni dopo, durante le riprese del film a Vienna, Feifer confidò a Hopkins che l'ultima copia rimastagli del suo romanzo l'aveva prestata ad un amico londinese, che l'aveva vergognosamente smarrita. Lo scrittore riconobbe subito che si trattava proprio del libro ritrovato dall'attore, per via di certi appunti che aveva scarabocchiato di proprio pugno in alcune pagine interne. Come sostiene Stephen Littlewood nel suo libro «Nulla è per caso»: «Le coincidenze ci ricordano che siamo molto di più di ciò che vediamo e che dobbiamo incominciare a credere nel nostro istinto e nella nostra voce interiore. Perché le coincidenze sono le cicatrici del destino».

Insulti agli sportelli contro il personale delle FFS

Parole violente? Dite basta

Insulti, volgarità e minacce verbali sono in aumento, secondo i nostri colleghi e le nostre colleghe del SEV che lavorano agli sportelli delle stazioni FFS. Il nostro sindacato invita tutti/e i/le dipendenti delle FFS a denunciare questi attacchi attraverso il sistema ESI, al fine di monitorare da vicino questo aumento di violenza.

Per ora la sottofederazione del personale delle stazioni SBV, non è in grado di fornire dati precisi che illustrano l'aumento del numero di attacchi verbali. Ma a sentire gli agenti che lavorano dietro gli sportelli, delle stazioni grandi e piccoli, i casi di violenza verbale si stanno moltiplicando.

Western Union è un problema

Un sondaggio condotto un anno fa dalla SBV, ha confermato che i trasferimenti di denaro

con Western Union sono spesso fonte di conflitti. Tre agenti su quattro hanno affermato di essere stati aggrediti verbalmente durante un'operazione di trasferimento di denaro. Una delle cause di questi attacchi sta nel fatto che molti clienti sono riluttanti nel fornire le informazioni personali richieste. A seguito di un intervento congiunto del SEV, della commissione del personale, le FFS hanno riconosciuto il problema; nelle principali stazioni del paese sono stati pertanto installati sportelli speciali Western Union. «Questo esempio mostra che le FFS – osserva Elisabeth Jacchini, presidente centrale SBV – sanno come agire se riusciamo a identificare chiaramente un problema».

Gli annunci ESI sono importanti

«Gli agenti che lavorano dietro uno sportello – spiega Elisabeth Jacchini – devono imperativamente denunciare gli attacchi verbali attraverso il sistema ESI». La raccolta di questi dati è davvero molto importante. Le FFS non potranno ignorare questi numeri e do-

vranno adottare ulteriori misure per proteggere i/le loro dipendenti, il cui nome dovrebbe essere cancellato dal distintivo, come richiesto anche dal personale treno.

Le code rendono i clienti impazienti e aggressivi

«Lunghi tempi di attesa – puntualizza ancora la presidente centrale della SBV – sono spesso sinonimo di clienti aggressivi». Che aggiunge: «Una soluzione per ridurre queste tensioni, sarebbe di aumentare il numero di/delle agenti invece di speculare in modo eccessivo sull'acquisto di biglietti di trasporto attraverso il distributore automatico, per telefono o via internet». Occorre ricordare che non tutto può essere acquistato on-line; per un certo numero di prestazioni delle FFS – come per esempio il rimborso del biglietto non usato – bisogna sempre rivolgersi allo sportello.

Mancanza di tolleranza

«Mi sembra che in passato le persone erano più tolleranti; la mancanza di tolleranza – affer-

ma un collega che lavora allo sportello – è sicuramente un fenomeno sociale. Dopo un paio di parole, alcuni clienti diventano più cordiali, ma la maggior parte rimane nel registro aggressivo. Se durante una giornata siamo insultati più volte, è indispensabile prendere una pausa per non perdere le staffe».

Tocca alle FFS reagire

«Non possiamo cambiare la clientela – conclude Jacchini – ma è possibile proteggere meglio il personale e offrirgli corsi di gestione dei conflitti. Le FFS dovrebbero assumere più personale per ridurre i tempi di attesa e arginare lo stress de-

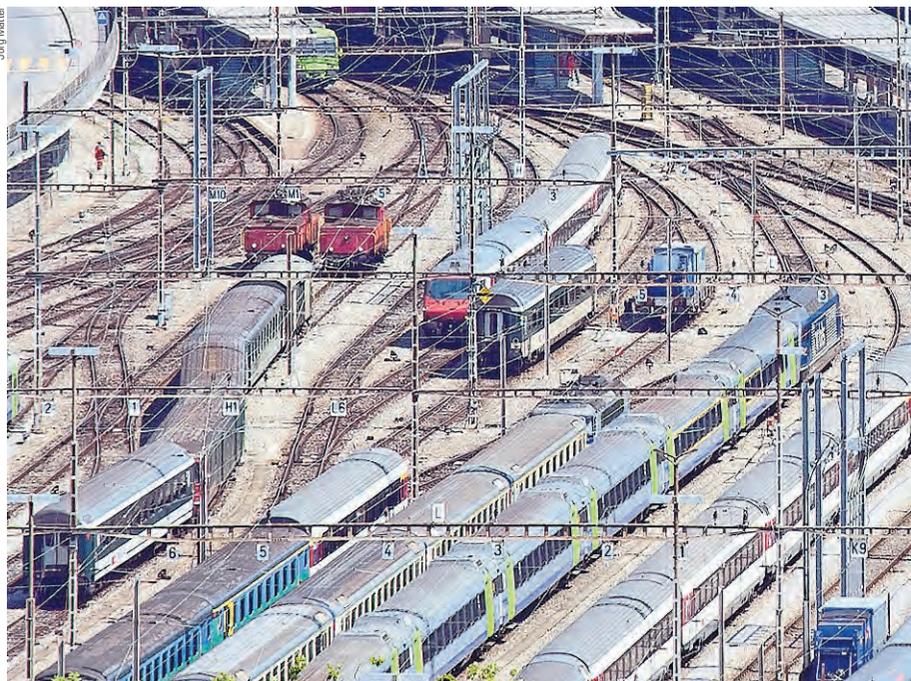


Elisabeth Jacchini invita gli/le agenti di vendita delle FFS a denunciare sistematicamente gli attacchi verbali subiti.

gli/delle agenti. Per quanto riguarda la clientela, gli orari di apertura degli sportelli dovrebbero essere meglio adattati alle esigenze».

Markus Fischer/frg

Photomystère: Dove siamo?



Il nuovo **concorso** di *contatto.sev*:

Su questa pagina di ogni edizione troverete una foto con un dettaglio di una veduta o di un oggetto che illustra la domanda del quiz: «dove siamo?» oppure «di cosa si tratta?».

Ogni volta sono in palio **40 franchi in buoni Reka**,

sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo e il nostro sito www.sev-online.ch riporterà la foto intera con la soluzione del quiz.

Sul concorso non verrà tenuta alcuna corrispondenza. Le vie legali sono escluse.

Si può partecipare:

inviando una cartolina postale

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

per E-Mail:

inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch.

Per Internet:

sul nostro sito www.sev-online.ch cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Il termine per la partecipazione è mercoledì 28 novembre 2012.