

Intervista

Vincent Brodard: l'uomo del cambio di orario alle FFS.

Pagine 6 e 7



Navigazione Lago Maggiore

Il tavolo tecnico voluto da sindacati per gestire le questioni legate al personale della navigazione, ha dato un risultato concreto.

Pagina 10



Focus.sev

Petizione: distintivo senza nome per maggiore sicurezza.

Pagina 16

Servizio pubblico sotto pressione in diversi cantoni della Svizzera

Il prezzo dell'austerità

La maggior parte dei cantoni svizzeri prevede cifre rosse per il 2013. Alla cassa dovrà passare il personale dello Stato.

Mancano soldi nelle casse dei cantoni, anche perché in certi casi hanno diminuito le imposte in modo eccessivo. E siccome aumentarle non sarebbe molto popolare, i parlamentari preferiscono

puntare su misure di risparmio... a carico del personale. Ma a toccare il servizio pubblico, ne patiscono tutti.

Alle pagine 5, 8 e 9



Il personale pubblico di Lucerna non ci sta a dover pagare quasi interamente il prezzo della crisi.

EDITORIALE

Le scorse settimane abbiamo mostrato il quadro di una politica dei trasporti poco coerente. Mentre il Consiglio degli Stati accetta quasi senza batter ciglio un importo di diversi miliardi di franchi per lo sviluppo della ferrovia, i parlamenti cantonali studiano – un po' ovunque in

«Se si desidera sfruttare le nuove infrastrutture in modo efficace, è necessario garantire il denaro per il loro esercizio.»

Daniela Lehmann,
coordinatrice della politica dei trasporti

Svizzera – misure di risparmio che riguardano anche i trasporti pubblici. Il SEV sostiene, beninteso, lo sviluppo generato dal FAIF. Ma ha subito evidenziato come ogni realizzazione di una nuova linea abbia ripercussioni finanziarie in termini di manutenzione, materiale rotabile e personale supplementare. Ci ralleghiamo per le prospettive del nostro settore: la crescente mobilità genera nuovi impieghi nei trasporti pubblici. La crescente mobilità richiede tuttavia anche lo sviluppo della rete dei trasporti.

Apparentemente, però, manca una visione di insieme sulle inevitabili conseguenze di una tale crescita: se si desidera sfruttare le nuove infrastrutture in modo efficace, è necessario garantire il denaro per il loro esercizio. E su questo punto c'è davvero ancora molto da fare.

Parità: alta la guardia

Andando avanti di questo passo ci vorranno 91 anni per ottenere la parità salariale in Svizzera. Anche alla pazienza – come quella dimostrata dalle donne svizzere per l'ottenimento del diritto di voto sul piano federale – c'è un limite. Il rapporto stilato recentemente dall'Unione sindacale svizzera conferma che c'è ancora molto da fare. Guai a credere che non ci sia più da lottare.

a pagina 11

No a qualsiasi forma di ridimensionamento

Le Officine? Giù le mani!



Non c'è pace per le Officine di Bellinzona. Soprattutto dopo le prese di posizioni pubbliche a favore di una delocalizzazione delle Officine, per trasformare l'attuale sede industriale in una zona residenziale, in vista dell'apertura della Galleria di base del San Gottardo.

Ma il comitato di sciopero e i sindacati non intendono stare a guardare, e confermano l'importanza di dare vita al Centro di competenze, come chiesto in modo esplicito da una petizione popolare plebiscitata dai e dalle ticinesi. Poco chiara anche la posizione delle FFS.

a pagina 4

IN BREVE

AVS A 65 ANNI?
NON SE NE PARLA

Il progetto di riforma delle assicurazioni sociali presentato la settimana scorsa dal consigliere federale Alain Berset, non piace alla commissione femminile dell'USS. Lunedì 26 novembre ha preso posizione sottolineando che il pensionamento delle donne a 65 anni è fuori discussione. Non vi è infatti alcun motivo per aumentare l'età pensionabile delle donne. L'AVS gode di basi solide. Inoltre, i lavoratori e le lavoratrici più anziani/e sono spesso estromessi con una certa facilità dal mercato del lavoro.



Innalzare l'età della pensione per un principio di parità, suona quasi come una presa in giro: cominciamo a garantire la parità salariale e a suddividere tra donne e uomini il lavoro non retribuito!

Ancora laser
contro macchinisti

Un 14enne di Wabern (BE) ha puntato questo fine settimana raggi laser contro il pilota di un



aereo che stava atterrando all'aeroporto di Berna-Belp e contro i macchinisti di una locomotiva della compagnia BLS. I tre sono stati momentaneamente accecati. Fortunatamente l'uso del puntatore non ha provocato alcun incidente. I due macchinisti hanno comunque dovuto essere curati da un medico. Le forze dell'ordine sono riuscite ad acciuffare il ragazzo dopo aver ricevuto una segnalazione dalla BLS ed eseguito ulteriori accertamenti.

I rapporti sociali con il settore funivie sono ancora in una fase arcaica

Ritorno alla casella di partenza

Il SEV è deluso del mancato sostegno dell'associazione Funivie Svizzere ad un CCL quadro che regoli le condizioni di impiego del settore.

La consultazione svolta dall'associazione Funivie Svizzere ha evidenziato la mancanza di consapevolezza dell'utilità di chiarire i rapporti tra le parti sociali con un CCL. Il suo comitato ha pertanto deciso di interrompere le trattative, indicando in un comunicato di voler seguire la via dei contratti individuali o di possibili accordi collettivi a livello regionale. Il SEV ha dal canto suo comunicato di non aver abbandonato l'idea di ottenere a medio termine un CCL quadro. «In questo periodo, intensifichiamo gli sforzi per instaurare rapporti di fiducia con le azien-

de, migliorando nel contempo le loro conoscenze della legge sulla durata del lavoro e dei rapporti tra le parti sociali e fugando i numerosi dubbi tutt'ora presenti», afferma il segretario sindacale Hans Bieri, che segue la questione unitamente al collega Peter Peyer.

Accordi individuali non sono legali

Quest'ultimo precisa però anche: «Funivie Svizzere deve però adesso chiarire la sua visione dei rapporti tra le parti sociali, in mancanza di una regolamentazione unitaria e vincolante.»

Il SEV esclude la possibilità di concessioni unilaterali da parte del personale nella concessione delle deroghe alla legge sulla durata del lavoro, che non possono essere definite sulla base di accordi singoli, in quanto la legge stessa pone la



Diavolezza: il rinnovo della concessione presuppone la verifica delle condizioni d'impiego.

condizione di accordi tra le parti.

Condizioni usuali?

Senza un contratto collettivo di lavoro, il SEV prevede che il settore sarà confrontato con importanti difficoltà per rispettare le disposizioni della legge sul trasporto viaggiatori, che per il rilascio e per il rinnovo delle concessioni chiede il rispetto delle «condizioni usuali d'impiego».

Nel 2013, per esempio, la funivia Bernina-Diavolezza del gruppo Bergbahnen Engadin St. Moritz (BEST) e la Le Châble-Verbier di Télérévier dovranno rinnovare la loro concessione. Il SEV intende quindi chiedere all'Ufficio federale dei trasporti UFT, autorità di rilascio, quali debbano essere considerate le condizioni usuali del settore, riservandosi anche la possibilità di adire le vie legali.

pmo

Le trattative con le FFS per i salari 2013 non hanno permesso di giungere ad un accordo

Nulla di fatto

Nessun accordo tra FFS e sindacati sulle misure salariali per il 2013. Inizialmente, le FFS proponevano una variante zero, per poi almeno accettare di mettere a disposizione i mezzi necessari al sistema salariale.

La prima posizione delle FFS era di non prevedere nessun franco di aumento, nemmeno per gli aumenti di esperienza e per i premi alla prestazione, che pertanto devono, secondo i verbali delle trattative per il CCL, essere messi a disposizione.

Nessun passo oltre al minimo Unitamente alla comunità di trattativa, il SEV aveva per



contro richiesto un aumento dell'1,5% della massa salariale, ma questa proposta è riuscita solo ad indurre le FFS ad offrire uno 0,5%, ossia il valore minimo per permettere al nuovo sistema salariale di funzionare.

«Evidentemente i grandi capi sono soddisfatti di poter incassare i loro bonus per il miglioramento della soddisfazione del personale e stringono i cor-

doni della borsa per gli altri», commenta il capodelegazione Manuel Avallone. Le FFS non hanno infatti accolto nemmeno l'ultima proposta di aumentare di uno 0,1% la somma, per ringraziare il personale per aver espresso un miglioramento della soddisfazione.

Nessuna considerazione

I sindacati non hanno quindi firmato nessun accordo sui

salari del prossimo anno, lasciando alle FFS il compito di applicare gli aumenti individuali con lo 0,5% della massa salariale. «È uno schiaffo per le e i giovani in carriera, che non vedono ricompensato il loro impegno in azienda», conclude amaro Avallone.

Aumento degli spettri salariali

Un anno fa, le parti avevano concordato che non vi sarebbero stati aumenti reali in una situazione di rincaro come quella attuale. Il 1° maggio vi sarà un aumento delle fasce salariali dello 0,5%, che non avrà però ripercussioni sulla maggior parte dei salari. A beneficiarne sono infatti solo coloro che sono al minimo del proprio spettro, oppure chi è al massimo, senza averlo tuttavia superato.

pmo

Bilancio del Comitato SEV dell'azione «reclutare ed organizzare»

Non mollare la presa

Il progetto «reclutare ed organizzare» ha centrato molti, ma non tutti gli obiettivi.

Il maggior successo della campagna intrapresa quattro anni fa dal SEV è la partecipazione ai corsi per i responsabili sezionali che, oltre ad essere aumentata, ha avuto ripercussioni positive anche nell'attività sindacale quotidiana.

Il segretario SEV Jérôme Hayoz, responsabile del progetto, ha potuto anche dimostrare gli influssi positivi anche sulle cifre del reclutamento: pur non avendo raggiunto gli ambiziosi obiettivi iniziali, l'evoluzione degli effettivi dei membri è stata positiva.

Presso i membri attivi si è infatti invertita la tendenza e si è registrato un sensibile aumento. Nel panorama sindacale attuale, si tratta già di un fatto notevole.

Lascia per contro ancora a considerare l'assistenza delle sezioni FFS da parte di un segretario sindacale, a causa della mancanza di risorse di personale.

Per il Comitato, questo rimane comunque un punto sul quale lavorare, in modo da offrire alle sezioni un supporto da parte della centrale, pur mantenendo il principio caro al SEV che «sono i colleghi a reclutare i colleghi».

Del resto, Hayoz ha confermato che questo collega ha portato oltre l'80 per cento delle adesioni. Non si intende quindi entrare in materia di una professionalizzazione del reclutamento, ma di offrire alle reclutatrici e ai reclutatori un'assistenza professionale.

La continuazione del progetto «reclutare ed organizzare» sarà all'ordine del giorno di una delle prossime sedute del Comitato SEV.

IN BREVE

■ Sono iniziati i preparativi del **Congresso SEV** in agenda il 23 e 24 maggio 2013. Giorgio Tuti ha confermato la presenza della ministra dei trasporti Doris Leuthard. In febbraio, il comitato si chinerà sui documenti programmatici da sottoporre ai delegati.

■ Questa volta è il SEV a rinunciare ai rapporti sociali con una azienda. È giunto a scadenza il CCL con la **cassa malati Atupri** che, dalla sua esternalizzazione da parte delle FFS, si è progressivamente sviluppata come cassa malati autonoma. I pochi membri rimasti fedeli al SEV verranno seguiti a livello individuale.

Trattative salariali BLS 2013

A denti stretti

La comunità di trattative SEV, transfair e VSLF ha accettato il risultato delle trattative per i salari 2013, consapevole delle difficoltà del momento, derivanti dall'evoluzione negativa del rincaro e dai problemi finanziari delle BLS.

I sindacati auspicavano che le BLS avrebbero ripreso almeno gli aumenti di prezzo dell'AG FVP nelle sue classi, ma hanno dovuto accontentarsi di una ripresa integrale per la seconda classe. Auspicano quindi che la direzione delle BLS si riveli altrettanto rigorosa nel contenere le spese derivanti dai loro propri stipendi, dalle prestazioni accessorie e dall'AG FVP. Oltre alle trattative salariali, la comunità sta discutendo i



Sono tempi che richiedono una visione chiara delle cose.

provvedimenti per il 2013, opponendosi al primo taglio di posti. Troppe domande sono senza risposta e risulta troppo comodo attribuire la responsabilità al Cantone e ai tagli nelle indennità. L'interruzione del progetto IH 2020 e il rinvio di altri progetti sono segnali di un cambio di priorità. Ora si dimostra che la comunità di trattative aveva ragione quando aveva criticato l'eccessivo

accumulo di riforme. Adesso ci opponiamo a che sia il personale della base a dover pagare per queste decisioni sbagliate di strategia aziendale e chiediamo alle BLS un chiarimento completo dei fattori che hanno portato all'attuale situazione finanziaria molto tesa.

Michael Buletti e Jérôme Hayoz, SEV

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Casseforti pulite

Casseforti pulite e bocche cucite. Si torna alla carica. All'Europa, all'OCSE, agli Stati Uniti non va giù che la Svizzera goda di una rendita di posizione come il segreto bancario. Non va giù che le bocche cucite aiutino cittadini di altri paesi a evadere il fisco. Non va giù che buona parte dei patrimoni in gestione finiscano nell'oasi bancaria elvetica facendo perdere le loro tracce. Le pressioni si fanno sempre più stringenti. Le banche elvetiche temporeggiano, rispondono con arguzia e con atteggiamenti che le sono propri, che sanno amministrare molto bene e che in passato hanno dato ottima prova. È proverbiale il loro abile e navigato pragmatismo, come se il segreto fosse sì destinato prima o poi a scomparire, ma per il momento è ancora ben saldo nella mente degli operatori e in quella dei cittadini. Come dire che pur intendendo cambiare a parole lo spirito della legge, non si vuole nei fatti intaccarne la sostanza. Questo gioco sottile, che rende il segreto non più assoluto, ma al tempo stesso ancora solido, ha fatto finora meraviglie. Oggi tuttavia il sistema bancario svizzero ha compiuto un notevole e sofferto passo, introducendo il principio, altra astuzia, di un meccanismo complesso, denominato l'accordo Rubik, come il celebre rompicapo. In sostanza si è introdotto un'imposta alla fonte, da negoziare bilateralmente, mantenendo l'anonimato dei titolari, pur aprendo a una certa informazione fiscale su richiesta degli stati interessati. L'accordo è passato con Austria e Gran Bretagna, l'Italia e la Grecia sono tentate a firmarlo e si può ben capire (si tratta di centinaia di milioni), Germania e Francia invece si oppongono. In fondo, fa notare il segretario di Stato Michael Ambühl, «la Svizzera pratica l'impostazione alla fonte sugli averi finanziari ai propri cittadini, e funziona molto bene, non vedo perché non si possa fare la stessa cosa con i depositi stranieri». Non può tuttavia passare inosservato il fatto che mentre si negoziava questo accordo, funzionari bancari oltrepassavano l'Oceano e i confini con Germania e Francia per procacciare attivamente capitali esteri, in violazione tra l'altro della legge svizzera e della convenzione di diligenza delle banche. Insomma parole alte e chiare, ma fatti più oscuri. Ad intralciare la cooperazione fiscale c'è inoltre quel sistema opaco delle azioni al portatore (non nominative) e la notifica sistematica al contribuente straniero quando ci fosse un'inchiesta fiscale suscettibile di mettergli una pulce nell'orecchio. Perché la Svizzera? Nulla si dice di Austria e Inghilterra (guarda caso hanno firmato per primi l'accordo Rubik), che vantano forme giuridiche e un segreto forse ancora più blindati. Ma fra le montagne, nel suo isolazionismo neutrale, tra mucche e sportelli bancari, la Svizzera è diventata una caricatura, e come ogni caricatura spesso travisa la realtà. Nel cinema come in letteratura, se c'è un banchiere corrotto, quello deve essere per forza svizzero.

Quale futuro per le Officine di Bellinzona?

Difendere i posti di lavoro

I dipendenti non intendono accettare ridimensionamenti della struttura, ma vogliono che le Officine FFS di Bellinzona restino integre e diventino il fulcro di un futuro centro di competenze.

La preoccupazione è tornata palpabile nella pittureria, dove il personale ha aderito praticamente in corpore all'invito della sua commissione di riunioni mercoledì 28 novembre in assemblea. Ad alimentarla sono stati i recenti sviluppi di tre progetti che dovrebbero definire il futuro delle Officine.

Dall'inizio del 2012 è partito lo studio di fattibilità per un centro di competenze in ambito ferroviario, che il Consiglio di Stato ha affidato all'agenzia BDO di Lugano e che dovrebbe essere consegnato a fine gennaio 2013. Esso dovrebbe concretizzare l'iniziativa popolare per un polo tecnologico, promossa dal personale delle Officine durante lo sciopero.

Sempre nel corso del 2012, le

FFS, che partecipano allo studio sul centro di competenze come membro del gruppo di accompagnamento, hanno comunicato di aver promosso due progetti per analizzare il futuro delle Officine: Lago e Area.

Lago analizza i potenziali delle OBe nelle attività attuali di manutenzione di locomotiva, vagoni e componenti; Area valuta invece altre opzioni di sviluppo della superficie. Le FFS si sono premurate di comunicare che le analisi sono supportate da un «Consiglio» di esperti esteri.

Centro di competenze o appartamenti?

Qualche settimana fa, il presidente del Partito liberale radicale Rocco Cattaneo, ha suscitato un certo clamore, lanciando una «provocazione» che invitava a riflettere sull'opportunità di utilizzare il sedime delle Officine per la realizzazione di un complesso residenziale-commerciale in vista dell'apertura di Alptransit. Questo concetto è poi stato ripreso anche dal presidente

della Camera di commercio del canton Ticino, Franco Ambrosetti. Il fatto che entrambi facciano parte di questo Consiglio di esperti delle FFS suscita più di un dubbio sulla reale portata di questa «provocazione».

Risolvere i problemi di produzione

Per il personale, questa non può evidentemente essere una opzione. Attualmente le Officine sono una struttura che dà lavoro a oltre 500 persone e che merita di essere consolidata tramite provvedimenti che ne migliorino in modo durevole l'efficienza. Da tempo i rappresentanti del personale denunciano problemi e lacune organizzative e di processi che tormentano la produzione, in particolare di quel settore dei vagoni che le FFS definiscono, nelle prime conclusioni del progetto Lago, come più problematico dal punto di vista concorrenziale. Inoltre avevano richiesto un chiaro potenziamento della lavorazione sale, al posto del progetto inaugurato giovedì scorso e costato 5 milioni di franchi, la



Il personale chiede di credere e di investire nelle Officine.

cui capacità risulta chiaramente insufficiente. Questi problemi potrebbero essere visti come ulteriori elementi in grado di condizionare anche le decisioni sul futuro uso delle Officine e del loro sedime. Secondo il personale, sarebbe quindi molto meglio investire tutte le energie per risolverli una volta per tutte, invece di scomodare consulenti esterni per elaborare alternative.

Le FFS devono fare chiarezza

La riuscita del centro di competenze dipende inoltre dal sostegno delle FFS in qualità di proprietarie e di maggior cliente delle Officine. Un sostegno che sulla carta le FFS non hanno mai fatto mancare, ma che i due studi «Lago» e «Area» sembrerebbero voler ridimensionare nel prossimo futuro, tanto più che settimana scorsa le FFS hanno precisato di non poter essere parte attiva nella costituzione della personalità giuridica del centro di competenze. Un'affermazione giunta come un fulmine a ciel sereno, se si considera il ruolo delle FFS nello studio di fattibilità.

Il personale ha quindi partecipato con molto impegno all'assemblea, ponendo alla commissione e al direttore Felix Hauri, presente in pittureria, molte domande. Al termine, ha votato all'unanimità una risoluzione in cui chiede alle FFS di porre fine alle titubanze nel sostenere il centro di competenze e di dare alle Officine le strutture di cui hanno bisogno per affrontare le sfide del presente e del periodo di transizione verso la nuova struttura (vedi riquadro).

Pietro Gianolli

I lavoratori delle OBe riuniti in assemblea il 28 novembre 2012 pongono alle autorità politiche cantonali e regionali (Municipio di Bellinzona, Consiglio di Stato e Deputazione ticinese in primis), nonché alla direzione ed al consiglio di amministrazione delle FFS le seguenti richieste:

1. di proseguire con coerenza e rapidità nella direzione di quanto definito in modo puntuale dal bando di concorso per lo studio di fattibilità del Centro di competenze (in particolare la premessa e il capitolo 5);
2. di orientare lo studio di fattibilità del Centro di competenze utilizzando completamente l'attuale sedime dell'OBe (~100 000 m²);

3. di accantonare in modo definitivo lo studio FFS «AREA» sciogliendo tutta l'organizzazione messa in piedi attorno ad esso (consiglio di direzione, ecc.);

4. che le analisi di mercato (volumi e fatturato) delle OBe previste nello studio di fattibilità per il Centro di competenze siano effettuate da un ente super partes;

5. di continuare ad attenersi in modo scrupoloso e incondizionato alla dichiarazione d'intenti sottoscritta il 13 dicembre 2011 dal presidente del Comitato e dal responsabile P-OP-MT;

6. di continuare in modo attivo e rinnovato il proprio impegno affinché le «condizioni necessarie» al successo del Centro di competenze, identificate dallo studio della

società BDO, vengano garantite in primis dalle FFS:

in particolare attraverso
a. l'apporto di progetti innovativi e strategici all'interno del Centro di competenze;
b. la gestione ottimale della transizione presso le Officine FFS di Bellinzona;
c. la necessità di formazione e riqualificazione professionale;

7. di fare il necessario affinché le FFS garantiscano durante il periodo di transizione (almeno 7 anni) i volumi necessari per mantenere intatta, per lo meno allo stato attuale, l'intera struttura e l'occupazione alle OBe;

8. di dimensionare il layout sale per almeno 25 000 sale annue;

9. di garantire un volume di lavoro per il 2013 tale da

RISOLUZIONE

assicurare l'attuale livello occupazionale;

10. di assumere gli attuali collaboratori interinali e interrompere l'attuale politica di assunzione di personale temporaneo.

Qualora queste legittime rivendicazioni del personale non fossero rispettate integralmente al più tardi entro la fine di gennaio 2013, l'assemblea chiede che venga riavviata la procedura affinché l'iniziativa per un «Polo tecnologico», lanciata dal personale delle OBe nella primavera del 2008, possa celermente riprendere il suo iter e quanto prima sia sottoposta a votazione popolare.

Il SEV difende i trasporti come valore del servizio pubblico

«Non ci stiamo»!

Nel corso del volantinaggio che ha preceduto la manifestazione del 5 dicembre, i dipendenti e le dipendenti delle aziende di trasporto pubblico hanno espresso contrarietà e rammarico, per l'attacco al servizio pubblico (vedi anche dossier alle pagine 8 e 9). Presentata anche un'interrogazione al Consiglio di Stato.

«Perché decurtare le risorse finanziarie a un servizio che interessa tutta la collettività? Questa una delle domande che i/le dipendenti dei trasporti pubblici hanno rivolto al sindaco in occasione di una serie di volantinaggi. Come spiegare che solo un anno fa il Gran Consiglio ticinese ha approvato un credito quadro per la promozione del trasporto pubblico e solo un anno dopo il Consiglio di Stato propone di tagliare le indennità? Contro una decisione insensata e incoerente il sindacato e il personale hanno deciso di mobilitarsi in difesa di un trasporto pubblico davvero al servizio di tutti e presente anche nelle regioni periferiche. La voce della protesta è stata accolta anche da alcuni deputati in Gran Consiglio che hanno inoltrato un'interrogazione al Consiglio di Stato. Interrogazione che vi proponiamo integralmente.

Il preventivo 2013 prevede una decurtazione dell'1,8% sui contributi versati a enti esterni all'amministrazione, tra i quali le imprese di trasporto pubbliche. Queste aziende hanno una personalità giuridica propria, in genere una SA e agiscono in base ad un mandato di prestazioni elaborato secondo la legge federale sul trasporto viaggiatori (LTV) e la legge cantonale sui trasporti pubblici LTP. Il 28 novembre 2011, il Gran Consiglio ha votato con un solo astenuto il messaggio 6524 per un credito quadro di 292,2 milioni, di cui 232 a carico del cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico. L'elaborazione del mandato di prestazioni alle imprese avviene sulla base di un'offerta finanziaria, elaborata nei primi mesi dell'anno precedente a quello di merito. Per il 2013, l'offerta di trasporto e i costi che ne derivano sono da considerare definitivi, essendo l'orario ormai pubblicato. Le base legali citate permettono al cantone, incaricato di negoziare l'offerta, di controllare minuziosamente l'ammontare e la destinazione delle spese, riducendo le indennità dell'ente pubblico qualora si dovesse rilevare una gestione poco oculata e non vi è ragione di ritenere che ciò non sia stato fatto sino ad oggi. Questa indennità costituisce, a seconda delle aziende, una

quota dalla metà ai $\frac{2}{3}$ degli introiti.

Il pagamento dell'indennità per le spese non coperte viene ripartita tra Confederazione, cantoni e comuni. Secondo il messaggio 6524, il 51% dell'importo va a carico della Confederazione e il 49% a carico del cantone. Il 25% della quota cantonale è poi coperta dai comuni.

Le imprese di trasporto pubblico gestiscono autonomamente i rapporti di lavoro con i propri dipendenti, per lo più tramite contratti collettivi di lavoro che fissano anche gli importi salariali.

Alla luce di tutte queste considerazioni, chiediamo quindi al Consiglio di Stato:

■ Come ritiene possibile per le aziende di trasporto pubblico, una volta impegnate sul fronte delle prestazioni da un'offerta di orario pubblicato, ridurre i loro costi, il cui ammontare viene severamente controllato di anno in anno?

■ Ha valutato le conseguenze finanziarie per queste aziende, che si vedranno private di un importo consistente di introiti, senza che il cantone possa beneficiarne che in misura parziale, considerato che il meccanismo sopra illustrato riduce in egual misura anche l'importo versato dalla Confederazione, la cui quota è molto maggiore e dei comuni?

■ Non ritiene il Consiglio di Stato di esporsi ad un calo di credibilità nei confronti di queste aziende e dell'opinione pubblica, rivedendo a proprio beneficio ed in modo unilaterale accordi ormai conclusi, al-

NO ai tagli nei trasporti pubblici!

Facciamo sentire la nostra voce

Il Cantone vuole tagliare le indennità ai trasporti pubblici!
Meno soldi significa:
- meno prestazioni
- più incertezza per il personale

Mercoledì 5 dicembre

Tutti in Piazza Governo a Bellinzona a partire dalle 15.
Per difendere il trasporto pubblico e l'occupazione.
Ritrovo membri SEV alle 14.30 alla Casa del popolo.

Il trasporto pubblico è sempre più usato e apprezzato. È il vero antidoto a un traffico privato sempre più intasato che paralizza i centri urbani e alimenta infinite ed estenuanti code. Il Canton Ticino oltre a voler tagliare del 2% i salari dei dipendenti pubblici, prevede di tagliare dell'1,8% le indennità per le prestazioni alle Imprese di trasporto concessionarie (ITC).



Da quando il Cantone ha deciso di promuovere il trasporto pubblico, il personale ha profuso un elevatissimo impegno professionale e ha fornito il proprio contributo nel miglioramento dell'offerta. Il personale non accetterà che queste misure possano incidere sulle condizioni di lavoro e di impiego, anche dal profilo salariale.

meno per quanto riguarda le prestazioni da apportare dalla controparte?

■ Come giustifica il Consiglio di Stato la prospettata parità di trattamento, considerato come le condizioni di impiego in queste aziende sono state determinate in base a considerazioni del tutto estranee a quelle dei dipendenti cantonali?

■ Il Consiglio di Stato ha valutato il rischio che le imprese di trasporto possano essere costrette a procedere a licenziamenti di personale, non avendo altro margine di manovra per contenere le spese? Se sì, non ritiene che le stesse si ritroverebbero in difficoltà per fornire le prestazioni richieste dal cantone anche negli anni a venire?

Il settore dei trasporti pubblici sta vivendo in tutta la Svizzera ed anche nel nostro cantone

un momento di particolare successo, grazie agli sforzi prodotti dall'ente pubblico, ma anche al servizio puntuale e preciso prestato dalle aziende e dal loro personale. Questo successo può contribuire in modo decisivo al miglioramento delle condizioni di vita nel nostro cantone. A livello federale e cantonale sono inoltre previsti importanti investimenti a livello infrastrutturale. Il citato messaggio 6524 si inseriva proprio in questo contesto. Imporre alle aziende una riduzione delle spese di esercizio appare come una misura per lo meno incoerente. Questa constatazione ci porta a chiedere anche al Consiglio di Stato:

■ Come giustifica la contraddizione stridente tra la decurtazione delle indennità alle imprese di trasporto e i contenuti del messaggio sul credito quadro votato solo un anno fa?

■ Non teme che essa possa avere ripercussioni negative su questo importante settore, di portata ben superiore agli effetti a corto termine sui conti dello Stato?



Risorse in meno per i trasporti: c'è di che preoccuparsi.



Volantinaggio alla TPL con Igor Sassi e Angelo Stroppini.

Pelin Kandemir Bordoli
Ivan Cozzaglio
Gianni Guidicelli
Saverio Lurati

Bellinzona, 20 novembre 2012

Il cambio di orario dei nostri trasporti pubblici scatterà il 9 dicembre



Vincent Brodard: «Il mio lavoro consiste nel garantire che l'orario pianificato corrisponda, alla fine, a quanto previsto. Devo inoltre assicurarmi che il materiale rotabile sia pronto in tempo per la nuova offerta».

Un enorme e delicato lavoro di pianificazione

Vincent Brodard fa parte del gruppo che progetta l'orario FFS. Un lavoro da titani che richiede non solo la capacità di anticipare la ferrovia, ma anche quella di coordinare le coincidenze con le imprese di trasporto concessionarie e i treni internazionali. Mentre siamo sul punto di scoprire il programma nel 2013, Vincent Brodard e i suoi colleghi stanno lavorando per diversi mesi al programma del 2014!

■ **contatto.sev:** In quale servizio lavora e in che cosa consiste la sua funzione di pianificatore?

Vincent Brodard: Lavoro presso le FFS Viaggiatori Lunga Percorrenza Gestione dei Prodotti. Questo servizio pianifica l'offerta FFS Lunga Percorrenza a breve e a lungo termine. Siamo organizzati in due entità di pianificazione: la pianificazione a lungo termine (+8-50 anni) e la pianificazione breve e medio termine (+1-8 anni). Io lavoro nella pianificazione breve e medio termine. Lo scopo del nostro lavoro è quello di anticipare le esigenze future dell'offerta ferroviaria Lunga Percorrenza, stabilire i relativi concetti di offerta e coordinare il tutto con le infrastrutture che sarà necessario realizzare. Lo stesso vale per i bisogni del materiale rotabile. Questa pia-

nificazione è strettamente legata ai progetti di finanziamento delle infrastrutture ferroviarie della Confederazione. Nel mio specifico settore, mi occupo dei progetti circa 8 anni prima della loro realizzazione. Il mio lavoro consiste nel garantire che l'orario pianificato corrisponda, alla fine, a quanto previsto. Devo inoltre assicurarmi che il materiale rotabile sia pronto in tempo per la nuova offerta, come i Duplex Regio per l'orario romando 2013. Si noti che i contatti con i Cantoni costituiscono una parte importante della pianificazione della nuova offerta.

■ **Quali sono le tappe principali attraverso le quali si deve passare per impostare una nuova pianificazione oraria nazionale?**

FFS Viaggiatori comunica al-

l'infrastruttura il proprio fabbisogno in termini di offerta. I pianificatori dell'infrastruttura elaborano quindi i progetti di orario. Definiscono le condizioni di realizzazione di questa nuova offerta e le esigenze in termini di infrastrutture (nuovi binari, linee più veloci, esigenze del materiale rotabile, ecc.) che permetteranno di conseguire gli obiettivi desiderati. A mano a mano dello stato di avanzamento di ciascun progetto, esso viene affinato. Su diverse varianti di partenza, solo una viene scelta. Lo sviluppo di una nuova offerta spesso conduce ad una nuova pianificazione. La durata del processo per la creazione di un orario nazionale dipende dal grado di sviluppo dell'offerta, ma siamo in una fascia che va da cinque anni a una durata indeterminata di diversi decenni.

■ **Con quale software lavora? È lo stesso che viene utilizzato anche da altre ferrovie?**

Lavoro con gli usuali strumenti informatici e parzialmente con lo strumento di pianificazione Viriato, usato anche da FFS Infrastruttura. Viriato è un software sviluppato da una società privata (SMA) ed è utilizzato da altre compagnie ferroviarie estere.

■ **Alle FFS, in quanti lavorate all'elaborazione dell'orario?** Presso FFS Viaggiatori, il grup-

po di gestione dei prodotti conta circa 25 persone, tra cui i collaboratori addetti alla pianificazione dell'orario, che elaborano un modello dell'offerta e si occupano della comunica-

«La creazione di un orario nazionale dipende dal grado di sviluppo dell'offerta, ma siamo in una fascia che va da cinque anni a una durata indeterminata di diversi decenni...»

Vincent Brodard, pianificatore dell'offerta FFS Lunga percorrenza

zione. Presso FFS Infrastruttura, sono diverse decine i dipendenti attivi a Berna e nelle regioni per la pianificazione degli orari a breve, medio e lungo termine.

■ **Chi vi chiede di aggiungere o eliminare i treni su una determinata linea?**

FFS Lunga percorrenza è l'unico a decidere lo sviluppo o la riduzione dell'offerta, contrariamente al traffico regionale, le cui offerte sono finanziate dai Cantoni. Tuttavia, lavoriamo a stretto contatto con i cantoni e cerchiamo di soddisfare le loro aspettative se corrispondono alla strategia della Lunga percorrenza.

■ **Dopo l'entrata in vigore del nuovo orario, sono possibili cambiamenti?**

Sì, ma in linea di principio si tratta di aggiustamenti sulla base di osservazioni dopo un paio di mesi del nuovo orario. Se ci rendiamo conto che un

treno non ha sufficienti posti a sedere, che manca un treno in un orario chiave per l'esercizio, o che un treno non si giustifica sulla base della frequenza, adattiamo l'offerta.

Per contro, la struttura dell'orario pubblicato non cambia, a meno di un nuovo progetto.

■ **Dalla messa in consultazione del nuovo orario nel corso del mese di maggio fino alla sua pubblicazione nel mese di novembre, ci sono stati cambiamenti significativi? Se sì, quali?**

Abbiamo, per esempio, risposto al comune di Nyon che ci ha chiesto una fermata supplementare di un ICN al mattino. Si tratta di una deroga rispetto all'orario cadenzato della Romandia 2013, ma dato che era possibile farlo, abbiamo accolto tale richiesta.

■ **L'indicatore 2013 è composto da tre volumi. Lei si occupa di tutti e tre o solo del volume sulla ferrovia?**

Ogni impresa ferroviaria comunica i suoi orari a FFS Infrastruttura, responsabile della definizione e dell'elaborazione dell'indicatore ufficiale su

BIO

Vincent Brodard, 43 anni, ha iniziato a lavorare alle FFS come apprendista (settore circolazione treni) nel 1986. Ha lavorato qualche anno nelle stazioni romande come agente supplente. Dopo studi in formazione per gli adulti, è stato nominato capo della circolazione, responsabile degli apprendisti a Friburgo, poi capo team nel primo team (zona Friburgo)

del centro di esercizio di Losanna. Formatore teorico e pratico dei capi della circolazione, è stato promosso nel 2009 nelle funzioni di pianificatore dell'offerta FFS Viaggiatori Lunga percorrenza. Sposato, padre di due ragazze, vive con la famiglia a Echarlens (Gruyère). Pratica nel tempo libero il canto, il volano e il teatro.



Vincent Brodard nel suo ufficio a Berna, con il naso nell'orario del 2014.

mandato dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). FFS Infrastruttura raccoglie quindi tutti i dati concernenti gli orari delle FFS e delle ITC e ne cura la pubblicazione. Mi occupo della pianificazione dei treni, quindi mi riguarda direttamente solo il primo volume, che tratta delle ferrovie.

■ **Come si svolge la collaborazione con le ITC affinché tutte le funzioni con le coincidenze?**

In generale comunichiamo il progetto di orario alle ITC attraverso i Cantoni. Successivamente discutiamo con loro i possibili adeguamenti in base alle loro specifiche esigenze.

■ **E per quanto riguarda i collegamenti con l'estero? C'è un coordinamento istituzionalizzato a livello europeo o ogni rete nazionale si «organizza» con il vicino?**

Due sessioni annuali di coordinamento internazionale degli orari dei treni (Forum Train

International) si svolgono a gennaio e marzo dell'anno successivo. Durante questi incontri vengono esaminati gli orari dei treni internazionali con le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura. Le offerte sono generalmente trattate a monte con le compagnie ferroviarie nei paesi vicini. In Svizzera la maggior parte dei treni internazionali viaggiano secondo l'orario cadenzato (spesso su tracce Intercity) per approfittare di tempi di percorrenza attrattivi.

■ **Nella fase di pianificazione, si deve anche tener conto del traffico dei treni merci?**

Quando si ha a che fare con un orario cadenzato, le tracce dei treni merci non ci riguardano, visto che restiamo nella trama oraria che ci è stata assegnata. Se per contro dobbiamo pianificare un treno fuori cadenza, non è raro per noi entrare in conflitto con una traccia merci. FFS Infrastruttura ci offre allora delle alternative in consulta-

zione con la società di traffico merci su rotaia in questione. Se non si trova una soluzione, la conciliazione si svolge sotto l'egida di Sillon Suisse SA, l'organo indipendente della Confederazione che garantisce l'accesso non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie in Svizzera.

■ **Le FFS prevedono un aumento della mobilità del 50% entro il 2030, o addirittura del 100%, intorno ai grandi**

centri urbani. La rete attuale potrà assorbire questo aumento?

Per quanto mi riguarda, è soprattutto la regione dell'Arco lemanico ad essere interessata da questo aumento. L'orario Romandia 2013 è stato istituito affinché – in attesa di nuove infrastrutture (Lemano 2013 e lavori da Renens-Losanna e Ginevra) – fossimo in grado di far fronte alla domanda.

■ **A partire da quando comin-**

cherà a lavorare sulla griglia oraria del 2014?

Questo lavoro è già in corso da qualche mese, una pianificazione più dettagliata è già stata avviata questo autunno. Abbiamo bisogno di completare il quadro entro aprile 2013 per l'ordinazione provvisoria delle tracce 2013. In seguito possono ancora essere effettuati degli adeguamenti entro l'ordinazione definitiva di agosto 2013.

Alberto Cherubini/frg

Le principali novità 2013 per il Ticino

Le FFS ampliano l'offerta con l'introduzione dell'orario 2013. Più collegamenti nelle varie regioni, e una semplificazione del ticket elettronico e dei servizi online. I maggiori beneficiari dei cambiamenti, a partire dal prossimo 9 dicembre, saranno gli utenti romandi. Cambiamenti significativi anche in Ticino: i collegamenti Tilo tra Ticino e Milano Centrale raddoppieranno. Circoleranno giornalmente, domenica e festivi compresi, cinque treni FLIRT da Biasca, via Bellinzona e Lugano, con destinazione

Milano Centrale, mentre dal capoluogo lombardo partiranno sei treni in direzione di Biasca/Bellinzona. Buone notizie anche per i pendolari.

L'ICN in partenza da Chiasso alle ore 7.45 del mattino effettuerà una fermata supplementare a Mendrisio. Nell'orario di punta del mattino per i viaggiatori in partenza da Mendrisio sarà quindi offerto un collegamento in più verso Lugano e Bellinzona. Dal 2015 la regione Ticino beneficerà del sistema di rete celere Ticino/Como-Mendrisio-Varese-Malpensa (collegamento all'aeroporto internazionale di Milano).

Lo smantellamento del servizio pubblico danneggia economia e popolazione

«È solo lottando tutte insieme che le associazioni del personale possono difendersi. L'impressionante manifestazione di San Gallo è un buon esempio.»

Dore Heim, segretaria centrale dell'Unione sindacale svizzera



Dore Heim

Le cifre rosse dei cantoni toccano personale e servizi

Numerosi cantoni sono sotto pressione dal punto di vista finanziario, tanto che la maggior parte per il 2013 prevedono disavanzi e i rispettivi parlamenti sono ora chiamati ad esaminare misure di risparmio o aumenti di imposte. I risparmi toccano spesso, in modo più o meno marcato, il personale, che non le accetta senza reagire e peggiorano i servizi, tra i quali anche il trasporto pubblico.

A metà ottobre, 17 dei 23 preventivi cantonali 2013 pubblicati prevedevano un disavanzo (fonte: agenzia telegrafica svizzera). Si sono poi aggiunti anche i conti in rosso del canton Lucerna. Questa delicata classifica vede in testa il canton Ginevra (278 milioni), seguito dal Ticino (198,5), Zurigo (150), Soletta (134) e Berna (oltre 100). I dibattiti nei vari parlamenti non sono tuttavia conclusi. Nel canton Soletta, per esempio, il gran Consiglio ha stralciato le proposte di risparmio, portando il disavanzo a 150 milioni. In Ticino, il dibattito rischia persino di slittare all'anno prossimo, rispettivamente il preventivo potrebbe essere respinto, mentre il personale ha annunciato una giornata di sciopero. Anche nei cantoni Friburgo, Grigioni, Lucerna, Sciaffusa, San Gallo e Turgovia hanno prospettato misure di risparmio. Turgovia, per esempio, vuole tagliare le spese per il personale di 20 milioni, le riduzioni dei premi di cassa malati e i contributi per le lunghe degenze in ospedale di altri 20 milioni. Il canton Grigioni sta riflettendo sui propri obiettivi di politica sociale e sulle misure di riduzione dei premi di cassa malati.

Aumenti di spesa...

I disavanzi hanno ragioni molto disparate. Una delle più frequenti è l'aumento dei costi delle cure mediche. «I preventivi dei cantoni risentono degli aumenti di spesa per le cure mediche, per le degenze ospedaliere e nel settore sociale in genere» ha spiegato il vicesegretario della conferenza dei direttori delle finanze cantonali Peter Mischler all'ATS. L'introduzione delle nuove norme per il finanziamento degli ospedali ha comportato anche l'assunzione delle spese legate agli ospedali privati. Un'altro aumento delle spese è derivato dall'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale.

... e minori introiti

nel contempo, vi è un calo degli introiti derivante dalla partecipazione agli utili della banca nazionale, dalle riforme della Confederazione nell'imposizione di imprese e di famiglie e gli effetti degli sgravi fiscali praticati negli ultimi anni in alcuni cantoni.

Le incertezze legate alla situazione economica lasciano poi poco spazio all'ottimismo.

ats/Fi

■ Panoramica sulla Svizzera tedesca

Pacchetti di misure un po' ovunque

A San Gallo il governo risparmierà 7 milioni di franchi (1%) sulla massa salariale del personale dello Stato, come deciso la settimana scorsa dal Parlamento. L'esecutivo aveva proposto un risparmio di 16 milioni di franchi. Ecco perché cinquemila funzionari erano scesi in piazza lo scorso 15 novembre.

Zurigo alla ricerca di risparmi

Nel 2011 il governo zurighese aveva proposto un aumento delle imposte per poter assumere gli oneri supplementari in materia di salute, ma il parlamento non solo ha risposto picche, ma ha anche chiesto al governo misure di contenimento supplementari per equilibrare i conti dello Stato.

I ministri hanno allora presentato per il 2013 un preventivo con un deficit di 157 milioni di franchi, respinto dalla commissione delle finanze che chiede risparmi dell'ordine di 200 milioni di franchi. Negli scorsi anni all'interno dell'amministrazione cantonale sono già state adottate delle misure di rispar-

mio con ingenti soppressioni di impieghi. Se si è giunti a questa situazione è soprattutto a causa della riduzione delle imposte. Il problema è che ora mancano soldi per il servizio pubblico e le sue infrastrutture.

Lucerna e il suo pacchetto di misure

Il Consiglio di Stato lucernese ha proposto un pacchetto di 185 misure per il 2013. Questo pacchetto contiene risparmi per 57,7 milioni di franchi e 111,8 milioni di franchi per il 2014. Con questo piano intende tornare nelle cifre nere nel 2014. Dieci di queste misure devono essere approvate dal parlamento. I risparmi toccano le spese del personale, che crescerebbero dello 0,5% invece che dell'1,5%. L'effettivo della polizia dovrebbe aumentare più lentamente rispetto alle previsioni. Poco meno di una trentina di posti saranno cancellati all'interno dell'amministrazione federale. Sono pure possibili licenziamenti. Tagli previsti nei settori della formazione e della salute.

Dopo un continuo calo delle imposte dal 2000, il governo le vuole ora aumentare nel 2015 con l'obiettivo di rimpolpare le casse dello Stato di 29 milioni. Ma il parlamento si è già opposto nel 2012; si presume, dunque, che anche in questo caso nulla è acquisito. Lo scorso 24 novembre 1500 persone hanno manifestato a Lucerna contro queste misure di risparmio. È stata inoltre lanciata una petizione.

Soletta: lo sbarramento della sinistra

L'esecutivo ha presentato 61 misure di risparmio per colmare l'assenza di grandi importi che verranno a mancare nelle casse cantonali. Ma il parlamento ha respinto tutto al mittente all'inizio di novembre. La sinistra, e qualche esponente del centro, è riuscita a lottare contro il contenimento dei trasporti pubblici previsto nel 2013 e contro lo smantellamento di prestazioni nella sanità e nella formazione.

Fi



5000 funzionari e funzionarie sono scesi in piazza a San Gallo, lo scorso 15 novembre per contestare il previsto taglio dei salari dell'1,5%

■ La situazione nella Svizzera romanda

Gli anni belli sono ormai lontani

A Ginevra il preventivo 2013 prevede tagli nell'educazione, la soppressione della possibilità di chiedere il pensionamento anticipato e, per il secondo anno consecutivo, il mancato versamento ai funzionari della tassa annuale, ciò che preoccupa il personale dello Stato.

A Ginevra i trasporti non si toccano

Numerose le azioni di protesta previste, tra cui uno sciopero il 6 dicembre. Il Consiglio di Stato ha rivisto il pacchetto da sottoporre al parlamento, con un deficit che passa da 278 a 191 milioni di franchi, in particolare grazie a un miglioramento delle entrate di 99 milioni di franchi. Nessun taglio nei trasporti pubblici, al contrario: a Ginevra hanno il vento in poppa.

Friburgo: stringere la cinghia

A Friburgo, «si vuole proseguire lo sviluppo dei trasporti pubblici, in particolare la ferrovia regionale. Miglioramenti sono previsti nel 2013, ma per i prossimi anni la situazione

finanziaria del cantone resta tuttavia preoccupante. Attualmente allo studio una serie di misure strutturali di risanamento delle finanze cantonali», spiega il capo del servizio dei trasporti del canton Friburgo, Martin Tinguely. Infatti, secondo le previsioni, il 2012 dovrebbe chiudere con un deficit di 100 milioni di franchi; un piano di riparmi è previsto a partire dal 2014. Tra le misure possibili, il contenimento dell'evoluzione della massa salariale e, tra le altre opzioni, tagli alle sovvenzioni.

Neuchâtel: raddrizzare i conti

A Neuchâtel il cantone comunica che «il deficit previsto nel preventivo 2013 è il meno gravoso degli ultimi 20 anni grazie a una politica rigorosa della stabilizzazione degli oneri. Il Consiglio di Stato prosegue gli sforzi di risanamento delle finanze, che costituisce una sfida di primo piano della prossima legislatura». «In linea di principio non è previsto nessun risparmio nei prossimi quattro anni a livello cantonale», spiega Christophe Bre-

gnard, economista presso il servizio dei trasporti. Che aggiunge: «Stiamo lavorando su un leggero aumento del budget per le indennità di trasporto nei prossimi quattro anni».

Vaud e Vallese: cifre nere

Il preventivo 2013 dello Stato di Vaud si iscrive nella continuità di quelli precedenti e prevede un saldo positivo di 4 milioni di franchi. Un leggero indebitamento è previsto per i prossimi anni. Il preventivo del Vallese prevede utili per 8 milioni di franchi e la creazione di 84 impieghi.

Jura: equilibrio difficile

Il governo giurassiano ha presentato un progetto di preventivo che prevede un'eccedenza degli oneri di 6,1 milioni. Questo risultato comprende, in particolare, un rafforzamento del personale. La prevista diminuzione del carico fiscale per le coppie sposate è invece stato rimandato all'anno prossimo.

Henriette Schaffter

■ Riflettori su Berna

Forbici in azione

Tre anni fa una riduzione delle imposte ha causato allo Stato una perdita di 200 milioni di franchi. Nel 2013 si prevede un deficit di 110 milioni, a causa della votazione dello scorso settembre sull'imposizione dei veicoli a motore. Per equilibrare il preventivo 2013, il governo ha presentato al parlamento una serie di misure di risparmio. Tutte accettate, salvo quella che riguardava il trasporto di scolari e scolare. Così facendo si risparmiano 44 mi-

lioni direttamente sul personale – rinunciando alle misure salariali previste – e 57 milioni in diversi ambiti: 4,7 milioni in psichiatria, 3 nelle Scuole universitarie, 2 nella manutenzione delle strade, 2 nelle scuole di musica e 0,7 milioni nei trasporti pubblici, riducendo gli orari su 15 linee di bus di campagna e 2 sul tram. Anche gli investimenti saranno ridotti.

Fi

FERROVIE DEL GIURA; TAGLI

I tagli previsti a preventivo nel canton Berna, toccano frontalmente le ferrovie del Giura, che dipendono da tre cantoni: Giura, Berna e Neuchâtel. «Ci chiedono di ridurre le spese sugli investimenti. Vogliono le stesse prestazioni spendendo meno. Ci hanno chiesto concretamente di modificare le offerte. Abbiamo chiesto 5 elettrotreni, ma ne avremo solo 3: non c'è nessun miglioramento in vista.

Tutto ciò – spiega Maxime Jeanbourquin, presidente del Consiglio di amministrazione delle ferrovie giurassiane – ha delle ripercussioni sullo stress: i veicoli o devono circolare di più o dobbiamo trovarne dei nuovi. Siamo in una situazione che genera stress anche sui conducenti. Faccio allusione ai tre cantoni, ma in modo particolare al canton Berna».

HS

Navigazione Lago Maggiore (NLM), sindacati attorno al primo tavolo tecnico – Definiti gli scenari per il 2013

L'onda lunga della mobilitazione

Uno dei successi della mobilitazione NLM di questa primavera è stato quello di ottenere un tavolo tecnico azienda/sindacati per discutere e trovare insieme delle soluzioni in vista della stagione 2013.

Detto fatto. Sindacati e direzione NLM si sono incontrati lo scorso 21 novembre per discutere i possibili scenari per la stagione 2013 e adottare insieme i relativi provvedimenti, sempre nell'intento di salvare servizi e occupazione. Il tutto nell'interesse generale. Se in Italia la legge di stabilità verrà votata così come proposta, le premesse sembrano favorevoli, per cui la stagione 2013 sarà garantita. Alcune incertezze permangono tuttavia per la stagione primaverile, ma la direzione NLM è pronta ad affrontare ogni eventuale difficoltà con i sindacati, a tutela di tutti gli stagionali. Per questo motivo nessun lavoratore stagionale riceverà la disdetta en-



La marcia su Berna dei lavoratori delle NLM.

tro fine anno per la stagione 2013.

In base alle informazioni della direzione, la stagione 2012 ha fatto registrare una diminuzione degli introiti per quanto concerne il Lago Maggiore, in particolare sul bacino svizzero. Mentre sugli altri laghi, nonostante l'aumento delle tariffe, si è registrato un aumento. Queste cifre non fanno altro

che confermare la crisi del turismo in Ticino. Se da una parte il franco forte ha sicuramente giocato un ruolo, d'altra parte l'isolamento a seguito dei tagli delle corse del Gambarogno nel periodo primaverile, non ha sicuramente giovato.

L'abbiamo sottolineato più volte: l'azienda NLM è un'azienda un po' ingessata, senza particolare spirito imprenditoriale.

E non è sicuramente una cucina di idee per attirare maggior clientela. Gli enti del turismo dovrebbero però aiutarla, anche nel loro interesse, proponendo idee e cercando contatti con la direzione. Lo stesso esercizio dovrebbe essere fatto da parte dei comuni che vivono di turismo sul lago. Contrariamente a quello che pensa la città di Locarno, come riferi-

se il quotidiano «La Regione» dello scorso 18 luglio, un miglioramento dei collegamenti sul bacino svizzero e dei servizi turistici sono possibili anche con la vigente concessione. Bisogna però proporre e discutere con la NLM. Se da una parte è vero che con questa concessione la NLM ha il monopolio della navigazione sul lago, è anche vero che eventuali privati sarebbero attirati unicamente a prestare quei servizi dai quali poter trarre profitti lasciando alla NLM i settori meno interessanti. In vista del rinnovo della concessione per il 2017, il SEV intende muoversi già ora nell'interesse del personale.

Le attestazioni di solidarietà verso la NLM sono d'altronde emerse chiaramente la scorsa primavera, quando in sole due settimane sono state raccolte oltre 10 000 firme per salvarla! Non da ultimo la NLM fa capo a personale altamente qualificato e professionale che con fedeltà lavora sul lago.

Angelo Strappini

Dall'inizio dell'anno, le aziende svizzere hanno annunciato la soppressione di 13 mila posti di lavoro. Ma la cifra reale potrebbe essere molto più elevata. In effetti, il numero di posti di lavoro soppressi dalle piccole aziende non è di dominio pubblico. E molte grandi aziende cercano di ridurre gli effettivi del proprio personale a piccole dosi e senza informare il pubblico. La situazione si è nettamente deteriorata, soprattutto nelle ultime settimane. Ogni giorno vengono annunciati tagli di posti di lavoro. L'USS è molto preoccupata per questi sviluppi. Con una politica economica attiva, si potrebbero evitare licenziamenti. Ma la Banca nazionale svizzera (BNS) e il Consiglio federale intendono cedere di fronte agli investitori e agli speculatori che fanno spiccare il volo al franco. Al Dipartimento fede-

Risoluzione dell'assemblea dei delegati dell'USS

Garantire l'occupazione

rile dell'economia del consigliere federale Schneider-Ammann, regna il silenzio stampa.

Le autorità non raccomandano neppure il ricorso alla disoccupazione tecnica.

Le rivendicazioni dell'USS:

- Il franco è ancora troppo forte. Con la Confederazione, la Banca nazionale deve fare di tutto per portare il corso del franco ad un livello ragionevole. Nel contesto attuale, il tessuto industriale svizzero avrebbe bisogno di un tasso di cambio di CHF 1.40 per 1 euro. Questo tasso indebolirebbe significativamente la pressio-



Situazione incandescente.

ne esercitata sui salari e sull'occupazione.

- Le aziende che fanno profitti non hanno il diritto di licenziare. E coloro che sono confrontati con problemi gravi dovreb-

bero poter introdurre la disoccupazione tecnica, in combinazione con offerte di perfezionamento.

- I programmi di austerità previsti dalla Confederazione e nei Cantoni, avvelenano l'economia svizzera. Nella maggior parte dei casi, sono inutili. Per eliminare i deficit, occorre rivedere la politica di sgravi fiscali superflui concessi ai ricchi, agli alti redditi e sugli utili delle aziende.

- Le ristrutturazioni della piazza finanziaria non devono essere fatte sulle spalle dei/delle dipendenti. Le banche registrano dei profitti e pertanto non devono licenziare. I con-

tratti collettivi di lavoro delle banche devono prevedere opportunità di formazione di base e di formazione continua. È compito della Confederazione impegnarsi in questa direzione e in favore della «strategia del denaro pulito».

Il miglioramento della promozione delle attività di innovazione (Commissione federale per la tecnologia e l'innovazione) è stato un successo. La Confederazione deve attingere tutte le possibilità in questo contesto.

La sopravvalutazione del franco mette in pericolo il traffico merci su rotaia. Gli aiuti finanziari della Confederazione per il 2012 devono essere prolungati.

Secondo un rapporto dell'USS sono necessarie altre misure per lottare contro le discriminazioni

Se 91 anni vi sembrano pochi

A parità di lavoro e di qualifiche, le donne continuano a guadagnare il 18,4% in meno rispetto agli uomini. Andando avanti di questo passo, ci vorranno 91 anni per raggiungere la parità salariale. È fuori discussione!

Se fossero gli uomini ad essere discriminati, la Legge federale sulla parità tra i sessi sarebbe già applicata da un pezzo. Invece, non soltanto sono le donne ad essere discriminate, ma molti uomini si lamentano o fanno spallucce quando le donne reclamano legittimamente giustizia. Non è infatti accettabile che, a parità di lavoro e di qualifiche, continuino a guadagnare il 18,4% in meno. Andando avanti di questo passo, ci vorranno 91 anni alle donne per raggiungere la parità salariale. Anche alla pazienza – come quella dimostrata per l'ottenimento del diritto di voto sul piano federale – c'è un limite. Il rapporto stilato dall'Unione sindacale svizzera conferma che c'è ancora molto da fare.



Parità salariale: una discriminazione inaccettabile.

A cominciare, per esempio, dal rafforzamento dei controlli nelle commesse pubbliche della Confederazione per verificare il rispetto della parità. La pubblicazione di una perizia per stabilire in che misura sarà possibile rivedere l'attuale soglia di tolleranza del 5 per cento, come chiesto dalla consigliera nazionale ticinese Marina Carobbio Guscetti, non è ancora avvenuta. Resta ancora tutto da realizzare l'articolo 28 del Programma di legislatura 2011-2015 del Consiglio federale, che «prevede di rafforzare le misure volte a lottare contro le discriminazioni salariali in

base al sesso ed esaminare strumenti supplementari suscettibili di essere implementati dai poteri pubblici». Pendenti inoltre anche numerosi atti parlamentari che chiedono la creazione di un'autorità di vigilanza dotata di competenze investigative e di azione e del diritto di intentare un'azione legale e di poterla perorare. Le denunce inoltrate finora contro alcuni enti pubblici per violazione della legge federale sulla parità, sono sfociate nella totale compensazione del salario. Più problematico inoltrare una denuncia nel settore privato a causa della mancanza di tra-

sparenza salariale e della paura di essere licenziate come misura di ritorsione.

Rispetto alla situazione a livello internazionale, le misure adottate in Svizzera per contrastare le discriminazioni salariali non sono molto diverse. Tuttavia in Svezia, Austria e in alcune province del Canada, è stato creato un organo di vigilanza. In Germania, su proposta dei socialisti, si vuole creare un quadro giuridico per imporre la parità salariale e costringere gli attori responsabili in questo campo ad eliminare le discriminazioni attraverso un rigoroso sistema di controllo e secondo precise scadenze. L'iniziativa tedesca palesa in modo inequivocabile le infinite difficoltà nel fare rispettare la parità salariale pur essendo sancita dalla legge. Questo salto di qualità nel senso dell'obbligatorietà è stato evocato anche in Svizzera in occasione dell'anniversario ventennale dello sciopero delle donne. Intanto nel nostro Paese si cercano di sfruttare al meglio gli strumenti disponibili, come il «Dialogo sulla parità salariale» lanciato nel 2009. Finora solo 30 aziende (per un totale di

192 dipendenti) si sono iscritte al progetto. Il numero insufficiente di partecipanti mostra che il controllo della parità su base volontaria, non funziona. L'idea del sindacati, come mezzo di pressione, è quella di stilare una lista nera delle aziende che remano contro le donne. Eppure gli strumenti per verificare le discriminazioni all'interno dell'azienda non mancano, basti pensare, per esempio, ai sistemi Logib e ABAKAB. L'Ufficio federale dell'uguaglianza tra donna e uomo mette inoltre a disposizione degli incentivi finanziari per promuovere la parità all'interno delle aziende. Un certificato *Label Equal Salary* premia quelle che rispettano la legge. Nonostante queste misure, la legge e la Costituzione continuano ad essere ignorate. E le spinte regressive in materia dei diritti delle donne, si accentuano di giorno in giorno in modo subdolo e per questo tanto più pericoloso. Basta! È l'unica risposta possibile.

Françoise Gehring

Violenza sulle donne: una realtà raccapricciante che va denunciata

«Stai zitta, cretina»

25 novembre: giornata internazionale contro la violenza sulle donne. Un'occasione per denunciare un vero e proprio femminicidio. Una realtà anche in Svizzera. La violenza si consuma spesso tra le mura domestiche, come pure il 55% degli omicidi.

«Stai zitta, cretina» è una frase forte. E sono molte le donne che se la sentono dire. E spesso questa frase «stai zitta, cre-

tina» – che già in sé stessa è una forma di violenza che umilia e denigra la donna – prelude al peggio. Molte, pur sentendo queste parole, vanno avanti, ci riprovano perché tanto, poi, tutto passa. Ma in realtà non passa proprio nulla. Una volta che succede poi continua e sempre di più: «Le parole si fanno più taglienti, i gesti più duri, le grida più sorde, la testa più annebbiata e non capisci, pensi che ce la farai, che riuscirai a cambiarlo ma la verità è che non è così, stiamo solo cambiando noi stesse e ci

stiamo facendo carico di un dolore e una responsabilità che porteremo dentro per tutta la vita». Sono riflessioni che accompagnano la presentazione della rassegna «Siamo pari! La parola alle donne» che si è svolta a Milano. E che in fondo, seppure con linguaggi diversi, raggiunge l'iniziativa «Oltre il silenzio» portata avanti in Ticino dalla Commissione consultiva per le pari opportunità fra i sessi e sfociata anche in uno spettacolo teatrale, andato in scena il 26 novembre. Sono tutte iniziative che denunciano



Il manifesto della rassegna «Siamo pari! La parola alle donne».

una realtà agghiacciante. In Ticino la polizia interviene più di 2 volte al giorno per casi di violenza domestica. In Svizzera la violenza – psicologica, fisica e sessuale – si consuma spesso tra le mura domestiche, come pure il 55% degli omicidi. Più dei ¾ dei reati sono commessi all'interno di una relazione di coppia, presente o passata. Solo quest'anno, in Italia sono state uccise dal proprio part-

ner oltre cento donne: bambine, ragazze, anziane, non c'è differenza d'età. Nel mondo una donna su tre è stata vittima di violenza. Questa si chiama femminicidio. Denunciare, rompere il muro del silenzio, senza sosta. È una lotta, quella contro la violenza, che dobbiamo fare anche attraverso le nostre voci. Perché zitte non staremo.

Françoise Gehring

Al Teatro sociale di Bellinzona il 15 dicembre: «La voce di Arnold» – incontro con Flavio Stroppini

Da Andermatt a Iraklia

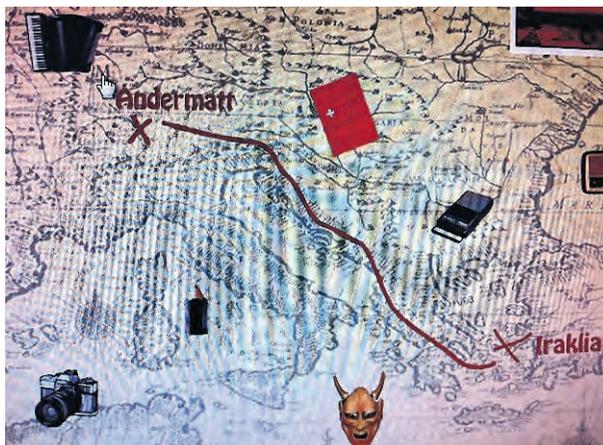
«Il treno fa sognare». Scrittore, poeta, narratore errante, Flavio Stroppini ama la ferrovia, i trasporti pubblici. Per muoversi sulla mappa di scoperte, incontri, occasioni e ricerca interiore. Si muove con passo leggero verso mete, reali e/o immaginarie, che ci invita a ripercorre. E a raggiungere.

C'era una volta sulle alpi un uomo,/partì con il suo trattore,/ su di un'isola arrivò./Ma da dove vieni, chi sei, dove vai?/ L'uomo si sedette/pensò la sua storia/e la sua storia raccontò. C'era una volta sulle alpi/ un uomo... È da questa filastrocca ispirata al ritmo di una canzonetta greca per ragazzi, che nasce lo spettacolo teatrale «La voce di Arnold», un progetto di Flavio Stroppini e Monica De Benedictis. Una storia che ci racconta Stroppini, lui che adora viaggiare con i mezzi pubblici: «Viaggiando in automobile si prende il proprio ritmo, mentre con i trasporti pubblici si prende il ritmo della gente e della quotidianità. Per chi scrive, fotografa o realizza video, è una possibilità straordinaria. Viaggiare con i tempi della gente aumenta la curiosità, si trovano le storie, ci si

sorprende sempre di ciò che succede accanto. Il treno, poi, fa sognare. Crescendo in un piccolo paese senza stazione ferroviaria, i treni rappresentano qualcosa di magico. La ferrovia è un luogo di storie e avventure che unisce realtà diverse».

Flavio Stroppini è un poeta errante, ama il viaggio, intensamente, profondamente. «Il modo migliore per conoscere le proprie origini – ci spiega – è viaggiare. Basta immaginare che ci sia un paletto nel paese natio. Da questo paletto ci allontaniamo il più possibile, ma c'è come un elastico che ci fa tornare indietro. Più ci allontaniamo – e quindi più si perdono i confini con le proprie abitudini – più l'elastico ci riporta indietro con forza. E questo forse ci permette, al ritorno, di accettare meglio chi siamo, la nostra origine». Ricerca, dunque, come dimensione dell'esistenza.

Ma chi è Arnold (nome scelto per la narrazione)? Beh, è un uomo realmente esistito e la sua è una storia realmente accaduta. «Quando 5 anni fa sono andato a Iraklia, un'isola greca arida, brulla, dove soffia il vento, per cui i turisti non ci vanno mai, ho scoperto un vagone delle FFS (cfr. box progetto). Qualcuno, Arnold, se lo ricorda ancora, non benissimo per la verità. Dovendo campare su quest'isola arida – famosa



La mappa di Arnold.

per le sue dune di sabbia, uniche nelle Piccole Cicladi – si era messo a costruire case spianando quelle dune». Amato, dunque, ma non troppo... Che cosa ci facesse laggiù un vagone delle FFS, Flavio Stroppini ce l'aveva raccontato in occasione del Festival internazionale di letteratura Chiasso Letteraria, nei magazzini delle FFS, con l'accompagnamento del musicista Zeno Gabaglio. E siccome spesso le narrazioni e le occasioni si intrecciano, la storia di Arnold si trasforma in altre scoperte e progetti, come quello suggerito da Monica De Benedictis: ripercorrere con i mezzi pubblici il viaggio da Andermatt fino a Iraklia, facendo capo a vari supporti di comunicazione (progetto crossmediale) per il racconto: radio, carta stampata, video, siti web. Ora Arnold approda in teatro. «Lo spazio del teatro, spiega Stroppini, ti permette di andare a fondo, scavare. Non tanto raccontando la storia del viag-

gio, ma ponendo l'accento sul perché si parte. Perché uno decide di lasciare Andermatt, un posto brullo arido e duro, per andare a Iraklia, un posto brullo, arido e duro? È come uno specchio». La voce di Arnold racconterà questa esperienza. «Con il nostro spettacolo desideriamo che il pubblico assembli la sua storia. Ci saranno un telo di 8 metri su cui proiettare le immagini che abbiamo raccolto durante il viaggio, che montate creano luoghi e paesaggi irreali. Ci sarà il musicista dal vivo, l'attore, i suoni dei paesi attraversati. Confrontato a così tanti spunti il pubblico potrà costruirsi da sé lo spettacolo, interagendo con la complessità dei linguaggi. A noi piace chiamarlo monologo per attore, violoncello, immagini e suoni». Ognuno di noi può essere, a modo suo, Arnold. Sentirne, dentro di sé, la voce. Il viaggio può iniziare.

Françoise Gehring

Il progetto

Esiste una mappa ben disegnata nell'aria e un punto ben definito, ancora sconosciuto, ma ben definito. È l'arrivo. Un viaggio, da Andermatt nel centro delle Alpi elvetiche, attraversando i Balcani fino ad un'isola greca delle Piccole Cicladi, Iraklia, dove dimenticare e dimenticarsi. Sull'isola c'è un vagone ferroviario degli anni '60 con la scritta Ferrovie Federali Svizzere, gli abitanti conoscono il nome Andermatt. Da Andermatt, al centro delle Alpi svizzere, nel 1974, un uomo partì in sella a un trattore Hürliemann D70 con a rimorchio un vagone ferroviario usato come roulotte. Il suo nome: Arnold Hünspurger, nato poco dopo la Seconda Guerra e vissuto in due luoghi. Sulla montagna ed accanto al mare. Per sentire la voce di Arnold, per seguire il viaggio di Arnold, imbarcarsi su:

www.ilviaggiodiarnold.ch

■ **Spettacolo:** sabato 15 dicembre 2012 – ore 20.45, Teatro Sociale, Bellinzona.

■ **Prenotazioni:** 091 825 48 18

■ **Appuntamenti in Svizzera**

Rappresentazione teatrale anche in lingua francese (*Théâtre du Pommier*, 20 marzo 2013, Neuchâtel) e in tedesco, nel corso del mese di maggio. Dal 2013 al 2014, in tournée in tutta la Svizzera.

■ **Appuntamenti all'estero**

Il documentario sul viaggio è stato selezionato per il Trieste Film Festival, dal 17 al 23 gennaio 2013.



Monica De Benedictis (in bianco) e Flavio Stroppini (T-shirt nera) ad Iraklia, sulle tracce di Arnold nell'isola senza più dune.

Va in scena La voce di Arnold: monologo «Il vagone»

Li ho sempre visti passare, i treni. Avanti e indietro. Avanti... E indietro. O forse è meglio dire su, e giù. Perché li vedi in fondo alla valle, in basso, poi scompaiono nelle montagne. Come se... se li mangiasse la montagna. E non lo vedi più il treno. Poi ricompare, più in alto. Sono le gallerie elicoidali. Spirali. È così che il treno non viaggia in distanza ma in altezza. Dentro e fuori dalla roccia, come ad accarezzarla. Li guardavo per ore i treni. Apparire e scomparire. Dove vanno tutti? Voglio partire anch'io. Ma con un treno sei obbligato a seguire il binario degli altri. Io voglio il

mio, voglio libertà. Per questo sono sceso ad Erstfeld e mi sono comprato un vagone ferroviario. Per questo ho montato le ruote di un vecchio camion rimorchio. Perché mi sono ricordato di quei giocolieri francesi, che si erano fermati ad Andermatt qualche anno fa. Me li ricordo con il loro «caravane», che noi chiamavamo erroneamente «roulotte». La roulotte è un vecchio carro trainato da chevaux... Cavalli. Non ha il motore! – dicevano. Insomma: me la sono costruita anch'io la mia «roulotte»: un vagone in legno con la scritta Ferrovie Federali Svizzere ben in vista.

Colpi di diritto

Difetto tecnico o errore umano?

A volte è meglio diffidare delle situazioni e chiedere, anche solo in via cautelare, assistenza giuridica.

Carlo era incaricato di trasbordare un macchinario pesante da un vagone all'altro con la gru di un trattore ferroviario. Il braccio ha però reagito in modo molto brusco e in misura esagerata al comando, andando a colpire alla testa il collega incaricato di agganciare il macchinario e facendolo cadere in un fosso. Anche grazie al caso, portato conformemente alle prescrizioni, le ferite sono per fortuna risultate meno gravi di quanto temuto inizialmente, tanto che il collega ha potuto lasciare l'ospedale dopo pochi giorni. Carlo ha quindi chiesto l'assistenza giuridica del SEV, nonostante una prima valutazione del datore di lavoro lo scagionasse da ogni responsabilità. Considerato come si fosse reso necessario il ricovero del collega all'ospedale, il SEV gli ha attribuito in via cautelare l'assistenza di un legale di fiducia.

Circa un anno dopo, Carlo ha ricevuto dalla procura pubblica che risultava indagato per aver infranto prescrizioni interne e di aver causato negligenza le ferite al collega. In particolare, la procura lo ha accusato di non aver rispettato le prescrizioni e le disposizioni vigenti per il servizio della gru,

avendone mosso il braccio nonostante il collega si trovasse nel raggio di rotazione dello stesso e quindi in posizione pericolosa. Questo fatto, unitamente al movimento insolitamente rapido del braccio, aveva poi causato l'incidente. Carlo si è di conseguenza rivolto al legale attribuitogli, il quale è immediatamente insorto contro il decreto d'accusa e chiesto di poter visionare l'incarico. Due mesi dopo, Carlo è poi stato sottoposto ad un interrogatorio in qualità di accusato da parte della procura, presentandosi in compagnia dell'avvocato che, al termine dell'interrogatorio, ha consegnato alla procura i manuali di uso della gru e le altre disposizioni interne.

Poco tempo dopo, la Procura ha decretato l'abbandono del procedimento, riprendendo le motivazioni dell'avvocato. Egli aveva osservato come, oltre al collega ferito, anche Carlo si trovasse in una posizione pericolosa e come la stessa fosse ammessa dalle disposizioni. Del resto, non era nemmeno possibile comportarsi in altro modo per svolgere l'incarico di trasbordare il macchinario da un vagone all'altro. L'avvocato ha inoltre dimostrato come le

prescrizioni interne riportasse delle discrepanze nei confronti delle istruzioni ufficiali per l'uso emanate dal costruttore della gru e come il decreto d'accusa della prima istanza fosse probabilmente basato su queste disposizioni interne, succinte e poco precise. Infine, l'avvocato ha presentato il risultato delle prove svolte dai colleghi di Carlo sulla gru in questione, che avevano dimostrato come la stessa funzionasse in modo molto irregolare a seguito di un guasto tecnico. La procura è quindi giunta alla conclusione che Carlo non avesse infranto alcuna disposizione e che non poteva avere conoscenza dei problemi tecnici esistenti. Non sussistevano quindi elementi tali da giustificare un'accusa. Le spese di procedura sono state poste a carico dello Stato e Carlo ha ricevuto un indennizzo, risultato però insufficiente a pagare le spese sostenute dal SEV. Nel frattempo, anche il datore di lavoro ha provveduto alla revisione delle sue disposizioni, che ora corrispondono a quelle del costruttore della gru.

Assistenza giuridica SEV

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Il fanatismo che acceca

In Francia, il 16 dicembre sono in programma manifestazioni nelle principali città a difesa del progetto di legge che istituisce i matrimoni gay. Saranno la risposta organizzata ad analoghe manifestazioni che si sono tenute, a metà novembre, proprio contro questa ipotesi. Dimostrazioni che hanno visto scendere in piazza parecchie decine di migliaia di persone, specie nella capitale, perlopiù aderenti ai movimenti cattolici più tradizionalisti, e militanti dell'estrema destra. Il progetto, caldeggiato dal presidente Hollande, arriverà in Parlamento il 29 gennaio. E sarà battaglia. Una prima avvisaglia la si è avuta con un (presunto?) cedimento da parte dello stesso presidente. All'indomani delle manifestazioni, Hollande ebbe a dire, davanti all'Associazione dei sindaci, che chi non se la sentirà di unire in matrimonio una coppia omosessuale, in quanto atto contrario alla sua coscienza, potrà sempre delegare il suo vice, o un altro assessore, come già oggi accade quando il primo cittadino è malato o impegnato altrove.

Giustamente, le associazioni che si battono in difesa dei diritti dei gay e per la laicità dello Stato sono insorte. In Francia (beati loro!) la legge non ammette deroghe di sorta, né tanto meno di coscienza, per i funzionari pubblici. È come se in un ospedale un medico si rifiutasse di praticare un aborto legittimo, o un farmacista di vendere la pillola contraccettiva. Nemmeno il sindaco può decidere in base alle sue idiosincrasie, di qualsiasi natura esse siano, religiosa o meno. D'altronde nessuno lo obbliga a restare in carica: se questa si rivela troppo onerosa per i suoi convincimenti può sempre rassegnare le dimissioni e lasciare il posto a chi meglio ne comprende la vera portata politica. La legge è tale e va rispettata.

Certo è che il fondamentalismo religioso continua a rivelarsi una delle peggiori calamità che sopravvivono a quello che amiamo definire il «secolo dei lumi», vero faro e comune denominatore della civiltà occidentale.

Certo, c'è fondamentalismo e fondamentalismo. Quello criminale e quello semplicemente retrogrado, stupido, ma spesso ugualmente pericoloso. Per quanto concerne il primo ecco due recenti esempi. In Pakistan i taliban hanno sparato a una ragazzina di 14 anni che si batteva a favore dell'istruzione alle bambine. La colpa di Malala Yousefzai (che si è fortunatamente salvata) è stata quella di «essere diventata il simbolo degli infedeli e dell'oscenità».

A Dublino Savita Halappanavar, di origine indiana, è stata lasciata morire di setticemia perché i medici si sono rifiutati di praticarle l'aborto in quanto la cattolicissima (e civilissima?) Irlanda lo vieta in modo tassativo. Forse nel suo Paese d'origine Savita si sarebbe salvata.

Per avere un'idea dell'ottenebramento di cui la mente può essere colpita per il fanatismo religioso, due casi di cui si è parlato nella campagna elettorale statunitense. Un deputato impegnato per i cristiani oltranzisti nella lotta contro l'aborto, è riuscito ad affermare che una donna stuprata non rimane incinta in quanto in caso di violenza gli spermatozoi vengono sterilizzati. Un suo collega si è spinto oltre: se gli spermatozoi sopravvivono, l'aborto va ugualmente negato perché la «gravidenza è voluta da Dio». Per fortuna i due integralisti non sono stati confermati in carica.

Certo, se fossi credente pregherei Dio di liberarci da suoi seguaci così ottusamente ferventi.

In memoria

Ciao Giampiero

A soli 47 anni ci ha lasciati il caro collega e amico Giampiero Iacopino, di Domodossola. Impiegato come steward minibar per elvetino, lascia la moglie Eva e i figli Alessandro ed Emily, di 6 e 4 anni. Giampiero ha lottato fino all'ultimo, circondato dall'affetto e dalle cure della famiglia, nella vana attesa di un trapianto che lo guarisse dalla malattia che lo aveva colpito 3 anni orsono.

Allegro e solare, benvoluto da tutti i colleghi di lavoro, ci aveva dato un sostegno importante anche nella costruzione del gruppo di Domodossola della sezione SEV Servizi ferroviari, e la sua fiducia ed amicizia resteranno un dono di cui siamo orgogliosi e che conserveremo nel nostro cuore. Ad Eva, ai piccoli, alla sorella Marisa e a tutti i familiari esprimiamo, interpretando anche il sentimento di tutti i colleghi, il senso della nostra vicinanza e le più sincere condoglianze.

Sezione VPT Servizi ferroviari

Calogero Ferruccio Noto, ex-presidente sezionale



I dettagli della nuova collaborazione con Helvetia Assicurazione

Cambia l'offerta ma non le persone

Il passaggio da SEV Assicurazioni a Helvetia è cosa fatta e i responsabili hanno illustrato al comitato le nuove forme di collaborazione.

Assicurati e dipendenti sono ormai passati da SEV Assicurazioni alla Helvetia.

René Stocker, responsabile della distribuzione di Helvetia assicurazione e Erwin Schwarb, responsabile del settore clienti SEV presso Helvetia hanno informato il comitato SEV sugli obiettivi, i valori e le nuove offerte di Helvetia per i membri SEV.

René Stocker ha illustrato la forza finanziaria di Helvetia Svizzera, che può contare anche su di una notevole continuità tra personale e management. La sua attività poggia su valori svizzeri molto solidi, quali l'elevata qualità e la cura del servizio ai clienti. In Svizzera, Helvetia sostiene tra l'altro anche Swiss Ski e il ripopolamento delle foreste protette. Erwin Schwarb ha spiegato le offerte speciali per i membri SEV che sarà curata in modo particolare dai consulenti regionali ripresi da SEV Assicura-

zioni e che hanno già svolto un'intensa formazione presso Helvetia. Essi sono anche a disposizione per illustrare le varie offerte in occasione di manifestazioni o assemblee sindacali. Per ulteriori informazioni è stato creato anche un sito internet riservato ai membri SEV:

www.helvetia.ch/sev.



Erwin Schwarb e René Stocker

Offerte speciali per i membri SEV sino al 31 dicembre 2013

Helvetia ha elaborato per i membri SEV una serie di offerte di benvenuto valide sino a fine 2013:

- primo premio annuo gratuito alla stipula di una nuova assicurazione per clienti privati, quali per esempio un'assicurazione economia domestica, di responsabilità civile privata, di stabili e/o Assistance con contratto quinquennale;
- il primo premio annuo è in omaggio anche in caso di inclusione di altri prodotti in una Helvetia Assicurazione clienti

privati già in essere, per esempio integrando un'assicurazione economia domestica con un'assicurazione stabili;

- stipulando un'assicurazione veicoli a motore con una durata di cinque anni, i nuovi clienti godono di uno sconto del 10 % per l'intera durata del contratto.

■ Per informazioni potete rivolgervi ai consulenti regionali Helvetia SEV.

- L'Helvetia Service Center è a vostra disposizione per domande al 058 280 25 77 (tedesco) e al 058 280 25 88 (francese).

SEV

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	CHF 30.40
■ Pensionati	
- ½-quota mensile	CHF 15.20
- ¼-quota mensile	CHF 7.60
- 1/8-quota mensile	CHF 3.80

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

Regolamentazione quote 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: CHF 3510.00 e più mensili

Membri che pagano ¼ di quota (metà quota PV)

limite di reddito: CHF 2340.00 e più mensili

Membri che pagano 1/8 di quota (¼ quota PV)

limite di reddito: meno di CHF 2340.00 mensili

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

CONDOGLIANZE

Al collega **Ivano Marra**, colpito negli affetti familiari per la perdita del papà, esprimiamo il nostro profondo condoglio.

Sezione ZPV Ticino

I nostri morti

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

Regina Chiesa-Reber	84 anni	Waldkirch (D)
Aldo Genardini	92 anni	Gudo
Marino Gianini	83 anni	Cadempino
Gianni Guscelli	81 anni	Ambri
Piera Lüönd	87 anni	Bellinzona
Giovanni Mengoni	96 anni	Bellinzona
Fernando Pellandini	85 anni	Arbedo
Mirto Piccinali	79 anni	Lumino
Noemi Rossini	87 anni	Rancate

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

Il comitato PV sezione Ticino e Moesano

IMPRESSUM

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

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

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

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

Tiratura: edizione italiana: 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.

Pre stampa: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch.

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG). **ISSN** 1662-8470

Prossima edizione:
20 dicembre. Chiusura redazionale: giovedì 13 dicembre alle 10.00.

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 salvia, accompagnati da gran misto di verdure alla parmentier.
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 – Taverna 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 **al più presto** 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 il 18 dicembre a Briga
Atmosfere natalizie....

Il tradizionale incontro natalizio della nostra sezione avrà luogo a Briga-Glis. Le porte della sala del ristorante River Side (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 2139 e 076 202 2139 o e-mail: luggen.r@valaiscom.ch. Sono cordialmente invitati anche i coniugi.

Per il comitato: Frédy Imhof

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DI ROBERTIS

... rock

Quest'anno Paul McCartney ha raggiunto il traguardo della settantina. Ha quindi ormai abbondantemente superato l'età paventata in quel suo disco dei tempi dei Beatles, *When I'm 64* (= «Quando avrò 64 anni»), che dice: «Quando fra tanti anni sarò vecchio e perderò i miei capelli, mi manderai ancora gli auguri di San Valentino, quelli del compleanno e una bottiglia di vino? / Se resterò fuori di casa fino alle tre meno un quarto di notte, mi chiuderai fuori? / Avrai bisogno di me, ti prenderai cura di me, quando avrò 64 anni?». Eppure, secondo la mitologia del rock, il vero Paul McCartney non sarebbe più tra noi da un bel pezzo. Proprio così: Paul McCartney sarebbe già morto e sepolto da oltre quarant'anni! Molti avranno già sentito parlare di questa leggenda che gira dal lontano '68, quando qualcuno si accorse che, suonando al contrario la canzone «I'm so tired» dei Beatles, si sentivano distintamente le parole «Paul is dead», cioè «Paul è morto». Poi venne il disco «*Abbey Road*» (1970) sulla cui copertina McCartney era l'unico scalzo (come si usa seppellire i morti nei paesi anglosassoni) e una Volkswagen parcheggiata mostrava la targa «28 if» (if = «se») come dire: «Avrebbe 28 anni, se...». Prove inequivocabili secondo cui, quello che siamo abituati a considerare il vero Paul McCartney, in realtà sarebbe solo un sosia. Inutile dire che già nel '93 Paul McCartney ha ironizzato su questa leggenda, pubblicando un album dal vivo intitolato con un gioco di parole «*Paul is Live*», sulla cui copertina è ritratto mentre attraversa le celebri strisce pedonali di *Abbey Road* e la famosa targa di automobile stavolta dice: «51 is» (= «51 è»). D'altra parte, secondo la mitologia del rock, ci sono anche dei personaggi dati per morti che, invece, sarebbero ancora vivi e vegeti. Ad esempio Elvis Presley, che sarebbe stato fatto passare per morto, 35 anni fa, tramite l'abile sostituzione con un malato terminale particolarmente somigliante a lui. In effetti, Elvis viene regolarmente avvistato dai fans in giro per l'America (celebre un titolo dello *Star* – roto-calcio scandalistico da supermercato – «*Elvis è vivo, l'ho incontrato l'altro giorno mentre attraversava la strada!*»), se non altro per via del fatto che gli USA ancora pullulano di suoi imitatori e aspiranti sosia. Per non parlare di Jim Morrison dei Doors, notoriamente vivo anche lui e quindi prossimo a compiere, nel dicembre del 2013, a sua volta 70 anni, nonostante la propria tomba parigina. L'anno scorso si celebrò il 40mo della sua morte, ma sempre e ancora in terra francese. Il fatto è che gli USA non ne vogliono proprio sapere di rimpatriare le spoglie mortali del «*Re Lucertola*» che, prima della sua «fuga» parigina, era stato condannato a sei mesi di prigione negli USA per turpiloquio e oltraggio al pudore. Quindi pare proprio che il vecchio Jim sia destinato a proseguire l'eterno riposo al cimitero di Père Lachaise, come auspica il Comune di Parigi, felice del fatto che la tomba del bellissimo cantautore e poeta americano sia tutt'oggi il secondo monumento più visitato della capitale, con un centinaio di ammiratori al giorno. La direzione del cimitero, invece, non vedrebbe l'ora di liberarsi delle orde di fans della rockstar ribelle, che «*fumano spinelli; si ubriacano e addirittura spesso fanno l'amore tra le lapidi!*» Resta il fatto che, quando il 3 luglio del '71 Jim Morrison morì, all'età di appena 27 anni, ora che gli amici arrivarono a Parigi la sua bara era già chiusa e loro poterono solo vedere il certificato di morte; ma le cause del decesso non si poterono accertare perché non venne effettuata alcuna autopsia. Per questo qualcuno arrivò a sospettare che Jim Morrison potesse aver fatto solo finta di morire, per poter continuare a vivere in incognito, scrivendo poesie e aforismi illuminanti, tipo: «*Non arrenderti mai, perché quando pensi che sia tutto finito, è il momento in cui tutto ha inizio*»; «*Non è vero che i giorni di pioggia sono i più brutti: sono gli unici che ti permettono di camminare a testa alta anche se stai piangendo*»; «*Non serve strappare le pagine della vita, basta saper voltar pagina e ricominciare*»; «*Quando ti sveglierai e non vedrai più il sole, o sarai morto o sarai tu il sole*».

Consegna della petizione «Distintivi» e «Indennità per servizio all'estero»

Per la sicurezza del personale treno

Il presidente centrale ZPV e il segretario sindacale SEV Jürg Hurni hanno incontrato i responsabili del traffico viaggiatori Toni Häne e la collega delle risorse umane Barbara Meyer-Hässler. Scopo dell'incontro: la consegna delle petizioni «Distintivi» e «Indennità per il servizio all'estero».

Più della metà degli/delle agenti del treno che lavorano nel traffico a lunga percorrenza, ha firmato la petizione «Distintivi». Per proteggere la loro vita privata, gli/le agenti rivendicano l'iscrizione sulla spilla solo della loro funzione, e non più del loro nome. Il personale è già stato vittima di insulti e minacce direttamente presso il proprio domicilio privato. I responsabili della gestione del traffico della Divisione Viaggiatori, pur ammettendo che indossare il distintivo con il nome possa comportare degli svantaggi, sono determinati a non cambiare nulla. Sono tut-



Da sinistra a destra: Jürg Hurni, Toni Häne, Andreas Menet e Barbara Meyer-Hässler.

tavia pronti ad intavolare delle discussioni per individuare soluzioni in singoli casi.

Non trascurare la sicurezza: aggressioni in aumento

Menet e Hurni hanno approfittato di questo incontro per sottolineare l'importanza di misure di sicurezza per proteggere meglio gli e le agenti dei treni.

Il numero di aggressioni contro di loro è purtroppo di nuovo in aumento. In questo contesto, il SEV e la ZPV hanno chiesto alle FFS l'elaborazione di un codice di condotta per aiutare il personale treno a gestire meglio le situazioni difficili. Grazie all'introduzione graduale fino al 2014 della doppia scorta, questo codice di condotta sa-

rebbe molto utile. Il SEV insiste inoltre sul fatto che gli agenti in funzione sui treni critici del fine settimana, debbano continuare ad essere affiancati da Securitas.

Stessi diritti per il servizio internazionale

Entrambi i responsabili sindacali del SEV hanno pure conse-

gnato la petizione «Indennità per il servizio all'estero» ai due rappresentanti della Divisione Viaggiatori. I macchinisti che guidano i treni in Svizzera e al di là delle nostre frontiere ricevono già questa indennità. Pertanto gli agenti del treno rivendicano la parità di prestazione poiché il servizio sulle reti internazionali richiede anche per loro ulteriori competenze professionali. Il SEV aveva già comunicato per posta questa rivendicazione alle FFS. Rivendicazione che era stata respinta.

Due pesi, due misure

Gli/le agenti del treno sono però tornati/e alla carica con una petizione firmata da numerosi colleghi e colleghe. I/le firmatari/e ricordano che per lavorare sui treni che circolano sulle reti dei paesi vicini, si deve seguire una formazione specifica e superare degli esami. E continuano a non comprendere perché, all'interno di una medesima azienda, il personale è indennizzato in modo diverso per un'identica prestazione.

SEV

Photomystère: «Dove siamo?»



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

Su questa pagina trovate una foto con un dettaglio di una veduta o di un oggetto che illustra la domanda del quiz: «dove siamo?» o «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.

Soluzione del concorso di *contatto.sev* n. 23: la stazione FFS di Berna. La sorte ha favorito **Stefan Concetti**, della sezione VPT GoldenPass, domiciliato a Monthey.

Come partecipare al concorso:

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.

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

Il termine per la partecipazione è mercoledì 12 dicembre 2012.