

Intervista

Walter von Adrian ritiene che ora le FFS devono calmare il gioco.

Pagine 6 e 7



Raddoppio del Gottardo

«Costosa e anticostituzionale». Il SEV ha risposto alla procedura di consultazione sottolineando la propria opposizione.

Pagina 5



Focus.sev

Fallite le trattative delle BAR nel settore della vendita.

Pagina 16

Assemblea in Ticino del personale delle BLS – A rischio numerosi posti di lavoro

Prima le persone!

Il destino professionale dei dipendenti di BLS Cargo si gioca nei prossimi mesi. Fioccano le rivendicazioni del personale.

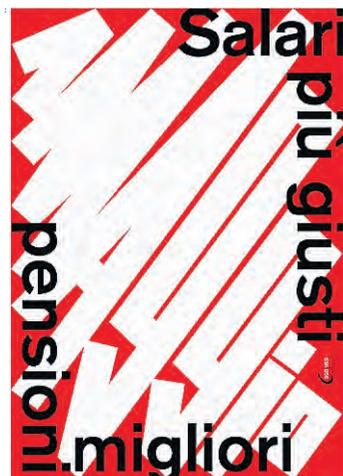
L'esito delle scellerate politiche di liberalizzazione, che il SEV ha sempre denunciato, sono lì da vedere. «Faremo capire alla direzione che siete persone, non merci», ha detto Angelo Stroppini

all'assemblea di un personale preoccupato, che chiede chiarimenti sul futuro. Elaborato un catalogo di rivendicazioni.

alle pagine 2 e 3



Una concorrenza che va solo a danno di lavoratrici e lavoratori



Nuova azione del SEV

Un taglio alla violenza

Proteggere il personale dagli attacchi di ogni genere è uno dei compiti principali del SEV, che negli ultimi anni ha promosso numerose azioni sindacali e politiche affinché venga tutelata l'integrità e la salute del personale e dei passeggeri. Il prossimo passo di questa importante campagna è la cartolina di annuncio delle aggressioni.

Con questo giornale, alleghiamo dunque

una cartolina ad ogni membro, nella speranza che non debba mai usarla. Sappiamo però che la realtà è un'altra e che nelle professioni a rischio una cartolina non sarà sufficiente. Il sindacato non abbascerà mai la guardia quando si tratta di proteggere il personale.

alle pagine 8, 9 e 10

EDITORIALE

Nel traffico merci vige ormai la legge della concorrenza. Sono passati i tempi in cui le ferrovie statali cooperavano e in cui le DB consegnavano i loro treni alla frontiera alle FFS. Quando subentrò la Railion, affidò i suoi trasporti via San Gottardo alla BLS. Ora quest'azienda si chiama DB Schenker e ha preferito affidare i suoi treni a FFS Cargo. Sono, appunto, i tempi e i modi della concorrenza.

Per il sindacato, il fattore principa-

«Il CCL di settore è un'esigenza urgente.»

Giorgio Tuti, presidente del SEV

le è il personale: ci opponiamo in tutti i modi alla destinazione degli utili alle aziende e alla cessione delle perdite al personale. Se le aziende vogliono combattersi sui prezzi, non devono farlo a spese delle condizioni d'impiego.

Per evitarlo vi è solo un modo veramente efficace: da tempo rivendichiamo un contratto collettivo per il settore del trasporto merci, ma le aziende - concentrate sull'acquisizione di contratti, senza per questo riuscire a trasferire alcuna tonnellata supplementare dalla strada alla ferrovia - ci hanno sempre risposto picche.

L'attualità rilancia però tutta l'importanza di questa rivendicazione e la necessità di riprendere nuovamente questo progetto dal cassetto. Abbiamo bisogno di un CCL e abbiamo bisogno che la sua applicazione sia resa obbligatoria. E ne abbiamo assolutamente bisogno prima dell'apertura della galleria di base del San Gottardo.

IN BREVE

Symova oltre il 100% di copertura

La fondazione collettiva della cassa pensioni Symova ha raggiunto il 31.12.2012 un grado di copertura consolidato del 101.19%, grazie alla performance conseguita dal capitale del 6.84%. Numerosi istituti affiliati hanno pure superato il limite del 100%, grazie anche all'aumento dei mezzi destinati a tale scopo. Prevedendo una riduzione del reddito dei mercati finanziari, Symova ha però anche deciso di abbassare il tasso tecnico dal 3.5 al 3% per il 31.12.2013. Per mantenere il livello delle rendite, verrà aumentato l'aver di risparmio, ma queste due misure si ripercuoteranno negativamente sul tasso di copertura.

Maxi comanda a scartamento ridotto

La Stadler Rail ha ottenuto l'appalto per la fornitura di 17 treni a scartamento ridotto per un prezzo totale di 150 milioni. 6 andranno alla TPF, 3 alla Travys e 4 ciascuna alla MOB e alla MBC. Vi è poi un'opzione per altri 7 treni e 80.1 milioni di franchi. Dopo un intervento del canton Vaud, la Stadler ha convenuto di subappaltare ordinazioni per 40 milioni alle industrie del cantone. 10 milioni andranno alla Bombardier di Villeneuve, attualmente sottooccupata a causa dei ritardi di fornitura dei treni a due piani delle FFS.

Importanti lavori sulla rete FFS

Le FFS hanno aperto numerosi cantieri per potenziare la rete. In particolare, stanno avvicinando i segnali tra Olten e Aarau per intensificare la circolazione. In vista dell'apertura della galleria di base, la tratta Flüelen-Rynächt sarà dotata dell'ETCS livello 2, realizzando una nuova cabina ad Altdorf. Tra Losanna e Renens si sta lavorando per aumentare il numero dei treni e la loro lunghezza e altezza.

Assemblea del personale BLS domenica a Bellinzona: preoccupazione alle stelle, definito un ele

Tutto il peso delle incogn

Vogliono avere delle risposte concrete: i dipendenti di BLS Cargo (macchinisti e personale di terra) hanno fatto capire di voler al più presto che si chiarisca la posizione di ognuno di loro, dal momento che in gioco c'è il destino professionale e personale di moltissime persone che hanno dato molto all'azienda.

Resteranno poco meno di una decina di macchinisti a lavorare per BLS Cargo: 5, 8 o al massimo dieci. Queste le cifre emerse nel corso dell'assemblea del personale (domenica 7 aprile) da parte di alcuni degli oltre trenta dipendenti accorsi alla Casa del popolo a Bellinzona. Cifre indicate dalla direzione che rendono l'aria ancor più pesante. Il personale, su cui gravano incognite e incertezze, pretende risposte



Attenzione, preoccupazione e determinazione: affollata assemblea del personale BLS in Ticino

chiare il più presto possibile.

Incertezze pesanti

«Abbiamo il diritto di sapere subito che ne sarà di noi. Dobbiamo avere il tempo – ha detto uno di loro – di riorientare la nostra vita, prendere decisio-

ni». L'amarezza è tanta, si legge negli sguardi, si indovina dai gesti delle persone che all'azienda hanno sempre dato il massimo in termini di qualità delle prestazioni. La voglia di chiarezza e di un minimo di giustizia è palpabi-

le, anche se storditi da un evento che rappresenta una prima a livello svizzero: per la prima volta, infatti, si licenziano dei macchinisti per ragioni economiche. Un esito, questo, imputabile alla liberalizzazione dei mercati che il SEV ha

BLS / FFS CARGO: IL LATO OSCURO DELLA LIBERALIZZAZIONE

La guerra dei prezzi tra le aziende ferroviarie di trasporto merci mette in pericolo un centinaio di posti di lavoro. E la concorrenza tra le imprese di trasporto merci per ferrovia sta mostrando il suo lato peggiore: BLS Cargo ha in pratica perso tutto il suo traffico sull'asse del Gottardo a vantaggio di FFS Cargo e circa 80 persone si vedono private di prospettive professionali. Il SEV chiede a FFS Cargo di riprendere anche il personale e auspica che la politica ponga fine a questi giochi di cattivo gusto.

È uno di quei giorni in cui aver ragione lascia un gusto amaro in bocca: si è infatti avverato quanto il SEV va criticando da anni. BLS Cargo ha perso il suo incarico da parte della Deutsche Bahn sull'asse del Gottardo e 80 persone si ritrovano senza posto di lavoro. Una concorrente, FFS Cargo, avrebbe presentato un'offerta a miglior mercato, ma vi sono dubbi sulle possibilità di ridurre i prezzi senza far ricorso al dumping salariale.

La principale preoccupazione del SEV è naturalmente per collaboratrici e collaborato-

ri toccati. Per loro, BLS dovrà elaborare un piano sociale, ma anche l'azienda ferroviaria che ha ripreso l'incarico deve assumersi degli obblighi: «Dato che vi è una mancanza di macchinisti, è evidente che FFS Cargo debba riprendere il personale della BLS a condizioni perlomeno equivalenti» spiega Jérôme Hayoz, il segretario del SEV che segue il personale BLS.

Il SEV non è per contro disposto ad accettare che questo traffico venga svolto con personale estero, retribuito secondo le condizioni della sua nazione di provenienza.

«È incredibile constatare come le ferrovie non acquisiscano una sola tonnellata di merci, ma che questa guerra dei prezzi vada a scapito del personale» precisa il presidente del SEV Giorgio Tuti. Il SEV critica questa evoluzione da anni, auspicando di poter sventare simili drammi. Il SEV rilancia quindi la rivendicazione urgente di elaborare un contratto collettivo di lavoro per il trasporto merci per ferrovia che venga dichiarato di applicabilità generale da parte della Confederazione. Si tratta di un

progetto da riprendere al più presto, sull'onda di questo esempio negativo.

Vi sono però anche altri punti da chiarire: quale sarà in futuro il ruolo di Deutsche Bahn, azionista principale di BLS Cargo? Quale sarà il futuro della struttura societaria di BLS Cargo, concentrata sui segmenti redditizi del mercato, ora che si è rivelata una scelta sbagliata? Quali calcoli ha fatto e presentato FFS Cargo per il traffico sul Gottardo? Come intende reagire la politica svizzera dei trasporti, che ha un mandato di trasferimento del traffico, a queste evoluzioni che mettono in pericolo tutto il trasporto merci per ferrovia? «Il SEV insisterà per avere risposte soddisfacenti a questi interrogativi» sottolinea Giorgio Tuti.

SEV

ncano di rivendicazioni

ite

sempre combattuto su vari fronti: politico e sindacale.

Effetti della liberalizzazione

Sono anni anche che il SEV avverte il mondo politico sulle possibili pesanti conseguenze legate alle logiche neoliberaliste insite nella liberalizzazione. Purtroppo il sindacato è stato facile profeta e oggi a pagare non sono i politici che hanno sostenuto la liberalizzazione, ma i dipendenti. «Con che spirito andremo a lavorare con la lettera di licenziamento in mano?» «Siamo su una barca che sta affondando. Quando conosceremo il nostro destino?» «Che cosa intende fare il mondo politico? Restare a guardare i danni?» Domande a raffica che esprimono da un lato legittime preoccupazioni, e d'altro lato una voglia di resistere. «Siamo qui con voi», ha ribadito più volte il sindacalista del SEV Angelo Stroppini, «per ascoltare le vostre domande e definire insieme a voi un catalogo di rivendicazioni che por-

teremo da subito alla direzione della BLS. Sarà il collega Jérôme Hayoz a guidare le trattative. Il nostro compito sarà di starvi accanto passo dopo passo. Avete visto lo striscione appeso sulla Casa del popolo? Voi siete persone, non merci. Ed è questo principio che rammenteremo senza sosta alla direzione».

Quale futuro per i macchinisti?

Barbara Spalinger, vice-presidente del SEV, ha delineato le possibili strategie per far fronte all'emergenza, ma ha invitato tutto il personale a riflettere sulla propria situazione personale: «Ognuno di voi potrà essere accompagnato ai colloqui personali, ma dovete essere molto in chiaro con voi stessi. Il primo passo sarà di chiedere alla BLS di presentare una proiezione del proprio fabbisogno di personale per valutare possibili prepensionamenti e per evitare di licenziare persone per poi dover assumerne altre per fare fronte agli impegni

aziendali. Prima dei licenziamenti occorre verificare la possibilità di trasferimenti in altre aziende, l'introduzione del tempo parziale, il prestito di personale. L'elaborazione di un piano sociale è davvero l'ultima carta da giocare». Il pacchetto i rivendicazioni intanto è pronto: alla direzione il compito di ascoltare: «Se così non fosse - ha precisato Stroppini - altre misure verranno decise in assemblea».

La situazione è molto fluida e molti macchinisti con grande lucidità si interrogano non solo sul futuro di BLS Cargo e di FFS Cargo, ma sul futuro della professione in un territorio di transito come la Svizzera e in mezzo ad un'Europa sempre più incline a liberalizzare i trasporti. Una consapevolezza che rafforza la voglia di inchiodare i politici alle loro responsabilità. Le conseguenze della liberalizzazione, del resto, saranno al centro del prossimo congresso del SEV.

Françoise Gehring

Riuscito il referendum contro l'apertura prolungata dei negozi

24 ore su 24? Si va al voto

Le 26 organizzazioni che fanno capo all'alleanza per la domenica hanno consegnato il 3 aprile 67 082 firme per il referendum contro il prolungamento degli orari di apertura dei negozi nelle stazioni di benzina. Il referendum è così riuscito in soli tre mesi, con un numero delle firme molto superiore: sono infatti state raccolte complessivamente 86 499 firme.

L'alleanza ha espresso soddisfazione per questo successo, che esprime lo stato d'animo della popolazione e di lavoratrici e lavoratori coinvolti, che temono un ulteriore peggioramento delle loro già difficili condizioni di lavoro. Quella combattuta con il referendum è inoltre solo la prima delle misure volte a liberalizzare gli

orari di apertura dei negozi, visto che il Parlamento ha recentemente accolto la mozione di Fabio Abate e i Verdi liberali in-

tendono proporre di aprire i piccoli negozi 24 ore al giorno e 7 giorni la settimana. **red**



L'orologio simbolo del pomo della discordia: la giornata lavorativa di 24 ore. UNIA ha raccolto le firme in tempo record.

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Elogio della pausa

Parliamo della pausa lavoro, quella prassi che esiste da oltre due secoli, un po' negletta, parente povera delle conquiste contrattuali, quasi mai iscritta in una legge. «Gli operai si alzano alle quattro del mattino e vanno subito in fabbrica. Escono alle otto di sera. Hanno intervalli di riposo di tre ore, da suddividere durante la giornata di lavoro. Si tratta di una relazione di un ispettore del lavoro nel 1843, il quale aggiunge anche che bisognerebbe prevedere anche «un'ora di tolleranza, al di fuori delle ore comandate, così che il totale del tempo di lavoro non superi le 12 ore giornaliere».

Questa ora di tolleranza non è altro che l'antenata della pausa di lavoro, essendo le altre tre ore considerate un'esigenza igienica e di salute, a tutto vantaggio del lavoro stesso. E' un tempo informale, tenuto volutamente ai margini.

Gli storici non sanno con precisione quando questa prassi sia apparsa. I sociologi del lavoro da parte loro non l'hanno praticamente mai studiata e una vera storia della pausa non è mai stata scritta, perché considerata «fuori campo» dal vero tempo di fabbrica. La pausa si è imposta dapprima all'uso, poi nei negoziati e infine, molto più tardi nelle leggi, sebbene non sempre. La pausa ha insomma lasciato una traccia indelebile, ma solo indirettamente, sul filo dei negoziati e del tempo di lavoro, ciò che ha incitato aziende e padroni a ingabbiare e blindare la pausa per escluderla appunto dal tempo di lavoro.

Anacronisticamente e contro ogni logica, la pausa fu presa di mira per motivi diametralmente opposti: per recuperare tempo di lavoro, per aumentarne i ritmi e la redditività. E' una storia fin troppo nota che fa a pugni con le grandi rivendicazioni delle 40 ore durante tutto il Novecento, o addirittura delle 35 ore in tempi più recenti. Il tutto imbevuto di forte aumento di produttività, che tradotto in rivendicazioni sociali ha sempre significato, aumenti, diminuzione di tempo di lavoro o entrambi.

Oggi, nonostante il progresso tecnologico, non capita più né l'una né l'altra cosa: né aumenti salariali, né diminuzione di tempo di lavoro. Quanto alle sospensioni anche brevi dal lavoro, esse sono sempre più osteggiate, tagliate, dilaniate, nonostante le regole o le leggi. Non so se a questo punto più che di un elogio non si debba parlare di scippo.



Appello del Primo Maggio: salari più giusti e pensioni migliori

L'equità è molto distante

Nel nostro Paese la distribuzione della ricchezza e la situazione salariale, è palesemente disuguale.

In cima alla piramide del benessere un'élite di approfittatori, alla base salariati e salariate che faticano ad arrivare alla fine del mese.

Il ceto medio si impoverisce sempre di più, con un reddito disponibile sottoposto a una costante erosione. Molte persone sgobbano per un salario molto modesto e spesso non riescono nemmeno ad arrivare alla fine del mese. Le donne continuano a guadagnare mediamente il 18% in meno degli uomini, per lo stesso lavoro e a parità di qualifiche. Privatizzazioni ed esternalizzazioni hanno un impatto negativo: la base della piramide diventa sempre più precaria mentre la cima svetta in uno spazio dorato di profitti. I giovani non trovano lavoro o sono mal pagati, mentre la maggioranza delle persone anziane deve contare

ogni centesimo. Intanto chi sta in mezzo alla piramide, deve stringersi la cintura. Questo è lo specchio di una società sempre più ingiusta.

Un salario minimo per tutti e maggiore equità

I mezzi per cambiare ci sono, pensiamo all'iniziativa popolare sui salari minimi o quella dei giovani socialisti «1:12». Sono due iniziative che mirano a ridare dignità ai salari con una nuova politica salariale. L'iniziativa sui salari minimi chiede di introdurre un minimo legale di 22 franchi all'ora (4 mila franchi mensili). Con questa soluzione più di 400 mila persone, tra cui 300 mila donne, potranno da subito disporre di più denaro per vivere in modo dignitoso. Attraverso il salario minimo si potrà fare finalmente un piccolo passo verso la parità salariale e una maggiore giustizia sociale, che consentirà alle persone oggi marginalizzate di vivere la loro vita più attivamente.

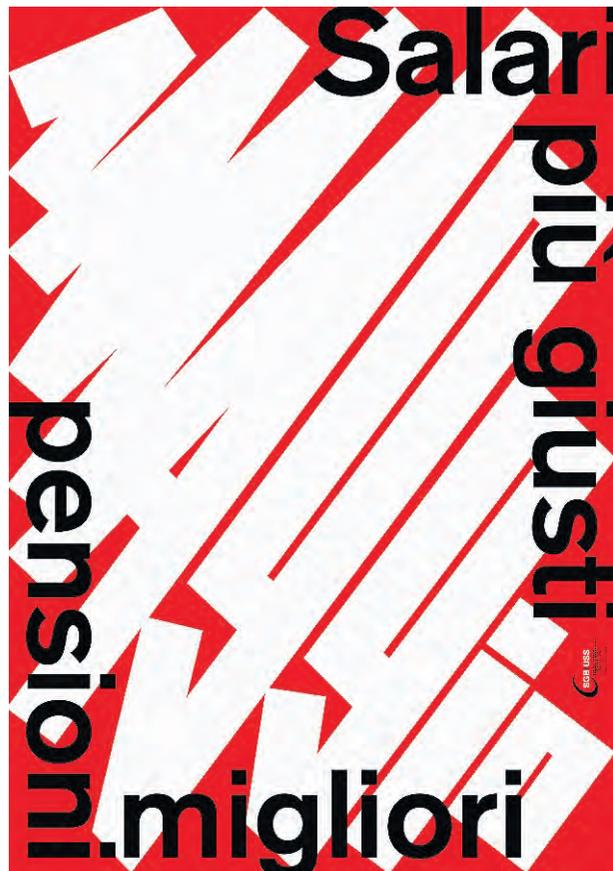
Tende ad una maggiore equità anche l'iniziativa popolare dei Giovani socialisti «1:12», che

sarà presumibilmente messa in votazione a settembre; essa chiede che il salario più alto versato da un'impresa non possa essere più di dodici volte superiore a quello più basso.

Con «AVSplus» per migliorare le pensioni di tutti

L'Unione sindacale e i partiti di sinistra non si preoccupano solo di migliorare la politica salariale, ma di difendere strenuamente lo stato sociale dagli attacchi della maggioranza di destra alle Camere federali. Attacchi tesi ad indebolire una delle conquiste più importanti della Svizzera, ossia l'AVS. In nome del freno all'indebitamento, vogliono tagliare le pensioni.

L'USS, insieme ad altre organizzazioni, si batte invece per pensioni migliori. Grazie, in particolare, all'iniziativa popolare «AVSplus» che chiede un aumento generale delle rendite del 10%. È il solo modo per arginare le crescenti disparità sociali, che i neolibertisti contribuiscono ad accrescere senza patemi d'animo. È ora di da-



re una svolta. Il Primo maggio facciamo sentire la nostra voce, riempiamo le piazze, le

strade, rafforziamo la solidarietà: un valore e un'energia per il cambiamento. **frg**

Primo Maggio 2013

La festa dei lavoratori e delle lavoratrici non è solo un momento di riflessione, ma anche soprattutto un'occasione di condivisione, di scambio e di incontri, tutti tesi a rafforzare la solidarietà. Il lavoro e la dignità sono patrimonio di tutti. Difenderli è una priorità. Anche quest'anno ci saranno concerti, momenti ricreativi e politici. Ti aspettiamo!

Sostieni anche tu il Primo Maggio con un contributo di 5 franchi (ripetibile senza limitazioni). Ti basta inviare un SMS al numero 339 e digitare la parola chiave **MAGGIO**.

**Invia 5 franchi.
SMS al numero 339.
Parola chiave:
MAGGIO.**

Sosteniamo il Primo Maggio e i concerti. L'USS Ticino e Moesa lancia un appello: «Basta un sms per donare 5 franchi»

Da anni ormai, in Ticino il Primo Maggio è diventato una vera festa: non solo cortei e parte politica, **ma anche concerti con artisti impegnati e di assoluto richiamo**. L'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa crede infatti che il Primo Maggio debba anche essere un'occasione di aggregazione, di scambi e di incontri, di allegria e solidarietà. Una formula di successo, che richiede investimenti non indifferenti. Quest'anno si è deciso di rinunciare alle spille e ai pins e di puntare su un sistema di raccolta fondi molto efficace, comodo e immediato: **basta inviare un SMS al numero 339 e inserire la parola chiave MAGGIO**. Riceverete subito una risposta dell'avvenuta donazione, che sarà addebitata sulla fattura del telefonino.

Sostenere il Primo Maggio, che si terrà a Lugano come negli ultimi anni, significa anche **sostenere la causa delle lavoratrici e dei lavoratori**. Significa **rafforzare il movimento sindacale** di fronte ad un'economia che si spinge sempre di più verso la deregolamentazione e lo smantellamento dei diritti di salariate e salariati. Le spinte libertiste che giungono dalle Camere federali sono sotto gli occhi di tutti. **Il Primo Maggio deve fiorire.**

Con 5 franchi contribuisci anche tu.

Il SEV ha preso posizione sul raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo

Costosa e anticonstituzionale

Il SEV respinge la realizzazione di una seconda galleria autostradale del Gottardo, che giudica contraria alla Costituzione, superflua, troppo costosa e dannosa per la politica di trasferimento.

Tra i molti motivi contrari alla seconda galleria del San Gottardo il SEV, nella sua presa di posizione, ha tenuto a sottolineare due: l'anticonstituzionalità e il sabotaggio della politica di trasferimento del traffico. «La costituzione vieta di ampliare le capacità delle strade di transito attraverso le Alpi. Una capacità che, fisicamente, la seconda canna andrà inevitabilmente a raddoppiare, nonostante in un primo tempo si parli di utilizzare solo una corsia per canna».

Si tratta di un parere condiviso anche da giuristi specializzati. Inoltre, una seconda canna costituirebbe un sabotaggio della politica di trasferimento, anche perché è noto che l'UE non intende negoziare sulla borsa dei transiti alpini. Inoltre, con una seconda canna «la Svizzera diventerebbe ricattabile e l'UE potrebbe per finire impor-



Secondo il SEV, l'apertura della galleria di base del San Gottardo, di cui vediamo qui il cantiere sotto Sedrun, sarà una risposta decisiva alle necessità di sostenibilità del trasporto merci in transito.

re l'apertura di tutte e quattro le corsie». La realizzazione della seconda canna costituirebbe comunque un segnale sbagliato, anche senza apertura di tutte e quattro le corsie. «Già la sua costruzione potrebbe essere interpretata in Europa come un segnale di scetticismo nei confronti della politica dei trasporti. Un segnale completamente diverso sarebbe invece la rinuncia al raddoppio: la chiusura totale del Gottardo per i lavori di risanamento è

un'opportunità per il trasferimento e dovrebbe servire da spunto per rilanciare le trattative con l'UE. Va inoltre ricordato che l'accordo bilaterale sui trasporti terrestri, oltre a scopi inerenti la libera circolazione delle merci, pone anche obiettivi di carattere ambientale e per la salute della popolazione».

Dalla ferrovia alla strada?

Per il SEV, vi sono però anche altri aspetti da tener presente:

«il probabile trasferimento dalla ferrovia alla strada comporterà anche un trasferimento di posti di lavoro, con conseguenti peggioramenti delle condizioni salariali e d'impiego. I costi della ferrovia non risultano più ingenti solo a causa delle spese per il personale, ma anche in seguito agli standard tecnici e di conoscenze del personale più elevati».

Non c'è controllo del traffico pesante senza che vengano riscontrate gravissime lacune te-

niche ad autocarri che comportano grandissimi pericoli per l'utenza stradale e la popolazione stessa.

Questo scompensamento non dovrebbe essere ulteriormente incrementato da un ampliamento delle capacità su strada: «la concorrenza tra strada e ferrovia sfavorisce attualmente quest'ultima e va quindi in senso contrario a quanto il popolo ha più volte auspicato, di voler vedere le merci trasportate per ferrovia».

Numerosi ulteriori motivi

Il pericolo di veder peggiorate le condizioni di impiego nei trasporti è solo una delle ragioni per cui il SEV si oppone al raddoppio del San Gottardo. Il SEV ritiene che la seconda canna non sia necessaria, sia troppo costosa e non risolva i problemi di sicurezza. Inoltre, anche questa opzione rende necessario un periodo di chiusura totale, con il conseguente dirottamento del traffico sugli altri assi.

Secondo il SEV, una seconda galleria al San Gottardo non è quindi un'opzione sostenibile, contrariamente a quanto ritiene il Consiglio federale.

pan.

Anche l'Unione dei trasporti pubblici ha espresso il suo parere

Pollice verso ad una seconda galleria

Anche l'Unione dei trasporti pubblici è contraria al raddoppio autostradale al San Gottardo.

Nella sua risposta alla procedura di consultazione sulla modifica della legge federale su traffico stradale di transito attraverso le Alpi, l'UTP (Unione dei trasporti pubblici) ha chiaramente espresso un parere contrario alla realizzazione

di una seconda galleria per risanare la prima.

Due i motivi principali che hanno portato a questa posizione. Da una parte, l'UTP è convinta che la Svizzera non sarà in grado di resistere alla pressione dell'Unione europea affinché vengano aperte tutte e quattro le corsie. Pur non dubitando delle intenzioni espresse dal dipartimento di aprire solo una corsia per ogni canna, secondo l'UTP l'Unione europea arriverà ben presto ad esercitare una

grande pressione su questa decisione e la Svizzera si troverà in una posizione per la quale risulterà ricattabile.

Segnale sbagliato

Secondariamente, per l'UTP il raddoppio è un segnale chiaramente sbagliato dal punto di vista della politica dei trasporti nei confronti dell'Europa, che potrebbe essere interpretato come una volontà di puntare sul traffico stradale per far fronte al traffico merci di tran-

sito. Alcuni Stati si vedrebbero così legittimati ad allentare ulteriormente gli sforzi per ampliare le loro infrastrutture ferroviarie per il traffico merci di transito.

Trasbordo possibile durante il risanamento

L'UTP esprime la piena consapevolezza della necessità del cantone Ticino di avere buoni contatti anche durante i lavori di risanamento dell'attuale galleria, soprattutto nel corso

della stagione turistica. Si dice però anche convinto che i suoi membri, le aziende ferroviarie, siano in grado di provvedere al trasbordo delle auto e dei mezzi pesanti prospettato in alternativa dalla procedura di consultazione.

La premessa indispensabile è però che il corridoio di quattro metri sulle linee di accesso alla galleria di base, sia ultimato prima dell'inizio dei lavori di risanamento.

Unione dei trasporti pubblici

Le FFS devono ripristinare l'equilibrio tra rischi e misure per la sicurezza ferroviaria



Walter von Andrian

«È davvero giunta l'ora di calmare il gioco»

Per aumentare la sicurezza, Walter von Andrian raccomanda alle FFS una rapida estensione dei sistemi di controllo della velocità prima dei segnali, la sicurezza della manovra, una migliore formazione professionale, una maggiore manutenzione delle infrastrutture, come peraltro già pianificato, e una maggiore stabilità organizzativa, necessaria dopo troppe riorganizzazioni.

■ **contatto.sev:** La frequenza degli incidenti avvenuti in questi ultimi mesi è dovuta al caso?

Walter von Andrian: Il caso non c'entra. Questi incidenti mostrano piuttosto un crescente squilibrio tra rischi e misure di sicurezza. I rischi, per esempio, crescono quando il traffico aumenta. Occorre dunque investire nella sicurezza affinché possa essere garantita come prima: è necessario prendere misure di precauzione supplementari, formare meglio il personale per evitare che l'equilibrio sia compromesso.

■ **Perché il numero di incidenti è aumentato proprio adesso?**

Non è possibile rispondere a questa domanda. Nel passato si è fatto troppo poco per la sicurezza in alcuni settori e i sistemi di protezione dei treni

non sono stati modernizzati. Per un certo tempo è stata pure trascurata la formazione dei macchinisti. Dopo la riforma del 1999, è stata bruscamente ridotta la manutenzione dell'infrastruttura e oggi constatiamo lacune un po' ovunque. Nel frattempo ci si è resi conto di tali lacune, per cui sono stati investiti più soldi negli impianti di binari. Ma ci vuole ancora qualche anno per compensare il ritardo. Le ferrovie sono un sistema di grande inerzia: quando una cattiva decisione viene presa dai vertici, possono passare anni prima che gli effetti siano evidenti. Lo stesso vale in senso contrario: le correzioni possono impiegare anni prima che mostrino i loro effetti.

■ **Che cosa dovrebbero fare le FFS per la sicurezza?**

Sono necessarie misure in di-

versi settori. Alcune sono già in corso. Mesi fa, per esempio, le FFS hanno deciso di investire 50 milioni di franchi per equipaggiare ulteriori 1700 segnali principali con il sistema di sorveglianza della velocità ZUB (3200 degli 11'000 segnali sono attualmente ZUB). A mia conoscenza, questo programma non è ancora iniziato, ma do-

«Ho anche la netta impressione che in questi ultimi anni le FFS abbiano un po' trascurato anche la formazione specifica dei quadri. Il personale di direzione dovrebbe avere ottime conoscenze specifiche, un MBA non è sufficiente. I quadri delle FFS non possono essere solo dei manager!»

Walter von Andrian

rebbe essere notevolmente accelerato. Inoltre, ci deve essere anche un sistema di controllo dei movimenti di manovra. Essi non sottostanno infatti ai dispositivi di protezione, benché siano molto pericolosi. Un esempio: nel mese di aprile 2006 a Thun, due Re 465 delle BLS hanno superato un segnale basso causando una collisione con l'ICE. Fortunatamente, ci sono stati solo feriti leggeri, ma ingenti danni. Un sistema di sicurezza dovrebbe rendere impossibile simili manovre. Lo scorso 8 marzo, avrebbe potuto fermare la locomotiva caduta nella Venoge, vicino a Cossigny, dopo il superamento di un segnale basso. La causa dell'incidente sembra essere un erro-

re umano, ma non conosco i dettagli.

■ **Lei ha giustamente posto l'accento sull'importanza della formazione del personale a livello di sicurezza. Può farci degli esempi?**

Lo scontro tra un Regio-Dosto e una composizione ferma verificatosi lo scorso 13 marzo all'

formazione specifica dei quadri. Il personale di direzione dovrebbe avere ottime conoscenze specifiche, un MBA non è sufficiente. I quadri delle FFS non possono essere solo dei manager!

■ **Che cosa è andato storto nella riforma?**

Ci sono state grandi ristrutturazioni che hanno comportato modifiche nei processi e nelle funzioni. Questo ha portato alcuni benefici, dobbiamo essere onesti: sono stati messi in discussione processi laboriosi e così è stato risparmiato del denaro. Ma sul fronte della manutenzione delle infrastrutture, del materiale rotabile e della formazione si è ridotto in modo eccessivo. E ora siamo qui a dovere iniettare più denaro. Sono state inoltre create le Divisioni che sono in continua riorganizzazione. L'Infrastruttura, per esempio, è stata ristrutturata quasi ogni anno. E questi continui cambiamenti organizzativi destabilizzano i dipendenti, perché non sanno più chi è responsabile di che cosa. Anche l'efficacia ne risente. È davvero il momento di calmare il gioco, affinché le persone possano ritrovarsi, soprattutto in un periodo caratterizzato da un grande ricambio di personale dovuto a numerose partenze.

■ **Ma nemmeno prima della riforma, tutto era perfetto?**

Certo che no. Le ferrovie reagi-

BIO

Walter von Andrian, 62 anni, dopo il diploma di Ingegnere elettronico al Politecnico federale di Zurigo, ha creato a Lucerna la società **Minirex-Verlag** che occupa attualmente 12 collaboratori. Nel 1978 ha fondato la rivista **Schweizer Eisenbahn-Revue**. Ne vengono stampate 10 mila copie e viene distribuita anche a 5 mila abbonati. «Siccome siamo indipendenti, possiamo esprimere in tutta franchezza la nostra opinione», afferma l'editore e giornalista specializzato, che si definisce anche rappresentante degli interessi delle ferrovie e degli utenti. È fiero del suo prodotto, di cui il 50% della cifra d'affari è ottenuto all'estero con altre riviste specializzate.



Walter von Andrian pubblica cinque riviste specializzate: una in Svizzera, due in Austria, una in Germania e un'altra in lingua inglese.

vano molto lentamente alle nuove esigenze ed erano troppo poco flessibili. Col senno di poi, si può però anche dire che è stato un bene poter resistere a certe mode.

■ Ci può dire a che cosa allude?

Penso, per esempio, alla questione tariffale: ci sono sempre nuove regole e nuovi tipi di biglietti. La gente non ci si ritrova più. Nessuno ha più una visione di insieme e ci sono molte contraddizioni. Si sta compiendo lo stesso errore che ha compiuto l'aviazione. A prescindere dai costi che ne derivano ci si chiede: quanto posso ottenere da questo cliente in questo momento? Ma questo non è certamente quello che si aspettano i cittadini che finanziano la ferrovia attraverso le imposte. Per non parlare delle nuove vessazioni per i viaggiatori, come per esempio il supplemento di 90 franchi per i clienti che nel traffico a lunga percorrenza sono

state vittime, in buona fede, di un disguido o di un contratto.

■ Allora come dovrebbero essere fissate le tariffe?

Sempre secondo la distanza e il costo. Un treno a cremagliera o un treno ad alta velocità è più costoso di un treno normale. Il fatto che ci siano più passeggeri tra Berna e Zurigo non giustifica un prezzo più elevato che tra Coira e San Gallo. Se ci sono più passeggeri, il costo per persona diminuisce.

■ Secondo lei quindi quando i posti a sedere sono molto richiesti, non si dovrebbe forse chiedere un prezzo più alto?

Ci esporremo ad una crescita selvaggia del mercato. Con un tale sistema tariffale, si farebbero a pezzi le linee annesse meno frequentate. Diventerebbero ancora meno redditizie e sarebbero minacciate di chiusura. È pur vero che l'Ufficio federale dei trasporti ha recentemente parla-

to di un tasso minimo di copertura dei costi.

■ Con il fondo FAIF, lo sviluppo del trasporto ferroviario è sulla buona strada secondo lei?

In linea di principio, è positivo e importante che i soldi e della Confederazione siano disponibili per lo sviluppo del sistema ferroviario, sviluppo peraltro chiaramente necessario. Questo denaro non è tuttavia sufficiente per venire incontro a tutti i desideri delle regioni. Il fatto che i costi di manutenzione e gli investimenti provengano dalla stessa fonte, può tuttavia limitare lo sviluppo a lungo termine, poiché tutte le costanti esigenze di miglioramento delle infrastrutture, portano inevitabilmente ad un aumento dei costi di manutenzione, la quale avrà quindi bisogno di una parte sempre più importante dei fondi per le infrastrutture ferroviarie. Ma non vi è alcun dubbio sulla necessità e sull'importanza di assicurare finanziaria-

mente la manutenzione.

■ In termini di trasporto internazionale in Europa, il treno ha ancora un avvenire, oppure le lunghe distanze saranno servite da aerei e autotobus?

In Europa, il treno sarebbe ideale a livello tecnico e di struttura dei costi, per viaggi a corta e media distanza. Invece si dibatte tra due vettori: i bus a lunga distanza e i viaggi in aereo a prezzi stracciati. Sul mercato sono disponibili offerte di voli - insensate dal profilo economico ed ecologico - per viaggi che il treno copre in due o tre ore. È il caso, per esempio, del tragitto Zurigo - Stoccarda o Zurigo - Monaco di Baviera, dove mancano offerte di qualità in treno. Per di più in Germania è stato liberalizzato il traffico dei bus a lunga distanza per adattarsi agli standard europei. Uno studio ha però dimostrato che anche il treno più costoso della Deutsche Bahn, l'ICE 3, è più conveniente al chilometro per

posti a sedere rispetto al bus, se non si prendono in considerazione le tracce. I bus a lunga percorrenza, che in Germania non pagano tasse autostradali, hanno un sicuro vantaggio sul treno.

■ Che cosa deve essere fatto per rendere il treno concorrenziale, a parte introdurre in autostrada i pedaggi per i bus?

Attraverso le concessioni, gli Stati devono costringere le ferrovie ad offrire un servizio di qualità nel traffico internazionale.

Markus Fischer

Il SEV lancia un'altra azione contro le aggressioni

«Il personale non deve rassegnarsi alle ingiurie e considerarle un fenomeno collaterale quotidiano.»

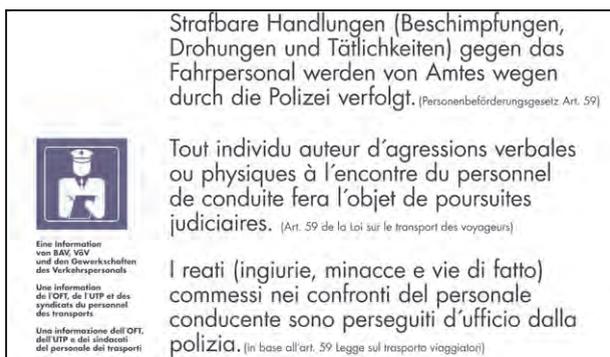
Barbara Spalinger, Vicepresidente SEV



Stop alla violenza nel trasporto pubblico!

Proteggere il personale dagli attacchi di ogni genere è uno dei compiti principali del SEV, che negli ultimi anni ha promosso numerose azioni sindacali e politiche affinché venga tutelata l'integrità e la salute del personale e dei passeggeri. Il prossimo passo di questa importante campagna è la cartolina di annuncio delle aggressioni.

L'idea di una cartolina di annuncio delle aggressioni era a suo tempo stata sviluppata dal GATU, oggi sfociato nel settore bus della VPT. Le aggressioni non sono però un problema circoscritto ai bus, ma esso tormenta in misura purtroppo crescente tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori del trasporto pubblico. «In genere, assistiamo ad una crescente predisposizione ad atti violenti e queste evoluzioni non si fermano alle porte dei treni o delle stazioni»



Un'azione congiunta di SEV, UTP e UFT: l'adesivo sulle aggressioni da esporre sui veicoli.

scrivono le FFS nel loro recente rapporto annuale. Autisti di bus, accompagnatori treno, venditori allo sportello, macchinisti: tutti sono giornalmente confrontati con aggressioni, per lo più verbali, sotto forma di minacce o ingiurie, ma spesso anche fisiche, che vanno dagli sputi ai calci, ai pugni e persino agli attacchi con un coltello.

Raccogliere annunci per avere una visione globale

Le sottofederazioni interessate del SEV si sono alleate per ampliare la base di questa cartolina d'annuncio, in modo da dare al SEV la possibilità di inquadrare correttamente questo fenomeno a livello nazionale. Le singole aziende forniscono infatti cifre, che però non vengono raccolte sulla base

degli stessi parametri, mentre la statistica dei crimini della Confederazione non fa distinzioni tra trasporto e gli altri servizi pubblici. La cartolina del SEV punta però soprattutto ad un ulteriore approfondimento del problema, incoraggiando collaboratrici e collaboratori del trasporto pubblico ad assumere un atteggiamento a tolleranza zero. «Il personale non deve rassegnarsi alle ingiurie e considerarle un fenomeno collaterale quotidiano» spiega Barbara Spalinger, vicepresidente SEV e responsabile dell'assistenza giuridica. «Con questa cartolina, si dovrebbero segnalare anche atti non perseguibili penalmente, ma che meritano comunque di essere denunciati e biasimati». La cartolina non sostituisce quindi l'annuncio all'azienda o

alla Polizia con i mezzi a disposizione, per esempio l'annuncio ESI presso le FFS, che devono essere fatti in ogni caso.

Obbligo di perseguimento penale

Altrettanto importante è che il personale sia consapevole della norma legale che prevede che ogni aggressione debba essere perseguita penalmente. «I reati previsti dal Codice penale sono perseguiti d'ufficio se sono commessi contro le seguenti persone durante il loro servizio», recitano l'art. 59 della legge sul trasporto viaggiatori e l'art. 88 della legge sulle ferrovie. In questi casi, le autorità inquirenti dovrebbero pertanto attivarsi autonomamente.

La cartolina sulle aggressioni richiede certo dagli interessati un piccolo impegno supplementare, che sarà però molto

utile a lungo termine, permettendo al SEV di intervenire in modo mirato e documentato nei confronti di aziende, autorità e politici. «Noi respingiamo ogni tentativo di banalizzare il problema, che è di fondamentale importanza per i nostri membri», precisa Barbara Spalinger.

Con questo giornale, inviamo quindi una cartolina ad ogni membro, nella speranza che non debba mai usarla. Sappiamo però che la realtà è un'altra e che nelle professioni a rischio una cartolina non sarà sufficiente. Chi l'ha dovuta utilizzare potrà quindi chiederne altre alla sua sezione o al segretariato SEV, sempre nella speranza di non doverle riutilizzare mai più.

! **Peter Moor**

INFO

Come comportarsi in caso di aggressione

- Mantenere la calma e pensare alla propria salute
- Informare colleghi e superiori e, se necessario, farsi sostituire
- Annunciare i fatti all'azienda secondo le direttive interne (FFS: annuncio ESI)
- Annuncio alla Polizia, se l'azienda non vi procede automaticamente
- Inviare la cartolina d'annuncio al SEV
- Se necessario, richiedere l'assistenza giuridica del SEV.

fonte: rapporto di attività FFS 2012



Un'evoluzione inquietante: le aggressioni presso le FFS

ZPV

Andreas Menet



VPT

Gilbert
d'Alessandro

SBV

Elisabeth
Jacchini

LPV

Urs
Mächler

Nella tua sottofederazione, chi è più esposto al rischio di aggressioni?

Tutto il personale treno è confrontato giornalmente con aggressioni di ogni tipo. Particolarmente colpite da questi fenomeni appaiono le regioni della Svizzera romanda e la rete della comunità tariffale di Zurigo.

Nella VPT abbiamo tantissime categorie professionali e l'unica a non correre rischi da questo punto di vista sono forse ... i pensionati. La violenza è infatti presente in tutti i settori, anche se i più esposti sono comunque i controllori di biglietti e gli autisti di bus e tram sulle linee urbane e regionali. Non dobbiamo però dimenticare gli attacchi verbali di cui spesso è vittima il personale di stazione, soprattutto allo sportello. Ricontriamo meno casi invece nella navigazione o nelle imprese turistiche, anche se al giorno d'oggi non si può mai sapere.

In particolare, il personale allo sportello, ma anche i dirigenti del traffico ferroviario, specialmente se impiegati nei turni tardi nelle piccole stazioni, che sono attaccati da ubriachi, vandali e, grazie a Dio abbastanza raramente, anche da rapinatori nelle stazioni in cui vi è ancora la vendita.

I macchinisti della rete sub-urbana di Zurigo a fine turno e nelle stazioni di inversione di marcia.

Con quali generi di aggressioni siete confrontati? Quali sono le più gravi?

Le più frequenti sono le ingiurie, ma siamo anche più spesso confrontati con minacce e molestie. Purtroppo, abbiamo avuto anche casi di aggressioni fisiche e vie di fatto e, ultimamente, si sono aggiunti i casi in cui ci sputano addosso.

Io non faccio differenze! Le aggressioni fanno sempre male, sia sotto forma di ingiurie, sia di percosse e possono sempre gravare sullo stato di salute delle colleghe e dei colleghi che ne sono vittima.

Minacce di morte (abbiamo un processo in corso, dove l'aggressore ha presentato una contro denuncia per razzismo), insulti, ingiurie, anche allo sportello. Abbiamo avuto singoli casi di rapina.

Spesso attacchi verbali, con insulti, ma ci capita, per esempio quando dobbiamo svegliare qualcuno, che si svinga anche alle mani.

Che cosa speri di ottenere con questa cartolina di annuncio delle aggressioni?

Vorrei proprio che le statistiche tenessero maggiormente conto delle situazioni in cui ci troviamo. I numeri delle FFS sono senz'altro giusti, ma rilevati solo in base al loro canale degli annunci ESI, mentre le cartoline offrirebbero l'opportunità di inglobare anche episodi meno gravi.

L'elaborazione di una mappa di questi casi di violenza a livello nazionale, che permetta al SEV di intervenire con cognizione di causa, in modo particolare verso le aziende che fanno poco o nulla per contenere gli episodi di violenza.

La sensibilizzazione del personale e della clientela e la consapevolezza dell'esistenza di questo problema, che possa servire da sostegno alle vittime. Purtroppo però non servirà da deterrente nei confronti degli aggressori.

Un maggior numero di annunci, che permettano di intervenire in modo più efficace.

Nella vostra sottofederazione vi sono anche altre attività per lottare contro le aggressioni?

Abbiamo preso contatto con alcuni politici, per far sì che anche le autorità si assumano le loro responsabilità. Elaboreremo poi con le FFS un codice di condotta che dovrebbe rafforzare i provvedimenti già presi. La ZPV tiene inoltre un proprio elenco delle aggressioni e abbiamo contatti regolari con la Polizia dei trasporti.

Distribuiremo la cartolina, in quanto questo è un tema molto sentito da tutti i nostri settori. Incitiamo poi tutte le sezioni a creare commissioni paritetiche che coinvolgano anche i segretari sindacali per far rispettare le norme della legge sul trasporto viaggiatori, esigendo anche l'esposizione dell'adesivo sulle aggressioni in tutti i veicoli.

Due anni fa, abbiamo svolto un'ampia inchiesta tra il personale di vendita e pubblicato i risultati, che hanno condotto a colloqui con P-VS e reso il tema di dominio pubblico. Adesso vi sono corsi per i dipendenti sul comportamento da adottare con clienti difficili, per prevenire situazioni di conflitto.

Al momento, non abbiamo attività concrete, ma siamo in contatto con le FFS, che ci chiedono di essere molto discreti sul tema dell'auto-difesa dei macchinisti.

Consigli per i partners sociali: ecco come agire per contrastare la violenza nei trasporti pubblici

L'associazione padronale CER (Comunità europea delle ferrovie) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti ETF sono unite per combattere la violenza nei trasporti pubblici. Esse hanno pubblicato una guida con molti utili consigli ed esempi per promuovere la sicurezza. Qui di seguito, riportiamo le raccomandazioni dei partners sociali europei.

■ Sensibilizzazione

Per contenere la violenza di terze persone, occorre sensibilizzare datori di lavoro, lavoratori, clienti e viaggiatori alla problematica. I partners sociali dovrebbero pertanto sviluppare un approccio comune a livello di aziende o di settore per affrontarla, elaborando strategie di comunicazione comuni che comprendano campagne di «tolleranza zero», fornendo assistenza e formazione adeguate a salariate e salariati, realizzando misure di prevenzioni per il pubblico e definendo gli incidenti che devono essere segnalati.

■ Servizio specializzato

Presso le aziende, è opportuno creare un servizio incaricato di analizzare e applicare i provvedimenti elaborati di comune accordo. Questo servizio dovrebbe essere in stretta collaborazione con i dipartimenti di sicurezza, delle risorse umane e tutti gli altri settori interessati. Gli incidenti dovuti alla violenza di terzi dovrebbero essere registrati secondo le norme legali vigenti e i provvedimenti che si impongono, nonché analizzati in modo appropriato. Questo servizio può fungere anche da contatto in caso di incidenti e di domande.

■ Annuncio, registrazione, analisi

Tutti gli incidenti che sono stati definiti da segnalare (compresi insulti e minacce) devono essere registrati in modo sistematico e va-

lutati di conseguenza. Ne dovrebbe seguire l'elaborazione e la messa in pratica delle misure necessarie. Tutte le parti in causa dovrebbero essere informate di questa prassi. È opportuno incoraggiare i salariati a segnalare tutti gli incidenti e, se possibile, suggerire migliorie.

■ Sicurezza e mezzi tecnici

La gestione della sicurezza comprende provvedimenti tecnici e misure relative al personale. Un fattore molto importante consiste nella messa a disposizione, nei treni e nelle stazioni, di personale di sicurezza attivo e presente, che disponga di una formazione adeguata ai rischi ferroviari nonché, a seconda dei paesi, la presenza della Polizia. Altre misure preventive possono essere rappresentate dalle procedure e da impianti specifici che riguardano la vendita di biglietti, l'accesso ai treni, l'equipaggiamento di stazioni, le video-sorveglianza ecc. Questi ultimi possono risultare utili, oltre che per prevenire gli atti, per identificare e perseguire gli autori di atti violenti.

■ Personale: formazione e sensibilizzazione

La formazione del personale con potenziali contatti con la clientela e dei suoi manager li prepara a prevenire e affrontare al meglio le possibili situazioni di violenza da parte di terzi e a limitarne le conseguenze. L'azienda deve offrire ai suoi dipendenti e ai loro dirigenti una formazione adeguata in tutti i campi interessati dalla problematica, come l'identificazione di situazioni di pericolo, la decontrazione ecc.

■ Dare un seguito

Devono inoltre essere definite procedure chiare ed adeguate per sostenere i salariati vittime di situazioni di violenza, che possono contemplare l'aspetto medico,

compreso un sostegno psicologico, quello giuridico ma anche aiuti pratici e di ordine finanziario.

■ Per l'ordine pubblico intese giuridiche

Una cooperazione tra imprese ferroviarie, polizia e autorità può migliorare la capacità generali di garantire la sicurezza. I partners sociali sottolineano inoltre l'importanza della collaborazione con altri partners a livello nazionale o locale per individuare e prevenire casi di violenza da parte di terzi tramite un approccio coerente.

■ Applicazione di buoni esempi

Esistono ottimi esempi di pratiche di prevenzione, gestione e di perseguimento di casi di violenza da parte di terzi a danno di dipendenti delle imprese ferroviarie europee, che possono essere ripresi ed applicati, considerando tipologia e dimensione aziendale. Questi esempi sono raccolti in una guida «Promotion de la sécurité et du sentiment de sécurité face à la violence de tiers dans le secteur ferroviaire européen» disponibile in tedesco e francese (vedi sotto).

■ Ampliare il dialogo

Gli interrogativi formulati dalle aziende di trasporto, dai rappresentanti dei salariati e dai sindacati a tutte le parti in causa dovrebbero essere girati anche ai rappresentanti politici nazionali ed europei.

■ Attribuzione di incarichi

Nella procedura di attribuzione di incarichi di servizio pubblico di trasporto viaggiatori si dovrebbe prevedere un capitolo sulla sicurezza di utenti e del personale.

■ Accordi tra le parti sociali

È utile elaborare e sottoscrivere accordi tra le parti sociali a diversi livelli (azienda, settore ecc.). Questi accordi dovrebbero contempla-



re anche le proposte di miglioramento della sicurezza sul lavoro, nella misura in cui la loro analisi ne ha confermato la fattibilità e l'efficacia.

■ Sui provvedimenti intrapresi verifica dell'efficacia

Le parti sociali europee raccomandano di verificare regolarmente i provvedimenti presi a livello nazionale ed europeo (per esempio una volta all'anno), considerando le esperienze fatte e le evoluzioni legislative e tecnologiche intervenute per migliorare ulteriormente il loro contenuto.

I risultati devono poi essere ponderati e sfociare in un accordo sul miglioramento delle misure.

L'opuscolo è disponibile in tedesco, francese e in inglese.

E' scaricabile dal sito:
<http://l.hh.de/etf-cer>

Convegno annuale dei pensionati VPT

Una riunione particolare

Il convegno dei pensionati delle imprese concessionarie ha voluto affrontare temi che vanno oltre l'attività sindacale, ma non per questo hanno incontrato un interesse minore da parte dei novanta partecipanti.



I partecipanti ticinesi hanno dimostrato di apprezzare i contenuti proposti a questo convegno.

L'attualità sindacale e quella politica hanno naturalmente trovato comunque il loro spazio, grazie in particolare all'intervento del presidente SEV Giorgio Tuti, che ha approfondito i rapporti tra politica fiscale, salariale e politica sociale. Tuti ha illustrato i contenuti di tre iniziative: quella 1 : 12, promossa dai giovani socialisti e sostenuta dai sindacati che vuole limitare gli stipendi dei massimi dirigenti delle varie aziende a 12 volte gli stipendi

del dipendente meno ben retribuito della rispettiva azienda; l'iniziativa AVS Plus, appena lanciata dai sindacati e dal partito socialista per aumentare del 10% le rendite AVS e l'iniziativa sulle tasse di successione che, sottoponendo alle imposte le eredità oltre i due milioni, permetterebbe di reperire i fondi necessari per applicare l'AVS Plus. Tuti ha poi presentato i temi principali

del congresso SEV del prossimo maggio.

Il presidente VPT Gilbert D'Alessandro ha invece presentato l'attualità del settore del trasporto pubblico, accennando alla possibilità che i sindacati indicano il prossimo autunno una manifestazione a sostegno di tutto il servizio pubblico, alla quale i pensionati sono evidentemente invitati a partecipare.

Temi di grande interesse

Il convegno ha ospitato due relatori che hanno suscitato grande interesse: l'avvocato di Ginevra Robert Fontanet che ha illustrato il funzionamento del diritto successorio svizzero, con particolare attenzione alle possibilità che esso offre per evitare liti e contrasti a seguito dell'eredità.

Il pomeriggio è stata la volta del medico **Walter Raaflaub**,

che ha illustrato i disturbi alla prostata, che spesso affliggono le persone della terza età, e non solo. Una relazione che ha suscitato grande interesse grazie all'approccio tutt'altro che tecnico del relatore, lui stesso colpito da un cancro a questo organo, con conseguenze penose ed imbarazzanti, esposte con un'apertura e una semplicità tali da destare grande simpatia e ammirazione. Le esperienze del relatore sono state raccolte anche in un libro «Tote Hosen», purtroppo disponibile solo in tedesco e in francese. L'interesse suscitato ha poi trovato conferma anche nelle numerose domande e negli applausi che hanno congedato l'ospite e posto fine alla giornata.

gi

VPT – Un locale per i collaboratori di elvetino

Una pausa degna di questo nome

L'argomento che ha impegnato in maggior misura l'assemblea è la mancanza di locali di pausa degni di questo nome. Nonostante l'accordo tra la sezione, la CoPe elvetino e la CoPe FFS competente per permettere l'accesso ai locali di pausa del personale FFS e l'obbligo previsto dall'ordinanza 3 alla legge del lavoro, l'azienda non ha reputato di doversi attivare in tal senso. L'assemblea ha pertanto approvato una risoluzione che intima a elvetino di fare il necessario affinché entro fine giugno il suo personale possa accedere ai locali di pausa del personale FFS nelle stazioni dove è prevista una pausa e di evitare pause in località prive di locali di pausa. La risoluzione dà anche mandato al SEV di intervenire qualora elvetino non dovesse rispettare il termine.



Il personale di elvetino dovrebbe poter contare su infrastrutture migliori per fare pausa.

Trattande statutarie OK

L'assemblea ha poi approvato i conti, chiusi dal cassiere Jean-François Stern con un utile di 377 franchi a seguito del contributo di 3000 franchi della sottofederazione VPT e al prelievo di 6560 franchi dal fondo speciale della sezione, derivante da quello dell'assicurazione complementare per l'indennità di malattia, sciolto a seguito dell'accordo con elvetino di riconoscere lo stipendio intero in caso di malattia. Il fondo dispo-

ne ancora di 55 000 franchi.

La quota sezionale rimarrà di 28 franchi, grazie alla riduzione sulla quota base da 30.40 a 21 franchi riconosciuta dal SEV per questo settore a basso stipendio. Questo contributo è molto importante per rafforzare la presenza in questo difficile settore. L'anno scorso, le energie del comitato sono confluite per lo più nelle trattative per il rinnovo del CCL. L'effettivo della sezione è comunque leggermente aumentato a 509 mem-

bri. Per il 2013, il comitato si è ripromesso di intensificare la presenza sul territorio, in modo da convincere anche un maggior numero di colleghe e colleghi ad aderire.

Inoltre, il comitato ha deciso di non sostituire due membri dimissionari dei 14 previsti, per rispettare il tempo messo a disposizione da elvetino per le attività sindacali. Si cerca tuttavia ancora un rappresentante dei pensionati. Per il 2013 sono previste solo due riunioni plenarie del comitato e un maggior numero di riunioni regionali.

Assemblea per il CCL Elvetino

SEV e Unia hanno convocato un'assemblea di tutti i dipendenti di elvetino il 13 maggio a Olten. Verranno discusse le modalità di applicazione del CCL. «È importante avere una buona

partecipazione, che ci darà maggior forza nei confronti dell'azienda. Abbiamo ancora problemi, per esempio con l'attribuzione di turni che dovrebbero essere almeno di 240 minuti e con gli accrediti di formazione e per i corsi di lingue» ha spiegato la segretaria SEV Regula Bieri. Un partecipante ha poi riferito di essersi visto rifiutare la richiesta di aumento del tempo di lavoro, quando nel contempo vengono assunti ausiliari.

Il segretario SEV Jürg Hurni ha illustrato l'iniziativa AVS Plus, lanciando un appello, unitamente alla presidente Ely Wüthrich, in favore della collaborazione alla raccolta firme.

Fi

Colpi di diritto

Il nuotatore non era visibile

Un battello ha travolto un nuotatore e il suo capitano si è quindi ritrovato accusato di lesioni colpose.

È uno di quegli incidenti che ha dell'incredibile: un battello di linea in circolazione su di un lago svizzero ha travolto un nuotatore che ne ha inavvertitamente incrociato la rotta.

Il nuotatore, dal fisico ben allenato, è riuscito a salvarsi e a riguadagnare la riva, nonostante diverse fratture alle gambe. All'incidente hanno assistito numerosi testimoni, sul battello e a riva, che hanno dichiarato che era stato il nuotatore a dirigersi verso il battello, accorgendosi solo troppo tardi del suo sopraggiungere. Il nuotatore era convinto di essersi trovato a circa 25 metri dalla riva, ma in realtà era ad almeno 50 metri. La Polizia ha quindi aperto

un procedimento contro ignoti per lesioni colpose gravi e al centro dell'inchiesta si è trovato il capitano del battello, che al momento dell'incidente si trovava al timone. Questi ha quindi chiesto ed ottenuto l'assistenza giuridica del SEV, che gli ha messo a disposizione un avvocato.

Si parla di lesioni colpose quando il colpevole ha commesso atti che hanno causato l'incidente, oppure ha tralasciato provvedimenti che avrebbero permesso di evitarlo.

Nella fattispecie, si trattava in particolare di stabilire se il capitano avrebbe potuto vedere il nuotatore e, con provvedimenti adeguati, evitare di travolgerlo. Oltre

all'audizione dei testimoni, è stata organizzata anche una ricostruzione dell'incidente, impiegando lo stesso battello, che ha permesso di accertare la presenza di diversi fattori che rendevano per lo meno difficoltoso l'avvistamento del nuotatore: il riflesso sul pelo dell'acqua, l'importante zona d'ombra nella visuale dal posto di comando, il fatto che il nuotatore indossasse una tuta in neoprene nera completa di cappuccio e che avesse attraversato un porticciolo, i cui battelli lo avevano nascosto alla vista del capitano.

Il verbale ha riportato che il nuotatore risultava a tratti invisibile e che la sua presenza era difficile da indivi-

duare nonostante tutti i partecipanti alla ricostruzione fossero a conoscenza della sua presenza e della sua ubicazione approssimativa. Gli inquirenti sono quindi giunti alla conclusione che il capitano non aveva nessuna possibilità di vedere il nuotatore: «Egli ha fatto del suo meglio per verificare la presenza di pericoli sulla superficie del lago».

L'inchiesta ha anche confermato la correttezza delle manovre eseguite dal battello, che si trovava assolutamente sulla sua rotta e navigava ad una velocità corretta.

La sola conclusione possibile era pertanto che il capitano avesse compiuto correttamente e con la massima

diligenza il suo dovere e fosse da considerare innocente.

Il procedimento a suo carico è quindi stato abbandonato e le spese poste a carico dello Stato.

Questa conclusione è stata condivisa anche dal servizio d'inchiesta sugli incidenti della Confederazione, che ha rinunciato a ulteriori raccomandazioni di sicurezza.

Fortunatamente, anche le lesioni riportate non si sono rivelate troppo gravi per l'allenato nuotatore, che solo un anno dopo è stato in grado di partecipare ad una gara di resistenza estremamente esigente.

Assistenza giuridica SEV

Per i soci del SEV:

Sconto dello 0,30% sulle ipoteche*



Tenuta gratuita, se il conto privato è abbinato all'E-Set. Ulteriori condizioni preferenziali sono disponibili su www.bancacoop.ch/sev.

fair banking

banca **coop**

* Agevolazione di base dello 0,20% sui tassi di riferimento della Banca Coop per i modelli ipotecari «ipoteca a tasso fisso» e «ipoteca a tasso variabile». Agevolazione supplementare dello 0,10% sui tassi di riferimento della Banca Coop, in caso di trasferimento di valori patrimoniali di CHF 50.000.- alla Banca Coop. Queste agevolazioni vengono accordate per le abitazioni ad uso proprio.

■ Sezione Lavori (BAU) Ticino

Assemblea primaverile

Venerdì 19 aprile, ore 18.00,
Casa del Popolo a Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Saluti
2. Nomina di 2 scrutatori
3. Lettura e approvazione ultimo verbale
4. Relazione a) del presidente b) del cassiere c) della commissione di verifica della gestione
5. Approvazione dei conti 2012
6. Eventuali dimissioni e/o nomine

- 6a. Nomina dei rappresentanti all'AD BAU a Burdorf e al Congresso nazionale SEV
 7. Relazione di un responsabile SEV nazionale (M. Avallone) sull'attualità sindacale
 8. Relazione del presidente o di un rappresentante del CC BAU (attualità sindacale - Toco)
 9. Relazione di un rappresentante del segretario SEV (attualità sindacale)
 10. Eventuali (Comunicazioni Cope)
- Seguirà un momento ricreativo con aperitivo offerto dalla sezione.

La presidente: **Barbara Marcionetti**

■ SBV Ticino

Assemblea generale

19 aprile, ore 18:00, Bellinzona
Casa del popolo

Ordine del giorno:

1. Apertura, saluto e lista di presenza
2. Approvazione ordine del giorno
3. Nomina Presidente del giorno e scrutatori
4. Relazione del Presidente

5. Approvazione verbale ultima assemblea
6. Rapporto del cassiere
7. Elezione Presidente sezionale
8. Consegna distintivi 25° e 40° SEV / SBV
9. Attualità sindacale con un collega del SEV
10. Eventuali

Al termine sarà offerto un rinfresco: annunciarsi **entro il 12 aprile** a Attilio Albertini, 079.223.21.33, attilio.albertini@sbbcargo.com.

■ RPV Ticino

Assemblea generale

Sabato 20 aprile,
17.30, Chiasso
ristorante «il Carlino»

Ordine del giorno:

- 1) Apertura riunione
- 2) Nomina del presidente del

- giorno
- 3) Lettura ed approvazione ultimo verbale
 - 4) Rapporti: del presidente
 - 5) del cassiere
 - 6) del revisore

- 7) Relazione sindacale
 - 8) Benemerenze
 - 9) Eventuali
- Seguirà la classica cena in comune!!!
Per poter meglio organizzare il tutto, annunciarsi al n: 076/567.40.07

■ VPT Lugano TPL/SNL/ARL/FLP/AM

Preavviso assemblea generale

Martedì 30 aprile,
20.00, Comano
ristorante «da Rosi»

Ordine del giorno:

1. apertura e comunicazioni
2. approvazione verbale ultima assemblea

3. relazione presidente
4. conti 2012 (relazione cassiere, rapporto revisori, quota sezionale 2014, ammissioni e dimissioni)
5. relazione sindacale Pietro Gianolli (attualità sindacale e

- azione «10 ore bastano»
6. rinnovo CoPe TPL: designazione rappresentante SEV
 7. Eventuali
- Contiamo sulla partecipazione di tutti: l'assemblea deve prendere decisioni importanti. Sono cordialmente invitati anche i colleghi pensionati!

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Il dopo Chavez

Le prossime elezioni presidenziali del 14 aprile in Venezuela saranno vinte da Hugo Chavez. Non ricordo più dove l'ho letto, ma si tratta indubbiamente della previsione elettorale e, nel contempo, del commento post-elettorale più azzeccato che sia stato fatto sino a questo momento. Tutta la campagna elettorale, iniziata ufficialmente il 2 aprile, ma in realtà in corso da quando la sorte di Chavez apparve segnata, si svolge sull'onda emotiva causata dalla scomparsa del presidente bolivariano. Lo fa ovviamente Nicolas Maduro, già indicato da Chavez come suo successore, attuale presidente ad interim, che si presenta come l'erede politico votato a portare avanti la rivoluzione socialista di Hugo Chavez, che ha cambiato non solo il Venezuela, ma ha impresso una svolta radicale a tutta l'America Latina.

Ma anche Henrique Capriles, l'avversario di Maduro e leader dell'opposizione, già sconfitto nelle presidenziali dell'ottobre del 2012, si muove cercando di far propri i temi sociali, della solidarietà, dell'indipendenza nazionale. Inneggia addirittura allo scomparso leader quando accusa Maduro di non valere nemmeno un'unghia di Chavez. Ed è giunto al punto di chiamare, con spudoratezza, il suo comitato elettorale «Comando Simon Bolivar» dopo essere stato fra i più accaniti critici dell'insistente richiamo chavista all'eroe dell'indipendenza sudamericana.

Capriles può far affidamento su potenti e influenti sostenitori. In un Paese fortemente religioso ha dalla sua i vertici della Chiesa cattolica: molte riunioni del MUD (Mesa de la Unidad democratica, la coalizione dell'opposizione) si tengono nelle chiese. Sarà interessante, a questo proposito, conoscere la posizione di Francesco I. tanto più che la sua elezione, stando a una dichiarazione attribuita a Maduro, sarebbe stata favorita dell'intercessione di Chavez – morto dieci giorni prima – presso lo stesso Gesù! Capriles può contare inoltre su altre due forze formidabili, l'ambasciata degli Stati Uniti e il mondo dell'informazione. La grande maggioranza dei mass-media, tanto cartacei quanto elettronici, sono controllati dai grandi gruppi finanziari.

Ma tutti i sondaggi, compresi quelli dell'opposizione, danno per certa la vittoria di Nicolas Maduro, anche se questo non ha il carisma di Chavez e nemmeno l'appoggio corale del fronte chavista. Ha però il controllo dell'apparato statale ed anche dei fondi pubblici, che non sono risorse da poco.

La sua arma più potente resta però l'eredità lasciatagli dal leader scomparso. Il Venezuela bolivariano è ben diverso da quello precedente: tutti gli indicatori sociali sono radicalmente mutati a favore delle classi disagiate, che costituiscono pur sempre la maggioranza della popolazione e il prestigio conquistato sul piano internazionale fa del Venezuela un Paese guida nella lotta per una vera emancipazione di tutta l'America Latina.

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 Engmann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

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

Tiratura: edizione italiana: 3712 copie; totale: 45451; certificata il 21.11.2012.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione

amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.-.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

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

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

ISSN 1662-8470

Prossima chiusura redazionale: 18 aprile.



La sottofederazione del personale d'esercizio, vendita, amministrativo e dei quadri, del sindacato del personale dei trasporti SEV, cerca per il 1.1.2014 un o una

presidente centrale (100%)

Lei dirigerà una sottofederazione di circa 6000 membri e farà parte del comitato SEV, assumendosi quindi la responsabilità di contribuire alla direzione strategica del sindacato SEV.

Quale dirigente, curerà i delicati contatti con gli organi, le autorità e i funzionari del SEV e delle sue altre sottofederazioni, nonché un dialogo costruttivo e professionale con i datori di lavoro. Sosterrà in modo accorto, affidabile e leale le rivendicazioni delle sezioni, dei settori e dei loro membri.

Il suo profilo:

- personalità atta a dirigere in modo indipendente, caratterizzata da una profonda motivazione sindacale e sociale;
- lunga esperienza in un'organizzazione sindacale o Non-Profit;
- abilità nelle trattative con i nostri partner sociali e nella gestione dei rapporti con i nostri membri;
- competenze sociali adeguate a questo posto, capacità di lavorare in team e gestire conflitti;
- rapida comprensione dei problemi, autorevolezza;
- ottima conoscenza del tedesco parlato e scritto e padronanza oralmente e per iscritto almeno anche di una seconda lingua nazionale;
- talento organizzativo, capacità di pensare in rete e buone conoscenze quale utente dei programmi informatici standard;
- formazione specialistica, meglio se in campo sindacale, esperienza professionale equivalente, con formazione ulteriore.

Si tratta di un compito molto interessante ed impegnativo per una persona affidabile e gravabile, per il quale offriamo ottime condizioni d'impiego e prestazioni sociali.

Il suo posto di lavoro sarà a Berna.

La scelta definitiva avverrà all'assemblea dei delegati della sottofederazione del settembre 2013.

L'attuale titolare del posto è a sua disposizione per **ulteriori informazioni:**

Elisabeth Jacchini, Tel. 031 357 57 05
E-Mail: elisabeth.jacchini@sev-online.ch

La sua candidatura completa è da inviare entro il **31 maggio 2013** al responsabile della commissione cerca:

Markus Wittwer, Weidstrasse 41, 8542 Wiesendangen
E-Mail: markus.wittwer@bluewin.ch

■ La sottofederazione VPV vuole tornare a crescere!

Chi sa reclutare il maggior numero di membri nel 2013?

Nell'ultimo anno della sua esistenza, vorremo aumentare il numero di membri della nostra sottofederazione VPV.

Riproponiamo pertanto un concorso. Per permettere di consegnare il relativo premio ancora come VPV, durerà dal 1° gennaio al 30 novembre 2013.

In palio, vi sono i seguenti premi:

1. Un pernottamento per due persone in mezza pensione al Parkhotel Brenscino;
2. un biglietto per due persone da Interlaken al Jungfrauoch;
3. una cena per due persone in una località nei tuoi dintorni.

Quindi, datti da fare e partecipa!

Il tuo presidente sezionale è a disposizione per consegnarti i vari prospetti, che sono accessibili anche online su

www.sev-online.ch => adesione

Comitato centrale VPV

Corso di formazione SEV: RECLUTAMENTO

mercoledì 24 aprile

Casa del Popolo a Bellinzona

Il reclutamento è e resta per i prossimi anni una priorità del SEV. Questo corso tocca i temi del reclutamento sotto forma di scambio di esperienze. Il nostro scopo è di rinforzare e motivare i membri SEV attivi nel reclutamento. Il punto centrale del corso è ottenere nuove idee e spunti, come pure trovare nuove motivazioni nel campo del reclutamento.

Obiettivi: i partecipanti acquisiranno le varie strategie per reclutare e arricchiranno il loro bagaglio di esperienze. Il corso permetterà uno scambio di

esperienze tra i reclutatori, definendo le buone e le cattive attitudini, il colloquio di reclutamento, cosa si deve sapere e come pianificare un piano di reclutamento per la propria sezione.

Relatori: Saverio Lurati, presidente USS Ticino e Moesa e Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

Partecipanti: membri di comitato sezionale, responsabili del reclutamento, membri di sezione interessati

Costi: membri SEV gratuito

Iscrizione entro il 19 aprile a:

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

Colonie dei sindacati USS

Le Colonie dei Sindacati dell'USS Ticino riaprono festeggiando quest'anno i 90 di attività.

Turni in montagna a Rodi: ragazzi/e da 6 (2007) a 13 anni (2000)
1° turno: sabato 29 giugno – sabato 13 luglio

2° turno: martedì 16 luglio – martedì 30 luglio
sindacalizzati fr. 340.–, non sindacalizzati fr. 440.–

Turno al mare a Igea Marina: ragazzi/e da 6 (2007) a 12 anni (2001): domenica 14 luglio – martedì 30 luglio

sindacalizzati fr. 590.–, non sindacalizzati fr. 690.–

Per informazioni e/o modulo d'iscrizione: Colonie dei Sindacati, viale Stazione 31, 6501 Bellinzona; tel. 091 826 35 77 – Fax 091 826 31 92.

Domodossola, «Dopo lavoro FS» mercoledì 15 maggio

Giù e su in treno notte...

Tenetevi liberi!

Per maggiori informazioni:

Calogero F. Noto, tel. 079 461 05 37,



e-mail c.f.noto@bluewin.ch.

Campagna di reclutamento

Fino al 31 dicembre la VPT indice la seguente campagna di reclutamento:

da 4 a 5 nuovi membri*	50 franchi
da 6 a 8 nuovi membri*	100 franchi
da 9 a 12 nuovi membri*	300 franchi
da 13 a 16 nuovi membri	500 franchi
da 17 a 19 nuovi membri*	700 franchi
da 20 e più	1000 franchi

Gli importi verranno pagati con buoni Reka.



Per domande sulla campagna di reclutamento, mail a: info@vpt-online.ch.

Nuovi membri* = data d'entrata al SEV membri VPT

PV Vallese Assemblea generale del 21 marzo a Martigny

Il nuovo presidente Rudy Luggen ha aperto l'assemblea in presenza di 67 membri. Un ringraziamento è andato all'ospite Michel Be-guelin per l'interessante relazione e, per l'impegno profuso in tutti questi anni, ai due membri dimissionari J.-Jacques Gogniat e Frédy Imhof, presidente della sezione per 11 anni, che al termine dell'assemblea ha offerto un apprezzato aperitivo. I conti in attivo, so-

no stati accolti all'unanimità e oltre alle questioni statutarie, festeggiati gli «ottantenni». La nostra sezione ha in calendario i seguenti eventi per il 2013: passeggiata annuale in Francia a Yvoir il 26 giugno, seguita dall'assemblea autunnale il 12 novembre a Briga e dalla festa natalizia il 12 dicembre a Martigny e il 19 dicembre a Briga.

Madeleine Oberli, segretaria

I nostri morti

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

Luigi Balmelli, 97 anni, Cureglia
Walter Conconi, 88 anni, Mezzovico
Rita Ghisletta, 97 anni, Stabio-Camorino
Fausto Grassi, 82 anni, Leggia
Pierino Invernizzi, 90 anni, Bellinzona

Emilio Mutti, 83 anni, Brusino
Aldo Rigassi, 85 anni, Roveredo
Anita Sacchi, 91 anni, Lodrino

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 Ticino e Moesano

Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Vacanze al mare 2013

Hotel Punta Nord**** Torre Pedrera-Rimini da sabato 22 giugno a sabato 6 luglio

Lo scorso anno hotel, spiaggia e ambiente sono stati molto apprezzati, motivo per cui vi proponiamo di ritornarvi. La quota comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa, un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia e ... sana allegria.

Prezzo camera doppia: Fr. 1300.-, singola: Fr. 1550.-. Attenzione: 50 partecipanti di cui 14 camere singole al massimo!!!

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia.

Vi invitiamo a volervi iscrivere al più presto ma comunque **entro il 15 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare al collega: Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricezione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili. Quest'anno, a causa di lavori alla struttura principale, il pernottamento avverrà nelle nuove camere del Resort appena rinnovato, situato a fianco e proprietà dell'hotel Punta Nord.

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- per persona, da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura. Se non ne siete provvisti vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento.

Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Torre Pedrera 2013:

Dati personali	1 ^a persona	2 ^a persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	
CAP/Località	_____	
Telefono	_____	
Data di nascita	_____	
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola

*) mettere una x nella casella entrante in considerazione

Data: _____ Firma: _____

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... reinventare

Anche Apple sembra intenzionata a produrre un iPhone con lo stesso maxi-schermo da 5" del Galaxy S4, appena presentato dalla sua principale rivale, la sudcoreana Samsung. Dicono che fosse già previsto nei piani di sviluppo di Steve Jobs; il che vorrebbe dire che il guru di Cupertino, prima di morire nell'ottobre del 2011, aveva già rinnegato il suo dogma del telefonino. Era stato proprio lui, infatti, ad affermare che, per poter raggiungere ogni area dello schermo tattile con il pollice della mano che impugna il cellulare, non si potessero superare i 3.5" del classico iPhone. Nel frattempo – a ben vedere – già l'attuale iPhone 5 ha raggiunto i 4" di display; pur mantenendo la sua maneggevolezza. Siccome però non solo Samsung ma un po' tutta la concorrenza sta sfornando smartphone molto più grossi dell'iPhone 5, con spettacolari schermi ad alta definizione da oltre 4.5", alla fine anche Apple non potrà fare a meno di adeguarsi al nuovo standard. Ciò, per altri versi, significa che ormai non è più Apple a dettare le leggi del mercato. Sembra proprio che la multinazionale californiana abbia un po' perso quella sua capacità di fare tendenza e stupire, che nella Silicon Valley chiamano «effetto WOW»! Cercando a tutti i costi di «brevettare il nostro futuro», Apple starebbe sviluppando anche il cosiddetto iWatch, un iPhone da polso; sebbene altri modelli di orologi-cellulari si siano già visti altrove e da un bel pezzo. Ma il grande successo di Apple non è quasi mai stato nell'inventare; bensì nel saper reinventare! L'ha fatto a suo tempo con l'iPod, che non era certo un'idea di Apple: i lettori digitali Mp3 per la musica esistevano già. L'ha ripetuto anche con l'iPad, evoluzione del rudimentale tablet con cui Bill Gates della Microsoft girava già da un decennio, ma che aveva ancora grossi problemi di gestione dell'interfaccia grafica e uno schermo resistivo a bassa risoluzione dalla risposta tattile imbarazzante; non certo il sensibilissimo «Retina Display» capacitivo dell'iPad! Era, insomma, ancora un prodotto immaturo, che Apple ha semplicemente saputo portare allo stato dell'arte. Idem per l'iPhone: i telefonini touchscreen esistevano ben prima, solo che con i tipi di display di una volta, che erano molto meno reattivi, si preferiva usare la tastiera fisica, oppure il pennino; anziché le dita. In futuro potrebbe arrivare anche uno scenografico iPhone con lo schermo flessibile «wrap-around», cioè arrotolato attorno ai bordi, di cui peraltro la rivale sudcoreana ha già presentato un prototipo funzionante al CES di Las Vegas tre mesi fa. Insomma, ancora una volta, Apple non sarebbe la prima a ideare un bel niente. D'altronde, la storia di Apple insegna che non importa tanto chi è il primo ad avere una buona idea; quanto chi sa realizzarla e venderla meglio.

Nessuna soluzione sul problema del tempo per i lavori accessori

Questione di (pochi) minuti

Le trattative per le nuove BAR nel settore della vendita sono fallite a causa dell'intransigenza delle FFS.

Gli specialisti di marketing delle ferrovie dimostrano grande creatività nell'elaborare offerte sempre nuove per attirare gente sui treni. Offerte che però anche le colleghe e i colleghi allo sportello devono conoscere molto bene. Non sempre l'informazione da parte di P-VS è chiara e tempestiva e ciò porta a volte a spiacevoli contrasti con la clientela. Bisognerebbe pertanto verificare le modalità e, soprattutto, il tempo a disposizione del personale per procurarsi le conoscenze necessarie.

Sino ad oggi, a seconda delle regioni, venivano messe a disposizione sino a tre ore al mese come tempo per lavori accessori e numerosi capiteam strutturavano le distribuzioni in modo da permettere al personale di aggiornarsi con continuità. Il tema non era per contro ripreso dagli accordi settoriali sul tempo di lavoro



Monika Rüttimann allo sportello di Losanna.

(BAR) per cui il SEV ha fatto una richiesta per avere una regolamentazione uniforme.

Costi prima di tutto

Il SEV riteneva adeguati 10 minuti a turno, ma le FFS hanno risposto che avrebbe portato a costi dell'ordine di 3 milioni, giudicati eccessivi, anche per un'azienda che registra un utile di oltre 400 milioni. La contropartita delle FFS si limitava a due «schede di tempo» da 15 minuti al mese, incassabili nei momenti in cui non c'è gente allo sportello. Per le FFS, la soluzione doveva infatti essere flessibile, conveniente e in grado di garantire che il tempo a disposizione non venga utilizzato per altri scopi.

Il SEV ha poi presentato un possibile compromesso, pari a due giorni liberi supplementari l'anno, che le FFS hanno però voluto ridurre a uno solo, pari a due minuti al giorno, prima di abbandonare le trattative vista l'impossibilità di giungere ad un accordo. Rimarranno pertanto in vigore le attuali BAR.

Cosa ne pensano colleghe e colleghi interessati? Monika

Rüttimann lavora al 60% a Losanna, ripartendosi la cura dei figli con il marito. È molto flessibile, procurandosi le informazioni di cui ha bisogno nei momenti morti o durante le pause, a seconda anche dei capiteam in servizio. I locali di pausa sono dotati di due computer, che danno la possibilità di consultare Infopoint, informazioni regionali, E-Tutor e quant'altro. «Ma dovrebbe essere chiaro che le pause hanno un altro scopo. Inoltre, spesso le informazioni vengono inviate per mail, con preavvisi brevissimi. La variante proposta dal SEV con due giorni liberi supplementari avrebbe permesso di conciliare le esigenze del personale con quelle delle FFS, tenendo conto anche del fatto che proprio il carico di lavoro era stato uno dei punti più contestati nel sondaggio sulla soddisfazione del personale», commenta.

pan.

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



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

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.

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

Soluzione di *contatto.sev* n° 6: la foto illustrava un dettaglio della piattaforma di Delémont.

Sul nostro sito «www.sev-online.ch» troverete un'altra foto esplicativa.

Il vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Peter Freiburghaus di Wangen bei Olten, membro BAU Nordwestschweiz

Il termine per la partecipazione a questo concorso è mercoledì 17 aprile 2013.