

Occhio al servizio pubblico!

Presentata un'iniziativa dubbia

Pagine 2 e 3



30 anni di solidarietà internazionale

Nel 1983 veniva istituita la fondazione «Solifonds» per sostenere le lotte di liberazione sociale nel terzo mondo.

Pagina 5



Cronistoria SEV

Nuovo libro con la storia del SEV dal 1970 al 2010

Pagina 20

Il congresso SEV ha offerto a delegati e ospiti due giorni molto intensi a Berna

Avanti tutta!

Alexander Egnier



Il complesso del Kursaal di Berna, interamente rinnovato, ha ospitato al meglio il congresso del SEV.

Assemblee dei delegati: relazioni sul prossimo numero

Questo numero è dedicato alle cronache del congresso SEV, alle quali abbiamo riservato lo spazio a disposizione. Le cronache delle assemblee dei delegati, svoltesi come da tradizione la vigilia del congresso, verranno pubblicate tra due settimane.

Ogni quattro anni, il congresso del SEV si svolge su due giorni. Oltre che rinnovare le cariche dirigenziali, ha così la facoltà di dare spazio agli ospiti. Quest'anno ha ospitato due personalità molto diverse: lo scrittore solettese Peter Bichsel, che ha espresso la sua simpatia per il personale dei trasporti pubblici e la consigliera federale Doris Leuthard, che pure ha rivolto al personale parole di stima. Questo personale era rappresentato da 250 delegati delle sezioni, delle sotto-federazioni e delle commissioni, a nome delle quali ha presentato rivendicazioni e preoccupazioni, puntualmente

riprese in proposte, documenti programmatici e risoluzioni che tracciano la via che il SEV dovrà seguire nei prossimi anni. Un tema sempre presente è la durata del lavoro, ma anche la necessità di un pensionamento anticipato. A livello politico, era palpabile la preoccupazione per le pressioni liberalizzatrici dell'UE e per le misure di risparmio nelle assicurazioni sociali.

Tutto sul congresso nelle pagine da 6 a 15

EDITORIALE

Il congresso è uno dei momenti salienti della vita di un sindacato. Nella mia qualità di presidente del Comitato, e quindi anche del congresso, sono orgoglioso di come questo evento abbia potuto svolgersi due settimane fa, quando quasi cinquecento persone si sono riunite a Berna per definire la rotta del nostro sindacato.

«Il congresso SEV dà la parola ad una base attiva ed impegnata.»

Andreas Menet, presidente del Comitato SEV

Il nostro congresso non è un mero organo di ratifica, ma un'assemblea che dà la parola ad una base attiva ed impegnata, a delegati che, in rappresentanza di tutte le regioni e di tutte le professioni del trasporto pubblico, hanno colto l'occasione per presentare le nostre rivendicazioni ai numerosi ospiti, prima fra tutti la consigliera federale Doris Leuthard. In questo congresso vi sono stati momenti molto toccanti e ha permesso di rinsaldare i rapporti tra i membri del nostro sindacato, della grande famiglia dei dipendenti del trasporto pubblico. «Noi eravamo la ferrovia» ha detto lo scrittore Peter Bichsel ricordando la sua infanzia a Olten. «Noi siamo il trasporto pubblico», possiamo affermare oggi, nella fiera consapevolezza che senza di noi il trasporto pubblico in Svizzera non potrebbe esistere.

IN BREVE

CCL Industria in
dirittura d'arrivo

■ Il nuovo contratto collettivo di lavoro dell'industria metalmeccanica ed elettrica svizzera conterrà per la prima volta, dopo 75 anni, i salari minimi. I sindacati hanno ottenuto un successo per il quale hanno dovuto negoziare duramente, in quanto i datori di lavoro hanno dapprima ribadito la loro posizione contraria, purtroppo sostenuti anche dall'associazione degli impiegati. Solo quando Unia ha lasciato il tavolo, dopo sei mesi di trattative, i datori di lavoro hanno riconosciuto la necessità di una mediazione. La ripresa dei salari minimi è solo un primo passo, al quale dovrà far seguito un livello corretto degli stessi.

Nuovo impianto di
manutenzione FFS

■ Le FFS costruiscono un nuovo impianto di rimessa e manutenzione a Oberwinterthur, del costo di 115 milioni di franchi. Esso dovrebbe ospitare le nuove composizioni del traffico regionale, più lunghe e di renderne più efficiente la manutenzione. I lavori inizieranno nel 2015 e porteranno alla creazione di circa 50 posti di lavoro.

Volti nuovi

■ Il 1° giugno, la direzione dell'unità Comunicazione e Public Affairs delle FFS è passata nelle mani di Kathrin Amacker, 51 anni, che in precedenza aveva diretto la comunicazione aziendale di Swisscom. Kathrin Amacker è così la seconda donna dei nove membri della direzione FFS. Pure dal 1° giugno, la direzione del servizio stampa FFS è passata a Martin Stutz, 50 anni, in precedenza responsabile della comunicazione di Alpiq.

Deposta l'iniziativa di quattro riviste di consumatori

Un bidone «Pro Servizio

Il titolo è promettente, il contenuto meno. I sindacati del servizio pubblico invitano a diffidare dell'iniziativa «Pro servizio pubblico» deposta la settimana scorsa, in quanto risveglia false aspettative.

L'iniziativa è stata promossa da quattro riviste per i consumatori: K-Tipp, Saldo, Bon à savoir e Spendere meglio e critica, a giusta ragione, i tagli nella qualità delle prestazioni e il contemporaneo aumento dei prezzi nel servizio pubblico del nostro paese, in particolare quello prestato da posta e ferrovia.

Le ricette proposte dall'iniziativa sono la rinuncia agli utili da parte delle aziende, il divieto di sovvenzioni trasversali e di versare stipendi più elevati di quelli pagati dall'amministrazione federale.

L'iniziativa chiama in causa le aziende che hanno l'incarico di fornire un servizio di base, oppure controllate direttamente o

indirettamente dalla Confederazione tramite una partecipazione almeno maggioritaria, quindi in primo luogo Posta, FFS e Swisscom.

Le nuove norme dovrebbero, secondo gli iniziatori, permettere di garantire un servizio pubblico di qualità a tariffe inferiori.



Le sovvenzioni trasversali contribuiscono anche, ma non solo, a finanziare i collegamenti con le regioni periferiche.

Parziale ritirata del Consiglio federale sui risparmi nel traffico ferroviario regionale

17 linee ancora sotto la lente

Il Consiglio federale ha ridotto dal 50 al 30% il grado di copertura sotto al quale verificare la possibilità di passare il servizio su autobus.

La petizione di ATA, SEV, Citrap e Pro Bahn Schweiz, che ha raccolto 18 600 firme e le proteste delle regioni sono state ascoltate. Il 29 maggio, il Consiglio federale ha deciso di allentare l'applicazione delle misure di risparmio decise lo scorso autunno nell'ambito della riforma 2.2 delle ferrovie. Il limite per la verifica dell'opportunità di passare la linea ad un servizio con autobus è stato ridotto dal 50 al 30%. Delle

175 linee allora interessate, sulle circa 300 totali, ne restano minacciate 17, di cui 14 in Svizzera romanda.

«La verifica deve avvenire prima di approvare rinnovi di materiale rotabile o importanti investimenti infrastrutturali ed essere ripetuta dopo 10 anni» indica l'Ufficio federale dei trasporti nel suo comunicato stampa. «Questa verifica non avviene automaticamente, in quanto un cambiamento ha senso solo se il servizio con autobus può costituire un'alternativa efficiente e apprezzabile per la clientela. La verifica, oltre alla redditività, deve quindi anche considerare l'occupazione nei momenti di punta, nonché le conseguenze del

Linee ferroviarie con copertura inferiore al 30% Ferr.	cant.
Le Locle – Col-des-Roches – La Chaux-de-Fonds	FFS NE
(Singen –) Thayngen – Erzingen (– Waldshut)	DB SH
Aigle – Les Diablerets	TPC VD
Aigle – Ollon – Monthey – Champéry	TPC VD
Apples – L'Isle	MBC VD
Sonceboz-Sombeval – Moutier	FFS BE
Bulle – Broc	TPF FR
Bulle – Montbovon	TPF FR
Kerzers – Lyss	BLS BE, FR
Le Noirmont – Tavannes	CJ BE, JU
Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds	TRN NE
Martigny – Le Châtelard-Frontière	TMR VS
Morges – Apples – Bière	MBC VD
Porrentruy – Bonfol	CJ JU
S9 Sissach – Läufelfingen – Olten	FFS BL, SO
Solothurn – Moutier	FFS SO, BE
Vallorbe – Le Pont (– Le Brassus)	FFS VD

cambiamento sulla qualità del collegamento» (ossia l'effettiva capacità di garantire un ser-

vizio puntuale ed affidabile in ogni orario).

pubblico»

Scetticismo dei sindacati

I tre maggiori sindacati del servizio pubblico SEV, Syndicom e VPOD hanno preso una posizione comune sull'iniziativa, osservando come «a prima vista risulti condivisibile, ma dal punto di vista sindacale presenta più rischi che opportunità».

Per questo hanno assunto una posizione critica nei confronti dell'iniziativa, pur condividendo l'obiettivo di garantire un servizio di base di elevata qualità ad un prezzo accessibile. Secondo SEV, Syndicom e VPOD, ciò è possibile unicamente a patto di non peggiorare le condizioni d'impiego del personale e di assicurare i posti di lavoro. Il divieto di conseguire utili previsto dall'iniziativa limita invece le possibilità di disporre di maggiori mezzi da investire nel personale. Il divieto di sovvenzioni trasversali tra settori redditizi e altri deficitari comprometterà il finanziamento di parte del servizio pubblico, portando ad ulter-

riori tagli di prestazioni e limitando gli ampliamenti dell'infrastruttura.

I limiti dell'iniziativa

I sindacati criticano in particolare i seguenti punti:

■ la definizione delle prestazioni del servizio di base le congela al loro attuale livello, bloccando investimenti in nuovi settori, nonostante le esigenze nei confronti del servizio pubblico aumentino (basti pensare, per esempio, alla rete a fibre ottiche).

■ L'iniziativa va a scapito del trasporto pubblico, la cui offerta di base può essere mantenuta solo se i settori redditizi contribuiscono a finanziare quelli che non lo sono.

■ La stessa considerazione vale per la Posta, che deve impiegare gli utili per garantire il servizio di base.

■ Le regole del diritto federale vengono spesso riprese anche dai cantoni. Negli ospedali, vi sono reparti redditizi ed altri

deficitari, che vengono però gestiti in un unico bilancio.

■ L'iniziativa mette in pericolo posti di lavoro. Se le aziende parastatali non potranno più conseguire utili, a medio termine saranno privatizzate, in quanto l'ente pubblico non sarà più in grado di garantirne il finanziamento.

■ L'iniziativa non indurrà una politica salariale ragionevole, che ha invece bisogno di salari minimi e dell'iniziativa 1:12.

Valutandola nel suo complesso, SEV, Syndicom e VPOD giungono alla conclusione che: «l'iniziativa porterà più danni che benefici, sia per i contribuenti e i consumatori, sia per il personale. Per questo i sindacati la respingono».

pmo

Pensioni ridotte nonostante i buoni risultati?

L'unica è l'AVS

Nonostante i risultati positivi, le casse pensioni continuano a sostenere la necessità di ridurre le prestazioni.

I conti 2012, presentati nelle scorse settimane alle casse pensioni riportano un ottimo andamento, con redditi medi del 7,4% che hanno contribuito a portare a oltre il 110% il grado di copertura delle casse private e al 90% quello delle pubbliche.

Le basi di calcolo degli obblighi per le rendite sono sempre più prudenti, ma va rilevato come anche le spese risultino più ridotte.

Alti redditi, ma interessi bassi

Questi segnali positivi non inducono però il settore, né le autorità competenti, ad allentare la pressione e gli assicurati vengono così esclusi da questa tendenza: la remunerazione media degli averi di vecchiaia è infatti risultata inferiore al 2%, quella minima addirittura attorno all'1,5% e non si intravedono aumenti nemmeno per il 2013. Unitamente alle riduzioni dei tassi di conversione, attuate dalla maggior parte delle casse, che lo hanno portato a sotto il 6%, ciò causerà pesantissime contrazioni delle rendite del secondo pilastro. Perseguendo riduzioni di prestazioni anche negli anni positivi, le casse

non potranno certo ristabilire il rapporto di fiducia con gli assicurati, ormai compromesso.

AVS più trasparente

Il finanziamento dell'AVS, basato sulla redistribuzione, risulta molto più trasparente. Nei suoi 65 anni di esistenza, l'AVS ha sempre saputo far fronte ai suoi obblighi, nonostante le rendite siano raddoppiate e il rapporto tra pensionati ed attivi sia sceso da 1:9 a 1:2,5. Un'evoluzione che conferma la necessità di puntare maggiormente sull'AVS, anche con l'iniziativa AVSplus, per soddisfare le esigenze della previdenza vecchiaia.

Doris Bianchi, USS

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Alla riconquista di un salario

Ci si chiede cosa temono e pretendono ancora dai governi gli ambienti liberisti, tanto le riforme economiche e sociali messe in atto coincidono con le esigenze delle cerchie d'affari e dei mercati finanziari. Al vertice degli Stati, la convergenza è del resto confortata dalla sovrarappresentazione delle categorie sociali più agiate e dalla facilità con la quale esse passano dal pubblico al privato. La divergenza d'opinione tra le élites che ci governano e la popolazione è netta. Quali sono le priorità d'intervento? Combattere la disoccupazione o abbattere il debito pubblico, tassare il capitale o il lavoro, applicare il rigore e la chiusura o allentare i cordoni della borsa? Risultato di queste divergenze d'opinione? Il salario minimo ha perso il 30% del suo valore dal 1968. Il capitale è due volte meno tassato del lavoro, tagli alla spesa corrente e agli investimenti che lasciano presagire il peggio. Il guaio è che le preferenze della stragrande maggioranza della popolazione sembrano non avere alcun impatto sulle politiche scelte. Il rischio di una società che si sta dileguando è grande e inquietante, mette gli uni contro gli altri, in una sorta di guerra economica nociva per la società ma anche per la democrazia. Nessuno crede oramai più che la ragione prevarrà sull'austerità, né che la morale eviterà la commistione tra soldi e potere. Piuttosto, cresceranno le disuguaglianze sociali, favorite dalla decomposizione della democrazia politica e dalla messa sotto tutela delle sovranità nazionali. Non c'è via di scampo, finché il progetto liberista avanza indisturbato, mascherato dietro un'espansione interventista, cullando l'illusione che la guerra economica possa rafforzare la reazione politica. In realtà non si tratta altro che di un riposizionamento pubblico, al servizio di una società gendarme, a sua volta strumento di un mercato senza regole, guardiano dell'ordine, protettore della proprietà e dell'accumulo di ricchezza. A protezione dei cittadini? No, a protezione di coloro che alimentano questa guerra, che costringono allo scontro gli uni e gli altri per sopravvivere. Sì, perché questa guerra della dissocialità sta assumendo i toni di una vera offensiva allo Stato sociale e alla democrazia. Quanto al salario, esso purtroppo può ancora attendere.



Sondaggio sulla soddisfazione del personale RhB

La CoPe è a disposizione

La RhB sta conducendo un sondaggio presso il personale. La commissione del personale è a disposizione per ogni chiarimento sul formulario o per altre domande.

L'edizione di quest'anno del sondaggio presso il personale delle RhB si svolge nell'ambito dello «Swiss Awards dei datori di lavoro», un concorso per definire i 30 migliori datori di lavoro della Svizzera.

Aiuto nelle altre lingue

I moduli sono disponibili on-

line e su carta, in italiano e in tedesco. La commissione del personale è pertanto a disposizione di colleghi di un'altra lingua.

La commissione e il SEV invitano tutte e tutti i dipendenti a partecipare al sondaggio. Il SEV è infatti sempre stato del parere che un sondaggio possa essere utile al personale solo nella misura in cui vi è stata un'elevata partecipazione, che permette di esprimere anche pareri critici salvaguardando l'anonimato.

«Per me è importante partecipare a questo sondaggio, in quanto il suo risultato darà alla direzione delle ferrovie retiche



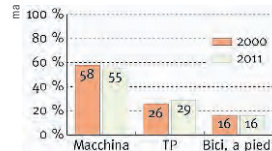
indicazioni precise», ci spiega Reto Mathiuet, membro della commissione del personale. L'attuale sondaggio, che durerà sino a fine giugno, chiede anche come il personale ha vissuto i cambiamenti dopo l'ultima edizione, svoltasi nel 2011, sulla scorta della quale la direzione aveva emanato un catalogo di oltre 250 provvedimenti.

SEV

Nuova statistica sui pendolari

Popolo di pendolari

Due milioni di persone, ovvero il 55% dei pendolari per lavoro, si recano al lavoro utilizzando l'automobile o un altro veicolo a motore privato. Dal 2000, questa cifra è aumentata di circa 230 000 unità, ma la sua quota rispetto alle altre categorie di mezzi di trasporto è diminuita del 3%. Questo si spiega con il forte aumento dei pendolari che raggiungono il posto di lavoro utilizzando i trasporti pubblici (TP), passati da 780 000 nel 2000 a 1,1 milioni nel 2011. La quota di pendolari per lavoro che usano i trasporti pubblici è cresciuta dal 26 al 29%. Dal 2000, rimane invece invariata la quota



Dal 2000 al 2011 vi è stato un lieve spostamento in favore dei trasporti pubblici.

(16%) di pendolari che si reca al posto di lavoro utilizzando il traffico lento (a piedi o in bicicletta). Nel 2011 erano 600 000 persone. Nel 2011, i pendolari in Svizzera utilizzano in media 30 minuti per il percorso tra casa e il posto di lavoro (per un tragitto) mentre nel 2000 si trattava di 23 minuti.

ust

Memberstars 5+: la campagna di reclutamento del 2013

Aderire al SEV conviene, poiché offre molto per una quota modesta!

Il SEV lotta per migliori condizioni d'impiego e di lavoro.

Il SEV negozia contratti collettivi di lavoro.

Il SEV ti assiste in caso di problemi sul posto di lavoro.

Il SEV ti offre la sua protezione giuridica.

Il SEV sostiene le tue rivendicazioni sul piano politico.

Nel SEV incontri molte persone che la pensano come te.

Nel SEV puoi anche impegnarti in varie attività sindacali.

Il SEV ti offre diverse possibilità di vacanze a buon mercato.

Il SEV favorisce il tuo sviluppo personale, offrendo corsi di formazione specialistici e mirati alla tua professione.

Il SEV ti informa tramite il giornale *contatto.sev* e internet su www.sev-online.ch.

Il SEV ti aiuta in caso di necessità con prestiti e crediti.

Il SEV riduce il costo della vita, offrendo assicurazioni a miglior mercato: protezione giuridica privata, complementari di malattia, 3° pilastro.



Desidero aderire al SEV; ricevo così anche l'abbonamento a *contatto.sev*.

Accetto anche gli statuti e i regolamenti SEV in vigore.

Nome/Cognome

Via

Località/NAP

Telefono:

E-Mail:

Data:

Regole di partecipazione all'azione Memberstars 5+:

1. La partecipazione all'azione è aperta a tutti i membri SEV, salvo per i/le dipendenti del SEV.

2. Questa azione si estende dal 1. gennaio 2013 fino al 16. dicembre 2013.

3. Saranno consegnati i premi seguenti:

Ogni adesione dà diritto al normale premio di reclutamento di 50 franchi.

Già dalla seconda adesione raccolta, si riceve inoltre un'esclusiva mappetta per scrivere, oppure una fodera per tablet, realizzata da Anyway Solutions.

Ogni cinque nuovi membri reclutati danno diritto ad un raddoppio del premio di reclutamento, ossia ad un ulteriore premio di 250 franchi.

Altri 5 membri reclutati danno diritto ad un ulteriore premio di 250 franchi. 10 nuovi membri danno così diritto ad un premio totale di 1000 franchi, 15 nuovi membri a 1500 franchi e così via.



Reclutato/a da

Nome/Cognome

Via

Località/NAP

Telefono:

IBAN/numero di conto bancario:

Firma:

Ci permetteremo di contattarti per ulteriori informazioni. Grazie per il tuo interesse!

Inviare il talloncino a: Segretariato centrale SEV, Steinerstrasse 35, Casella postale, 3000 Berna 6, oppure inviare per fax al numero: 031 357 57 58

Ogni giorno nel mondo 5500 persone perdono la vita per incidenti sul lavoro evitabili

Vite spezzate dal lavoro

Si può morire di lavoro, le crocchie sono purtroppo piene di notizie di vite spezzate. Secondo le stime dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), oltre 2,34 milioni di infortuni si verificano ogni anno, ma solo 321 mila di essi sono dovuti ad una fatalità inevitabile. Gli altri 2,02 milioni di morti (ossia oltre 5'500 al giorno) sono causati da inadeguatezza delle situazioni di lavoro. Le ripercussioni di questo stato di cose sono estremamente pesanti non solo per i lavoratori ed i loro familiari ma anche per l'intera società che deve pagare costi altissimi in termini di perdita di produttività e di oneri sui sistemi di sicurezza sociale. Bisogna convincersi e convincere l'opinione pubblica che la prevenzione costa meno delle cure e della riabilitazione degli infortunati. 5'500 morti per lavoro è una cifra nettamente superiore ai caduti di guerra, come sottolinea l'Unio-



5'500 morti al giorno a causa del lavoro

ne sindacale svizzera (USS). Questa realtà basta, da sola, per ricordare – oltre il **Worker's Memorial Day**, il 28 aprile – salariate e salariati che si sono ammalati a causa del lavoro, sono stati feriti, mutilati o deceduti.

Anche in Svizzera, fa notare l'USS, il tema degli incidenti sul lavoro è di stretta attualità: oltre 250 mila all'anno gli incidenti professionali; ogni setti-

mana 25 casi di invalidità e ogni mese 15 decessi. 670 mila persone soffrono di disturbi muscolo-scheletrici e un terzo della popolazione attiva soffre di stress. Incidenti professionali, malattie professionali e problemi di salute legate al lavoro costano ogni anno circa 15 miliardi di franchi.

L'USS è in particolare preoccupata per i/le giovani salariati/e. Secondo le indicazioni del

servizio di centralizzazione delle statistiche dell'assicurazione infortunio, il numero degli incidenti sul lavoro che riguardano gli/le apprendisti/e è cresciuto del 6% tra il 1996 e il 2009, mentre nello stesso periodo gli incidenti sono complessivamente diminuiti del 13,4%.

Età di protezione a 14 anni? USS contro l'abbassamento

Malgrado questo dato allarmante, certi cantoni e gli ambienti borghesi vogliono ridurre l'età di protezione per i lavori pericolosi, a 14 anni. Una richiesta senza neppure conoscere i dati degli ultimi anni, dal momento che il servizio statistico non dispone di cifre attuali sugli/sulle apprendisti/e. «Proporre alla cieca un degrado della protezione contro gli incidenti sul lavoro, e in particolare per i/le giovani, è semplicemente intollerabile», tuona l'USS.

Allo scopo di rafforzare la prevenzione, la commissione «Salute e sicurezza sul posto di lavoro» dell'organizzazione sindacale mantello, ha elaborato un supporto pedagogico in collaborazione con la Suva. Il messaggio principale è molto chiaro: «Stop in caso di pericolo». Il lavoro deve essere interrotto e non deve essere ripreso, se la sicurezza non è garantita.

Un messaggio che occorre far passare soprattutto agli/alle apprendisti/e e ai/alle giovani, che hanno diritto alla massima protezione, considerando anche la mancanza di esperienza. Troppo spesso i/le giovani vengono sottoposti a pressioni supplementari e nell'intento di non deludere le attese in termini di prestazioni, corrono rischi inutili. La vita è molto più preziosa di qualsiasi lavoro. Un messaggio che Suva e USS non si stancheranno poi di ripeterlo. **frg**

La fondazione «Fondo di solidarietà per le lotte di liberazione sociale nel terzo mondo», SOLIFONDS, è stata istituita nel 1983 con lo scopo, appunto, di sostenere le lotte di liberazione sociale nel terzo mondo. Il fondo sostiene in particolare le lotte per l'affermazione e il rispetto dei diritti umani, come i diritti politici e sindacali fondamentali nel mondo intero. E si impegna ad informare l'opinione pubblica svizzera.

Allora in Svizzera è bene che si sappia che nel 2012 – come si legge nel rapporto annuale – la criminalizzazione dei movimenti sociali, contro cui si è mosso il fondo di solidarietà, è aumentata drasticamente. In America latina, in Asia e in Africa sindacati, contadine e contadini e tutti coloro che difendono le loro terre contro l'estensione delle monoculture e che combattono contro lo sfruttamento nelle miniere, non sono più confrontati solamente alla dura repressione.

Importante anniversario per Solifonds

30 anni di solidarietà

Denunce penali palesemente abusive, mirano a distruggere i rispettivi movimenti sociali, a compromettere le loro energie di lotta, le loro scarse risorse e, soprattutto, la loro credibilità.

Strategie di criminalizzazione

Nel 2012 SOLIFONDS ha contribuito, in modo particolare, a finanziare l'assistenza giuridica, a sostenere la mobilitazione e la diffusione di informazioni destinate a contrastare simili strategie di criminalizzazione. In Paraguay, per esempio, dove un massacro dei senza terra è servito come pretesto per destituire il presidente Fernando Lugo, i sopravvissuti sono stati accusati di omicidio; in Guatemala il go-



SOLIFONDS

SOLIFONDS è sostenuto dall'Unione Sindacale Svizzera (USS), dal Partito Socialista Svizzero (PSS), da Solidar Suisse (Soccorso Operaio Svizzero SOS) e da numerose organizzazioni attive nell'aiuto allo sviluppo e in campo umanitario. Queste organizzazioni assumono parte delle spese di SOLIFONDS. I mezzi per le azioni di sostegno provengono unicamente da privati, tramite impegni di sottoscrizione e donazioni.

Per saperne di più: www.solifonds.ch

verno ha risposto con la militarizzazione e con numerosi arresti a chi si oppone alla costruzione di una centrale idroelettrica; in Pakistan, i padroni hanno invocato la legge anti-terrorismo contro i sindacalisti, sperando così di trascinarli davanti a tribunali speciali; in

Colombia, infine, dirigenti sindacali e di altri movimenti sono al centro di denunce mendaci.

Resistenza contro le multinazionali

Anche le multinazionali hanno dato filo da torcere: la popolazione di Espinar (Ande peruviana) lotta contro l'inquinamento provocato dalla multinazionale svizzera Xstrata; in India i lavoratori temporanei che lavorano presso il gigante del cemento Holcim, rivendicano da anni contratti di lavoro fissi.

SOLIFONDS ha sostenuto diversi organizzazioni popolari nel Maghreb e in Tunisia. In Algeria è stato dato supporto a sindacati autonomi e a disoccupati che sfidano la classe politica al potere promuovendo la controinformazione. Progetti promettenti sono da segnalare in Mali, in Pakistan e in Spagna dove sono stati creati dei sindacati per difendere i diritti di operai e operaie. **frg**

La ministra dei trasporti Doris Leuthard al congresso del SEV a Berna

«Vede, signora consigliera federale, su certi argomenti tra di noi ci sono divergenze evidenti».

Giorgio Tuti, presidente del SEV



«La Svizzera ha bisogno del personale dei trasporti»

La direttrice del DATEC ha esordito con uno slogan per rendere omaggio al lavoro dei/delle dipendenti dei trasporti pubblici, che garantiscono in modo efficiente e affidabile la mobilità del nostro Paese. Riflettori puntati anche su diverse sfide e su qualche sassolino nella scarpa che il presidente Giorgio Tuti ha voluto togliersi davanti alla ministra.

«Senza sosta, giorno e notte garantite ai passeggeri il buon funzionamento dei trasporti pubblici in tutta la Svizzera. Le persone si spostano grazie a voi. Malgrado l'onere del compito, lo assumete con responsabilità. Potremmo allora dire con uno slogan: nessuna Svizzera senza il personale dei trasporti». Certo, iniziare un'intervento in questi termini, può senz'altro esse gratificante per il personale dei trasporti pubblici che, effettivamente, si impegna con la massima professionalità in un contesto economico e sociale sempre più teso e conflittuale. Lo ha riconosciuto anche la consigliera federale ammettendo l'aumento di furti, violenze e aggressioni sui treni. «Noi non vogliamo che i treni trasportino paura – ha detto Doris Leuthard – per questo prendiamo le vostre preoccupazioni molto sul serio».

La ministra ha aggiunto che in Svizzera andare in treno è sempre e ancora sicuro, tuttavia la guardia deve rimanere alta per evitare gli incidenti: «Tra le priorità dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) – ha spiegato – c'è la sicurezza per quanto riguarda le collisioni, il superamento dei segnali, le merci pericolose, i passaggi a

livello, i marciapiedi e la sicurezza sul posto di lavoro». La ministra dei trasporti non poteva non alludere, con evidente soddisfazione, al FAIF, il fondo per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria che garantirà le risorse necessarie per la manutenzione della rete. Risorse indispensabili anche per le imprese di trasporto concessionarie (ITC) che beneficiano degli aiuti federali, ma che Berna vuole rivedere al ribasso. «Dobbiamo cambiare il

sistema delle ordinazioni delle prestazioni a seconda del grado di copertura. La sostituzione di linee ferroviarie regionali con un servizio di bus – ha dichiarato la ministra – non avverrà se la copertura dei costi da parte dei passeggeri raggiunge il 30%». La Confederazione in un primo tempo aveva ventilato una possibile rinuncia ai treni già con una proporzione del 50%. Un'idea contro la quale vi era stata un'alzata di scudi, tra cui quello del SEV.

Ai commenti sussurrati in sala, Leuthard ha risposto così: «Se voi vedete altri potenziali di risparmio, ditemelo. Aumentare l'efficienza non vuol dire che dovrete lavorare di più». Difficile crederle. Due o tre cose le sono state dette, in rappresentanza della VPT, da Peter Bernet, che a Leuthard ha consegnato una risoluzione contro i tagli delle indennità per le ITC decise dall'UFT (-2,4% nel 2014 e -1% nel 2015). Non ci sta bene che con una mano si

voglia promuovere il trasporto pubblico, e con l'altra si tolgano risorse. «Noi non vogliamo affamare le regioni – ha risposto Leuthard – ma dobbiamo rivedere comunque il sistema, perché è anche il parlamento a chiedercelo».

Dopo una parentesi europea, centrata sul quarto pacchetto ferroviario dell'Unione europea, sull'interoperabilità e l'accesso senza discriminazione alla rete, Doris Leuthard ha speso alcune parole anche sul

GOTTARDO: NO AL RADDOPPIO

Pascal Fiscalini: «Ticino e SEV non ci stanno»



Pascal Fiscalini, vicepresidente centrale della ZPV, ha motivato a Doris Leuthard l'opposizione del SEV al raddoppio del Gottardo, illustrato da uno striscione appeso in sala: «Non vogliamo essere invasi dal traffico che intasa le nostre strade, sull'orlo del collasso. Più traffico vuol

dire minor qualità della vita e minor qualità dell'ambiente. Nel 1994 è stata approvata l'iniziativa delle Alpi e nel 2004 è stato respinto il controprogetto all'iniziativa Avanti. Sono trascorsi altri dieci anni e la maggioranza di svizzeri e ticinesi continuano ad essere contrari al raddoppio».

frg

LE OMISSIONI DI LEUTHARD

«Doris Leuthard ha ommesso di ricordare alcuni fatti piuttosto importanti». Ha esordito così Daniela Lehmann, presentando con successo il testo di orientamento sulla politica dei trasporti, di cui è responsabile per il SEV. Omissione 1: «Ha dimenticato di dire che il FAIF esiste solo grazie all'iniziativa popolare per il trasporto pubblico, lanciata dall'ATA e sostenuta dal SEV. Un'iniziativa che ha costretto il Consiglio federale a prendere misure nella promozione del trasporto pubblico. Vedremo che cosa farà il parlamento». Omissione 2: «Il Consiglio federale vuole liberare FFS Cargo dall'obbligo di garantire il servizio pubblico affinché si possa muovere sul mercato. Ebbene noi non vogliamo nessun tipo di concorrenza che richieda un aumento di efficienza da parte di un personale già al limite. Le messe a concorso non sono buone idee, perché tendono a privatizzare i profitti e a socializzare le perdite». Lehmann ha puntualizzato anche un paio di cose sul Gottardo, correggendo una visione secondo cui il raddoppio garantisce una maggiore sicurezza. Anzi, con il raddoppio l'Unione europea potrebbe costringere la Svizzera ad aumentare la capacità. Una seconda galleria richiederebbe inoltre 25 milioni di franchi all'anno per garantirne la manutenzione. Ha poi insistito sulla necessità di applicare la Borsa dei transiti alpini: «E ora che il Consiglio federale inizi a negoziare!»

frg

Jörg Meiner



Doris Leuthard «circondata» dai militanti VPT che chiedono adeguate risorse finanziarie per salvaguardare il servizio pubblico che deve seguire logiche pubbliche.

dossier del traffico merci. Cosciente che i macchinisti sono sempre più confrontati con realtà sempre più dure, Doris Leuthard ha dichiarato che la concorrenza nel traffico merci dovrebbe funzionare bene, ma ha subito riconosciuto il rovescio della medaglia rappresentato dalla vicenda DB sul Gottardo. Si è dunque affrettata a dichiarare: «Noi non vogliamo ditte private sulle linee svizzere che fanno dumping salariale. Vogliamo un servizio pub-

blico. E il modello svizzero è quello che finora ha garantito il risultato migliore». Rivolgendo uno sguardo al futuro, non poteva non alludere alle connessioni Nord-Sud all'Alptransit, alle opere che i paesi confinanti devono realizzare e al corridoio di 4 metri. **Giorgio Tuti**, presidente del SEV, ha voluto accomiarsi da Leuthard sottolineando un paio di differenze di peso: «Siamo contro il raddoppio della galleria del Gottardo, che

sabota il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, siamo contro la separazione tra esercizio e infrastruttura e contro quella concorrenza che sarà sempre il personale a dover pagare. E poi mi lasci togliere un sassolino dalla scarpa: la cassa pensioni delle FFS, risanata anche con i contributi del personale, vuole diminuire le prestazioni e aumentare l'età pensionabile. Da tempo non ha più concesso il rincaro ai nostri e alle nostre pensio-

nate. E ora il Consiglio di fondazione vuole adeguare le pensioni a dipendenza dall'andamento economico: meno rendite nei tempi grami e rendite verso l'alto in tempi migliori? Con il rischio di fare cambiare anche le altre casse pensioni. Eh no, così non va... Abbiamo bisogno di pensioni sicure e solide. E per questo siamo in grado di mobilitarci».



Françoise Gehring Peter Bernet: «... due o tre cose che dovrebbe sapere...»

CONTROLLI E PREVENZIONE

Urs Mächler: «Sicurezza a tutti i livelli»



I macchinisti chiedono in una risoluzione che sul fronte della sicurezza si agisca a livello di controlli, manutenzione e prevenzione. Il presidente centrale della LPV **Urs Mächler** è stato molto chiaro: «Chiediamo controlli sistematici e capillari da parte dell'Ufficio federale dei trasporti per la

sicurezza del traffico e rispetto alla durata del lavoro. L'aumento del traffico crea un sovraccarico della rete. Occorrono anche misure energiche contro tutte le forme di aggressioni contro il personale, sempre più esposto». Chiesta chiarezza anche sull'impiego esagerato di personale interinale. **frg**

Angelo Stroppini denuncia gravi lacune scoperte in Ticino

Se il pericolo corre sui binari

Sotto l'occhio attento e preoccupato di Doris Leuthard, il sindacalista illustra un tema scottante.

Grazie all'importante lavoro di controllo da parte dei verificatori di Bellinzona San Paolo, sono emerse gravi lacune nel quadro della sicurezza del trasporto merci sull'asse Nord-Sud. I dati dei vagoni registrati al momento della partenza, per esempio in Belgio, vengono trasmessi elettronicamente nelle diverse nazioni che il treno attraverserà. Una volta



Un tema che scotta.

giunto a San Paolo, il treno viene controllato minuziosamente. E che cosa si scopre? Che un carro con sostanze pericolo-

se non è più in coda, ma in testa al treno o che la descrizione del suo contenuto non è corretta, rischiando così di porre grossi problemi ai pompieri in caso di incidente. «Tutte queste mancanze – ha spiegato **Angelo Stroppini** a Leuthard – sono state documentate dal sindacato. I verificatori, come vede, svolgono un lavoro importantissimo. Eppure rischiano di perdere il posto di lavoro». Stupita, Doris Leuthard ha chiesto al SEV di vederne chiaro. Il SEV farà dunque i passi necessari. **frg**

Intervento del presidente del SEV Giorgio Tuti al congresso

La rosa dei venti del SEV

■ Elezioni

Conferme chiare

Un presidente con lo sguardo rivolto al futuro e forte di una solida storia sindacale. Poco prima di essere rieletto all'unanimità al vertice del SEV, Giorgio Tuti ha delineato un percorso politico e sindacale molto chiaro fissando nel contempo una serie di priorità: politica salariale e sociale, politica dei trasporti e politica sindacale.



Un'ovazione per Giorgio Tuti al momento dell'elezione.

La rosa dei venti rappresenta non solo una bussola per individuare la rotta ed evitare venti contrari che insidiano la navigazione, ma anche il tempo, collegando nella linea verticale il passato (in basso), il presente (incrocio con la linea orizzontale, rappresentante l'esistente) e il futuro (l'alto), ovvero l'ieri, l'oggi e il domani. Un'immagine, la rosa dei venti, che riassume bene l'intervento di **Giorgio Tuti**: rivolto al futuro – ben sapendo che la rotta è puntellata di sfide – e riconoscente verso il passato che ha permesso di fare la storia di questo sindacato, di cui un libro presentato al congresso ne illustra le tappe a partire dal 1970.

Il rinnovo del CCL di FFS

Un buon capitano, dunque, deve conoscere le rotte e prevedere i possibili scogli per solidi approdi. Come i prossimi negoziati per il CCL di FFS e FFS Cargo. «Nel 2014 ci saranno le trattative per il rinnovo del CCL di FFS e FFS Cargo – afferma Giorgio Tuti – e si tratta di una scadenza importantissima, poiché questo CCL ha la funzione di faro per tutte le Imprese di trasporto concessionarie. I datori di lavoro si parlano e concordano le rispettive strategie prendendo questo CCL come punto di riferimento. Sappiamo perfettamente che le FFS vogliono maggiore flessibilità e un contratto snello, con

tutte le conseguenze che ne comporta. Per difendere il CCL – sottolinea il presidente – abbiamo rafforzato il team delle trattative. E sappiate che dobbiamo essere pronti a mobilitarci per difendere i diritti acquisiti».

I danni del neoliberalismo

Un buon capitano deve anche sapere far fronte alle burrasche – attuali e imminenti – come quelle causate dalla liberalizzazione, dalla concorrenza esasperata e dalla corsa al risparmio. «Si continua a lodare il sistema delle ferrovie svizzere, ma intanto l'Unione europea che cosa fa? In nome della concorrenza vuole liberalizzare anche il traffico viaggiatori e fare pagare i costi al personale. Poco tempo fa – racconta Tuti – ho visto un bellissimo film di Ken Loach sui disastri della privatizzazione delle ferrovie britanniche. Ebbene, noi non ci stiamo. Basti guardare a ciò che sta succedendo nel settore Cargo, specialmente alla BLS, dove il personale sta pagando il prezzo di queste logiche manageriali. Mi si è spesso stato rimproverato di essere ideologico. E allora sentite questa: il direttore di DB ha ammesso di avere perso molti affari e nel contempo sostiene che la concorrenza mantiene vivi gli affari: se non è ideologia questa, allora ditemelo voi che cosa è!»

Il neoliberalismo va anche all'ar-

rembaggio del servizio pubblico, sempre più minato da una perversa spirale al risparmio che ne indebolisce la portata. «Un servizio pubblico degno di questo nome – insiste Tuti – garantisce a tutta la comunità e alle periferie servizi efficienti. Il servizio pubblico non è solo un bene della comunità, rappresenta anche un contributo alla coesione sociale. Perciò il SEV rafforzerà i legami con i sindacati di questo settore».

Manifestazione il 21 settembre

Sulla mappa delle priorità del SEV c'è naturalmente anche quella di garantire solidi approdi nel campo della politica sociale e salariale, che deve essere corretta: dal 1994 lo sviluppo dei salari in Svizzera

è stata spinta in una direzione sbagliata da venti che hanno favorito le disuguaglianze.

«I milionari in Svizzera sono quadruplicati e i salari dei manager, precisa Tuti, sono lievitati a dismisura. In Svizzera più di 400 mila persone non riescono a vivere grazie al loro salario; 300 mila di esse sono donne. Donne che nel nostro Paese continuano ad essere discriminate. È intollerabile. Solo con l'introduzione di un salario minimo legale di 22 franchi all'ora contribuiremo a una maggiore equità salariale». Maggiore giustizia va garantita anche ai/alle pensionati/e: «Con l'iniziativa AVSpus chiediamo un aumento delle rendite del 10% per tutti. Il SEV – sottolinea Tuti – sta dando un grande contributo nella raccolta delle firme. E sarà ancora in prima linea a difendere la socialità. Lo dimostreremo il 21 settembre a Berna, in occasione di una manifestazione nazionale sulla Piazza federale. Dove denunceremo il modello di pensionamento della cassa pensione delle FFS (cfr. pagina 6-7) che vuole fare dipendere le rendite dall'andamento dell'economia. Con noi si dovranno fare i conti. Per questo dovremo rafforzare i nostri ranghi. E così saremo più forti».

Françoise Gehring

RAFFORZARE LA BASE

Rechsteiner: «La forza del SEV è importante»

Il presidente dell'Unione sindacale svizzera (USS) **Paul Rechsteiner**, lo ha ancora confermato: «All'interno del movimento sindacale, il SEV occupa un posto centrale. La sua forza è per noi un valore importante». Ne va sicuramente fiero **Giorgio Tuti**, che non ha mancato di sottolineare l'importanza del reclutamento: «La struttura di età del nostro sindacato fa sì che siamo confrontati ogni anno con

numerosi decessi, che incidono sul numero dei membri. Per compensare le perdite dobbiamo rafforzare il reclutamento. Aumentando il grado di organizzazione – puntualizza Tuti – rafforziamo il nostro potere contrattuale. Ringrazio tutti e tutte coloro che si danno da fare. Perché abbiamo anche altre sfide: dobbiamo aprirci verso l'esterno e rafforzarci al nostro interno. Insieme a voi, cresceremo ancora».

frg

Non vi sono state sorprese: la direzione del SEV è stata confermata, mentre è stata respinta l'idea di rivedere le modalità di voto in seno al Comitato.

Il congresso ha quindi dato seguito alle raccomandazioni del Comitato SEV per le elezioni della commissione direttiva. Sono quindi stati confermati Giorgio Tuti alla presidenza (era stato eletto dal congresso 2009, dopo un anno di presidenza ad interim) e i vicepresidenti Barbara Spalinger (in carica dal 2003) e Manuel Avallone (dal 2008). Quale amministratore è stato eletto Aroldo Cambi, che ha assunto la funzione nel 2012.

Sono poi stati completati i ranghi della commissione di verifica della gestione, confermando gli uscenti, ossia Kurt Wüger (BAU, presidente), Brigitte Geser (PV, vicepresidente), Werner Graf (RPV), Fritz Aebi (LPV) e Rolf Feier (VPV). Ha per contro lasciato il suo incarico di sostituto Rexhep Berisha (rappresentante della commissione migrazione), che il congresso ha sostituito con Nani Moras (pure proposta dalla commissione migrazione e sostenuta dalle commissioni giovani e donne). I ranghi sono poi stati completati con l'elezione del secondo sostituto nella persona di Bruno Senn (TS).

Diritto di voto immutato

La sottofederazione TS ha presentato una proposta di modifica del diritto di voto in seno al Comitato, che attualmente riconosce alle sottofederazioni un numero di voti proporzionale al numero dei rispettivi membri, chiedendo di fissarlo a due voti per sottofederazione. Dopo numerosi interventi, soprattutto delle sottofederazioni con il maggior numero di membri, la proposta è stata respinta a larga maggioranza.

pan.

Il celebre scrittore originario di Olten, storico centro ferroviario, ha coinvolto l'intera platea

Peter Bichsel: «Sono uno di voi»

Questa edizione del congresso SEV ha vissuto un momento molto particolare grazie all'intervento dello scrittore, intellettuale e politico Peter Bichsel, che ha portato una toccante testimonianza di amicizia alle ferrovie, ai ferrovieri e a tutto il personale dei trasporti pubblici.



Nato nel 1935 a Lucerna e cresciuto a Olten, figlio di un ferroviere, Peter Bichsel ha dapprima insegnato alle scuole elementari, per divenire dal 1974 al 1981 consulente personale del Consigliere federale Willy Ritschard, di cui era molto amico, com'era amico anche dello scrittore Max Frisch. Ha pubblicato molte opere, spesso tradotte anche in italiano, tra le quali sono particolarmente note le sue «storie per bambini». È proprio questo libro, letto sui banchi di scuola, a fargli conoscere Peter Bichsel, ha ricordato Giorgio Tuti nella sua introduzione al discorso dello scrittore, che riproduciamo qui in versione lievemente abbreviata.

Olten e la ferrovia

Dovete sapere che io sono di Olten. Mio padre lavorava alle Officine FFS, che per tutti erano semplicemente le Officine, perché Olten significava ferrovia e noi tutti eravamo molto fieri di essere in un «punto nodale». Un punto in cui per noi si annodavano le linee del mondo, in cui si cambiava treno. Mio padre non era certo l'unico ferroviere. Lo eravamo tutti in famiglia, lo erano i vicini, i compagni di scuola. Eravamo tutti ferrovieri, fieri di far parte di questa grande comunità. La tessera marrone, con tanto di foto, che dava diritto ai ferrovieri e a tutta la loro famiglia ad acquistare i biglietti ridotti che portavano con orgoglio il titolo di «biglietti d'impiegato» per me era più di un

titolo di legittimazione, era una tessera di membro di questa grande comunità che oggi, a giusto titolo, ma un po' sbrigativamente, chiamiamo trasporto pubblico. Un trasporto che non è solo pubblico, che non collega solo località, ma che quotidianamente mette in contatto le persone. Ancora

«Eravamo tutti ferrovieri, fieri di far parte di questa grande comunità.»

oggi pago il mio abbonamento generale come una tessera di membro di una comunità alla quale mi sento di appartenere. Sul treno mi sento un essere umano tra i suoi simili e per me sarebbe tristissimo non più pagare questa tassa di socio poiché un motivo o l'altro mi impedirebbe di utilizzare il treno.

Strumento di pace e democrazia

Walt Whitman, uno dei padri della letteratura moderna americana, ha dedicato un grande poema alle ferrovie, strumento di pace mondiale che unisce il mondo, congiungendo nazioni e paesi con i suoi binari. L'America è stata cucita dalle ferrovie, che hanno collegato le coste est e ovest creando una comunità che ha permesso a immigranti da tutto il mondo di ritrovarsi e di divenire americani. È un'America che non sono riuscito a vivere. Sono arrivato in un'America in cui le ferrovie cadevano a pezzi, in cui il collegamento est-ovest non esisteva più, le rotaie inu-

tilizzabili e in cui la comunità veniva suddivisa in ghetti per i poveri e in ghetti per i ricchi, in associazioni di party e in cui la comunità veniva privatizzata. Abbiamo purtroppo dovuto assistere alla dissoluzione del sogno di Whitman, alle reazioni di paura e di diffidenza nei confronti di questo processo di

avvicinamento delle nazioni e constatare che il turismo globale non dava assolutamente nessun contributo alla pace nel mondo. La maggior parte dei nostri immigrati venivano proprio dalle nostre destinazioni di vacanza preferite: Italia, Spagna, Turchia, Jugoslavia, ma da noi trovavano solo paura e diffidenza. Mi ricordo delle discussioni alla radio, in televisione e tra amici in America dopo i gravi disordini razziali di trent'anni fa e tutti parlavano di integrare la comunità di colore. E io mi chiedevo, e chiedevo ai miei amici americani, dove facessero conto di integrare queste persone, in quale associazione di party, in quale ghetto, in quale sorta di comunità privatizzata.

Sono a disagio quando sento parlare di integrazione. Questa parola per molti, sempre più spesso anche in Svizzera, ha ormai assunto il chiaro, amaro significato di un obbligo: sono gli altri ad essere in debito, a dover imparare la nostra lingua. Ma per parlare con chi,

con noi? E dove? Dove sono quei luoghi dove tutti si possono ritrovare? Non è certo un caso che gli emarginati cerchino questi luoghi di comunità proprio nelle stazioni, laddove la gente si ritrova. Né può essere un caso che ciò non avvenga negli aeroporti. Sarò anche nostalgico, ma mi spaventa constatare che le stazioni tentano ormai di imitare gli aeroporti, cedendo i propri vantaggi in cambio degli svantaggi altrui. Anche questa è una trovata dei nostri grandi manager, un'altra conseguenza della guerra di concorrenza e dell'isteria dei nostri manager.

La scomparsa delle comunità...

Anche in Europa le comunità si stanno disgregando. Non ci si incontra più dal lattaiolo, né al sabato dal parrucchiere, né nelle osterie fumose, ormai diventate ristoranti eleganti per

«La ferrovia siete voi e permettetemi di chiedervi di accettarmi tra voi. Io vengo da Olten, città di ferrovieri.»

forestieri danarosi. Non ci si ritrova più nemmeno in piazza. Quella che era una comunità diventa sempre più una società di party e di grigliate, in cui ci si ritrova tra noi e non più tra tutti. È una tendenza generale, non solo svizzera, che nessuno ha voluto, ma che esiste.

... e della democrazia

E io temo che la democrazia non possa esistere senza comunità, senza questo sentimento di vita comune, di appartenenza di tutti. La nostra democrazia proviene da un'epoca, dal 1848, in cui le comunità erano una cosa naturale. Un anno prima, nel 1847, venne realizzata la prima ferrovia, quella dei panini spagnoli. Ferrovia e democrazia sono cresciute assieme, il trasporto pubblico è la consegna del potere politico alla comunità. Una comunità che io vivo ancora in treno, in seconda classe, con chi vive in questo paese, intelligenti e stupidi, arroganti e

modesti, belli e brutti. Incontro le persone con le quali posso vivere la democrazia, nata in un'epoca in cui la comunità era un'evidenza. Il trasporto pubblico è una delle ultime sedi di questa evidenza. Il trasporto per il pubblico è uno strumento democratico e la disgregazione della società in piccoli ghetti, il ritiro dalla comunità nella sfera privata rischiano di compromettere il comportamento democratico.

Vi sono certo anche altri motivi per salvaguardare il trasporto pubblico e so che vi sono ferrovie anche dove non c'è democrazia. Ma sono convinto che la democrazia sia strettamente legata alla sua anziana sorella, la ferrovia.

La comunità siete voi

Questa comunità siete voi che la create, il personale. Mi sorprende sempre ancora l'impe-

gnolo e la cordialità del personale treno. Mi ricordo una volta anni fa, in treno da Zurigo a Soletta, quando si verificò un importante ritardo, con continue fermate ed inattesi cambiamenti di treno e con il personale che riuscì a trasformare l'irritazione dei viaggiatori in cordialità, in voglia di parlare con l'improvvisato vicino, tanto che chi era giunto a destinazione invidiava in fondo chi poteva continuare il viaggio in questa piacevole compagnia. Non voglio certo magnificare i ritardi, ma spiegare come il treno sia un luogo di incontro, di comunità. Per questo vi ringrazio, per il vostro contributo a quella comunità che rischia di scomparire.

La ferrovia non sono le rotaie, né il materiale rotabile. La ferrovia siete voi e permettetemi di chiedervi di accettarmi tra voi. Io vengo da Olten, città di ferrovieri.



Impressioni dal congresso

Una carrellata di immagini di due giorni di congresso molto intensi, marcati dai discorsi della Consigliera federale Doris Leuthard e dello scrittore Peter Bichsel e allietati dagli intermezzi del cabarettista grigionese Flurin Caviezel, che ha dato prova di talento musicale, oltre che linguistico.

I contributi sul congresso sono stati curati da:

Peter Anliker, Alberto Cherubini, Markus Fischer, Françoise Gehring e Peter Moor, con foto di Alexander Egger e Jörg Matter.





Documento programmatico su protezione della salute e sicurezza sul lavoro

Pensionamento flessibile

Sono molti i temi che il SEV intende affrontare, con le sue strutture e collaborando con le commissioni del personale.

- **Difesa del personale dalle aggressioni** (vedi sotto). Oltre alle aziende, questa responsabilità incombe anche a Confederazione, cantoni e comuni.
- **Sicurezza sul lavoro e prevenzione degli infortuni.**

Fretta, flessibilizzazione e stress incrementano i rischi di infortunio e per la salute. Le aziende devono prendere provvedimenti adeguati (per esempio abiti di lavoro, prescrizioni, ergonomia dei posti di lavoro) e formare a sufficienza il loro personale. Il SEV mette anche in guardia nei confronti dei turni troppo lunghi, lanciando la campagna «10 ore bastano». Ha svolto un'inchiesta sulle condizioni di salute del personale viaggiante e sta approfondendo le situazioni di stress nelle officine.

■ **Condizioni di lavoro adeguate all'età e modelli di pensionamento anticipato accessibili.** Tutti devono poter andare in pensione in modo dignitoso ed in buona salute. Spesso queste condizioni vengono a mancare proprio per le professioni più esigenti dal punto di vista fisico. Il SEV rivendica quindi modelli di carriera, posti di lavoro di nicchia e modelli sociali di pensionamento parziale e anticipato. **FI**



La segretaria SEV Valérie Solano ha presentato il sondaggio sullo stress in alcune officine FFS (vedi il dossier del n° 10/2013 di *kontakt.sev*).

Cinque richieste di modelli sociali di pensionamento anticipato

Il congresso ha accolto cinque proposte che incaricano il SEV di elaborare modelli validi di pensionamento anticipato:

- **La ZPV Lucerna** ha chiesto trattative con le FFS per modelli sociali di pensionamento anticipato che tengano conto delle possibilità finanziarie del personale. «I costanti aumenti di produttività di questi ultimi anni ottenuti dal personale permettono alle FFS di offrire soluzioni attrattive e finanziariamente equilibrate», si legge nella motivazione. «Bisogna vegliare affinché dei modelli di pensionamento anticipato senza maggiorazione dei costi vengano offerti al personale dei livelli salariali inferiori e al personale con turni irregolari.»
- **La RPV Lausanne** ha proposto che il personale di manovra possa andare in pensione a 62 anni. Un collega della costruzione ha chiesto di estendere la propo-

sta al personale che lavora in condizioni difficili e il congresso ha approvato la proposta così modificata.

- **La VPT Lausanne-Echalens-Bercher** ha presentato la richiesta di un pensionamento anticipato dai 60 anni per i dipendenti delle ITC in quanto «preoccupata per il carico di lavoro del personale causato dai turni di servizio e dal lavoro notturno».
- **La ZPV Biel** ha chiesto la creazione di un computo del tempo di lavoro e del suo finanziamento su tutta la carriera a favore di pensionamenti anticipati. «Se lo desidera il personale può trasferire i suoi premi fedeltà, il suo saldo di ore supplementari, il tempo di lavoro che supera le 80 ore a fine anno, i supplementi di tempo e quelli per il lavoro notturno 2 e 3 in un conto speciale del tempo di lavoro su tutto l'arco della carriera.

Si potrebbe pure prevedere che questo conto del tempo di lavoro venga completato, a partire da una certa età, da un conto che sarebbe alimentato da trattenute salariali (...). La scelta di fare o meno un computo del tempo di lavoro su tutto l'anno compete unicamente alla collaboratrice/collaboratore ma non al datore di lavoro.» Due colleghi e il segretario SEV sono intervenuti a sottolineare l'importanza di questa ultima condizione.

■ **La VPT TPF Réseau urbain** ha chiesto che il personale possa beneficiare degli aumenti di produttività, per esempio con modelli di pensionamento anticipato attrattivi per il personale che lavora a turni, o migliorando le condizioni per l'ottenimento di un pensionamento anticipato nelle imprese che già offrono questa possibilità. **FI**

Aggressioni contro i/le dipendenti: rafforzare la protezione dal licenziamento

Dagli insulti alla violenza: ora basta

La ZPV chiede misure concrete, con il pieno appoggio della VPT.

Dalla voce di **Sabrina Tessmer**, il racconto di un'agente del treno aggredita. Una storia come tante. Una storia di troppo. La misura è davvero colma. Ne sa qualcosa **Claude Gaille** (ZPV Lemano), in prima linea nel lottare contro un fenomeno in crescita, che genera insicurezza, preoccupazione e una sofferenza vissuta spesso nella solitudine quando si è vittime di violenze. Presentando la risoluzione «Protezione dal licenziamento e copertura degli infortuni in casi di aggressione», Claude Gaille insiste nel voler una solida protezione dal

licenziamento. Illustrando davanti al congresso i casi di violenza che negli ultimi cinque anni hanno colpito alcuni colleghi, Gaille ha ricordato che «il personale dei trasporti pubblici, come anche quello in contatto con la clientela, è sempre più esposto a casi di aggressione», che su ogni vittima hanno un impatto a livello psichico e spesso anche fisico. «Come se non bastasse – sottolinea Gaille – se questi danni portano all'inabilità al lavoro, le vittime finiscono per essere colpite più volte. Sono confrontate con una perdita di salario, non sono più in grado di lavorare a lungo e rischiano così di essere licenziate». Contemporaneamente la Suva ten-



Claude Gaille della ZPV ha presentato al congresso la risoluzione sulle aggressioni approvata dall'assemblea dei delegati.



Sabrina Tessmer racconta l'aggressione di una collega.

ta sempre di definire i danni dovuti alle aggressioni come una malattia invece di infortunio sul lavoro, il che si traduce in ulteriori perdite. Ecco perché la ZPV, con il pieno sostegno di **Johan Pain** a nome della VPT, chiede che il personale

vittima di aggressioni possa godere della piena protezione dal licenziamento. Tutte le conseguenze sul piano della salute psichica e fisica derivanti dalle aggressioni, devono essere considerate dalla Suva infortuni sul lavoro.

Il presidente **Giorgio Tuti** ha definito «aberrante» la violenza contro il personale. «Andare a lavorare con la paura addosso, è semplicemente intollerabile. La lotta contro questo fenomeno sarà una priorità per il SEV». **frg**

RISOLUZIONE

Documento programmatico sulla politica sociale

Occhio ad AVSplus

Approvando il documento sulla politica sociale, i delegati hanno impartito al SEV incarichi precisi.

■ Un impegno attivo per l'**Iniziativa AVSplus**, dell'USS, che chiede un aumento delle rendite del 10%.

■ Se, nell'ambito della revisione 6b dell'**assicurazione invalidità AI**, il Parlamento dovesse ulteriormente peggiorare le prestazioni, applicando un sistema lineare alle rendite o prevedere un freno all'indebitamento, il SEV dovrebbe considerare il ricorso al referendum.

■ Il SEV deve opporsi a ulteriori peggioramenti delle prestazioni della **cassa pensioni FFS** e rivendicare maggiori contributi dell'azienda al suo risanamento. Anche per le **altre casse pensioni delle aziende dei trasporti pubblici**, il SEV deve chiedere a datori di lavoro e autorità politiche pubbliche



Michael Nyffenegger e Sarah Siegrist della gioventù SEV hanno perorato la causa dell'AVS e sostenuto l'iniziativa AVSplus.

cantionali o locali di assumersi le loro responsabilità nei confronti del personale.

■ Ottenere **modelli di pensionamento anticipato o parziale** adattati ai bisogni e alle possibilità finanziarie dei colleghi di categorie professionali faticose e/o confrontati con orari di lavoro irregolari.

Il segretario SEV **Vincent Brodard** si è espresso per una remunerazione corretta degli averi assicurati. Le casse pensioni hanno indicato di aver conseguito nel 2012 un reddito medio del 7%, che dovrebbe

scongiurare ulteriori riduzioni del tasso d'interesse.

Due rappresentanti della **gioventù SEV** hanno richiamato un'inchiesta svolta in Germania, che evidenzia la sfiducia dei giovani nei mercati finanziari. Meglio quindi privilegiare l'AVS, hanno detto, che non dipende dall'andamento di questi mercati. «Per questo AVS plus, che vuole migliorarne le rendite, è un progetto fondamentale per tutte le generazioni, in particolare per noi giovani.»

Basta giocare con le nostre rendite!

Da numerosi anni, le casse pensioni del trasporto pubblico sono in difficoltà. Di conseguenza siamo noi, collaboratori e collaboratrici, a dover pagare contributi di risanamento ed accettare continue riduzioni delle rendite. Mentre i pensionati hanno dovuto lasciare da parte per anni ogni speranza di una compensazione del rincaro. Adesso basta! Le casse pensioni non devono diventare il giocattolo di sedicenti esperti finanziari che con previsioni funeste ci vogliono far credere che il finanziamento delle nostre rendite non è più assicurato. (...) Non c'è alcun motivo di discutere di ulteriori riduzioni delle rendite. Vogliamo un'età fissa di pensionamento e rendite sulle quali poter far conto. Respingiamo tutte le «flessibilizzazioni» e «variazioni» in quanto sappiamo esattamente cosa significano: riduzione delle prestazioni e trasferimento di tutti i rischi a noi collaboratrici e collaboratori. (...) *Testo abbreviato, versione integrale su www.sev-online.ch*

POSTI DI LAVORO DI NICCHIA

Nel 2011, le FFS hanno sottoscritto un accordo con il SEV in cui si impegnano a creare oltre 100 ulteriori posti di nicchia per dipendenti con limitate capacità lavorative. Una parte di questi si trova presso **Anyway Solutions**, il cui dirigente **Elmar Perrolaz** ha presentato le attività. Circa 80 collaboratrici e collaboratori si occupano del lavaggio di abiti di lavoro, di lavori di selleria per le Officine, della revisione di barre di relais per gli impianti di sicurezza (che altrimenti non svolgerebbe più nessuno), del riciclaggio di componenti elettrici ed elettronici. Vengono inoltre svolti circa 3000 test della vista e dell'udito ed incarichi di montaggio, di scrittura di insegne e di stampa. «Competenza e affidabilità sono virtù molto apprezzate in noi», ha affermato Elmar Perroulaz, che ha anche illustrato i prodotti sviluppati in proprio, come le mappe e le borse per il SEV. *Fi*

Documento programmatico sulla politica contrattuale

Vai col «Bottom-up»

In dodici anni, il SEV ha sottoscritto CCL con 62 aziende, sui quali sono basati 4 CCL quadro a livello cantonale e regionale e uno a livello nazionale. Questa strategia dal basso è quindi stata confermata.

Oltre ad essersi dimostrata molto valida, questa strategia «Bottom-up» ha il vantaggio di essere molto democratica, ha spiegato la vicepresidente **Barbara Spalinger**, in quanto coinvolge al meglio i diretti interessati nella definizione delle regolamentazioni collettive delle loro condizioni di lavoro.

Spalinger ha anche espresso soddisfazione per l'elaborazione, ormai in dirittura d'arrivo, di un contratto quadro nel canton Zurigo.

Il congresso ha quindi approvato all'unanimità il documento che prevede:

■ Particolare attenzione alle aziende in cui non vi è ancora un CCL e alle nuove aziende, che hanno scarsa familiarità con le norme e alle consuetudini vigenti nel settore.

■ Il miglioramento degli attuali CCL, in particolare nei seguenti punti chiave: partecipazione in azienda, età di pensionamento, creazione di impieghi di nicchia, condizioni

di lavoro adeguate in base al genere, parità salariale a parità di lavoro e riduzione dei turni di servizio troppo lunghi.

■ Il perseguimento della forza obbligatoria dei CCL laddove ciò può rafforzarne gli effetti.

■ Il rafforzamento delle competenze delle/degli affiliati/e nel campo della politica contrattuale, proponendo loro corsi di formazione.

Giorgio Tuti ha infine ricordato l'importanza del prossimo impegno per il rinnovo del CCL FFS che, a causa della sua portata, ha naturalmente una funzione di faro anche per gli altri CCL. *Fi*

Il SEV ha preso piede nei trasporti a fune

I segretari SEV Hans Bieri e Peter Peyer hanno presentato il rapporto finale del «**progetto turismo**», lanciato quattro anni fa. Gli obiettivi di incremento dei membri e di conclusione di un CCL nazionale di settore non sono ancora stati raggiunti, ma il SEV è comunque diventato il sindacato di riferimento. Sta negoziando un CCL regionale con le società di impianti di risalita del canton Berna e ha ottenuto la facoltà di negoziare le modalità di applicazione di alcune disposizioni della legge sulla durata del lavoro. *Fi*

«FAIF merita il nostro sostegno»

Ueli Stückelberger, direttore dell'Unione dei trasporti pubblici e dell'associazione Funivie svizzere, ha ringraziato i delegati e tutti i dipendenti per il loro impegno quotidiano e per la cortesia nei confronti della clientela. La loro motivazione è infatti fondamentale per soddisfare le esigenze dell'utenza. Stückelberger ha inoltre richiamato l'importanza dei progetti di politica dei trasporti e di finanziamento delle infrastrutture ferroviarie, attualmente al vaglio del Parlamento. Quella prevista per la primavera del 2014 sarà «la votazione più importante dei prossimi anni per il settore dei trasporti pubblici» ha indicato. *Fi*



I messaggi del Congresso

Risoluzioni

Alcuni estratti di risoluzioni approvate:

Sicurezza nei trasporti pubblici: «(...) Il personale esige:

- Controlli sistematici e capillari dei treni dell'UFT, per la sicurezza del traffico e il rispetto della durata del lavoro;
- estensione della manutenzione preventiva della rete e dei veicoli grazie all'impiego di effettivi sufficienti;
- pianificazione degli impegni che tenga conto della salute di collaboratrici e collaboratori e senza giocare con i limiti delle disposizioni legali;
- misure energiche e coerenti contro tutte le forme di aggressione verso il personale, informando sugli articoli della LTV (59) e della Lferr (88) sul perseguimento d'ufficio.»

Il traffico merci ha un futuro:

- «(...) Rivendichiamo:
- Un sostegno politico pieno e senza condizioni a favore del traffico merci su rotaia;
 - un contratto collettivo quadro per l'insieme del settore con salari svizzeri per il lavoro svolto sulla rete nazionale;

l'obbligo assoluto di riprendere il personale in caso di cambiamento dell'esercente (anche per singoli mandati importanti);

- standard di sicurezza validi e applicati in tutta Europa.»

Contro lo smantellamento del traffico regionale: «... Il congresso SEV respinge categoricamente le richieste di "incremento dell'efficienza" imposte a parità di prestazioni sottoforma di riduzione del 2,5% dell'indennità per spese non coperte 2014 e di un ulteriore 1% per il 2015. Queste imposizioni sono state comunicate dall'Ufficio federale dei trasporti a tutte le aziende negli scorsi mesi e vanno a pregiudicare definitivamente le possibilità delle aziende di perseguire una gestione sana e una politica del personale attraente. (...)»

Per una politica del servizio pubblico giusta e coerente:

- «Il servizio pubblico:
- deve essere al servizio della popolazione;
 - deve servire tutte le regioni del paese senza restrizioni e senza calcoli di redditività;

SBV e VPV diventano «AS»



La vigilia, l'assemblea congiunta dei delegati SBV e VPV ha deciso il nome della nuova sottofederazione che nascerà il 1° gennaio 2014. Il congresso ha quindi potuto salutare la neonata «Amministrazione e servizi – AS» nella foto con il presidente centrale VPV Roland Schwager e, tutto a destra, la presidente centrale SBV Elisabeth Jacchini.

- deve essere un modello a livello di condizioni di lavoro;
- deve garantire la protezione della salute;
- deve poter contare su un'infrastruttura efficace ed affidabile per maggiore sicurezza;
- non deve essere al servizio degli azionisti che cercano solo gli utili. Gli azionisti devono

restare le collettività per servire l'interesse generale;

- deve tornare ad essere la norma e questo obiettivo deve essere riconquistato dai sindacati, dai lavoratori e dalle lavoratrici;
- il Partenariato Pubblico Privato deve essere posto nel dimenticatoio. (...)»

Vi sono state altre risoluzioni sul tema delle aggressioni e della cassa pensioni (pag. 12 e 13) e contro i tagli al personale BLS.

Tutte le risoluzioni sono pubblicate su www.sev-online.ch

«Cosa vi ha colpito di questa edizione del congresso?»



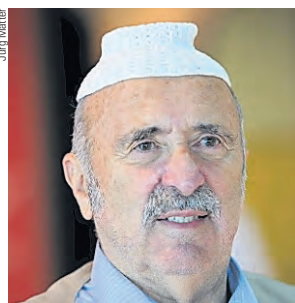
«L'accettazione da parte dei delegati della proposta che chiede a ogni sottofederazione di designare due donne per la commissione donne, nonostante il preavviso negativo del Comitato SEV. È la prova provata delle competenze decisionali che spettano ai delegati al congresso!»

Irène Avanthay, TS



«Direi l'ottima organizzazione, l'elevato numero di interventi e la direzione accurata dei dibattiti. La presentazione di Anyway mi ha commosso e mi sono piaciuti anche gli intermezzi plurilingue del cabarettista Flurin Caviziel, che ha aggiunto un tocco di talento e di freschezza a questo congresso.»

Claude-Alain Di Gianvittorio, Bau



«Sono qui a titolo personale, come osservatore. Il PPD non ha certo rivendicato il dipartimento dei trasporti per difendere i ferrovieri. Leuenerberger mi piaceva di più di Leuthard. Il mio cappellino di lana? Non è un simbolo religioso, lo porto come altri portano un cappello o un berretto.»

Hans-Ruedi Rohn, PV Olten



«Doris Leuthard non mi ha convinto. Prima ci fa i complimenti per il nostro lavoro, ma continua a perseguire una politica che non favorisce veramente il trasferimento dalla strada alla ferrovia, come dimostra la sua posizione favorevole al raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo.»

Thomas Giedemann, LPV



«Il mondo dei trasporti pubblici è ancora molto maschile e la nostra lotta per l'uguaglianza merita di essere meglio conosciuta e considerata. La commissione donne del SEV ha deciso di tenere uno stand informativo qui al congresso, che ci ha permesso di parlare con molte persone, raccogliendo testimonianze positive.»

Susanne Held, commissione donne



Una rosa rossa per l'organizzatrice Beatrice BenAmara.



La commissione migrazione ha lanciato un appello a respingere l'inaspimento delle norme sull'asilo

Emozioni finali



Un recital tra colleghi da parte del «più grande talento svizzero» ed ex autista di bus Maya Wirz



Gli ospiti della FLT-CGIL Rocco Ungaro e Domenico D'Ercole



Arrivederci in altre vesti. Il congresso ha preso commiato da chi ha lasciato la propria funzione al SEV: Rinaldo Zobeles, presidente centrale LPV; Roland Schwager, vicepresidente del Comitato; Nick Raduner, segretario sindacale; Kurt Nussbaumer, presidente centrale VPT; Ruedi Hediger, amministratore e Hans Bieri, segretario sindacale.

Colpi di diritto

Le dipendenze, una malattia?

È uno di quei fenomeni che riguarda sempre gli altri. Noi vogliamo tentare di definirlo e di dare indicazioni su come può essere affrontato.

Una birretta dopo il lavoro, un paio di bicchieri di rosso a pasto, un grappino col caffè... sono piccoli piaceri... o sono un segnale?

Una persona solida e ragionevole non diventa dipendente. O no?

Cos'è la dipendenza?

L'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) ha ribattezzato il concetto in «sindrome da dipendenza» per tentare di evitare la stigmatizzazione di chi ne è afflitto e definito la dipendenza nell'obbligo di ricorrere ad un determinato comportamento o a una determinata sostanza per evitare sentimenti penosi. Questa esigenza viene anteposta ad ogni altra considerazione. Un comportamento di dipendenza viene accertato e definito sulla base di quattro criteri:

■ l'esigenza irrefrenabile di procurarsi ed assimilare una sostanza,

■ la tendenza ad aumentare il dosaggio,
■ la dipendenza psichica e fisica con conseguenze,
■ il danno all'interessato/a e/o alla società.

In genere, la dipendenza, o la sindrome da dipendenza, sono riconosciute come malattia e, a certe condizioni, possono anche portare al riconoscimento di una rendite delle assicurazioni sociali.

Come nascono le dipendenze?

L'insorgere di una dipendenza può avere svariati motivi, ma il complesso meccanismo che lo genera può essere suddiviso in queste quattro fasi: assaggio; consumo; abuso; abitudine; dipendenza.

I passaggi dall'una all'altra non risultano rigidi, né il loro concatenamento.

Cosa genera dipendenza?

Si può diventare dipendenti da tutto. Le dipendenze più note sono quelle da sostanze stupefacenti illegali, come gli oppiacei, la cocaina o altro. Vi sono però anche

comportamenti o sentimenti (persino l'amore) che possono generare dipendenza. Sono note anche le dipendenze da sostanze legali, come medicinali, alcoolici o sigarette, ma vi sono anche quelle da assunzione o da rifiuto del cibo, oppure dal gioco, dal lavoro o dallo sport.

Dipendenze nel mondo del lavoro

Le dipendenze generano nella nostra società molte sofferenze e costi molto elevati.

Siamo tutti consapevoli che esse limitano la nostra attitudine a circolare su strada, potendo spesso portare al ritiro della patente. Nel mondo del lavoro vi sono però anche molti casi di sindrome da dipendenza che restano ignorati. Ciò genera alcuni problemi: in linea di principio, infatti, i dipendenti hanno l'obbligo di iniziare e prestare il loro lavoro in uno stato fisico e psichico adeguato, dove però non è la percezione soggettiva del diritto interessato a defini-

re questa adeguatezza. In particolare per l'utilizzo di strumenti e macchinari pericolosi, per la guida professionale di veicoli o per la manipolazione di sostanze pericolose occorre chiaramente un'adeguatezza al lavoro determinata in modo obiettivo, per esempio tramite il rispetto di valori limite per la presenza di determinate sostanze.

Infrazioni a simili prescrizioni equivalgono all'infrazione del dovere di diligenza e possono quindi portare a provvedimenti del diritto del lavoro che possono giungere sino al licenziamento.

La sindrome da dipendenza viene considerata come malattia, per cui in caso di assenza devono essere applicate le norme per le malattie e gli infortuni. I datori di lavoro che assumono i loro impegni di protezione nei confronti del loro personale, dispongono in genere di direttive per la prevenzione e per il sostegno di provvedimenti di cura (terapie di disintossicazione).

Nonostante il riconoscimento

come malattia, in caso di infortunio, soprattutto svolgendo lavori pericolosi, la presenza di una sindrome da astinenza può implicare una responsabilità propria, almeno parziale, che a sua volta può portare ad una riduzione delle prestazioni delle assicurazioni sociali, rispettivamente dell'assicurazione infortuni.

Le dipendenze possono essere evitate?

Sul tema è stato scritto molto e vi sono senz'altro servizi medici ed istituzionali che possono aiutare, come sono senz'altro raccomandabili atteggiamenti rispettosi, la definizione di prospettive concrete ed interessanti e il contenimento dello stress a livello accettabile. Non è possibile escludere completamente il pericolo di una situazione di dipendenza, ma un comportamento responsabile nei confronti di sé stessi e di sostanze potenzialmente pericolose permettono senz'altro di contenere i rischi.

Assistenza giuridica SEV

■ Comitato centrale LPV

Dobbiamo puntare ad un CCL per tutto il settore Cargo

Il 14 maggio, il comitato centrale si è riunito con il presidente della CVG e la presidenza dell'assemblea dei delegati, per preparare i temi di quest'ultima.

Sono poi stati discussi numerosi temi.

Presso la BLS si sta profilando la fusione delle tre sezioni LPV. Sono inoltre giunte lamentele di membri nei confronti dell'AD e del Congresso, i cui delegati non sempre agiscono secondo gli auspici della base.

La LPV sta conducendo un sondaggio presso la RhB, che ha raccolto circa 150 risposte. Le assemblee hanno visto una

partecipazione molto fluttuante, da 45 a 13 membri, con una media d'età in ogni caso piuttosto avanzata.

Nel settore Cargo, dobbiamo puntare a lungo termine ad un CCL per tutto il settore.

Attualmente, contiamo 689 macchinisti, ossia 15 più del previsto. Abbiamo avuto un calo più importante nel traffico a carri singoli, compensato da una maggior crescita nei treni blocco. Dei 67 LC B100 colpiti dai tagli nel 2012, 30 hanno svolto una riqualfifica a LC, 5 sono tutt'ora all'AMC e gli altri sono impiegati come conducenti presso RCP, Infra o AM,

sono andati in pensione o hanno lasciato la professione.

Un tema spesso criticato è la comunicazione aziendale. Un recente esempio riguarda la trazione in doppia con le Re 484 tra Bellinzona e Basilea e quella per le corse di prova con ETCS L1 LS sull'asse del Gottardo.

È stato impartito l'incarico di dotare le cabine di una presa di corrente per gli iPads. La CoPe P ha discusso il testo d'orientamento della LPV sul settore, nel quale ha trovato una conferma e una traccia per le sue ulteriori azioni. Hanno avuto luogo anche alcune trat-

tative per le BAR. Le parti si sono trovate d'accordo nel voler evitare turni lunghi con pause lunghe. Le parti hanno messo sul tavolo la possibilità di pause aperte da 30 minuti, che devono iniziare e terminare in un locale del personale da definire. Restano i 20 minuti in caso di pausa aperta. In un turno non sarà possibile attribuire più di 60 minuti di pausa e un blocco senza pausa o interruzione del lavoro non potrà superare le 4 ore e mezza. Si sta inoltre tentando di prevedere pause WC nei turni presto, come per esempio in alcuni CCL Bus.

Il comitato centrale ha preso atto delle incertezze che continuano a tormentare il futuro della sezione di Basilea. All'assemblea del 25 settembre, il comitato centrale intende informare su come intende gestire l'interinato, nella speranza che sia possibile occupare le cariche vacanti.

È stato creato un comitato d'organizzazione per i 125 anni della LPV. Ulteriori informazioni seguiranno a tempo debito.

Marcel Maurer

Assemblea dei delegati USB a Bellinzona giovedì 6 giugno 2013, ore 20.15, presso Casa del Popolo

Unione Sindacale di Bellinzona e dintorni

USB

Siete cortesemente invitate/i a partecipare all'assemblea con il seguente ordine del giorno:

1. **saluto del presidente**
2. **nomina scrutatori e estensore del protocollo**
3. **approvazione del verbale dell'assemblea del 23.5.2012**
4. **gestione 2012: rapporto del Presidente e rapporto dell'amministratore**
5. **conti 2012: resoconto finanziario e rapporto dei revisori**
6. **preventivi 2013**
7. **nomine: di un revisore e un supplente**
8. **eventuali**

Diritto di partecipazione delle sezioni: 1 delegato ogni 40 membri o frazione di 20. Il Comitato

Convegno della gioventù ZPV

Visita alla Polizia dei trasporti

Il secondo convegno della gioventù ZPV, in agenda il 4 aprile a Olten, ha riscontrato un grande interesse, grazie anche al fatto che l'ordine del giorno prevedeva una visita alla Polizia dei trasporti: un'ottima occasione per dare un'occhiata dietro le quinte di questa organizzazione, con la quale il personale treno è chiamato a collaborare molto strettamente. Il convegno ha inoltre discusso dei nuovi media, dei social networks e dei pericoli che possono derivare dal loro uso.

Jérôme Hayoz, segretario SEV, ha tenuto una relazione sull'integrazione dei giovani al giorno d'oggi, sviluppando paragoni tra la Svizzera e i paesi dell'UE e sull'impatto economico della

disoccupazione giovanile. Il convegno ha avuto anche la visita di Andreas Menet, René Furrer, Janine Truttmann e Pascal Fiscalini del comitato centrale ZPV, con i quali ha affrontato diversi temi d'attualità per il personale treno, in particolare quello delle aggressioni nei treni. Un tema che torna spesso agli «onori» della cronaca e sul quale anche i giovani vogliono essere preparati.

È quindi toccato a Marco Etter, rappresentante della polizia dei trasporti, parlare degli obiettivi di questa organizzazione e, dopo la pausa pranzo, i partecipanti hanno potuto visitare la centrale di intervento. Si è quindi trattato di una giornata molto interessante, per la quale ringrazio i partecipanti e chi mi ha aiutato nell'organizzazione.

Anche in questa occasione, il tempo si è rivelato tiranno, negandoci l'opportunità di sviluppare nei dovuti modi il tema delle «sfide sul posto di lavoro». Sono temi che intendiamo però riprendere nel prossimo futuro.

Il nostro sito internet vi terrà comunque informati su tutto quanto intendiamo intraprendere: www.zpv.ch.

Sabrina Tessmer



DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Rispetto mancato

Un mese fa mi ero soffermato su due aspetti della politica di Barak Obama, e precisamente sulla mancata chiusura del carcere di Guantanamo, promessa ripetuta sin dalla sua prima campagna elettorale per la Casa Bianca, e sul massiccio ricorso ai droni, gli aerei senza pilota, veri killer del cielo che lanciano missili contro vittime designate facendo scempio di vite di civili del tutto innocenti (sempre ammesso che sia riconosciuta come vera la colpevolezza delle persone prese di mira).

Sui due temi è ritornato lo stesso Obama nel discorso tenuto alla National Defense University di Washington lo scorso 23 maggio. Un discorso molto atteso, nel quale il presidente americano ha tratteggiato la futura strategia che gli USA dovranno seguire per combattere il terrorismo. Non più la guerra globale (quella lanciata da Bush all'indomani dell'11 settembre), che ha avuto anche ricadute negative per gli Stati Uniti essendo stata erroneamente vista nel mondo musulmano, ha detto Obama, come una aggressione anti-islamica. La nuova strategia prevede al contrario una lotta mirata a colpire singole reti terroristiche, in particolar modo quelle che vivono all'interno degli Stati Uniti.

Per quanto concerne i droni, il presidente ne ha annunciato una riduzione e un uso più accorto, specie là dove non è in corso una guerra vera e propria, come in Pakistan o nello Yemen. In effetti sono state proprio le frequenti incursioni nelle regioni settentrionali del Pakistan a causare le maggiori proteste per l'alto numero dei civili uccisi: si parla di circa 3000 vittime!

Altro problema sollevato riguarda l'uccisione di almeno quattro cittadini americani, colpiti dai missili dei droni nello Yemen. Secondo la Costituzione, lo hanno ricordato numerosi parlamentari, i cittadini americani hanno diritto di difendersi in tribunale. Diritto negato con la loro esecuzione. Proteste che non includono la sommaria uccisione dei «non-americani». È legittimo che i presunti terroristi o fiancheggiatori siano «processati» dai servizi segreti (CIA e affini) e subito «giustiziati»? A onor del vero, Obama non fa distinzioni: ha infatti giustificato, con la necessità di proteggere il Paese e i suoi abitanti, anche l'uccisione dei cittadini statunitensi.

E veniamo a Guantanamo. Dovrebbe venire realmente chiusa. Non è detto però quando. Barak Obama ha annunciato che sarà ripreso il trasferimento verso i paesi d'origine dei prigionieri, quando ciò sarà possibile. Ma resterà il problema di quanti non potranno essere rimpatriati. Secondo quanto ha lasciato intendere Obama, il problema si risolverà quando il Congresso si sarà reso conto che spendere sino a due milioni l'anno per detenuto renderà l'apertura del carcere una spesa insostenibile.

Altro che questioni di diritti e rispetto dei diritti umani!!

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-online.ch, 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: franchi 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 edizione: 20 giugno. Chiusura redazionale: 13 giugno alle 10.00.

■ FSG: Cooperativa delle case di vacanze e sci dei ferrovieri

50 anni portati bene: assemblea da giubileo

I delegati, membri della Commissione di gestione e invitati dalla Cooperativa delle vacanze e sci (FSG) dei ferrovieri, si sono incontrati a Grindenwald lo scorso 9 aprile in occasione della 50esima assemblea dei delegati, allietata peraltro da un torneo di jass organizzato da Jürg Hurni.

L'incontro ha rappresentato un'occasione speciale: ripercorrere la storia della cooperativa, la cui data di fondazione risale al 9 aprile 1953. I successi si sono subito inanellati, un record: 204 pernottamenti a Samedan nel 1962; mentre ad alcune destinazioni si è dovuto rinunciare a causa dello

scarso rendimento (Giens in Francia e Bluche-Montana). Gli appartamenti a Grindenwald, Samedan e Bettmeralp hanno richiesto notevoli energie e investimenti, ripagate dalla soddisfazione espressa dai visitatori.

Grazie ad appartamenti attrattivi, buone prestazioni e una gestione professionale, la FSG dispone di un prezioso strumento di lavoro. Positive anche le collaborazioni con Reka e Interhome. Il 2012 è stato un'annata positiva; grazie alla buona pianificazione finanziaria e al rispetto del budget, è stato possibile registrare un utile di 349 177.92 franchi. Dedotti gli ammortamenti, l'utile effettivo è stato di 2677.92 franchi. La commissione della gestione ha confermato la buona tenuta dei conti.

Tutte le informazioni sul sito internet:

Sulla homepage www.fsg-ferien.ch sono reperibili tutte le informazioni più importanti sulle case e appartamenti di vacanze. Tutti/e gli/le affiliati/e al SEV sono, grazie all'appartenenza sindacale, membri della cooperativa e hanno diritto ad uno sconto del 10% sul prezzo di base. Come membro singolo vi spetta uno sconto supplementare del 10%.

Sul sito è possibile accedere a tutti i documenti. Per le riserve: tel. 031 911 46 88.



Gli appartamenti di vacanza di Samedan: un valore sicuro

Accettati all'unanimità i preventivi 2013. Il contabile Jürg Schneider è stato ringraziato per l'eccellente lavoro.

Il presidente Markus Kaeser ha poi ringraziato Erwin Schwarb, presidente uscente della commissione della gestione. Il suo posto andrà a Sia Lim, vice dell'amministratore del SEV. Quanto a Ursula Lüthi, responsabile risorse umane del SEV,

occuperà il posto vacante lasciato da Sandro Rubin.

La prossima assemblea della FSG si terrà il 25 marzo 2014 a Berna. Dovranno essere eletti un (o una) nuovo presidente e un/una nuovo/a contabile.

Per i soci del SEV:

Carta Maestro e MasterCard/Visa a metà prezzo*



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

* Offerta valida per la tasso annuale della carta Maestro e MasterCard/Visa della Banca Coop (carta oro o argento).

www.sev-online.ch

Manifestazione popolare dei lavoratori dell'industria delle Tre Valli e degli scalpellini – Biasca, 8 giugno 2013



Per maggiori informazioni: www.ticino.unia.ch - USS e SEV vi invitano a partecipare!

Invitiamo i salariati di ogni settore e tutta la popolazione a partecipare alla manifestazione di protesta che i lavoratori dell'industria delle Tre Valli e gli scalpellini terranno Sabato 8 giugno 2013 a Biasca dalle 13.30 per rivendicare la salvaguardia dell'occupazione e dei diritti!

Qualcuno non l'ha capito (o fa finta di non capire), la situazione nella regione sta precipitando. Le difficoltà che ci sono nel far ripartire un'economia solida nell'Alto Ticino stanno diffondendo un clima di forte preoccupazione per il futuro e sempre più lavoratori hanno paura di non poter contare su un salario sicuro. Lavoratori che sono spesso padri di quelle famiglie che garantiscono le entrate ai comuni e al cantone. I comuni delle Tre Valli non vivono soltanto grazie alle entrate delle industrie o delle aziende del settore del granito ma anche grazie a chi ogni mattina si sveglia per recarsi al lavoro. Un lavoro che diventa tutti i giorni più precario e che è riconosciuto sempre meno.

È paradossale, infatti, pensare che invece che conquistare i diritti sul posto, i lavoratori si vedano gettare sul tavolo soltanto peggioramenti delle condizioni di lavoro o addirittura come nel caso degli scalpellini, si vedano rifiutare categoricamente l'applicazione delle disposizioni di un CCL vincolante. In troppe aziende e ditte in questi anni stiamo vivendo la politica "del passo del gambero", con peggioramenti non soltanto nei contratti e nei regolamenti ma persino nel clima di lavoro. In sempre più luoghi di lavoro si lavora con la paura, una parola che sempre più spesso riecheggia tra i lavoratori.

Dobbiamo dire basta a questo atteggiamento padronale scandaloso e provocatorio. È già stato dimostrato più volte che non è attraverso la riduzione dei diritti che salviamo i posti di lavoro. Le aziende che hanno deciso di andarsene l'hanno fatto, senza alcuna preoccupazione per ciò che si lasciavano alle spalle, magari dopo aver ricevuto sotto diverse forme aiuti cantonali e comunali. Ora, si pone la necessità di invertire questa tendenza sostenendo e aiutando soltanto le aziende che rispettano i contratti collettivi, che riconoscano salari dignitosi, che formino manodopera qualificata che garantiscano una produzione di qualità.

L'8 giugno i lavoratori dell'industria consegneranno alle autorità comunali e cantonali una petizione per chiedere lavoro, diritti e partecipazione. I lavoratori del settore del granito protesteranno contro la decisione del padronato di non rispettare il contratto nazionale mantello malgrado lo stesso sia stato decretato di forza obbligatoria dal Consiglio Federale dal 1° febbraio 2013.

Partecipate quindi a questa giornata storica nella quale vogliamo soprattutto che il tema del lavoro torni a dettare l'agenda politica di questo cantone! Partecipiamo numerosi!

**MANIFESTAZIONE POPOLARE PER IL LAVORO E I DIRITTI
BIASCA 8 GIUGNO 2013
RITROVO ALL'EX PIAZZALE UBS ALLE 13.30**

UNITI SIAMO FORTI!

A SPROPOSITO DI ...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... valutazioni

Nei soli Stati Uniti, da cui deriva buona parte di tutta la finanza tossica che ha scatenato anche l'ultima perdurante crisi globale, ci sono decine di migliaia di economisti che lavorano a tempo pieno nella previsione di cose, come la recessione e i tassi d'interesse. Se solo ci azzecassero per due volte di fila sarebbero già tutti miliardiari! Eppure in tanti mantengono il loro impiego, per il quale sono pagati profumatamente. Nel mondo, ogni giorno, centinaia di migliaia di esperti finanziari tentano di prevedere l'andamento dei mercati, analizzando indicatori economici tanto affidabili quanto i moti planetari degli oroscopi o il volo degli uccelli. Difatti puntualmente dimostrano di non essere in grado di prevedere niente di coerente, non più di quanto gli antichi aruspici fossero in grado di dire agli imperatori romani se avrebbero vinto una battaglia contro i barbari. La verità è che gli analisti finanziari sono tutti abilissimi nel fare pronostici «a posteriori». Difatti perlopiù declassano le azioni solo dopo che hanno avuto un cattivo rendimento. D'altra parte è stato appurato che gli esperti tendono a sopravvalutare le proprie capacità molto più della gente normale. In realtà, nel determinare il prezzo dell'oro o del petrolio in un arco temporale di 5 anni, un docente di economia ha potenzialmente lo stesso margine di affidabilità di chi è del tutto estraneo alla materia. La differenza è che il parere del docente di economia viene tenuto molto più in considerazione, anche perché è il primo lui stesso a tenere in grande considerazione la propria capacità di analisi in materia. Ma in questo autoinganno cade anche l'uomo della strada. In Italia e in Francia hanno fatto un sondaggio presso gli uomini, dal quale risulta che oltre l'80% degli interpellati affermava di sentirsi un amante sopra la media. Più verosimilmente doveva trattarsi sì e no del 50%; se almeno dobbiamo rifarci alla logica della media probabilistica. Lo stesso capita nel mondo dell'imprenditoria e del commercio: chi apre un nuovo negozio, rilevando l'attività di chi nello stesso locale è fallito prima di lui, evidentemente presume di essere molto più in gamba, o perlomeno molto più fortunato del suo predecessore. Ma, statisticamente, oggi come oggi ha un buon 70% di probabilità di fallire a sua volta entro i prossimi 3 anni. Tuttavia, dato che mediamente non abbiamo una comprensione intuitiva delle probabilità, non l'abbiamo neanche del rischio. È per questo che sottovalutiamo i pericoli reali, facendoci regolarmente infinocchiare dai più improbabili rischi contro cui ci viene proposta una copertura assicurativa. Salvo poi scoprire che le nostre pur costose polizze coprono tutto, tranne quel che ci succede davvero.

144 pagine di storia del SEV dal 1970 ai giorni nostri

SEV: da federazione a sindacato

Al congresso è stato presentato anche il nuovo libro con il quale lo storico Adrian Zimmermann ha riassunto la storia del SEV dal 1970.

La via a questa operazione letteraria è stata data dal presidente SEV Giorgio Tuti: «mi ha sempre dato fastidio che la storia del SEV fosse scritta solo sino al 1969» ha indicato. In quell'anno, il SEV festeggiò 50 anni e presentò un libro sul primo mezzo secolo di vita. Da allora, non sono più stati elaborati documenti storici, nonostante gli anni si siano rivelati molto turbolenti.

L'incarico di colmare questa lacuna è andato allo storico Adrian Zimmermann, a sua volta anche sindacalista. La richiesta non era però di scrivere un testo scientifico, ma un libro accessibile a tutti gli interessati, quindi anche riccamente illustrato.

Il libro è pronto

Intitolato: «SEV: dalla federazione dei ferrovieri al sindacato del personale trasporti»

analizza in quattro capitoli i quattro decenni di nuova storia del SEV, inquadrandola nell'evoluzione politica e in quella dei trasporti pubblici. Nella sua conclusione, Zimmermann scrive: «è evidente che negli ultimi 40 anni il SEV, come tutti i sindacati, non sia passato da una conquista all'altra».

Ma anche: «guidare la lotta sindacale comune dei salariati senza perdere di vista le peculiarità del trasporto pubblico: questa era, è e rimarrà la sfida centrale del SEV, fino ad oggi condotta con successo».

Il testo di Adrian Zimmermann è stato tradotto in francese da Serge Anet e in italiano da Marco Gehring, con il supporto del servizio di traduzione del SEV, mentre la stesura del testo è stata seguita dalla redazione di *contatto.sev*.

Impaginazione e stampa sono state curate da Stämpfli Publikationen SA a Berna.

Il libro è in vendita esclusivamente presso il SEV. **pmo**



Bella presentazione e lettura gradevole: la storia del SEV dal 1970 al 2010.

INFO

La storia del SEV: ordinazioni per cartolina postale o internet

La cronistoria del SEV è in vendita al prezzo di 35 franchi* direttamente presso il SEV. Può essere ordinato per internet da: www.sev-online.ch/it/shop.

Può essere richiesto anche mediante cartolina postale o lettera da inviare a SEV, Shop, casella postale, 3000 Berna 6, senza dimenticare di indicare quante co-

pie si desiderano, in che lingua, nonché nome e indirizzo.

*più 5 franchi di spese di spedizione in caso di ordinazione di una sola copia.

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



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

Come partecipare al concorso entro mercoledì 12 giugno 2013:

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° 10: la foto riproduceva il molo di Lucerna, con i binari che un tempo servivano al traghetto dei vagoni ferroviari. Sul nostro sito «www.sev-online.ch» troverete un'altra foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è: **Raphael Wäfler di Sarnen, membro della VPT Zentralbahn.**