

AVSPlus

La raccolta firme sta andando molto bene. Ma occorre continuare.

Pagina 2



Raddoppio del Gottardo

Le FFS non si esprimono direttamente sul secondo tubo, ma sottolineano l'importanza delle attuali limitazioni di capacità.

Pagina 11



Focus.sev

Pensionamento variabile: le FFS lanciano l'idea.

Pagina 16

Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria: la voce degli esperti

Gestione integrata

Il gruppo di esperti giunge alla conclusione che il modello della separazione verticale tra trasporti e infrastruttura (cui mira la Commissione europea) non dovrebbe essere applicato al sistema ferroviario svizzero a causa dei numerosi rischi che comporta. Nella gestione integrata di traffico e infrastruttura gli esperti vedono infatti dei vantaggi: essa consente di offrire servizi di alta qualità, di gestire meglio le perturbazioni e di ottimizzare l'utilizzo della rete. Il SEV condivide le conclusioni del «gruppo di esperti Blumenthal». Il SEV giudica opportuni i suggerimenti emessi dal gruppo di esperti: la creazione di un ente regolatore («RailCom») e l'affidamento del servizio di assegnazione delle tracce alla Confederazione.



alle pagine 5, 6 e 7

Anche secondo gli esperti, l'infrastruttura deve restare in mano alle aziende.

Rapporto sociale 2013

In questo numero del giornale è stato allegato il rapporto sociale 2013. Si tratta di una retrospettiva dell'attività politica e sindacale del SEV svolta negli anni 2011-2012. Il rapporto sociale viene sempre presentato in occasione del congresso ed illustra quanto siano stati impegnativi gli ultimi due anni e quanto è stato fatto con e per i membri, come del resto sottolineato nella premessa anche dal presidente Giorgio Tuti.

Primo Maggio a Lugano: pensioni, salari e dignità



a pagina 4

EDITORIALE

Da qualche giorno, è stato introdotto un nuovo concetto nella previdenza vecchiaia: «la rendita variabile» che, come dice il nome, intacca il principio dell'affidabilità dell'importo. L'idea, avanzata dalla cassa pensioni FFS, va condannata senza riserve. Basta pensare alle sue conseguenze: chi è in pensione, a seconda dell'andamento dei mercati finanziari (e gli ultimi anni della Borsa ci hanno mostrato

«Le rendite sono sacre»

Giorgio Tuti, presidente SEV

chiaramente quanto possa essere «ballerino», né in futuro possiamo aspettarci risultati positivi più frequenti) può vedersi decurtata la rendita. I rischi legati agli investimenti vengono così scaricati sugli assicurati, senza che questi abbiano alcuna facoltà di decidere in merito.

Naturalmente, né i premi di cassa malati, né gli affitti variano a seconda degli andamenti di borsa. Per cui, come farvi fronte quando le proprie entrate vengono decurtate del 10%? Probabilmente, non sarà un problema per chi ha redditi molto elevati, ma lo sarà senz'altro per il salariato comune.

Questi sono i motivi per cui respingiamo fermamente le rendite variabili. Dal canto nostro, abbiamo lanciato l'iniziativa AVSplus per riportare l'AVS al suo mandato costituzionale di assicurare il fabbisogno vitale. Le rendite variabili vanno invece esattamente in direzione opposta. Il SEV vuol fare tutto il possibile affinché questo nuovo concetto sparisca dal vocabolario della previdenza vecchiaia.

IN BREVE

**Multe in aumento
l'ASTUTI reagisce**

■ Aumentano le contravvenzioni sui treni FFS. I dati parlano chiaro: 439 mila passeggeri senza biglietto nel 2012, con un aumento medio di 350 multe in più al giorno rispetto all'anno precedente. Secondo la presidente dell'Associazione ticinese utenti trasporto pubblico (ASTUTI) Elena Bacchetta, l'aumento delle sanzioni è dovuto ad una serie di fattori, come il non poter fare il biglietto sui treni a lunga percorrenza, un'opzione che molte persone sceglievano, soprattutto se in ritardo. «Se nella vita c'è la presunzione d'innocenza – afferma Bacchetta – quando si sale su un treno c'è la presunzione di colpevolezza. Se salgo con un biglietto sbagliato, vengo subito multata. L'errore non è contemplato, ma il contatto con il personale viene ridotto. Bisognerebbe capire a che gioco stanno giocando le FFS».

**Nuova presidente
dell'ATA**

■ La Consigliera nazionale Evi Allemann (PS/BE), 34 anni, è la nuova presidente dell'Associazione traffico e ambiente (ATA). I delegati dell'associazione l'hanno preferita (74 voti a 47) a Aline Trede, Consigliera nazionale ecologista. Evi Allemann partiva favorita, potendo contare sul fatto che il Comitato centrale dell'ATA l'aveva raccomandata ai delegati per la sua esperienza politica e i vasti contatti, nonostante la giovane età.

Ristampa: le ragioni

■ Lettori e lettrici di contatto.sev hanno ricevuto una ristampa del numero 8, perché il dossier è stato stampato in modo incompleto: a pagina 10 mancava la colonna con la continuazione dell'articolo di Pietro Gianolli dedicato ai lavoratori temporanei in Ticino. Con la ristampa, l'interessante contributo è ora a vostra... completa... disposizione.

La BLS è soddisfatta delle prestazioni, ma non dei risultati a livello finanziario

Aumento della domanda:

La BLS commemora quest'anno il suo centenario. Ma alla conferenza stampa di bilancio non c'era aria di festa.

In realtà, non c'erano solo numeri cattivi da presentare per il presidente del Consiglio di amministrazione Rudolf Stämpfli: il trasporto dei passeggeri ha registrato un aumento significativo: +4,6 percento persone/chilometro, 53,8 milioni di passeggeri (+3,8%). Se la BLS non ha subito una contrazione a livello di numero di passeggeri, è dovuto al fatto che la sua offerta si rivolge solo al trasporto regionale, pertanto è meno dipendente dal turismo. Grazie ad un'offerta professionale, la navigazione dell'Oberland bernese (laghi di Thun e di Brienz) è cresciuta non meno del 15%, mentre il trasporto passeggeri via bus ha registrato un aumento dell'8,7%. È invece calato del 2% il numero di veicoli caricati e del 13% il trasporto merci, l'aumento del traffico di importazione e di esportazione a



Il presidente BLS Rudolf Stämpfli confrontato con un futuro a tinte fosche?

livello nazionale, non ha potuto compensare il calo del trasporto in transito. La BLS non è soddisfatta con il risultato finanziario: solo il servizio bus e il settore infrastruttura possono

presentare ancora risultati positivi. A conti fatti per il 2012, la BLS ha potuto presentare un utile di 2,097 milioni di franchi. È meglio rispetto all'anno scorso. Malgrado ciò i vertici affer-

mano: «Il risultato complessivo resta insoddisfacente». Mentre i costi aumentano (approvvigionamento del materiale rotabile, costi più alti legati alla crescente produzione, aumento delle tariffe delle tracce orarie) la redditività stagna. La BLS deve ancora contribuire al risanamento della cassa pensione con 13,4 milioni. Almeno così la cassa ha un grado di copertura superiore al 100%; nei prossimi anni devono essere aumentate le riserve di fluttuazione.

Incontro ai vertici

L'anno scorso la BLS aveva comunicato la propria scomoda situazione finanziaria e nel quadro dell'incontro ai vertici («Gipfelsturm») è stato presentato un piano per risparmiare entro il 2015 complessivamente 50 milioni di franchi. Immediate misure di controllo dei costi sono già state prese nel 2012, che hanno permesso un contenimento delle spese di 12 milioni di franchi teso al miglioramento dei risultati aziendali. A medio termine

Raccolta delle firme per AVSPlus – grande impegno degli/delle affiliati/e SEV

Il traguardo è quasi vicino, avanti ancora

Il SEV ha già raccolto oltre 10 mila firme, soprattutto attraverso l'invio della cartolina a tutti/e gli/le affiliati/e.

«Ringrazio tantissimo i colleghi e le colleghe che in poco tempo hanno rispedito la cartolina con la loro firma e quelle di altre persone, come amici, colleghi, parenti. E ringrazio anche tutti e tutte coloro che in occasione della giornata nazionale della raccolta firme – il 1° Maggio – hanno dato un ulteriore importante contributo alla riuscita della raccolta firme e spero che riusciremo ad aumentare il nostro bottino» ha detto il presi-

dente del SEV Giorgio Tuti. Il SEV deve raccogliere 20 mila per contribuire al risultato complessivo all'interno dell'USS. «L'obiettivo – ha sottolineato Tuti – è concludere questa operazione in breve tempo».

Il tempo stringe, perché negli ultimi anni diverse casse pensioni – anche nel settore dei trasporti pubblici – sono state confrontate con problemi di sottocopertura e con la riduzione delle prestazioni. Inoltre le pensioni sono sempre più esigue perché per anni non hanno beneficiato del rincaro. Eppure la Costituzione svizzera, all'articolo 113, parla chiaro: «la previdenza professiona-



Raccolta delle firme, avanti ancora.

le, insieme con l'assicurazione vecchiaia, superstiti e invalidità, deve rendere possibile l'adeguata continuazione del tenore di vita abituale». Per fare in modo che sia così, i sindacati hanno promosso l'ini-

ziativa AVSPlus, che chiede un aumento generale delle rendite del 10%, ossia 200 franchi in più al mese per le persone sole e 350 per le coppie. **FI**

parziale successo

L'obiettivo è di definire all'interno dell'azienda una consapevolezza dei costi sostenibili.

Molti impieghi a rischio

Come annunciato l'anno scorso, in base ai piani dei vertici sono a rischio da 40 fino a 45 posti di lavoro (cfr. *contatto.sev* 23/2012). Il direttore generale esecutivo della BLS Bernard Guillemon ha nuovamente confermato che «la BLS non può evitare tagli occupazionali. Vogliamo assumere la nostra responsabilità sociale nei confronti dei nostri collaboratori. Ai dipendenti interessati cerchiamo un'occupazione alternativa al nostro interno. Oppure li aiutiamo a trovare un impiego al di fuori della nostra azienda. I licenziamenti sono inevitabili, ma siamo in contatto permanente con i partner sociali per individuare, insieme, possibili soluzioni».

Peter Anliker

COMMENTO

Salvare i posti e ridurre i bonifici!

Il SEV non nega le difficoltà in cui si trova la BLS ed è pertanto disposto a collaborare, unitamente al personale, alla ricerca di soluzioni. Già l'anno scorso, il SEV si era impegnato per aumentare i contributi dei cantoni e questa rivendicazione è stata ripresa anche dalla direzione BLS alla conferenza stampa di bilancio.

Il SEV ha però anche chiesto a direzione e consiglio d'amministrazione di dare il buon esempio. Le loro retribuzioni sono ancora lontane dal milione versato al direttore generale esecutivo delle FFS o da quelle in uso nel settore farmaceutico o bancario e, nel complesso, lievemente calate rispetto all'anno precedente. Con i suoi 473.499 franchi, Guillemon ha però pur sempre percepito oltre 10.000 franchi in più del 2011. Anche l'indennità complessiva del Consiglio d'amministrazione

è aumentata nella stessa misura. Saranno anche bruscolini, ma non riflettono una grossa preoccupazione per le spese da parte dei vertici aziendali.

Il personale delle BLS negli ultimi anni è stato chiamato a produrre sempre di più e ha dato un contributo enorme all'aumento dell'efficienza dell'azienda. Lo stesso presidente del CdA Stämpfli ha riferito di un giorno record in cui sull'asse del Sempione sono stati condotti 113 treni, in barba alla capacità teorica della linea di 110. Non si può fare di più ed è per questo che il SEV si oppone ai tagli. Stämpfli ha anche sottolineato che la BLS ha avuto difficoltà a reclutare personale. E questo, per un responsabile di qualsiasi azienda, dovrebbe essere un segnale di allarme.

Jérôme Hayoz

Bilancio catastrofico dell'Unione sindacale svizzera (USS)

Sempre peggio

I salari aumentano poco, mentre crescono stress e carichi di lavoro. La situazione di numerosi salariati e salariate continua a deteriorarsi.

La Svizzera non è mai stata così ricca, eppure la situazione di moltissime persone peggiora: è quanto emerge da uno studio realizzato dall'USS: «I salari non sono tutto: le economie domestiche hanno visto le loro spese per l'alloggio e sanitarie aumentare, così come le esigenze e le pressioni dei datori di lavoro». Nel documento pubblicato, l'USS indica che

oltre il 34% delle persone attive sostengono di soffrire spesso di stress (dati 2010), contro il 27% del 2000. La pubblicazione «Pressione sui salari e ripartizione ingiusta» (disponibile solo in tedesco e con una sintesi in francese) raccoglie diversi studi sul tema.

Secondo i dati disponibili, fra il 2002 e il 2010, la produttività dei lavoratori è aumentata del 6,1%, contro un aumento salariale del 3,5%. Lo stipendio dei quadri dirigenti con laurea è invece salito del 13,8%. L'aumento retributivo fra i manager è riscontrato anche nelle imprese pubbliche come la Posta o le FFS. Gli scarti fra alti

e bassi stipendi è quindi in aumento, sottolinea l'USS nel suo comunicato stampa, che chiede politiche fiscali volte a risolvere il problema. Fino a questo momento però «la politica fiscale in Svizzera è stata fatta per i ricchi», sostiene Daniel Lampart, responsabile economista del sindacato.

L'USS propone di fermare l'abbassamento delle imposte sui grandi stipendi. Questo permetterebbe di portare 3 miliardi di franchi nelle casse dello Stato, da utilizzare per ridurre i premi per le casse malattia o per costruire alloggi sociali.

USS

IL COLORE DEI SOLDI

DI FABRIZIO FAZIOLI

Zero interessi

In economia gli interventi per correggere la congiuntura quasi sempre non vanno d'accordo. Spesso si contraddicono, rafforzano ciò che si vuole evitare o inibiscono ciò che si vuol ottenere. Mai nella storia europea i tassi d'interesse sono stati così vicini a zero. La Banca centrale europea (BCE) ha nuovamente ridotto i tassi di un quarto %, credendo di poter continuare a innaffiare capitali a basso prezzo per favorire il rilancio. Siamo ora allo 0,5%. È legittimo chiedersi a questo punto che margini di manovra ha ancora la BCE per intervenire e scendere ancora con i tassi.

Un tasso uguale a zero è per definizione improponibile, è come se il denaro non costasse nulla. Il guaio è che queste manovre rischiano di provocare effetti indesiderati che sarà poi difficile recuperare. È in atto infatti, proprio a causa del valore dei tassi, una bolla immobiliare che colpisce le zone urbane particolarmente sensibili. In molti lo dicono, lo paventano e cominciano a preoccuparsi non poco. Basti guardare la frequenza e la vastità di certi cantieri per rendersi subito conto che il rischio esiste, eccome.

Si assiste a una sorta di corsa al mattone per poter approfittare di crediti a buon mercato. Voler poi correggere il tiro a posteriori con uno sprovveduto ritorno a tassi più alti sarebbe come improvvisamente rendere inaccessibili nuovi capitali e impagabili quelli vecchi, mettendo finanziariamente in ginocchio privati, società, enti pubblici e altro.

La speculazione non è mai una buona consigliera: accca chi non la sa prevedere e sommerge chi la subisce. Ci sarebbero infiniti altri esempi, come quello di voler bloccare o ridurre i salari, in nome di un'austerità che oggi come ieri non ha mai dato buona prova. Il rischio qui è quello di un'involuzione, di una spirale al ribasso che ridurrebbe consumi, prezzi, occupazione e per finire lo stesso rilancio che si vorrebbe perseguire. Oppure ancora il conflitto, assolutamente improduttivo, tra capitale e lavoro, che sa molto di vecchia data, ma che non ha più in sé la forza e le ragioni della logica. Senza un riconoscimento sociale, il capitale non può che restare invischiato nell'impotenza e rischia veramente di avvitarci su sé stesso. Forse sarebbe ora di capire che certe dottrine economiche hanno oramai fatto il loro tempo.



Primo Maggio a Lugano – Voci di protesta contro un padronato sempre meno responsabile

Salari, pensioni e dignità

Se nel settore privato la crisi finanziaria si palesa in modo netto e costante, nel settore dei trasporti pubblici si è insinuata da tempo in forme diverse, ma altrettanto preoccupanti: dalle politiche di austerità dei poteri pubblici che si traducono in tagli ai sussidi per i mandati di prestazione del trasporto pubblico, alle sciagurate conseguenze della liberalizzazione nel traffico merci che mettono a rischio impieghi pregiati, senza dimenticare l'aumento del ricorso a lavoratori temporanei.

Il Primo Maggio è dunque un'occasione privilegiata per ribadire la centralità del lavoro, dei diritti e della dignità.

Pensare che il servizio pubblico sia al riparo dalle tempeste, è un'illusione. La crisi finanziaria che si è ripercossa non solo sul mercato del lavoro, ma anche sulle finanze cantonali, ha conseguenze negative pure nel settore del trasporto pubblico.

Il settore pubblico non è più un'isola senza problemi

Il taglio nella misura dell'1,8% degli aiuti agli enti sussidiati (preventivo 2013 del cantone) incide anche sulle Imprese di trasporto concessionarie confrontate sostanzialmente con due opzioni: diminuire le prestazioni o intervenire sul personale, ben sapendo che la prima opzione è destinata anche ad avere un effetto sul personale. «Mala tempora curant...» Nei prossimi anni le aziende dovranno fare i conti con drastiche misure di contenimento dei costi previste dall'Ufficio federale dei trasporti: -2,5% nel 2014 e -1% supplementare nel 2015. E tut-



La crisi compromette pure le libertà individuali. L'immane portabandiera del SEV, T. Giedemann.



L'ormai mitica squadra dei cuochi SEV, quasi al completo.

to ciò senza intaccare l'offerta delle prestazioni. Il che significa fare ricadere sulle spalle del personale, peraltro già molto sollecitato, ulteriori pressioni. Per il SEV è semplicemente inaccettabile.

Le pesanti incognite del traffico merci

Pesa come un macigno sul personale la situazione di BLS Cargo, che in Ticino mette molto posto di lavoro di una ventina di persone (tra macchinisti e personale di terra); una settantina gli impieghi a rischio a livello nazionale. Alla base del provvedimento, il fallimento delle trattative tariffali con la

filiale delle ferrovie tedesche DB Schenker Rail, principale cliente di BLS Cargo sulla linea del San Gottardo. Il mandato, come noto, è stato assunto da FFS Cargo che non naviga affatto, per usare un eufemismo, in acque serene.

L'aggiudicazione del mandato a FFS Cargo, da anni nelle cifre rosse, ha destato più di un interrogativo. Quel che è certo è che questa situazione è il risultato delle politiche neoliberaliste nel traffico merci liberalizzato. Purtroppo il SEV è stato facile profeta. Il nostro sindacato, beninteso, farà di tutto per tutelare il personale coinvolto e ha già intrapreso i passi in questa direzione.

13 milioni di posti di lavoro per le donne. Anche nel nostro Paese la precarietà, il lavoro su chiamata e i tempi parziali molto frammentati, continuano a declinarsi principalmente al femminile, con conseguenze molto pesanti a livello di assicurazioni sociali (AVS e secondo pilastro). Conseguenze che inficiano profondamente le libertà di scelta della donna.

Ecco perché il Gruppo donne USS Ticino e Moesa sostiene:

- l'iniziativa sugli asili nido della VPOD, che contribuisce a favorire la conciliazione lavoro-famiglia, la crescita dei redditi familiari e combatte le condizioni precarie di lavoro in queste strutture;

- l'iniziativa AVSPlus, che chiede un aumento del 10% di tutte le rendite AVS, rafforzando così il pilastro della previdenza vecchiaia più importante per le donne;

- l'introduzione di un salario minimo legale di 22 franchi all'ora (su cui andremo a votare all'inizio dell'anno prossimo) che contribuisce a fare un passo verso la parità salariale ancora ampiamente disattesa (in Svizzera le donne continuano a guadagnare mediamente il 18,4% in meno degli uomini per un lavoro di pari valore).

Il Gruppo donne USS si schiera inoltre senza condizioni:

- contro gli attacchi al diritto all'aborto diffusi in tutto il mondo e nel nostro Paese. La difesa del diritto all'interruzione volontaria della gravidanza (IVG) sarà al centro di diverse nostre azioni. In nome di un presunto ordine naturale, in Svizzera alcune forze politiche stanno riproponendo il modello della «donna-moglie-madre», riconducendola unicamente al ruolo di procreatrice e allevatrice. Tutti nasciamo dalle donne. Sono le donne che danno la vita al mondo. Ma per libera scelta. Per questo preoccupano le iniziative sull'aborto.

Françoise Gehring

A dimostrazione che il settore pubblico non è più un'oasi di pace, il preoccupante ricorso al lavoro interinale da parte delle FFS.

L'intollerabile diffusione del lavoro interinale

Il lavoro temporaneo è una forma di precarizzazione delle condizioni di lavoro e di aggravamento del contratto sociale che le FFS hanno sottoscritto con il SEV. Una volta finita la necessità o in presenza di un problema qualunque, il lavoratore viene messo alla porta su due piedi. Questa precarizzazione dei rapporti di impiego sarà uno dei temi caldi del prossimo congresso SEV.

Le donne devono combattere non solo per il lavoro

Anche il Gruppo donne USS si è fatto sentire, denunciando le discriminazioni sul mercato del lavoro, l'aumento della precarietà e ricordando che molte donne sono in fuga dalla carriera per l'impossibilità di conciliare famiglia e lavoro. Forte accento sull'autodeterminazione che non deve essere messa in discussione. Nel mondo la crisi finanziaria ha distrutto

Un gruppo di esperti propone l'approccio pragmatico allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

Il passo secondo la gamba

Né oggi, né domani. Semmai l'eventualità di riunire l'infrastruttura ferroviaria a scartamento normale in un'unica società verrà valutata in un futuro più lontano.

Il gruppo di esperti guidato da Paul Blumenthal (leggi l'intervista alle pagine seguenti) ha impiegato oltre due anni per esaminare la questione e presentare pubblicamente il rapporto commissionato dal Consiglio federale. Contrariamente ad alcune anticipazioni apparse sui domenicali della Svizzera tedesca, non propone di riunire le infrastrutture a scartamento normale. Considerati i contenuti del quarto pacchetto ferroviario dell'UE, raccomandando invece alle aziende ferroviarie di costituirsi in holding, ritenendo questa forma organizzativa una premessa indispensabile per mantenere anche a medio termine l'unione tra trasporto e infrastruttura. Presentando il rapporto ai media, Paul Blumenthal è stato categorico: «la qualità dell'offerta ferroviaria non dipende dalla forma organizzativa delle



Sino ad oggi non sono stati riscontrati casi di discriminazione.

aziende» e, dato che le aziende svizzere vengono citate dappertutto come esempi da seguire, non si intravedono motivi per un loro cambiamento.

Mantenere l'indipendenza

Gli esperti hanno invece individuato due punti essenziali per affrontare la crescente concorrenza su rotaia: l'attuale ente di conciliazione, che non è mai stato chiamato in causa, deve essere sostituito da un'autorità di regolazione, chiamata Railcom, simile a quella vigen-

te per altri settori infrastrutturali (comunicazione, posta, energia). Inoltre, «Traccia Svizzera SA», attualmente di proprietà in ragione di un quarto ciascuno di FFS, BLS, SOB e Unione dei trasporti pubblici, deve passare alla Confederazione, dato che la sua indipendenza è una condizione fondamentale per prevenire qualsiasi rischio di discriminazione di altre aziende.

Proteggere il sistema

Gli esperti hanno anche tenuto a sottolineare come le loro pro-

poste mirino a garantire la stabilità del sistema: «proponiamo un approccio pragmatico per evitare ogni destabilizzazione o minaccia del sistema, che ha dato ottima prova di sé, avvicinandolo comunque all'evoluzione che tutto il settore ferroviario sta conoscendo in Europa». Un giornalista ha posto una domanda sui problemi riscontrati con i recenti incidenti, che Blumenthal ha però relativizzato con un paragone a livello internazionale, dove la Svizzera resta ben situata, tanto da restare un riferimento an-

che per ferrovie molto ben organizzate come le ÖBB. La maggior concessione del gruppo di esperti alle pressioni europee è quindi la costituzione di una struttura di holding, raccomandata soprattutto alle FFS e alle BLS, da raggiungere comunque seguendo una via tipicamente svizzera: in un primo tempo verrà varata una consultazione, alla quale farà seguito una «tavola rotonda» che analizzerà il rapporto per poi sottoporlo al Consiglio federale. Ne dovrebbe risultare un orientamento che farà l'oggetto di una procedura di consultazione generale, verosimilmente nella primavera del 2014. I risultati saranno infine ripresi in un messaggio al Parlamento, che l'Ufficio federale dei trasporti prevede verso la fine del 2014, dove si affronteranno concretamente la creazione di Railcom e dell'Ufficio di attribuzione delle tracce. Il rapporto cita tuttavia anche l'ipotesi di una fusione delle infrastrutture, che vede però all'estremità di un'asse temporale raffigurato da una lunga freccia.

Peter Moor

COMMENTO

SEV soddisfatto dalle conclusioni del rapporto

In un comunicato stampa, il SEV ha definito il rapporto del «gruppo di esperti Blumenthal» una riflessione opportuna, che conferma come le aziende ferroviarie svizzere non debbano essere suddivise, né le loro infrastrutture riunite in una sola azienda. Il SEV condivide queste conclusioni del «gruppo di esperti Blumenthal» e si era già espresso in questo senso in occasione delle audizioni svolte dallo studio. La stesura del rapporto sull'organizzazione dell'infra-

struttura ferroviaria svizzera ha richiesto molto tempo, senza giungere a conclusioni fondamentalmente nuove. «Nessuna nuova, buona nuova» commenta il SEV. «Da parte nostra, ci siamo sempre espressi contro la suddivisione di Infrastruttura e trasporto, quindi anche nel corso delle audizioni presso il gruppo di esperti e la nostra posizione è stata ripresa dalle conclusioni dello studio», constata con soddisfazione il presidente del Sindacato del personale dei trasporti SEV, Giorgio Tuti.

Il SEV giudica opportuni i suggerimenti emessi dal gruppo di esperti: la creazione di un ente regolatore («RailCom») e l'affidamento del servizio di assegnazione delle tracce alla Confederazione possono senz'altro contribuire a diminuire ulteriormente i rischi di una discriminazione. Il SEV avrebbe per contro auspicato che il rapporto si esprimesse sulla questione della liberalizzazione, ma questo auspicio non ha trovato soddisfazione. Secondo il SEV, la discriminazione potrebbe

divenire un problema soprattutto se la Svizzera dovesse aprire il proprio trasporto viaggiatori alla concorrenza. Questo provvedimento, al quale il SEV si oppone, è previsto dal 4. pacchetto ferroviario dell'Unione europea, al quale fa riferimento anche il gruppo di esperti per motivare la proposta di imporre alle ferrovie svizzere a scartamento normale una struttura di holding, che ritiene essere l'unico modello sostenibile in futuro a livello europeo.

Qualora questa proposta dovesse essere accolta, il SEV ribadisce un'altra sua posizione: «Per noi è fondamentale che queste forme organizzative abbiano l'obbligo di rispettare gli standard sociali, per cui la richiesta di un contratto collettivo di lavoro di settore assume un'importanza ancora maggiore» spiega Tuti. Il SEV commenterà in modo più dettagliato il rapporto in occasione delle prossime audizioni.

SEV

Intervista a Paul Blumenthal, capo del gruppo che ha analizzato l'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria



«La ferrovia può restare unita»

Secondo Paul Blumenthal sarebbe inutile separare l'infrastruttura dall'esercizio delle aziende ferroviarie svizzere. A medio termine, queste dovranno tuttavia dotarsi di una struttura di Holding.

■ **contatto.sev:** Sarebbe possibile introdurre la concorrenza nell'infrastruttura ferroviaria?

Paul Blumenthal: sono due cose fondamentalmente incompatibili, in quanto l'infrastruttura ferroviaria è un bene comune al quale vengono poste esigenze molto elevate, per esempio dal punto di vista della sicurezza. Il tentativo fatto una ventina di anni fa in Inghilterra ha mostrato come in pochi anni concorrenza e privatizzazione abbiano portato al collasso del sistema, in quanto non è possibile ritagliare alcune parti ed affidarle al miglior offerente. Va inoltre considerato che l'infrastruttura

ferroviaria svolge prestazioni richieste da chiare decisioni politiche ed è finanziata dall'ente pubblico.

■ **E come vede gli accordi di partenariato tra pubblico e privato (PPP)?**

Si tratta di una modalità di finanziamento che non abbiamo analizzato nel nostro gruppo. In mancanza di mezzi pubblici sufficienti per l'ampliamento dell'infrastruttura, si può senz'altro riflettere sull'opportunità di un PPP, ma bisogna restar consapevoli che gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria non potranno mai essere redditizi, a meno di richiedere netti aumenti

dei prezzi delle tracce d'orario. Anche questa è però un'opzione irrealistica, in quanto inevitabilmente alla fine sarebbero i clienti a dover sopportare enormi aumenti di prezzo.

■ **Il vostro gruppo di esperti ha riscontrato casi di discriminazione nell'accesso alla rete ferroviaria svizzera?**

Le audizioni svolte non ci hanno permesso di accertare casi di discriminazione vera e propria. Vi sono stati anche pochi ricorsi alla commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF). Quanto ci è stato presentato riguardava più che altro la priorità delle tracce del trasporto viaggiatori

rispetto al traffico merci, che però è prevista dalla legge. Vi sono poi state critiche alla posizione dominante sul mercato delle aziende che hanno il monopolio dell'infrastruttura, che sono però di competenza della commissione per la concorrenza. Non si tratta quindi di casi di discriminazione operata da chi, attivo anche nel trasporto, ha il monopolio dell'infrastruttura e ne approfitta per ostacolare l'accesso alla rete dei concorrenti. La mancanza di simili discriminazioni deriva però anche dalla completa mancanza di concorrenza nel settore viaggiatori, in quanto il nostro sistema presenta un certo potenziale per operarle. Una

maggior concorrenza farebbe inevitabilmente crescere la tentazione di ostacolare i concorrenti. Per contrastarla bisogna migliorare gli strumenti di regolazione e definire regole chiare, quali la creazione di un servizio di assegnazione delle tracce completamente indipendente e di un ente forte di regolazione, come la «Railcom».

■ **In Austria, le ÖBB hanno ricevuto la concorrenza della nuova Westbahn per il traffico tra Vienna e Salisburgo. Ha tentato di discriminarla?**

L'ente regolatore è stato chiamato in causa più volte, senza che abbia accertato casi di discriminazione, per esempio nell'attribuzione di tracce. Le ÖBB, azienda integrata, devono fare molta attenzione a non incorrere in simili casi, perché le sanzioni sarebbero molto pesanti. La Westbahn ha invece inoltrato diverse denunce per comportamento dominante del mercato e alcune sono tutt'ora in sospenso. L'esempio dimostra come il gioco si faccia subito più duro con l'avvento della concorrenza.

■ **Per prevenire possibili discriminazioni nell'accesso alla rete, la commissione UE vuol prescrivere una separazione completa tra infrastruttura e trasporto.**

Non è così. Il progetto attuale di quarto pacchetto non esige una separazione completa, ma aperture più ampie del mercato

Invece delle fusioni, bisogna approfondire le cooperazioni tra le reti ferroviarie

■ **contatto.sev:** come valuta la prospettiva di una congiunzione delle reti a scartamento normale di FFS, BLS e SOB?

Paul Blumenthal: Da un canto, la maggior mole avrebbe conseguenze positive sugli acquisti e sulla professionalità del management dell'infrastruttura. Dall'altro, un'infrastruttura più piccola favorisce la prossimità e la creatività che permettono soluzioni migliori e più economiche.

La validità della gestione dell'infrastruttura dipende dalla professionalità che un'azienda riesce ad avere solo nella mi-

sura in cui può permettersi specialisti nei singoli settori. Problematiche da questo punto di vista non sono le tre aziende citate, ma altre che gestiscono reti più piccole, come TPF, TransN o SZU. Il gruppo di esperti non propone quindi la fusione di tutte le reti a scartamento normale, ma l'adozione di nuove forme di cooperazione tra aziende maggiori e quelle più piccole, con vantaggi dal punto di vista degli acquisti o degli esami dello stato della rete.

■ **Ma lei sarebbe favorevole ad una concentrazione delle reti ferroviarie?**

In una Svizzera fiera del suo federalismo e che ha alle spalle oltre cento anni di storia ferroviaria, non vorrei dare il via ad una discussione che rischia di compromettere le decisioni necessarie, come l'ampliamento delle disposizioni regolative e il miglioramento dell'efficienza tramite una maggior cooperazione.

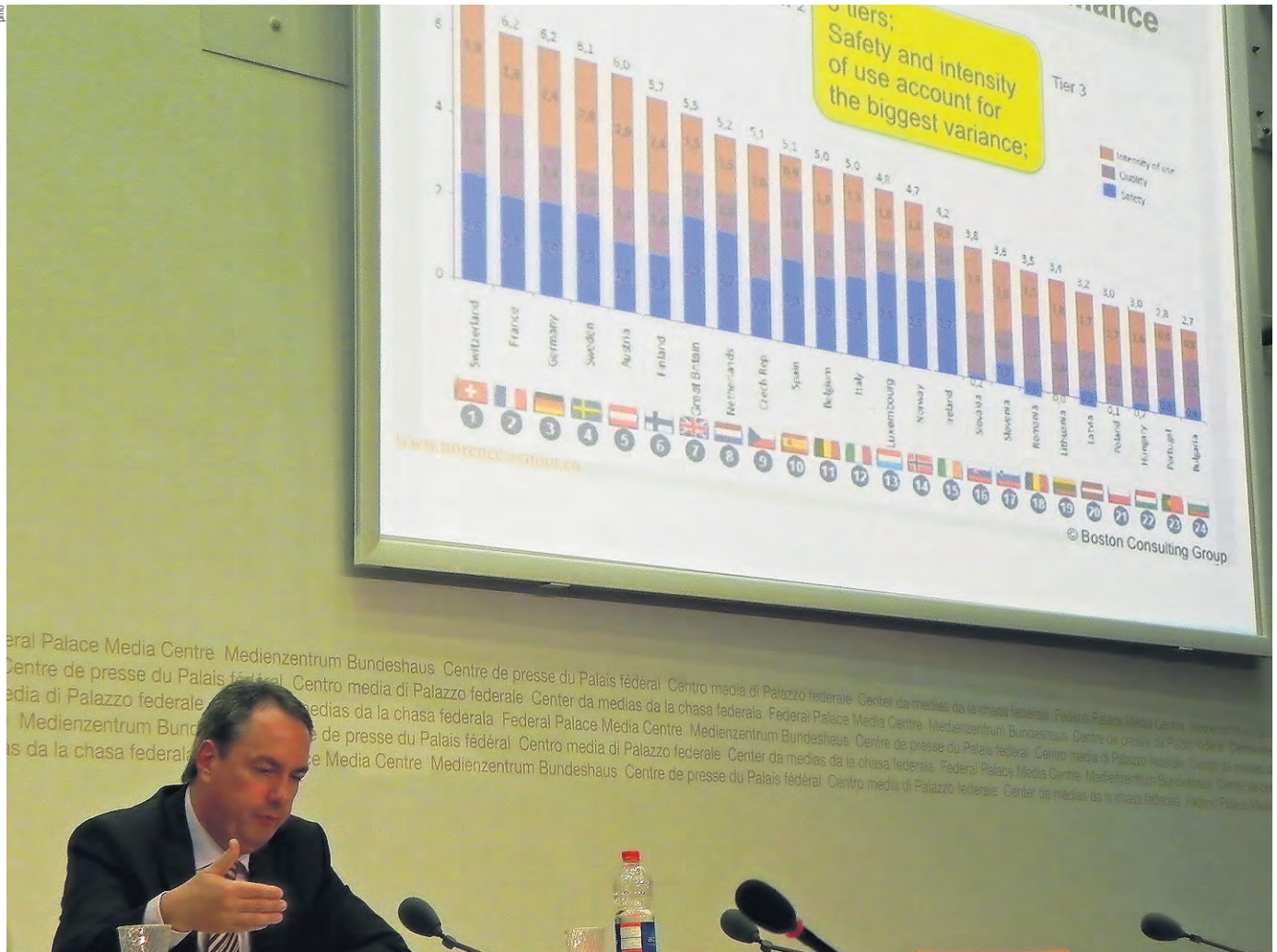
Il più grande svantaggio di una fusione delle reti è che questa comporta una centralizzazione dei rapporti di proprietà. Ciò scatenerà inevitabilmente un'interminabile discussione a livello politico, dato che la maggior parte delle ferrovie appartengono ad azionisti di-

versi, che hanno anche interessi differenti.

Va poi considerato che sino ad oggi nessuno ha potuto dimostrare in modo chiaro gli eventuali vantaggi di una fusione immediata e radicale di queste reti ferroviarie.

Alcuni anni fa, le FFS avevano parlato di effetti sinergici dell'ordine di oltre 100 milioni di franchi all'anno. Di fronte alla nostra commissione, hanno però ridotto queste stime a poche decine di milioni.

Paul Blumenthal alla presentazione del rapporto il 2 maggio. Il grafico alle sue spalle conferma che l'integrazione delle aziende permette al sistema ferroviario svizzero di raggiungere i migliori risultati in Europa per quanto concerne l'intensità di sfruttamento della rete (rosso), la qualità delle prestazioni (lilla) e la sicurezza (blu).



del trasporto viaggiatori. La possibilità di avere imprese integrate resterà, almeno per un certo periodo, all'interno di una Holding, anche se la commissione pone condizioni impossibili per mantenere l'indipendenza dell'infrastruttura. Per esempio, i dipendenti dovrebbero poter cambiare da un settore all'altro solo dopo un periodo bloccato di tre anni. Le ferrovie interessate, come DB, FS o SNCF sapranno però far va-

lere la loro influenza sul processo decisionale dell'UE per riportare queste pretese ad un livello più realistico. La commissione, inoltre, non vorrebbe ammettere nuove holding.

■ **Fino a che punto le proposte del gruppo di esperti sono compatibili con queste posizioni?**

Avremmo dovuto consegnare il nostro rapporto in primavera

2012, ma abbiamo voluto aspettare la pubblicazione del progetto di quarto pacchetto ferroviario. Inoltre, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato lo scorso febbraio l'ammissibilità della struttura di holding di DB e ÖBB.

■ **Ma che senso avrebbe una separazione rigida?**

Il nostro gruppo è giunto alla conclusione unanime che, nel-

le attuali condizioni di concorrenza, un'azienda integrata sia molto più interessante, in quanto permette di garantire l'elevata qualità del sistema ferroviario con il suo orario cadenzato e l'elevato uso della rete. Le esperienze fatte con la suddivisione, per esempio in Svezia, hanno dimostrato che le prestazioni in favore della clientela calano dapprima in modo sensibile e occorrono diversi anni per tornare al livello

precedente, in quanto vi sono diversi processi che devono essere reinventati. Il regime di concorrenza nel traffico merci ha bisogno di regole chiare, che possono essere stabilite anche senza la separazione. La famiglia della ferrovia può quindi restare unita!

Markus Fischer

BIO

Paul Blumenthal (58) è cresciuto a Naters e Briga, dove suo padre ha lavorato in stazione per 46 anni. Dopo la laurea in scienze politiche è entrato alle FFS nel 1981. Nel 1993, è diventato responsabile del marketing viaggiatori, all'epoca staccato dalla produzione, per poi diventare nel 1999 capo della divisione viaggiatori e membro della direzione del gruppo FFS. Nel 2009 ha lasciato questo incarico per problemi di salute ed è divenuto consulente indipendente. Attualmente, detiene una dozzina di mandati in consigli di amministrazione di aziende ferroviarie, tra le quali le ferrovie austriache ÖBB (Holding, traffico viaggiatori e Railcargo Austria), Zentralbahn, Thurbo, Elvetino, RhB, BOB e altre.

Vive con la moglie a Schmiten, nel canton Friburgo. Ha due figli adulti. Nel tempo libero pratica il Nordic Walking, il Mountainbike e lo sci.

«Il nostro sistema ha bisogno di buoni rapporti sociali»

■ **Partenariato sociale e CCL: che ne pensa?**

Il nostro sistema non potrebbe funzionare così bene senza i partner sociali e a mio avviso non è possibile, né ragionevole, avere un rapporto moderno tra le parti sociali senza un CCL, in quanto le regole devono essere definite ed accettate da entrambe le parti.

Per quanto riguarda i CCL di settore, penso che siano possibili nella misura in cui lasci-

no margine sufficiente per tener conto di particolari condizioni aziendali e regionali.

■ **Le ÖBB affidano la manutenzione principale all'estero, in nazioni con costi di personali più bassi. Non corrono il rischio di perdere di know-how qualità e di divenire dipendenti da ditte private?**

Lo ha fatto in passato, ma per un trasportatore internazionale come Railcargo Austria è

una decisione corretta e di fondamentale importanza dal profilo economico.

■ **Quali differenze vede tra ÖBB e FFS?**

Per esempio quelle nei rapporti tra le parti sociali. Preferisco la cultura del consenso che vige da noi rispetto a quella del conflitto che vivo presso i nostri vicini.

77.mo congresso SEV del 23 e 24 maggio a Berna

Tutte le nuove proposte al congresso

Al segretariato centrale sono pervenute 14 proposte che verranno discusse il 23 e 24 maggio.

■ C13.001 - Sottofederazione TS - commissione centrale

Nuova regolamentazione del diritto di voto al Comitato SEV

Proposta

Il diritto di voto viene fissato come segue:

- 2 voti per ogni sottofederazione
- 1 voto per ogni commissione.

Motivazione

Il diritto di voto nel Comitato SEV è fissato dall'articolo 10.3 del Regolamento di gestione SEV ed è ponderato in modo analogo al diritto azionario. Secondo gli Statuti SEV e i relativi diritti e doveri, il Comitato SEV ha però la struttura di un Consiglio di amministrazione. In passato abbiamo constatato che questo diritto di voto ponderato ha creato più ingiustizie che altro ed è andato a svantaggio dei lavoratori di proposte. Le commissioni mantengono l'attuale ponderazione del diritto di voto. La sola riduzione, con una parificazione dei diritti, avverrebbe per le sottofederazioni.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di respingere la proposta.

Una proposta praticamente identica è stata respinta dal congresso 2011.

■ C13.002 - Sottofederazione TS - commissione centrale

Modifica del ritmo del congresso

Proposta

L'attuale ritmo biennale del congresso viene modificato. Il congresso SEV si svolgerà in futuro ogni tre anni.

Motivazione

L'attuale ritmo del congresso



Il congresso del SEV si terrà come abitualmente al Kursaal (foto del congresso 2011).

non regge ad una valutazione dei costi e dei benefici. Ciò giustifica un cambiamento ad un ritmo triennale.

Situazione attuale:

2013: congresso di 2 giorni

2015: congresso di 1 giorno

2017: congresso di 2 giorni

2019: congresso di 1 giorno

Nuova proposta

2013: congresso di 2 giorni

2016: congresso di 2 giorni

2019: congresso di 2 giorni

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta.

■ C13.004 - Sezione ZPV Lucerna

Provvedimenti per la protezione della salute

Proposta

Al giorno d'oggi, le condizioni quadro in relazione con le influenze della società e della politica sociale cambiano molto rapidamente. Per questo motivo, le FFS, in quanto azienda della Confederazione e leader nei trasporti pubblici, dovrebbero assumersi meglio le proprie responsabilità sociali verso i dipendenti. Delle misure concrete per la protezione della salute devono essere prese, in particolare per il personale dell'esercizio, in

quanto questo è continuamente confrontato alle influenze mutanti del lavoro come pure a situazioni speciali.

Motivazione

L'art. 125 del CCL che elenca tutti gli obblighi dei collaboratori non basta. Anche il datore di lavoro deve avere degli obblighi di presentare delle misure concrete.

La protezione della salute non deve limitarsi ad un'alimentazione sana, a corretti locali per il personale ed esami della salute. Deve anche prevedere dei ritmi di lavoro umani.

Per i collaboratori più anziani, bisogna prevedere dei posti di lavoro adattati all'età, al sostentamento, ai tempi di riposo e all'ambiente di lavoro. Un collaboratore che ha 30 anni di servizio o più e che ha messo tutta la sua energia al servizio dell'azienda, ha diritto ad una migliore protezione della salute. Sono pretese misure concrete. La situazione quotidiana del personale attivo nell'esercizio non è più tollerabile.

Gli aspetti medici devono essere presi in considerazione. I turni di servizio possono provocare diversi sintomi sino alla malattia denominata «sindrome del turnista».

Chiediamo pertanto al più presto, delle trattative sulle nuove

forme di lavoro nelle quali la protezione della salute deve avere la massima priorità. Queste soluzioni dovranno essere integrate nel CCL 2015.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta.

La proposta verrà ripresa dalle rivendicazioni per il CCL e in quelle che verranno presentate nel settore delle ITC.

■ C13.005 - Sezione ZPV Lucerna

Modello di pensionamento anticipato

Proposta

Affinché le FFS possano nuovamente considerarsi un datore di lavoro sociale ed attrattivo, è necessario che possano offrire al loro personale un modello di pensionamento moderno.

Motivazione

I costanti aumenti di produttività di questi ultimi anni ottenuti dal personale permettono alle FFS di offrire delle soluzioni attrattive e finanziariamente equilibrate. Per questo, bisogna vegliare affinché dei modelli di pensionamento anticipato senza maggiorazione dei costi possano essere offerti al personale dei livelli salariali

inferiori e al personale con turni irregolari.

Domandiamo pertanto ai partner sociali di sedersi al più presto al tavolo delle trattative con le FFS per trovare e proporre dei modelli di pensionamento anticipato sociali, equilibrati e finanziariamente sopportabili per il personale.

Così, le FFS potranno nuovamente praticare una politica del personale progressista. Per questo, dei modelli utilizzati da altri datori di lavoro potranno essere inseriti nelle trattative.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta. *

■ C13.006 - Sezione RPV Losanna

Pensionamento a 62 anni per il personale di manovra

Proposta

Il personale che lavora nel servizio di manovra ha diritto al pensionamento a 62 anni.

Motivazione

Le condizioni di lavoro nel servizio di manovra sono molto particolari e le attività svolte sono dure ed impegnative. I manovristi sono chiamati a lavorare all'esterno con ogni

tempo e con orari di lavoro che cambiano giornalmente. Ciò costituisce un ulteriore onere per il fisico. Un pensionamento a 62 anni permetterebbe di passare alla quiescenza in un migliore stato di salute. La prospettiva di raggiungere la pensione afflitti da problemi alla schiena o da altri problemi di salute è tutt'altro che positiva.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta. *

■ C13.007 - Sezione VPT Losanna-Echallens-Bercher (LEB)

Pensionamento anticipato a partire da 60 anni per dipendenti delle ITC

Proposta

Possibilità di pensionamento anticipato a partire da 60 anni per collaboratori e collaboratrici delle Imprese di trasporto concessionarie (ITC).

Motivazione

La sezione LEB è preoccupata per il carico di lavoro del personale causato dai turni di servizio e dal lavoro notturno. Chiede al SEV di impegnarsi per l'elaborazione di modelli di pensionamento anticipato per le diverse ITC della Svizzera intervenendo, per esempio, presso i consigli di fondazioni delle casse pensioni (Profelia, Simova, ecc.).

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta. *

■ C13.008 - Commissione donne SEV

Delegato delle sottofederazioni nella Commissione donne del SEV

Proposta

Ogni sottofederazione elegge due donne come delegate nella Commissione donne del SEV. Almeno una di esse deve avere un posto nel comitato centrale della rispettiva sottofederazione. L'articolo 1.9 del regolamento sulle quote di organizzazioni e commissioni viene completato come segue: Il comitato centrale è composto da:

- ...

- «le delegate nella Commissione donne»

- ...

Le delegate hanno il compito di sensibilizzare le sottofederazioni sugli interessi e le difficoltà delle donne nei settori professionali rappresentati, così come il sindacato e la società. Devono inoltre rappresentare gli obiettivi e le preoccupazioni delle donne del SEV nelle sottofederazioni. In cambio portano le questioni rilevanti delle sottofederazioni all'interno della Commissione donne del SEV.

La Commissione donne del SEV può proporre, alla giornata di formazione/conferenza delle donne, la nomina di altre donne nella commissione donne del SEV.

Motivazione

La politica delle pari opportunità è una guida e un compito trasversale, ma richiede la designazione di donne che conoscono la materia. Un'ottimale implementazione delle pari opportunità è garantita solo se

sono presenti in tutti i settori e a tutti i livelli del sindacato. Anche in posizioni decisionali, devono in particolare impegnarsi per le specifiche esigenze delle donne.

Le donne rappresentano un grande potenziale di reclutamento. Per convincere le donne ad affidarsi e a restare affiliate, il sindacato deve prendere sul serio le questioni di genere. La stretta interconnessione tra i diversi gremi del SEV, in particolare tra le sottofederazioni e le commissioni, è centrale. La Commissione donne ha l'esigenza di assicurare a tutte le affiliate buoni servizi. Per garantirlo, è necessario mantenere uno stretto contatto tra affiliate e commissione. Nella sottofederazione, un rappresentante non può svolgere il proprio lavoro a vantaggio di tutte le interessate, senza il sostegno e il lavoro di fondo della Commissione donne.

La referente delle pari opportunità del SEV assicura la formazione su tutte le questioni riguardanti il genere insieme alla Commissione donne del SEV. La concentrazione di conoscenze in questo gremio, può e deve essere utilizzato da tutte le affiliate e da tutti gli affiliati del sindacato. Per essere disponibile a tutti, sono necessarie buone connessioni su tutto il territorio.

Raccomandazione

Il comitato SEV raccomanda di respingere la proposta.

La proposta è troppo limitativa. Il complemento all'articolo 1.9 interferisce con l'autonomia delle sottofederazioni.

■ C13.009 - Commissione donne SEV

Parità di trattamento nell'uso della lingua e delle immagini al SEV

Proposta

Da subito il SEV e le sue sottofederazioni devono usare un linguaggio che rispetta la parità di genere e che non sia sessista, tanto in forma scritta, quanto in forma orale. Il SEV dichiara dunque vincolante l'uso della guida Pari trattamento linguistico elaborata dalla Cancelleria federale per la lingua italiana.

Sarà pure necessario prestare attenzione a formulazioni non sessiste, neutre o ambigene nella redazione di opuscoli (reclutamento), nel giornale e in altri canali di comunicazione. Occorre anche evitare di usare immagini che evocano ruoli superati e stereotipati.

A questo scopo il dipartimento della comunicazione lancia una campagna di sensibilizzazione e mette a disposizione il seguente strumento: <http://gendering.codeplex.com>

Motivazione

«I limiti del mio linguaggio sono lo specchio dei limiti del mio proprio mondo» (Ludwig Wittgenstein)

La lingua e le immagini non sono mai neutre: impregnano il nostro pensiero e la nostra rappresentazione del mondo. Fintanto che viene usata solo la forma maschile, quando si tratta di uomini e di donne, fintanto che le donne sono assenti a livello di immagine o presenti in chiave sessista, la

società non potrà cambiare o cambierà poco: le donne sono svantaggiate, e non solo a livello di linguaggio e di immagini.

Se vogliamo cambiare la percezione dei generi in senso paritario, dobbiamo adeguare quotidianamente il nostro linguaggio e le nostre immagini. Usando risolutamente la formulazione neutra, con declinazioni maschili e femminili, è dimostrato che è possibile modificare i comportamenti. Ovunque si parla di entrambi i generi – e quando non è il caso? – occorre designarli entrambi.

Questo vale anche per i titoli. Il linguaggio e le illustrazioni quotidiane in cui le donne sono assenti o, tutt'al più, sottintese, sono una forma molto sottile di discriminazione contro di loro. Siccome non si sa sempre se le donne sono comprese in certe affermazioni, l'uso del linguaggio neutro conferisce chiarezza.

I sindacati, l'economia, la società e le persone attive in politica, continueranno a faticare a trovare macchiniste, ingegnere, dirigenti donne, affiliate/e ecc., se le donne rimangono escluse dal linguaggio e dalle immagini.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta.

■ C13.010 - Sezione ZPV Biel-Bienne

Computo del tempo di lavoro su tutta la carriera

Proposta

Il SEV si impegna per la creazione di un computo del tempo di lavoro e del suo finanziamento su tutta la carriera favorevole 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



Il tavolo presidenziale dell'ultimo congresso.

segue da pag. 9

partire da una certa età, da un conto che sarebbe alimentato con delle percentuali salariali. Il computo del tempo di lavoro accompagna la collaboratrice o il collaboratore in tutta la carriera ed è pagato in caso di decesso o di trasferimento in un'altra azienda che non partecipa a questo sistema.

Il datore di lavoro deve amministrare questo conto a favore di un pensionamento anticipato ed alimentarlo attraverso un finanziamento speciale sussidiato annualmente.

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.

Motivazione

Il computo del tempo di lavoro su tutta la carriera permette ai collaboratori di beneficiare di un pensionamento anticipato e di ricevere il proprio salario ancora durante una durata delimitata.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta. *

■ C13.011 - Sezione LPV Ticino

Contratto collettivo per il settore del trasporto ferroviario merci

Proposta

Il SEV si adopera per riprendere le trattative con le aziende di trasporto ferroviario merci allo scopo di giungere alla firma di un contratto collettivo per il settore.

Motivazione

Il panorama del trasporto ferroviario merci in Svizzera è cambiato notevolmente: nuovi attori si sono affacciati sul mercato, conquistandone significative fette. Queste nuove aziende però non considerano prioritario stipulare contratti collettivi di lavoro, tanto che nessuna di esse ha fatto questo passo. Le conseguenze sono evidenti. La liberalizzazione del mercato influisce negativamente sulle condizioni di impiego di lavoratrici e lavoratori. Per frenare questa tendenza è

di vitale importanza riprendere le trattative per un contratto collettivo di settore, tanto più che oggi le aziende FFS Cargo e BLS Cargo non si trovano più in una situazione privilegiata.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta, che corrisponde alle rivendicazioni del SEV.

■ C13.012 - Sezione LPV Ticino

Compensazione del lavoro prestato nel giorno di sabato in denaro e tempo

Proposta

Il SEV si adopera per ottenere una compensazione in denaro o in tempo libero per il lavoro prestato nel giorno di sabato dal personale dei trasporti pubblici.

Motivazione

Per i datori di lavoro, il giorno di sabato viene considerato alla stessa stregua di un giorno tra il lunedì e il venerdì. Tuttavia, per la vita familiare e per quella sociale, il sabato ricopre un valore ben maggiore, paragonabile a quello della domenica.

Per questa ragione è legittimo chiedere che il lavoro prestato il giorno di sabato venga equiparato alla domenica e venga compensato in denaro o tempo.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta, che viene ripresa nel catalogo delle rivendicazioni della conferenza CCL.

Le richieste alle aziende contemperano soluzioni nel senso della proposta.

■ C13.013 - Sezione PV Ticino e Moesano

Attestati di benemerenzza SEV

Proposta

Il SEV consegna ai suoi membri affiliati da 25 anni un distintivo argentato. I membri SEV ricevono dopo 40 anni di affiliazione un distintivo dorato e un attestato di benemerenzza.

A partire dai 40 anni di militanza viene consegnato un attestato di benemerenzza ogni 10

anni di ulteriore affiliazione. Gli attestati sono firmati personalmente dal presidente del SEV e dalla sezione.

Motivazione

Le migliorate aspettative di vita, permettono a un buon numero di colleghe e colleghi di rimanere nel SEV più a lungo. Di conseguenza in futuro sempre più membri pensionati potranno festeggiare il traguardo di oltre 60 anni di militanza. Questa lunga fedeltà al SEV merita di essere presa in considerazione.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta.

■ C13.014 - Sezione VPT tpf Réseau urbain

Aumento di produttività nelle imprese di trasporto

Proposta

Il SEV esamina delle varianti su come il personale possa beneficiare degli aumenti di produttività delle aziende.

Esempi:

- proponendo modelli di pensionamento anticipato attrattivi per il personale che esegue turni irregolari.
- migliorando le condizioni per l'ottenimento di un pensionamento anticipato nelle imprese che già offrono questa possibilità.

Motivazione

Le imprese di trasporto pubblico aumentano ogni anno la loro produttività.

Caso TPF: per le TPF nel 2013, l'obiettivo è di aumentare la produttività del 5%. Ecco un esempio: la linea 5b delle TPF aveva una cadenza oraria di 15 minuti ed era servita da 4 bus nel 2012. Dall'orario 2013, ha mantenuto la cadenza oraria di 15 minuti, ma è servita da 3 bus.

Questo aumento di produttività ha per effetto il peggioramento delle condizioni di lavoro del personale. Minutaggi più stringati per le corse orarie significa che bisogna fare «di più in meno tempo».

Questi fattori hanno degli effetti sulla salute e sulla speranza di vita del personale viaggiante. Gli orari irregolari ai quali sottostanno la gran

parte delle nostre colleghe e colleghi comportano un ulteriore aggravante.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta. *

■ C13.015 - Sottofederazione LPV comitato centrale

Spostamento del cambio d'orario

Proposta

Il SEV si impegna, unitamente alla Divisione viaggiatori FFS, per spostare il cambiamento di orario.

Siccome questo spostamento può avvenire solo a livello europeo, il SEV chiederà alle FFS di presentare questa proposta alla Comunità europea delle ferrovie CER per ottenere di spostare il cambiamento d'orario al fine settimana autunnale in cui si ritorna all'ora solare.

Dal canto suo, il SEV può inoltrare questa richiesta all'ETF, in modo che possa negoziarla nel quadro del dialogo sociale con la CER.

Motivazione

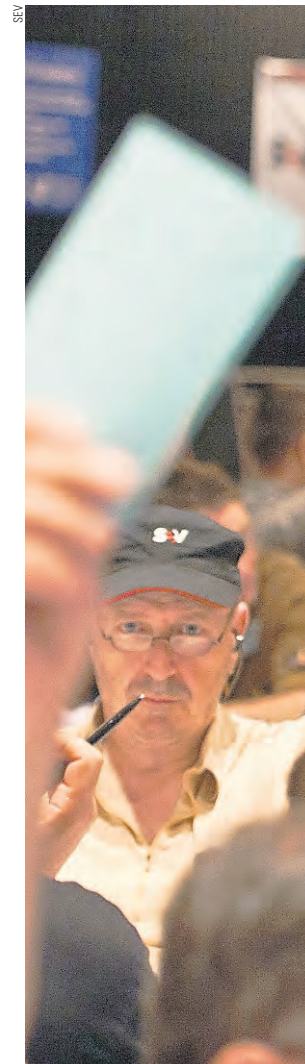
L'attuale scadenza del cambiamento d'orario a metà dicembre, quindi poco prima delle festività natalizie, è molto sfavorevole per il personale viaggiante e per i viaggiatori stessi. La pianificazione del lavoro non risulta molto affidabile e genera quindi frustrazioni, in quanto i diretti interessati conoscono il loro piano di lavoro durante le festività natalizie di fine anno solo molto tardi.

La clientela che invece sta pianificando un viaggio durante le festività è pure svantaggiata: biglietti validi solo su determinati treni e prenotazioni possono essere fatti solo sei settimane prima del cambio di orario.

La LPV è pertanto convinta che la misura proposta possa contribuire ad aumentare la soddisfazione della clientela e dei dipendenti. Inoltre la pianificazione di questo cambiamento risulterebbe molto meno impegnativa.

Raccomandazione

Il Comitato SEV raccomanda di accettare la proposta, all'attenzione della sezione ferrovie dell'ETF.



Il congresso è un'occasione per riflettere ed esprimersi.

* Le proposte C13.005, C13.006, C13.007, C13.010 e C13.014 riguardano l'età di pensionamento.

Il SEV intende riprendere la rivendicazione principale di queste proposte di avere un pensionamento anticipato e trattarla nelle future rivendicazioni con le aziende dei diversi settori per ottenere un modello di pensionamento anticipato.

FFS possibiliste sul raddoppio autostradale al San Gottardo ma...

Questione di capacità

Nella loro risposta al Consiglio federale, le FFS non si esprimono direttamente sull'opportunità di una seconda galleria, ma sottolineano l'importanza delle attuali limitazioni di capacità e segnalano la loro disponibilità ad aiutare la Confederazione nell'elaborazione di alternative.

Se, a prima vista, la posizione delle FFS nella procedura di consultazione del Consiglio federale sulla proposta di raddoppio del San Gottardo può apparire piuttosto opportunistica, oltre che pilatesca, un minimo di riflessione in più porta a riconoscerle di aver messo più diti nella piaga, riprendendo problemi sollevati anche dalla posizione del SEV (vedi *contatto.sev* n° 7).

La questione della capacità dell'autostrada è infatti di fondamentale importanza da tutti i punti di vista: abbiamo speso miliardi per realizzare le nuove linee ferroviarie di base e il popolo ha ribadito a più riprese di volerle vedere utilizzate per trasferirvi il traffico merci. Il popolo ha inoltre espresso una chiara indicazione: dimezzare il traffico pesante su strada in 10 anni a partire dal 1994 e ha iscritto nella costituzione un

Diego Balli / Iniziativa delle Alpi



Vi sono promesse che rendono scettici sin dall'inizio.

divieto di ampliare la capacità delle strade di transito attraverso le Alpi. Sino ad oggi, l'efficacia di queste norme si è rivelata insufficiente e, malgrado ciò, l'autorità politica si è sin qui rifiutata di prendere provvedimenti più incisivi, come la borsa dei transiti alpini. La realizzazione di una seconda galleria autostradale sotto il San Gottardo darebbe però uno sviluppo completamente nuovo a questa vicenda, in quanto costituirebbe in ogni modo un chiaro ampliamento potenziale della capacità del-

l'autostrada, per evitare il quale si propone di ancorare in una legge l'uso delle due canne su di una sola corsia. Senza uscire dal tema, basta pensare alle revisioni subite dalla legge sul trasferimento per dubitare della fermezza con la quale le nostre autorità si opporranno alle pressioni e ai piagnistei delle varie lobby dopo i primi intasamenti davanti alle due gallerie utilizzate a metà.

Prevedibili pressioni europee

Inoltre, che lo si voglia o no, la questione della limitazione del

traffico al San Gottardo non sarà affrontata solo a livello nazionale. Le pressioni da parte dell'Unione europea sono prevedibili già oggi, tanto più che l'accordo sui trasporti terrestri, sottoscritto dalla Svizzera nell'ambito dei bilaterali, vieta limitazioni artificiali delle capacità. Quindi, se le corsie saranno quattro, quattro dovranno essere a disposizione della circolazione.

Anche la risposta del SEV ha espresso preoccupazione per l'indebolimento della posizione della Svizzera nei confronti dell'UE, che le FFS hanno chiesto di affrontare in modo diretto chiarendo «dubbi e incertezze giuridiche nell'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Unione europea». Una simile richiesta era stata espressa anche dal governo del canton Uri che, dopo aver ricordato come la sua popolazione abbia respinto nel 2011 un'iniziativa cantonale per il raddoppio della galleria proprio per il timore di un ulteriore aumento del traffico, ha chiesto al Consiglio federale, nel caso dovesse mantenere la proposta di un secondo tubo, di accompagnarla con un'ag-

giunta all'accordo bilaterale che impegni l'Unione europea a rispettare la limitazione a due corsie voluta dalla Svizzera.

Vedremo che seguito avranno queste richieste, che rappresentano un fattore da seguire con attenzione: se soddisfatte, permetterebbero di avere un'importante carta sul tavolo di questa discussione. Una loro possibile, per non dire probabile, respinta da parte dell'UE ci darebbe invece un segnale chiaro di quanto ci aspetta.

Infine, anche un mancato responso da parte di Berna sarebbe interpretabile solo come un'ammissione di impotenza nei confronti di questa richiesta.

Le FFS sono pronte

Ultimo spunto interessante della posizione delle FFS è la dichiarazione di disponibilità «ad aiutare la Confederazione nella tempestiva pianificazione e attuazione di alternative ferroviarie e, se richiesto, anche di condurle». Un modo di rispondere «presente» a chi insinua l'incapacità delle FFS di far fronte alle sollecitazioni derivanti dal risanamento senza seconda canna che non manca di eleganza.

La parola alle Camere

La procedura di consultazione è ormai terminata e la discussione politica entrerà a breve nel vivo.

Sarebbe bello poterne seguire gli sviluppi e dividerne le decisioni disponendo di tutte le carte in gioco. Ma vi è da scommettere che ciò non sarà possibile. E, nel dubbio, meglio restare ai primi danni.

Pietro Gianolli



Per continuare a vederli sui binari.

Referendum contro la privatizzazione parziale della sorveglianza carceraria decisa dal Gran Consiglio ticinese

Sorveglianza in mani pubbliche

Già oggi nelle strutture carcerarie ci sono problemi per il personale adeguatamente formato come agente di custodia, che deve affrontare una casistica di detenuti sempre più difficili da gestire.

Gli accordi bilaterali tra Svizzera ed Unione europea consentono agli Stati sovrani di riservare certi posti pubblici ai cittadini nazionali, in particolare quando c'è di mezzo la giustizia e l'uso della forza pubblica. Per questo in Ticino i concorsi cantonali per magistrati, poliziotti e agenti di custodia cantonali sono riservati agli svizzeri e alle svizzere. Il Parlamento ticinese, su proposta del consigliere di Stato della Lega Norman Gobbi, ha

approvato lo scorso 15 aprile una modifica della Legge sull'esecuzione delle pene e delle misure per gli adulti, che permette di trasferire ad agenzie private il compito di provvedere alla sorveglianza delle persone sottoposte a fermo o a carcerazione amministrativa, nonché ai richiedenti l'asilo recalcitranti, siano essi collocati dentro o fuori le strutture carcerarie cantonali. C'è da rimanere allibiti per questo passo compiuto da parte di chi giornalmente si lamenta che in Ticino vi sono troppi frontalieri e che i nostri giovani non trovano posti di lavoro. O sono politici autolesionisti interessati a creare solamente problemi ai lavoratori ticinesi (come dimostra il sabotaggio da parte loro delle misure di accompagnamento alla libera circolazione) o non capiscono nulla in mate-

ria di accordi bilaterali. C'è da rimanere allibiti anche per come la maggioranza dei parlamentari ticinesi abbia banalizzato i problemi legati alla sorveglianza all'interno delle carceri. Pensare di introdurre

ulteriori categorie di persone a rischio (come i «recalcitranti») nelle carceri cantonali e di affidarle a personale di agenzie private, sottopagato e con una formazione raffazzonata, significa introdurre rischi gestionali

accresciuti all'interno delle strutture carcerarie cantonali. È una pia illusione invocare un'adeguata formazione degli agenti privati e un controllo del loro operato. **Raoul Ghisletta**
segretario VPOD Ticino

6 BUONI MOTIVI PER FIRMARE IL REFERENDUM

- La modifica di legge ticinese banalizza i problemi legati alla sorveglianza all'interno delle carceri.
 - Affidare compiti delicati a personale di agenzie private, sottopagato e con una formazione raffazzonata, significa introdurre rischi gestionali accresciuti all'interno delle strutture carcerarie cantonali.
 - Il rischio di collusione e fughe di notizie dalle strutture carcerarie sarebbe accresciuto dalla presenza di personale precario.
 - La sorveglianza delle carceri deve pertanto rimanere saldamente in mani pubbliche, per garantire il servizio nei limiti imposti dalla legge.
 - Lo Stato non deve e non può speculare nell'ambito della sicurezza e non deve favorire il dumping salariale.
 - Lo Stato deve formare e assumere agenti di custodia pubblici in numero sufficiente presso le carceri per affrontare con la dovuta professionalità i compiti esistenti e quelli nuovi, sempre più impegnativi e delicati.
- Consegna firme**
Il modulo delle firme (tagliando qui sotto) va consegnato, anche incompleto, **entro il 24 maggio** a: Comitato referendario, CP 1216, 6501 Bellinzona



Domanda di referendum

contro la modifica della Legge sull'esecuzione delle pene e delle misure per gli adulti del 20 aprile 2010 Pubblicata nel *Foglio ufficiale* n. 33/2013 del 23.04.2013

Firme raccolte nel Comune di:

Su ogni lista possono firmare solo cittadine/i con diritto di voto nello stesso Comune

Cognome <i>(di proprio pugno e possibilmente in stampatello)</i>	Nome	Data precisa di nascita <i>(giorno/mese/anno)</i>	Firma autografa	controllo (lasciare in bianco)
1				
2				
3				

Attestazione

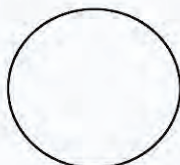
Si attesta che le..... firme apposte su questa lista sono tutte di cittadini aventi diritti di voto in materia cantonale ed iscritti nel catalogo elettorale del Comune.

Bollo ufficiale:

Il Funzionario incaricato:
(firma e funzione)

Luogo:.....

Data:



.....

Colpi di diritto

Se il pirata della strada è un salvatore

A volte è giustificato, o addirittura necessario, trasgredire le regole della circolazione stradale.

Il nostro membro T. ha inoltrato una richiesta di protezione giuridica professionale perché viaggiava troppo velocemente sull'autostrada. Davvero un caso per la protezione giuridica? Sì, vediamo perché.

T. ha superato la velocità prescritta di 80 km/h di 37 km/h. È stato colto dal radar e accusato di grave violazione delle norme sulla circolazione stradale. È subito apparso come un episodio di negligenza personale. In questi casi, come recita l'articolo 4 che regola la protezione giuridica al SEV, non si ha diritto a nessuna assistenza. Ma nel nostro caso, emerge che T. è stato quasi costretto ad accelerare. Perché mai?

Un incendio pericoloso

Una macchina per la posa del binario era in fiamme, con conseguente grave pericolo per i pompieri, a causa delle linee di contatto. Solo T. era raggiungibile e poteva essere sul posto in tempo per disattivare la corrente delle linee di contatto, mettendole a terra. Si è dunque trattato chiaramente di un caso di urgenza, poiché i pompieri non avevano realizzato la gravità della situazione. Si trattava dunque di evitare il peggio. T. si è recato rapidamente sul posto senza prestare attenzione alla conta chilometri. Per lui la priorità era di agire rapidamente.

In seguito alla sua domanda di protezione giuridica, il SEV gli ha assegnato un avvocato che ha immediatamente chiesto al procuratore di liberare il proprio pa-

trocinato dalle accuse di violazione delle norme della circolazione stradale. L'avvocato ha così motivato la richiesta: T. aveva il diritto di agire in quel modo nel tentativo di salvare la vita delle persone sul posto e di preservarle da un imminente pericolo. Si trattava di un caso di necessità, come contemplato dall'articolo 17 del Codice penale svizzero (vedi riquadro accanto) o come suggerito dall'articolo 18 capoverso 2 sullo «stato di necessità disculpante». Se T. avesse compiuto un atto punibile come stipula l'articolo 18 capoverso 1 del Codice penale, avrebbe comunque dovuto essere punito in modo meno grave, poiché aveva delle circostanze attenuanti (articolo 48 capoverso a del Codice penale).

Stato di necessità esimente

Il ministero pubblico è finalmente giunto alla conclusione che fosse giusto annullare l'infrazione. Perché la vita dei pompieri era certamente

preponderante rispetto al superamento dei 37 km/h su un'autostrada poco frequentata e a notte fonda. Va pure considerato che T. era l'unico montatore a disposizione e la sola persona a poter farsi carico di una situazione così delicata. E siccome l'incendio è divampato in un quartiere residenziale, non era possibile ritardare i lavori di spegnimento e di messa in sicurezza della zona.

T. ha pertanto agito secondo uno stato di necessità esimente, ai sensi del Codice penale. Ed è stato quindi assolto. Tutte le spese giudiziarie sono state prese a carico dallo Stato. L'Ufficio della circolazione stradale ha seguito alla lettera la sentenza del Ministero pubblico, rinunciando a prendere misure amministrative contro T.

Protezione giuridica del SEV

INFO

■ **Articolo 17** del Codice penale svizzero, **stato di necessità esimente**: Chiunque commette un reato per preservare un bene giuridico proprio o un bene giuridico altrui da un pericolo imminente e non altrimenti evitabile agisce lecitamente se in tal modo salvaguarda interessi preponderanti.

■ **Articolo 18 capoverso 2** del Codice penale svizzero, **stato di necessità disculpante**: Non agisce in modo colpevole colui dal quale non si poteva ragionevolmente pretendere che sacrificasse il bene in pericolo.

INFO

■ **Articolo 4c, Regolamento per la Protezione giuridica SEV**

Restrizioni

4.1 In regola generale sono esclusi dall'assistenza giuridica:

- i fatti che si sono verificati prima dell'adesione al SEV o che sono stati trasmessi dopo l'annuncio delle dimissioni dal SEV;
- vertenze tra membri del SEV;
- casi provocati da un membro in modo intenzionale o per negligenza grave.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

La vergogna di Guantanamo

Quello dato a Obama nel 2009 non fu, con ogni evidenza, un Nobel per riconoscere con la massima solennità un'esistenza votata all'affermazione della pace nel mondo. Volle invece essere l'espressione di un auspicio, un Nobel basato sulla speranza suscitata dal «nuovo» presidente, per lo più afro-americano, dopo gli orridi anni di George W. Bush.

Ricordate l'Obama della campagna elettorale ed anche del primo anno di presidenza? La promessa di chiudere Guantanamo, considerata, anche da lui, una vergognosa violazione del diritto internazionale? Con la precisazione che i suoi prigionieri sarebbero stati processati secondo la giustizia penale civile, e non militare, con tutte le garanzie sancite dalla Costituzione? La promessa di lottare contro ogni forma di violazione dei diritti umani fondamentali, compresa quella istituzionale, a cominciare dall'uso della tortura? La promessa di lottare per un mondo senza armi nucleari? Beh, è il caso allora di rivedere un po' di notizie di attualità.

Guantanamo. È dei primi dell'anno la denuncia di Amnesty International per la violazione dei diritti umani in quel carcere, con la richiesta a Obama a mantenere fede all'impegno assunto nel 2009. Ed è di poche settimane fa l'analoga denuncia dell'alto commissario delle Nazioni Unite per i diritti umani, per il quale Guantanamo rappresenta «una chiara violazione della legge internazionale». Nel carcere vi sono ancora 166 detenuti, molti dei quali vi languiscono da svariati anni, senza alcuna specifica accusa, senza processo. Per di più, proprio di questi tempi, l'amministrazione Obama ha autorizzato l'alimentazione forzata, direttamente nello stomaco, dei prigionieri che hanno deciso di proseguire a oltranza lo sciopero della fame in segno di protesta per le loro condizioni di detenzione. Protesta che si è ampliata da quando le autorità carcerarie hanno vietato ai prigionieri qualsiasi oggetto personale, compreso il Corano!

Armi nucleari. Nel discorso tenuto a Praga nel 2009, il presidente nord-americano si impegnò per ridurre gli armamenti nucleari, asserendo che non ne avrebbe costruiti di nuovi. Ora, invece, la Casa Bianca ha stanziato circa 11 miliardi di dollari per ammodernare qualche centinaio di ordigni nucleari destinati ai nuovi caccia-bombardieri F-35. Le bombe saranno modificate per colpire con la massima precisione, anche da distanze notevoli, gli obiettivi fissati. Per fortuna nessuno parla di «eventuali danni collaterali». In certi casi un po' di pudicizia di impone.

Restano però «danni collaterali» le circa tremila vittime civili, degli attacchi missilistici dei droni in Pakistan, che sono diventati l'arma aerea più usata dagli Stati Uniti del Premio Nobel della pace Barack Obama.

SBV Unterverbund des Betriebs- und Verkaufspersonals
Sous-fédération du personnel de l'exploitation et de la vente
Sottofederazione del personale d'esercizio e di vendita

VPV

Unterverbund des Verwaltungspersonals
Sous-fédération du personnel de l'administration
Sottofederazione del personale amministrativo

SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

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

presidente centrale (100 %)

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

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

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

Il suo posto di lavoro sarà a Berna. Ulteriori informazioni trovate su www.sbv-online.ch

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

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

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

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

Markus Wittwer
Weidstrasse 41
8542 Wiesendangen

E-Mail: markus.wittwer@bluewin.ch

www.sev-online.ch

IMPRESSUM

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

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

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

Indirizzo della redazione: contatto.sev@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: Fr. 40.–.

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

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

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

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 23 maggio 2013. Chiusura redazionale: giovedì 16 maggio alle 10.00.

Proiezione del film GIÙ e SU



Immagini, sequenze, effetti sonori fanno rivivere con poetico realismo il viaggio con il treno notte. Tutte le colleghe e tutti i colleghi del treno notte e SEV sono cordialmente invitati:

mercoledì 15 maggio al Dopolavoro FS di Domodossola, alle ore 17.30

Ritrovo capitreno pensionati «Gottardisti» giovedì 16 maggio a Chiasso

La sezione di Chiasso è orgogliosa di organizzare l'incontro annuale dei capitreno Gottardisti, presso il ristorante Carlino, via Vela 5, a cinque minuti dalla stazione, vis a vis Chiesa e Municipio, con inizio alle 12.00. Dopo l'aperitivo, seguirà il seguente menù: risotto ai profumi di primavera, arrosto di vitello con contorno di patate al forno e verdure, gelato al nocino e café; vino, acqua minerale, il tutto a franchi 48.00 a persona.

Iscrizione **entro lunedì 13 maggio** presso: Angelo Bartesaghi, Fercasa, 6883 Novazzano, tel. 091 683 59 70 o Cleto Dillena, Via Fornasette 3, 6833 Vacallo, tel. 091 683 85 06 – e-mail: 801383@ticino.com.

Accoglieremo i cortesi ospiti alla stazione internazionale di Chiasso alle ore 11.30.

Il comitato d'organizzazione

Colonie sindacati USS

Turni in montagna a Rodi: ragazzi/e da 6 (2007) a 13 anni (2000)
1° turno: sabato 29 giugno – sabato 13 luglio
2° turno: martedì 16 luglio – martedì 30 luglio
Sindacalizzati fr. 340.–, non sindacalizzati fr. 440.–

Turno al mare a Igea Marina: ragazzi/e da 6 (2007) a 12 anni (2001); domenica 14 luglio – martedì 30 luglio
Sindacalizzati fr. 590.–, non sindacalizzati fr. 690.–

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

I nostri morti PV

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

Elena Biaggi, 91 anni, Bedano
Aldo Donetta, 83 anni, Bellinzona
Americo Dotta, 88 anni, Airole
Graziella Fumagalli, 83 anni, Giubiasco
Olga Gilardi, 103 anni, Lugano
Edy Lurati, 86 anni, Chiasso
Pierrette-Jannine Marchesi, 84 anni, Castione

Fernanda Nani, 79 anni, M.te Carrasso
Tecla Paparelli, 86 anni, Gordola
Giuseppina Rossinelli, 87 anni, Novazzano

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

PV sezione Ticino e Moesano

SEZIONE PV TICINO E MOESANO – VACANZE AL MARE

Hotel Punta Nord****

da sabato 22 giugno a sabato 6 luglio

Torre Pedrera-Rimini

Sono ancora a disposizione alcune camere!
Informazioni e/o iscrizioni presso: Biagino
Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso,

**PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati
Gita in Franciacorta–Iseo, giovedì 6 giugno**

La gita primaverile si presenta alquanto attraente, in Lombardia. La Franciacorta è una zona collinare situata tra Brescia e l'estremità meridionale del Lago d'Iseo. Il territorio cosparso di boschi è stato ultimamente trasformato con l'impianto di numerosi vigneti che ne caratterizzano la peculiarità. Arriveremo verso le 10:30 a Iseo, importante centro turistico sulla sponda sud-orientale dell'omonimo lago, in un ambiente a cavallo fra il lago e la collina, fra l'acqua e la terra, particolarmente evidenti nell'habitat della Riserva naturale Torbiere del Sebino. Avremo a disposizione un'ora e mezza per una passeggiata in riva al lago e per sorseggiare individualmente un aperitivo. Terminata la visita, partiremo verso Nigoline di Corte Franca (circa 8 km) per arrivare alle 12:30 all'Agriturismo Solive, situato in un paesaggio di straordinaria

bellezza. Qui vi saranno servite le seguenti pietanze: prosciutto crudo di Langhirano, salame pancetta e speck, insalatine varie della casa, torta calda, sfogliatine alla crema di formaggi, crostini al lardo, fagiolini saporiti, risotto al Franciacorta Brut DOCG, pasta casereccia, ravioli alla Bresciana, sorbetto, roast beef con insalata fresca, arrosto di manzo alla Solive con polenta e patate al forno, scaglie di grana e noci, dolce della casa, caffè, correzione e bevande: Curtefranca rosso/bianco DOC, Franciacorta Brut DOCG (con il dolce) e acqua minerale.
Costo della gita: Fr. 70.- tutto compreso.

L'iscrizione dovrà pervenire **entro lunedì 27 maggio** a:
Biagino Gioli, Via i Fracc 3, 6513 Monte Carasso, tel. 091.825.85.83,
e-mail: biagino_gioli@hotmail.com

Orari

Leventina e Riviera

Airolo Stazione	6:45
Rodi Colonia Von Mentlen	6:55
Faido Posta	7:00
Lavorgo	7:05
Bodio	7:15
Biasca Ponte Brenno	7:20
Biasca Centro (Gambrinus)	7:23
Biasca Stazione	7:25
Osogna Stazione	7:35
Claro Fermata Shell	7:38
Castione Rist. Meridiano	7:40
Chiasso Dogana Brogeda	8:30

Fermate e orari sono provvisori e potranno subire modifiche a seconda delle iscrizioni.

Sopraceneri

Cadenazzo	7:00
Giubiasco, Mercato coperto	7:10
Giubiasco Casa Anziani	7:15
Bellinzona FFS	7:25
Bellinzona Denner	7:30
Bellinzona Via S. Gottardo 59	7:35
Chiasso Dogana Brogeda	8:30

Lugano/Ceresio – Basso Mendrisiotto

Lugano Cornaredo	
parcheeggio bus turistici	7:30
Melano Posta	7:45
Capolago P. Duttweiler	7:50
Mendrisio Stazione	7:55
Coldrerio Fermata AMSA Paese	8:05
Coldrerio Fermata AMSA Ideal	8:07
Balerna Fermata AMSA Piazza	8:10
Chiasso Ple. Chiesa	8:20
Chiasso P. Boffalora	8:25
Chiasso Dogana Brogeda	8:30

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... incomprensioni

Negli anni Quaranta la IBM e la General Electric decisero di non produrre la prima fotocopiatrice elettronica, inventata e proposta loro da un avvocato dell'ufficio brevetti di New York, perché ritenevano che per copiare i documenti fosse più che sufficiente l'allora comunissima carta carbone. Nell'immediato dopoguerra una madre esasperata inventò i pannolini «usa e getta», tagliando la tenda plastificata della sua doccia. Quando cercò di vendere l'idea, i produttori americani le risero in faccia, dicendole che un prodotto simile non aveva mercato e che le mamme avrebbero continuato a trovare più vantaggioso lavare i panni sporchi dei propri bebè.

Tanti anni fa il produttore inglese Ariel presentò un progetto di motocicletta, in cui il serbatoio era spostato sul retro del telaio. Ma i progettisti alla fine dovettero aggiungere un piccolo serbatoio fasullo davanti, altrimenti i motociclisti si sentivano a disagio, anche se non avevano più bisogno di averlo materialmente lì. La Ford ha sicuramente perso un'occasione pubblicitaria irripetibile, decidendo prudentemente di non divulgare questa lettera giunta in direzione: «Finché avrò fiato nei polmoni, dirò sempre che le vostre auto sono una vera cannonata: ogni volta che dovevo svignarmela, ho sempre guidato una Ford e non mi ha mai lasciato a piedi». Firmato Clyde Barrow. Sì, proprio lei, quella della famosa coppia di fuorilegge, Bonnie and Clyde!

Le scatole di latta per il cibo a lunga conservazione sono una meravigliosa invenzione, risalente ancora al 1810. Con solo un piccolo problema: dopo averle inventate, nessuno per anni e anni pensò mai a creare un apriscatole. Un produttore alimentare si limitò a farci stampigliare sopra le seguenti istruzioni: «Tagliare lungo il perimetro superiore con martello e scalpello».

Già negli anni Cinquanta cominciarono a palesarsi i primi effetti cancerogeni del fumo e le multinazionali del tabacco cercarono di assicurare i fumatori immettendo sul mercato le sigarette con il filtro, che venivano però considerate un po' da donnuciole. Inizialmente la Marlboro le aveva pubblicizzate come sigarette da donna «leggere e piacevoli come il mese di maggio», confezionandole persino con un filtro di color rosso acceso, per evitare che sul mozzicone restasse il segno del rossetto. Ma la campagna pubblicitaria non ebbe presa sul pubblico femminile; allora si decise di cambiare completamente registro, puntando – al contrario – sulla sigaretta come simbolo di virilità. Fu così che i creativi della Philip Morris concepirono il famoso Marlboro Man che cavalcava fumante nel Marlboro Country. Un'immagine che sopravvive ancora oggi nell'immaginario collettivo; anche se nel frattempo – come ha detto un celebre comico – sono morti di cancro il cow-boy e persino il cavallo!



ISCRIZIONE: gita Franciacorta–Iseo, giovedì 6 giugno 2013

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:.....

Salita:..... N. tel.:.....

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo sopraindicato di Biagino Gioli.

I nuovi modelli di rendita suscitano scetticismo anche presso i politici

Rendite pensionistiche variabili: le FFS lanciano l'idea

Il Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS sta discutendo di introdurre rendite variabili. Un'ipotesi che scandalizza il SEV e diversi politici.

«Rendite traballanti per i ferrovieri» diceva il titolo del primo articolo del «Blick» su di un tema che ha tenuto banco per numerosi giorni seguenti. In effetti, è poi emerso che il Consiglio di fondazione della Cas-

sa pensioni FFS sta esaminando una proposta che garantirebbe solo il 90 per cento delle rendite, mentre il resto verrebbe reso dipendente dall'andamento della cassa. In altre parole, il rischio dell'andamento della cassa verrebbe scaricato sui pensionati, che però non potrebbero influire in alcun modo sullo stesso.

È vero che le FFS non sarebbero il primo datore di lavoro ad introdurre una simile regolamentazione, ma sarebbero comunque il primo che si vuole

socialmente avanzato. Come detto, il tema è stato ripreso ed approfondito da diversi media nei giorni seguenti, che hanno coinvolto specialisti e politici i quali, in modo quasi unanime, hanno criticato la proposta. Jürg Brechbühl, direttore dell'Ufficio federale delle assicurazioni sociali, è per esempio stato lapidario: «Pensionate e pensionati devono sapere a quanto hanno diritto.»

Le spese non sono variabili

Anche per il SEV, questo è l'aspetto più critico, come spiega in modo chiaro il presidente Giorgio Tuti: «le spese quotidiane non cambiano, tutt'al più aumentano, per cui chi è pensionato deve poter far capo ad un reddito per lo meno stabile» (vedasi anche l'editoriale a pag. 1). Il direttore della cassa pensioni FFS Markus Hübscher ha per contro sostenuto che senza le rendite variabili, la situazione finanziaria costringerà a ridurre in misura ancora maggiore il tasso di conversione, che è già stato ridotto al 5,8% nel mese di ottobre 2012, portandolo ad uno dei livelli più bassi di tutta la Svizzera.

Questione di fiducia?

Per calmare un po' il polverone sollevato dal tema, sono intervenuti il capo del personale Markus Jordi sul «Blick» e il CEO Andreas Meyer che ha indirizzato una lettera a tutti i dipendenti, la cui unica indicazione concreta è però stata «potete fidarvi di noi...».

Prestazioni sovraobbligatorie

Lo sviluppo di simili proposte da parte di una cassa pensioni è reso possibile dal fatto che le prestazioni in oggetto si situano al di sopra del livello obbligatorio previsto dalla legge sulla previdenza professionale (LPP). Le casse che si limitano alle prestazioni obbligatorie devono calcolarle con il tasso di legge del 6,8%. Le altre devono comunque dimostrare di rispettarlo per la quota obbligatoria.

Competenza del Consiglio di fondazione

La decisione sull'introduzione del modello di rendite variabili è di competenza del Consiglio di fondazione, la cui composizione è paritetica: sei rappresentanti del datore di lavoro e sei degli assicurati, che vengono designati in misura di quattro dal SEV, uno da transfair e uno dal VSLF.

Peter Moor



Quando si tratta di rendite, non si può giocare.

Photomystère: «Dove siamo?»



La domanda di questa edizione è: «Dove siamo?»

Come partecipare al concorso entro mercoledì 15 maggio 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° 8: la foto riproduceva un dettaglio della facciata della stazione di Bienne. Sul nostro sito «www.sev-online.ch» troverete un'altra foto esplicativa.

La fortunata vincitrice dei 40 franchi in buoni Reka è:

Wilhelmine Hugli, 3274 Hermrigen, della sezione PV Bienne.