

Intervista

Barbara Spalinger:
«Difendere i CCL è un
nostro dovere.»

Pagine 6 e 7



Commissione Donne SEV

Il peso dei pregiudizi sui generi si fanno sentire con tutta la sua forza. La strada della vera parità è ancora lunga.

Pagina 11

NO

Focus.sev

Riforma delle
imprese III, una
fregatura.

Pagina 16

RailFit 20/30

Negoziati difficili

Le trattative tra le FFS e i partner sociali sulle prime misure RailFit 20/30 non sono terminate e sono pure difficili. Giovedì le parti si incontreranno per la quarta volta, mentre la direzione è alle prese con l'inchiesta sulla soddisfazione del personale.

Il personale delle FFS ha meno fiducia nella direzione rispetto a due anni fa. Questa è una delle prime lezioni del sondaggio sulla soddisfazione del personale. Nonostante tutto, il personale resta molto motivato, e questa è un'altra indicazione interessante. È in questo contesto che si svolgono i negoziati sulla disdetta dell'invalidità professionale e l'aumento dei premi di rischio della Cassa pensione. Il SEV lancia un nuovo appello alla mobilitazione, giovedì 8 dicembre alle 14.30 al Wankdorf.

a pagina 2



22 novembre 2016: picchetto battagliero dei/delle militanti per la prima tornata negoziale

Landini in Ticino



Il noto sindacalista italiano Maurizio Landini ha lanciato un appello: il lavoro deve essere riposto al centro dell'agenda politica. E poi ha indicato l'importanza di costituire una coalizione sociale per rispondere all'attacco contro i diritti più elementari.

a pagina 5

Il SEV prende posizione

E riecco la pressione sul traffico regionale

Lo sviluppo del traffico regionale viaggiatori degli anni 2018–2021 comporterà un aumento dei costi di 882 milioni. La Confederazione intende assumersene solo 160 milioni, pari al 18%, scaricando l'82% restante su cantoni e aziende di trasporto. Il SEV chiede invece alla Confederazione di assumersi il 50%, nel rispetto della vigente legge sul trasporto viaggiatori e



per contrastare il degrado delle condizioni d'impiego, della qualità del servizio e della sicurezza del trasporto pub-

blico. «La Confederazione deve decidere sulla qualità del trasporto pubblico, perché con queste misure di risparmio – ha spiegato la vicepresidente del SEV Barbara Spalinger – la sta mettendo in discussione.»

alle pagine 8 e 9

IN BREVE

Povertà in Svizzera

■ In Svizzera circa il 7 per cento della popolazione vive in condizioni di povertà e il 13,5 per cento è a rischio. Per contrastare la povertà, occorre imperativamente investire nella prevenzione. La Confederazione, i Cantoni, le Città e i Comuni s'impegnano a proseguire i loro sforzi in tal senso con una dichiarazione congiunta sottoscritta a Bienne, nel quadro della Conferenza nazionale contro la povertà. Anche il consigliere federale Alain Berset ha approfittato di questo evento per stilare un primo bilancio positivo del Programma nazionale contro la povertà. La Confederazione, i Cantoni, le Città e i Comuni si sono impegnati a promuovere le opportunità educative dei bambini provenienti da famiglie svantaggiate mediante il sostegno alla prima infanzia e un aiuto adeguato ai genitori. I ragazzi più grandi saranno incoraggiati nell'acquisizione delle competenze di base e nello svolgimento di una formazione professionale.

Sportello FTIA

■ Lo sportello della Federazione Ticinese Integrazione Andicap (FTIA) a Giubiasco non chiude, bensì raddoppia. Gli incontri tra le FFS, FTIA, il comune di Giubiasco e la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese hanno infatti permesso di trovare una soluzione. Scongiurata quindi la chiusura. Come noto in seguito all'annuncio era stata lanciata una petizione, che ha raccolto 7500 firme. La soluzione prevede che da fine 2017 la formazione per le persone con handicap sarà integrata nel punto di vendita della nuova stazione delle FFS di Bellinzona per quanto riguarda la vendita di prodotti FFS. Verrà inoltre mantenuta l'attuale struttura «Alla Stazione» di Giubiasco, che fungerà da punto informativo e formativo per il trasporto pubblico del Bellinzonese, senza però la vendita di titoli di trasporto.

RailFit 20/30 – Una manifestazione è prevista giovedì alle 14.30 al Wankdorf

I negoziati continuano

22 novembre 2016: militanti del SEV compatti davanti al Wankdorf. Un segnale chiaro di resistenza ad ogni smantellamento.



Questo giovedì 8 dicembre le trattative sulle misure di risparmio RailFit 20/30 riprendono per la quarta volta. Intanto i risultati sulla soddisfazione del personale sono appena stati pubblicati (leggere anche l'editoriale).

Sarà la quarta tornata negoziale. Dopo la manifestazione del 22 novembre, che ha riunito oltre 300 militanti del SEV in occasione del primo incontro tra le parti, le trattative continueranno giovedì 8 dicembre. «Le trattative sono difficili, ma una via di uscita sembra delinearsi», ha commentato Manuel Avallone, vicepresidente del SEV. La posta in gioco è chiara: trovare soluzioni affinché l'invali-

dità professionale non venga cancellata il primo gennaio 2017, in seguito alla disdetta da parte delle FFS della convenzione che le lega alla Cassa pensione. Altro punto di peso: l'aumento del premio di rischio della Cassa pensione, la cui totalità è attualmente pagata dalle FFS (2%); la direzione vorrebbe una ripartizione paritetica tra datore di lavoro e lavoratore/trice. Per sostenere una volta ancora

la delegazione che partecipa alle trattative, il SEV organizza un raduno presso la sede centrale delle FFS a Berna-Wankdorf a partire dalle 14.30. L'accordo eventualmente negoziato dovrà ad ogni modo essere avallato dal Consiglio di fondazione, che si riunisce il 9 dicembre, e dalla Commissione CCL del SEV il prossimo 15 dicembre.

Vivian Bologna/irg

Comunicazione 2017

Giornale su carta o digitale?

La lettura sui supporti digitali sta crescendo, ragion per cui anche il SEV propone ai propri membri la possibilità di scegliere se rinunciare o meno alla versione cartacea di contatto.sev.

Il passaggio alla versione digitale permetterebbe risparmi graditi sulla produzione e sull'invio del giornale. Il comitato SEV, infatti, ha deciso la nuova strategia di comunicazione del SEV, che sarà operativa dall'anno prossimo. Essa tiene conto del trasferimento di una

parte dei lettori e delle lettrici sui supporti digitali, come il sito web.

Un tocco verde

Nella scelta di seguire l'attualità del SEV su computer, tablet o smartphone, potrebbe pesare anche l'argomento ecologico.

Occorre tenere presente che il pdf del giornale è sempre disponibile sul sito internet del SEV www.sev-online.ch; gli articoli sono reperibili anche al di fuori del prodotto in pdf. Ricordiamo inoltre che le persone che lo desiderano possono anche ricevere la newsletter

di contatto.sev che viene inviata alla pubblicazione di ogni numero.

Come gestire tutti questi cambiamenti?

Se davvero si desidera rinunciare al giornale nella sua versione cartacea e passare al web, sono necessarie due tappe.

1. È possibile modificare questa informazione sul proprio conto di membro sul nostro sito internet. Se l'operazione non funziona, rivolgersi al servizio dei membri: mutation@sev-online.ch; nella e-mail occorre menzionare

le proprie coordinate (compreso il numero di socio). Così facendo non si riceverà più il giornale su supporto cartaceo. Prima tappa conclusa.

2. Per leggere il giornale sul web, occorre iscriversi alla newsletter direttamente sulla pagina internet del SEV: www.sev-online.ch/it/newsletter. Compilare il formulario per ricevere una newsletter ad ogni edizione del giornale. In caso di domande rivolgersi al dipartimento comunicazioni. Il giornale in formato cartaceo resta naturalmente a disposizione di chi lo desidera. Vivian Bologna

Iniziativa delle Alpi molto critica

Il clima dimenticato

I passi legislativi, che il Consiglio federale ha proposto nella consultazione sulla politica climatica, non sono sufficienti per raggiungere gli obiettivi climatici. È particolarmente irritante che manchi qualsiasi misura nel settore del trasporto delle merci. Perciò l'Iniziativa delle Alpi respinge la proposta di legge del Consiglio federale.

«Se la Svizzera vuole raggiungere i propri obiettivi climatici, allora anche il traffico pesante deve contribuire alla protezione del clima», afferma Jon Pult, Presidente dell'Iniziativa delle Alpi. Il traffico ha un ruolo decisivo per il riscaldamento del clima ed è responsabile circa del 40 per cento delle emissioni di CO₂ in Svizzera. Perciò il traffico pesante non può essere escluso dalle misure per la protezione del clima. Con il trasferimento del traffico delle merci in transito dalle Alpi dal-

la strada alla ferrovia è possibile ridurre sensibilmente le emissioni di CO₂. Perciò l'Alp-Transit e la galleria di base del Gottardo sono anche un progetto ambientale e climatico. «Abbiamo sufficienti capacità di trasporto sulle rotaie per raggiungere l'obiettivo di trasferimento di al massimo 650 000 camion in transito l'anno e quindi produrre meno gas a effetto serra», spiega Jon Pult. Sarebbe un contributo importante per il raggiungimento degli obiettivi climatici.

Necessarie ulteriori misure

L'Iniziativa delle Alpi apprezza che la Svizzera voglia ratificare l'accordo di Parigi. Tuttavia, sono necessarie ulteriori misure. L'Iniziativa delle Alpi chiede l'introduzione di limiti per le emissioni di CO₂ dei camion, come sono già in vigore per le auto e i furgoni. «I camion continuano a emettere altrettanto CO₂ come 20 anni fa e questo è inaccettabile», dice Manuel Herrmann, responsabile della politica di protezione delle Alpi presso l'Iniziativa delle Alpi. Per la Svizzera una politica cli-

matica efficace è particolarmente importante. È quanto ha mostrato recentemente l'Accademia svizzera delle scienze. Il nostro paese e soprattutto le regioni di montagna soffriranno molto più della media per il riscaldamento del clima. Il ritiro dei ghiacciai, lo scioglimento del permafrost e la riduzione dei giorni con nevicate lo indicano chiaramente. Perciò è necessario intervenire sulle principali cause, e quindi anche sui camion, dove c'è un grosso potenziale. Manuel Herrmann: «la Svizzera ha introdotto con successo la TTPCP per i camion, ma ora la TTPCP deve essere sviluppata e completata con obiettivi di flotta per le emissioni di CO₂ dei camion».

Comunicato stampa

EDITORIALE

La fiducia del personale FFS nei confronti della direzione è diminuita di altri 2 punti, attestandosi a quota 50. È uno dei dati salienti dell'inchiesta svolta dall'azienda. Per il SEV, questo valore così basso non è una sorpresa, ma una conferma del fossato che percepiamo da anni tra un personale molto motivato e la sua direzione. Un fossato che, come confermato dal comunicato FFS, si è ulteriormente ampliato dopo l'annuncio del programma di smantellamenti denominato RailFit 20/30.

«La miglior comunicazione di questo mondo non basta per fare di RailFit 20/30 un passo verso la perennità dell'azienda. In realtà contiene un regalo avvelenato, di cui oltretutto sarà il personale a doverne pagare il prezzo.»



Giorgio Tuti, presidente SEV

Questa mancanza di fiducia da 50 punti deve essere valutata in paragone con altri valori, come la motivazione, che ingloba l'attaccamento all'azienda, l'impegno in favore di essa, la soddisfazione sul lavoro e il contributo personale alla realizzazione degli obiettivi del gruppo, rimasta praticamente stabile ad alto livello, con 74 punti contro i 75 del 2014. Al di là di queste constatazioni, occorre chiedersi cosa voglia fare la direzione per godere di maggior fiducia da parte del personale. Ha annunciato di voler rinforzare il dialogo e migliorare la comunicazione. Senz'altro idee valide, ma lo stesso comunicato FFS riconosce che «emerge chiaramente che la necessità di cambiamento e le misure annunciate nel quadro di RailFit 20/30 generano incertezza». Tra queste, le FFS citano anche la ripartizione paritetica dei premi di rischio della Cassa pensioni.

Le trattative sulla disdetta della convenzione sull'invalidità professionale e sulla ripartizione dei premi di rischio si protrarranno sino a giovedì e ora è la stessa direzione FFS a trovarsi sotto pressione. Saprà dimostrare di aver tratto i debiti insegnamenti dall'impopolarità dei provvedimenti di RailFit 20/30? La soppressione di 1400 posti e le critiche al CCL, definito «così generoso da rendere necessario l'adeguamento al mercato», sono nuovi attacchi frontali nei confronti del personale. La miglior comunicazione di questo mondo non è sufficiente per fare del pacchetto RailFit 20/30 un passo fondamentale per garantire la perennità dell'azienda, camuffando quello che in realtà contiene: un regalo avvelenato, di cui oltretutto sarà il personale a doverne pagare il prezzo.

Dal mito alla sottileta...



Alla scoperta del mito del San Gottardo a bordo dei treni FFS.

Ci viene in mente un racconto di Italo Calvino: «Il Visconte dimezzato». Sul nuovo prospetto delle FFS ad esser dimezzato, se non quasi totalmente falciato, è la chiesetta di Wassen, al centro del mito del San Gottardo proprio perché sulla vecchia linea di montagna la si può ammirare da diversi punti di vista. È certamente una delle attrazioni che più abbiamo nel cuore. Ma ecco che la nuova pubblicazione delle FFS, le rende omaggio – evocando appunto il mito del San Gottardo – in modo perlopiù parziale, tanto per usare un eufemismo. Magari una maggiore attenzione al taglio della foto, non sarebbe guastato; avrebbe certamente permesso una «visione» più completa di uno dei panorami più belli di questa regione. A ben guardare (seguire la freccia rossa), quella presenza da sottileta sulla destra della copertina, non è davvero un bel vedere. Spesso la sensibilità si vede proprio nei dettagli...

Importante conferma per le Officine di Bellinzona

Flirt da risanare

In questi giorni, le FFS hanno confermato l'incarico alle Officine di Bellinzona di risanare i treni Flirt, già annunciato la scorsa primavera (vedi [contatto.sev 11/16](#)).

La comunicazione ricevuta in maggio dai rappresentanti del personale aveva tutta l'aria di essere di carattere definitivo: le OBe avrebbero ricevuto l'incarico di risanare questi treni. Un incarico preceduto da due prototipi, con lo scopo di ottimizzare il processo da seguire. Ciò non di meno, le FFS si sono sentite in obbligo di comunicare una conferma di questo ordine con un comunicato che ribadisce le indicazioni sulla sua portata, che si estende a 144 dei 171 treni Flirt in dotazione alle FFS e alle loro filiali.



Nel corso dell'estate, le Officine di Bellinzona si sono occupate di due prototipi.

I lavori si rendono necessari a causa della corrosione delle sottocassa delle carrozze, dovuta all'acqua dei servizi igienici e si coglierà l'occasione per sistemare anche i danni causati dal pietrisco alla carrozzeria dei singoli vagoni. Al

ritmo di una quindicina di treni l'anno, l'incarico dovrebbe protrarsi almeno sino al 2024. Per le Officine si apre quindi un settore d'attività importante anche per il fatto che implica competenze specifiche negli ambiti della saldatura e dei

trattamenti anticorrosione, in cui il personale delle OBe ha evidentemente dimostrato di eccellere.

Passo positivo, ma...

Come avevamo già indicato a suo tempo, questo incarico,

pur dando un apprezzabile contributo, non risolve il problema della mancanza di ore lavorative, rispetto a quanto promesso dalle FFS tre anni fa nell'ambito della costituzione del centro di competenze. Lascia inoltre perplessi la strategia di comunicazione delle FFS, che da un canto suscita un polverone pubblicando un fascicolo in cui un loro fantomatico CEO, a colloquio con gli spiriti, rimette in discussione il futuro stesso delle Officine e dall'altro tenta di sedarlo con comunicati che confermano notizie annunciate sei mesi fa. Notizie certo positive, ma che non devono indurre a troppi facili ottimismo sulle intenzioni nei confronti dello stabilimento industriale ticinese.

Pietro Gianolli

Lavoro e salute: l'Unione sindacale svizzera denuncia l'applicazione lacunosa della legge

Rafforzare la protezione della salute sul lavoro

Il Consiglio federale riconosce la necessità di agire, ma sceglie di non fare nulla...

Il rapporto sulla protezione della salute sul posto di lavoro approvato mercoledì 23 novembre dal Consiglio federale, dimostra che l'applicazione della legge sul lavoro (LL) soffre di gravi lacune che devono essere colmate: la LL non è applicata allo stesso modo in tutti i cantoni e in particolare il finanziamento degli ispettorati del lavoro non è assicurato. È quindi urgente che il Consiglio federale passi all'azione. In effetti, i rischi di esaurimento professionale o problemi cardiovascolari, sono molto alti in Svizzera rispetto ad altri paesi europei. Secondo il rapporto, il numero di controlli nelle aziende è molto basso. Si stima che all'anno solo il 2-3% delle

aziende sono controllate dagli ispettorati del lavoro cantonali. E questo numero varia notevolmente da un cantone all'altro. La Confederazione attualmente non ha alcuna influenza diretta sulle risorse finanziarie stanziati dai Cantoni per i controlli e l'applicazione della legge. Da qui l'importanza degli sforzi di armonizzazione delle pratiche intraprese dalla Commissione federale di coordinamento per la sicurezza sul lavoro con contratti di prestazione elaborati di recente.

Le risorse di cui dispongono gli ispettorati del lavoro cantonali, non servono solo ai controlli delle aziende. Per esempio, l'esame dei piani di costruzione (procedure di autorizzazione ai sensi della LL o del diritto cantonale) o la concessione di permessi relativi alla durata del lavoro, come pure la consulenza assicurata alle aziende,



ai lavoratori e alle lavoratrici, necessitano pure di risorse significative. Se queste attività rappresentano anche un importante contributo alla prevenzione, non possono tuttavia sostituire i controlli nelle aziende. Occorre prima di tutto

stanziare più soldi per maggiori controlli degli ispettorati cantonali del lavoro e della Suva.

L'Unione sindacale svizzera (USS) ha formulato diverse rivendicazioni per migliorare l'applicazione della legge e chiede tanto alla Confederazione, quanto ai Cantoni, di agire in questi settori:

- Le disposizioni in vigore della legge sul lavoro devono essere applicate anche sui posti di lavoro. Una loro efficace applicazione è necessaria.

- Occorre una volta per tutte aumentare il numero di controlli della Suva, della Confederazione e dei Cantoni in particolare per quanto riguarda i rischi psicosociali (durata del lavoro, rispetto del tempo di riposo e delle pause). La frequenza dei controlli deve essere prescritta, come è il caso oggi con le misure di accompa-

gnamento legate alla libera circolazione delle persone con l'Unione europea. Dobbiamo mettere le risorse finanziarie necessarie a tal fine a disposizione degli organismi di controllo.

- Le autorizzazioni rilasciate per il lavoro domenicale e il lavoro notturno devono rimanere l'eccezione assoluta.

- Le disposizioni di protezione della salute devono anche essere applicate al telelavoro. La registrazione del tempo di lavoro e le disposizioni sul periodo di riposo devono essere rispettate in modo particolare.

Il rapporto appena pubblicato dal Consiglio federale mette in evidenza la necessità di agire su questi fronti. Non si capisce però perché il governo non vuole rivedere la legge per risolvere i problemi individuati.

USS/frg

Maurizio Landini in Ticino, ospite di eccezione del Forum Alternativo

Rimettere al centro il lavoro

Focoso, determinato, sebbene un poco stanco. Già, perché Maurizio Landini non sta fermo un minuto e, nonostante mille impegni, è riuscito anche ad arrivare a Manno su invito del Forum Alternativo.

«Voi forse non mi conoscete bene e allora voglio dirvi almeno da dove vengo, come è iniziata la mia storia con il sindacato». Schietto, diretto, concreto. Esattamente come quando lo vediamo sulle reti TV in Italia, nei molti «talk-show» politici dove con fervore e grande capacità dialettica esprime il suo pensiero e, soprattutto, il suo progetto politico: la coalizione sociale. «Persino il Papa ha mostrato di essere più in avanti della sinistra, invitandoci a Roma, lo scorso 5 novembre dove si è tenuta una grande assemblea. È un fatto molto importante. Oggi nel mondo è in corso un attacco a tre diritti: casa, terra e lavoro». E Landini ci ha messo poco a contrapporre la figura del pontefice che denuncia la «bancarotta dell'umanità» a quella del presidente del Consiglio dei ministri italiano Matteo Renzi, «che si occupa di finanza e profitto, mentre altri pensano alle persone e alla giustizia sociale». Matteo Renzi – e questa è cronaca recente – lunedì 5 dicembre è salito al Quirinale, sede del presidente della Repubblica, per rassegnare le dimissioni dopo l'esito negativo del referendum sulla riforma della Costituzione. Una riforma avversata anche da Landini e dall'intera CGIL.

«Compagni, fa freddo» Alle origini della militanza

Dunque da dove viene questa passione? Maurizio Landini ci spiega che la sua carriera nel sindacato è iniziata quando ha cominciato il suo apprendistato di saldatore per una cooperativa emiliana. La prima rivendicazione: lavorare un'ora in



Il professore e dottore Franco Cavalli, il direttore di area Claudio Carrer e il leader della FIOM Maurizio Landini.

meno in inverno perché sui cantieri fa freddo. «Mi sono subito scontrato con la dirigenza del Partito comunista (PC). In paese quasi tutti avevano la tessera del PC. Mi era stato detto – racconta Landini – che il sindacato è una cosa, e la politica un'altra. A me poco importava che il proprietario della cooperativa avesse pure lui la tessera del PC. All'affermazione: «siamo compagni non puoi esercitare qui il conflitto sul lavoro», risposi: anche io ho la tua stessa tessera, ma fuori fa freddo e io a saldare all'aperto continuo a sentire freddo».

Da quell'episodio, di strada ne ha fatta Maurizio Landini, e ha pure macinato chilometri su chilometri per essere presente nelle fabbriche. Tenace, incurante delle critiche, ha fatto crescere la sua idea di sindacato non curandosi della politica. Tirando sempre dritto e con un'unico obiettivo: essere tra i lavoratori e le lavoratrici e con i

lavoratori e le lavoratrici costruire percorsi di lotta e di resistenza. Oggi è indubbiamente il leader sindacale più carismatico e ascoltato. E da leader propone una lettura molto critica sull'attuale mondo del lavoro, disgregato, atomizzato, privato dei diritti. Una disgregazione che si misura drammaticamente anche a livello sociale, dove ci consuma anche una pericolosa desolidarizzazione tra lavoratori stessi, messi in concorrenza in modo esasperato.

Ripartire dai diritti con la Coalizione sociale

Da qui l'idea – e forse ancor più il bisogno – di creare una coalizione sociale. Le parole d'ordine? Mutualismo, lotte sociali, mobilitazione e opposizione al governo. «Non lasciare nessuno indietro o da solo – spiega Landini alla sua platea ticinese – è la prima ragione che ci porta a intraprendere questo percorso per cambiare

il Paese e l'Europa, formulando proposte che siano un'alternativa concreta alle divisioni e alle solitudini in cui ogni persona rischia di essere abbandonata». In questo mondo dove si assiste alla cancellazione dei diritti e all'inaridimento della democrazia, stiamo vivendo una guerra tra poveri a più livelli, dove dumping sociale e salariale dilagano in varie forme. Ecco quindi la necessità, per questa nuova Coalizione sociale, di costruire un radicamento territoriale. «Occorre ripartire dai territori, dai luoghi di lavoro. Se c'è qualcuno che ha davvero interesse a difendere il Paese siamo noi, perché non abbiamo nulla da perdere. La coalizione sociale esisterà se si costituiscono tante coalizioni sociali nei territori». A chi ha immaginato che fosse il preludio di una sua entrata in politica, Maurizio Landini ha subito sgomberato il campo. «Non mi interessa. Il mio progetto è un altro e parte dalla

realtà sindacale. Diversamente da quanto tanti dicevano, non è nato un partito ma una coalizione». Una coalizione che mette al centro il lavoro, certo, ma soprattutto i diritti: «Siamo davvero di fronte ad un problema nuovo, sono messi in discussione radicalmente i diritti delle persone, gli spazi di democrazia, i bisogni più elementari, come il diritto alla salute, alla pensione. C'è anche un'emergenza abitativa, come pure un'emergenza migratoria a cui si deve dare una risposta vera, lontana dai populismi». Non sono mancate le stoccate contro il Jobs Act e il sistema dei «voucher» che secondo Landini generano ulteriori forme di precarizzazione. Di fronte alla crisi dei valori e della sinistra, Maurizio Landini è convinto che occorra una via alternativa per unire le persone, per ricreare quel senso di appartenenza che si chiama solidarietà.

Françoise Gehring

Barbara Spalinger lotta per buoni contratti collettivi di lavoro



«Difendere i CCL con le unghie e coi denti»

Da quindici anni, Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV, si impegna in favore dei dipendenti e delle dipendenti delle Imprese concessionarie di trasporto (ITC), anche a costo di risultare a volte un personaggio scomodo.

■ **Barbara Spalinger, nei suoi convegni autunnali, la VPT ha scelto di occuparsi dei licenziamenti per motivi di salute. Come mai?**

Perché è un tema che preoccupa tutti, in quanto succede spesso che vi siano dipendenti licenziati poiché non più in grado di svolgere il proprio lavoro. Nel settore dei trasporti pubblici, questo problema è ancora più accentuato, soprattutto nelle attività con funzioni di sicurezza, che pongono da questo punto di vista esigenze più elevate che, per esempio, un'attività amministrativa dove è più facile continuare anche se si soffre di problemi di schiena.

■ **Che cosa succede a chi non è più in grado di svolgere la propria professione? Non si ha diritto ad una rendita AI?**

No, nella misura in cui si è inidonei «solo» alla propria professione, ma si può teoricamente ancora lavorare in un altro ambito, non si ha diritto ad una rendita AI. In questi casi, l'AI è molto severa ed è per questo che ho parlato di un problema molto più acuto nel trasporto pubblico: se lavori in ufficio e hai problemi di schiena, riesci magari a trovare un sistema per continuare a lavorare, sia pure con qualche limitazione. Se devi però superare degli esami sulla sicurezza e ti ritrovi con problemi di vista o

di udito, la cosa non funziona e devi cambiare professione. E qui cominciano i problemi per trovare un nuovo lavoro, a dipendenza della formazione.

■ **In questi casi, bisognerebbe contare sulla possibilità di una reintegrazione...**

Sono convinta che ogni azienda tenti in qualche modo di reintegrare professionalmente dipendenti ammalati, ma d'altra parte deve fare i conti anche con il continuo aumento della pressione per aumenti di produttività. Un tempo, vi erano più posti di lavoro di nicchia, per esempio presso una officina per riordinare pezzi di ricambio. Oggi invece si ricorre molto più spesso al licenziamento, in particolare presso aziende piccole, che hanno meno possibilità di reintegrare questi dipendenti. Le FFS dispongono di Officine interne a questo scopo, presso Anyway Solutions. Ma già presso la BLS; che pure è la seconda più grande azienda di trasporto, non abbiamo soluzioni di questo tipo. Dispongono di qualche posto di lavoro di nicchia ma si rifiutano di definirli come tali. Si limitano a trovare soluzioni puntuali ma respingono fermamente l'idea di concordare con noi una cifra di posti di lavoro di questo genere. Presso le aziende più piccole con poche decine sino a qualche centinaio di dipendenti, la situazione poi è ancora peggio-

re. Le parti devono essere fermamente determinate a trovare una soluzione e purtroppo ciò non è sempre il caso.

■ **Come potremmo migliorare questa situazione?**

Una possibilità potrebbe essere la creazione di un fondo per settore. Dato che un'azienda da sola non riesce a offrire una reintegrazione, bisognerebbe unire le forze per una soluzione settoriale, nell'ambito della quale elaborare soluzioni per le persone che, pur non essendo più in grado di svolgere la loro professione per problemi di salute, non hanno diritto ad una rendita AI e si ritrovano con un'età in cui difficilmente

«Discutere con i datori di lavoro diventa sempre meno evidente. Il rapporto tra le parti sociali viene sempre più messo in discussione e i datori di lavoro risultano sempre meno affidabili.»

Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV

riescono a ricollocarsi sul mercato del lavoro. Se a 20 anni hai seguito una formazione di macchinista e poi, durante gli esami periodici, sorgono problemi che impediscono di continuare questa attività, vi sono comunque alternative: si è ancora giovani e in precedenza si è svolta un'altra formazione, o comunque conseguito un diploma scolastico. La situazione è completamente diversa per chi negli ultimi 20 anni ha lavorato come autista di bus o

montatore di binari, senza aver avuto una formazione precedente. Se poi si è superata la cinquantina, la situazione sul mercato del lavoro è ancora più difficile. A quell'età, nessun datore di lavoro ti vuole più, perché gli costi troppo.

■ **Ma quali possibilità vi sono in questi casi? In fondo, anche l'AI dovrebbe avere un interesse affinché queste persone possano continuare a lavorare.**

Certo, l'AI collabora in tal senso, pagando formazioni oppure aiutando a offrire prove lavorative. Ma il tutto dipende comunque dall'età. Se ci si avvicina ai 60 anni, si può certo

fare una riqualifica, ma trovare un datore di lavoro poi disposto effettivamente a reimpietarti resta difficile.

■ **Quindi succede spesso che persone con problemi di salute si ritrovino poi in assistenza.**

Sì, succede, ma non abbiamo una visione d'insieme di questi casi. Spesso seguiamo i casi di colleghi sin tanto che sono in azienda, ma perdiamo poi contatto quando sono in

disoccupazione e quando finiscono il diritto alle indennità. L'anno scorso abbiamo avuto un caso presso una ferrovia privata di un montatore di binari con gravi problemi alle ginocchia, che non gli permettevano più di continuare il suo lavoro. È stato licenziato e ci siamo adoperati affinché ricevesse per lo meno una buona uscita. Al momento è in disoccupazione, ma le nostre possibilità di aiutarlo ad evitare di ritrovarsi alla fine dell'indennità sono pressoché nulle. In questi casi, dal punto di vista della previdenza vecchiaia, sarebbe importante che le persone potessero almeno tenere la loro cassa pensioni. Attualmente, il sistema prevede che il loro avere di vecchiaia venga trasferito su di un conto di libero passaggio, in attesa di poter essere girato alla nuova cassa pensioni nel caso in cui si trovasse un nuovo lavoro. Nel frattempo non si può versare nulla. Sarebbe meglio se queste persone potessero mantenere almeno la loro cassa pensioni, perché in questo modo vi sarebbe almeno un problema in meno al raggiungimento dell'età della pensione, quando potrebbero contare almeno su di una rendita, anziché sul pagamento del capitale di libero passaggio, che inevitabilmente viene esaurito molto presto.



Barbara Spalinger è anche responsabile del Dipartimento giuridico del SEV.

■ **Passiamo ora alla Legge sulla durata del lavoro, che attualmente è oggetto di revisione. Quali argomenti sono in discussione?**

Un punto sono le pause ester-

tempo, vi era un obbligo di residenza nei pressi delle stazioni e si poteva dire che la gente dovesse trascorrere le pause nel luogo di domicilio. Oggi, le realtà sono un po' diverse.

«Le aziende, anziché sostenerci, si attaccano ai CCL per soddisfare il mantra dell'aumento di produttività, evidentemente a scapito del personale.»

ne, per le quali i datori di lavoro non vogliono più riconoscere i supplementi. Chi lavora a turni irregolari, ha anche orari di pausa prescritti, che non tengono necessariamente conto degli orari normali. Treni e bus circolano anche a mezzogiorno e succede quindi che si abbia una pausa in una località che non è stata scelta dal personale e che si debba verificare se vi è un ristorante o un locale adeguato. Questa logica era alla base del supplemento per le pause esterne, ma sono quei fattori che cambiano con i tempi e che portano alla necessità di rivedere le leggi. Un

■ **Vi sono anche disposizioni particolari?**

Sì, per esempio per settori come le funivie o la navigazione, in quanto vi sono realtà d'esercizio molto differenziate. Non è possibile paragonare i trasporti pubblici di Zurigo con una funivia di montagna o la navigazione del lago di Bienna. Il loro funzionamento è completamente diverso. Vi sono poi anche alcune eccezioni per il traffico negli agglomerati, la cui definizione non è però così precisa.

■ **Siamo ormai a fine anno.**

Che ricordi ti lascerà il 2016?

Devo constatare che discutere con i datori di lavoro diventa sempre meno evidente. Il rapporto tra le parti sociali viene sempre più messo in discussione e i datori di lavoro risultano sempre meno affidabili. Il tutto viene spesso ridotto ad una questione legale. Attualmente, ho due cause al tribunale arbitrale che una volta sarebbero state risolte col dialogo. Oggi non succede più. Da un lato, è senz'altro una conseguenza dell'aumento della pressione sulle aziende per ottenere da loro maggiore efficienza. Dall'altro, vi è però anche il fatto che le posizioni dirigenziali sono occupate da persone che si sottomettono a questa pressione, rinunciando ad opporvi il valore della loro azienda e con esso anche quello dei suoi dipendenti, dimostrando anche una certa fiducia in sé stessi. Di conseguenza, vedono nel sindacato solo un'ulteriore complicazione, anziché un partner

che ha, in buona misura, anche gli stessi interessi. Quando sento che l'UFT svolge controlli di qualità e minaccia di mettere a concorso prestazioni nel caso in cui accertasse lacune, mi manca una replica da parte delle aziende che chiedono come possono fornire maggior qualità con mezzi sempre più ridotti. Siamo noi a doverlo fare, ma le aziende, anziché sostenerci, si attaccano ai CCL per soddisfare il mantra dell'aumento di produttività, evidentemente a scapito del personale. Per questo, sono lieta di disporre di CCL che vogliamo difendere con le unghie e con i denti. Sembrerà strano, ma devo ricordare anch'io la massima che ha ricordato il defunto politico della CSU tedesca Franz-Josef Strauss: «Pacta servanda sunt», ossia i patti vanno rispettati. È quello che ribadisco in ogni occasione anche per quanto riguarda i CCL, come per ogni genere di contratto. Spesso dobbiamo ricordarlo alla controparte, ossia alle aziende che cercano di ag-

girarci, preferendo discutere direttamente con il loro personale, auspicando di trovare meno resistenze. Se devi discutere del tuo contratto personalmente con il tuo capo, lo farai inevitabilmente in modo diverso da come lo faremmo noi.

Karin Taglang

Le attività preferite di Barbara Spalinger

Almeno cinque alla volta. Mi piace la varietà delle questioni che devo trattare: casi di assistenza giuridica, occuparmi di sezioni e seguirne le riunioni di comitato, ma anche svolgere trattative e portarle ad una buona conclusione. Mi piace collaborare con la gente e abbiamo membri molto interessanti, interessati, leali e cooperativi. Gente che sa apprezzare gli sforzi che facciamo. Ne sono lieta, perché il loro benessere è la cosa che mi sta più a cuore.

Traffico regionale viaggiatori

«La Confederazione deve decidere sulla qualità del trasporto pubblico, perché con queste misure di risparmio la sta mettendo in discussione.»

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV



La Confederazione esige ulteriori risparmi

Lo sviluppo del traffico regionale viaggiatori degli anni 2018–2021 comporterà un aumento dei costi di 882 milioni. La Confederazione intende assumersene solo 160 milioni, pari al 18%, scaricando l'82% restante su cantoni e aziende di trasporto. Il SEV chiede invece alla Confederazione di assumersi il 50%, nel rispetto della vigente legge sul trasporto viaggiatori e per contrastare il degrado delle condizioni d'impiego, della qualità del servizio e della sicurezza del trasporto pubblico.

Nonostante la richiesta, espressa da diversi partecipanti alla consultazione, di una maggior partecipazione da parte della Confederazione, il Consiglio federale non prevede di aumentare il credito previsto per il traffico regionale viaggiatori (TRV) per il quadriennio 2018–2021. Lo riferisce lo stesso Consiglio federale nel suo comunicato stampa del 23 novembre, riportando la richiesta di 3,96 miliardi di franchi, che comprende l'assunzione di soli 160 degli 882 milioni di maggior onere finanziario. La sua posizione viene giustificata con le ristrettezze finanziarie della Confederazione. Inoltre, secondo il governo, «con in media il due per cento all'anno, il credito TRV fa segnare già oggi uno dei tassi di crescita più consistenti».

Questi aumenti sono però motivati da argomenti solidi, come riporta lo stesso comunicato del Consiglio federale.

Ampliare l'offerta per soddisfare la domanda

Il TRV è molto utilizzato dagli utenti, tanto che dal 2007 la domanda è aumentata del 4–5 per cento all'anno. Per tener conto dei bisogni in continua crescita, il Consiglio federale intende aumentare i contributi

per finanziare nuove offerte, tra cui la linea Mendrisio–Varese e nuovi elementi della rete celere di Argovia, Vaud, Zurigo e della Svizzera orientale. Il credito d'impegno permetterà di creare i presupposti per l'ulteriore ammodernamento del materiale rotabile utilizzato nel TRV. L'aumento dei treni, l'intensificazione delle cadenze, l'apertura delle nuove linee e il miglioramento dell'accessibilità per persone disabili generano evidentemente un aumento delle spese.

Margini di manovra esauriti per aumenti di produttività

«L'offerta attuale non è però diventata più cara» commenta Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV. «Anzi, l'aumento dell'efficienza perseguito dalle aziende ha fatto sì che la collettività ricevesse una contropartita sempre maggiore per ogni franco investito nel trasporto pubblico». Secondo l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), dal 2007 al 2015 l'indennità per persona-chilometro è diminuita mediamente del 2,5% l'anno e dello 0,5% dal 2012 a oggi. Secondo l'UFT, il rallentamento dell'aumento di efficienza deriva dagli investimenti attuati per far fronte alla crescita della do-

manda. Ma per Daniela Lehmann, vi sono anche altri motivi: «i margini per ulteriori aumenti di produttività presso le aziende sono esauriti. Molte di loro sono inoltre confrontate con problemi di casse pensionari, che richiedono ulteriori finanziamenti».

Ampliamento concordato con la Confederazione

Oltre a tutto ciò, il TRV deve essere ampliato e questa esigenza è riconosciuta anche dalla Confederazione. «L'UFT ha stabilito i costi con le aziende e adesso la Confederazione non può scaricare la sua quota di maggiori oneri sulle aziende» sottolinea Daniela Lehmann.

Ulteriore pressione al risparmio

Negando questo credito, la Confederazione obbliga le

aziende a conseguire ulteriori risparmi per far fronte all'aumento del traffico.

«È facile prevedere che queste si ripercuoteranno anche sul personale, sotto forma di peggioramento delle condizioni di impiego e di tagli di posti di lavoro» avverte il presidente del SEV Giorgio Tuti.

L'ulteriore riduzione di personale nelle stazioni e sui treni, già pesantemente ridimensionato, oppure del personale di pulizia delle stazioni e dei treni, comporterà un degrado del servizio alla clientela e avrà conseguenze negative anche per la sicurezza.

La legge va rispettata

Il SEV è quindi contrario ad una deroga all'articolo 30 della legge sul trasporto viaggiatori, che attribuisce alla Confedera-

zione una partecipazione del 50% al finanziamento del traffico regionale viaggiatori.

«Questo principio deve essere applicato anche ai costi supplementari non coperti» spiega Daniela Lehmann. «Ne consegue che la partecipazione della Confederazione a questi costi per gli anni 2018–2021 dovrebbe essere di 441 milioni e non di soli 160 milioni, come proposto dal Consiglio federale. La Confederazione deve assumersi le proprie responsabilità nei confronti della qualità e della sicurezza del trasporto pubblico, nonché del suo personale e della sua clientela.

Markus Fischer



Qualora i TPF non riuscissero a raggiungere l'obiettivo di risparmio di quattro milioni, l'UFT potrebbe decidere di mettere a concorso le prestazioni di alcune linee.

Confederazione e canton Friburgo mettono i TPF sotto pressione con una convenzione

Il bastone e la carota

I trasporti pubblici friburghesi TPF devono risparmiare 4 milioni tra il 2016 e il 2019. In contropartita, Confederazione e cantone rinunciano a mettere a concorso le linee.

Nella loro qualità di committenti del traffico regionale viaggiatori (TRV), canton Friburgo e Ufficio federale dei trasporti (UFT) hanno sottoscritto con i TPF una convenzione per gli anni dal 2016 al 2019 che con-

templa obiettivi finanziari, qualitativi e di puntualità. Entro il 2019, i TPF si vedranno ridurre di 2,7 milioni le indennità per le prestazioni di trasporto pubblico, rispetto ai 44 milioni versati nel 2015, mantenendo immutato il perimetro. Questo risultato dovrà essere raggiunto tramite tagli di spesa per due milioni e aumenti di introiti per 0,7 milioni di franchi. I tagli di spesa riguarderanno anche il traffico suburbano di Friburgo e della rete «Mobil». I TPF si ritrovano quindi confrontati con l'esigenza di risparmiare complessivamente circa 4 milioni di franchi. Nel contempo, verrà introdotto un sistema di gestione della qualità che definisce obiettivi specifici per ogni linea.

Aumento dell'offerta TPF

Nel contempo, l'orario 2017 porterà ad un «significativo» ampliamento dell'offerta del trasporto bus del distretto di Sense, in quello dell'alta Sarina nonché nella parte meridio-

nale del cantone, in particolare con la cadenza semioraria tra Friburgo e Ins. I TPF hanno indicato all'ATS di voler conseguire questi risparmi grazie in primo luogo a misure di riorganizzazione del lavoro e incrementando le sinergie nella produzione. Per esempio, dal 2019 intendono concentrare le strutture di manutenzione del materiale rotabile a Givisiez. Ai colleghi di *contatto.sev* hanno precisato che non verrà soppresso alcun posto di lavoro, dato che il personale è già stato chiamato a dare il suo contributo con il rinnovo del CCL a fine 2015, con i nuovi stipendi e con il passaggio dal primato delle prestazioni al primato dei contributi della cassa pensioni a inizio 2016.

Contributo del personale regolato dal CCL

Il segretario SEV Christian Fankhauser ricorda come, in effetti, l'argomento era stato affrontato a fine 2015, discutendo del rinnovo del CCL

2013–2016, che alla fine è stato prolungato sino al 2020 con alcune modifiche, in particolare a livello previdenziale. Le parti hanno inoltre convenuto di rinunciare a ulteriori trattative salariali sino a fine 2020, con la clausola che gli stipendi verrebbero adeguati automaticamente qualora l'indice dei prezzi al consumo dovesse superare i 109,6 punti (maggio 2000=100). Secondo Fankhauser, con questa disposizione il personale ha già fatto la sua parte. Evidentemente, l'azienda continuerà a cercare nuove possibilità di risparmio nell'esercizio e nella produzione, per esempio incrementando ulteriormente l'efficienza dei turni del personale viaggiante. «Non potremmo però per questo accettare altri turni molto lunghi o troppo corti» puntualizza Fankhauser. «L'obiettivo del SEV è di migliorare la qualità di vita del personale viaggiante, per esempio con turni di una durata minima che corrisponda alla durata media

teorica di tutti i turni. Non è infatti normale che un agente del treno lavori solo 6 ore all'interno di un turno di servizio di 11 o 12 ore».

Garanzia di continuità

Ma perché i TPF hanno accettato questi risparmi imposti da Confederazione e cantoni? Dalle indicazioni ricevute, in questo modo i TPF hanno la certezza di ricevere l'incarico di trasporto, nonché le relative indennità. Questo mandato di prestazioni costituisce inoltre un'alternativa ad altre procedure, come la messa a concorso delle prestazioni. Ci si potrebbe anche chiedere quanto reale potrebbe essere il rischio di vedere concorrenti sottrarre prestazioni ai TPF. «AutoPostale potrebbe per esempio costituire un'alternativa concorrenziale ai TPF, che prendono inoltre in seria considerazione la possibilità di veder apparire sul mercato anche un concorrente internazionale» osserva Fankhauser.

Fi/gi

LE CONVENZIONI DEVONO ESSERE CONFORMI AI CCL

L'Ufficio federale dei trasporti ritiene che le convenzioni sulle prestazioni siano uno strumento importante per migliorare la qualità e l'economicità del trasporto pubblico. Negli ultimi anni, sono state sottoscritte diverse convenzioni nel settore bus, il 13 settembre scorso quella con la comunità di trasporto di Zurigo per la

rete suburbana, ora quella con i TPF e se ne stanno elaborando altre, per esempio con la BLS/MOB per il TransGoldenPass. Secondo la vicepresidente SEV **Barbara Spalinger** «è importante che queste convenzioni non siano in contrasto, né aggirino i CCL, mettendo le aziende sotto eccessiva

pressione. Dobbiamo insistere che gli accordi con noi vanno rispettati». Spalinger non capisce che l'UFT arrivi a minacciare i TPF, che offrono un buon servizio dal punto di vista qualitativo, di mettere a concorso le prestazioni qualora non dovesse centrare gli obiettivi di risparmio. In questo modo, si costruisce una si-

tuazione di concorrenza del tutto artificiale. Nemmeno la messa a concorso permetterebbe di individuare una ditta in grado di offrire un servizio migliore e a miglior mercato dei TPF. La Confederazione deve pertanto decidere se vuole un servizio di qualità, poiché a queste condizioni lo sta mettendo in pericolo. **Fi**

Colpi di diritto

Panoramica delle novità nelle assicurazioni sociali 2017

Anticipazioni del servizio giuridico SEV

Primo pilastro

Il Consiglio federale ha deciso di mantenere immutati per il 2017 gli importi delle rendite AVS/AI. L'ultimo aumento di queste rendite risale al 1° gennaio 2015, ma l'evoluzione negativa dell'indice dei prezzi al consumo e il debole aumento dei salari ha contenuto l'aumento dell'indice misto che serve da base per il calcolo dell'aumento delle rendite. La rendita minima AVS resterà pertanto di 1175 franchi al mese (con un periodo di contributi intero) e quella massima di 2350 franchi. Di conseguenza, non verranno ritoccati neppure gli importi basati sulla rendita minima, come i valori limite per la previdenza professionale obbligatoria, o gli importi calcolati per la copertura del fabbisogno vitale da parte delle prestazioni complementari. Come le prestazioni, resteranno immutati anche i premi.

Dal 2017, gli assicurati non

riceveranno più il loro certificato assicurativo in via automatica, in quanto i dati che riporta (nome, cognome, data di nascita e numero AVS) figurano anche sulle tessere dell'assicurazione malattia. In caso di necessità, vi sarà comunque sempre la possibilità di richiedere anche la tessera AVS.

Assicurazioni infortuni

Il Consiglio federale ha anche deciso di mettere in vigore con il 1° gennaio 2017 la revisione della legge sull'assicurazione infortuni (LAINF) e della relativa ordinanza (OAINF). Le nuove disposizioni sono frutto di un compromesso faticosamente raggiunto tra le parti e colmano alcune lacune legislative, chiarendo per esempio il momento di inizio e fine dell'assicurazione. Viene pure risolto il problema della sovraindennizzazione tramite una riduzione della rendita versata vita natural durante, una

volta giunti all'età della pensione. In questo modo si evitano disparità di trattamento dal punto di vista finanziario con le persone che non hanno subito alcun infortunio. La nuova legge contempla anche il diritto delle persone in disoccupazione, che in precedenza era sancito solo a livello d'ordinanza.

Le persone che hanno contratto un mesotelioma a seguito dell'esposizione all'amianto potranno beneficiare di un'indennità di menomazione di integrità al momento in cui la malattia viene diagnosticata e non dovranno più aspettare il riconoscimento di una rendita. Questa modifica è stata dettata dalla constatazione che queste malattie insorgono spesso numerosi anni dopo l'esposizione, quando si è già al beneficio della pensione e portano in breve tempo al decesso.

Infine, la revisione della LAINF prevede un limite per i casi di

catastrofe, oltre il quale gli assicuratori potranno far capo ad un fondo di compensazione che saranno tenuti a creare, per far fronte alle loro prestazioni. L'ordinanza dà facoltà agli assicuratori di definire l'organizzazione di questo fondo.

Previdenza professionale

Il Consiglio federale ha poi deciso di ridurre dall'1,25% all'1% il tasso d'interesse per gli averi di vecchiaia, a seguito della riduzione di prestazioni del mercato dei capitali. Dato che l'indice dei prezzi al consumo di settembre 2016 risulta ancora inferiore a quello di riferimento del settembre 2013, non verranno adeguate neppure le rendite ai superstiti, né quelle di invalidità.

Assicurazione malattia

LAMal

Il premio dell'assicurazione di base obbligatoria aumenterà in media del 4,5% per gli

adulti con una franchigia di 300 franchi. A seconda dei cantoni, questo aumento varierà tra il 3,5 e il 7,3%. Dalla sua entrata in vigore, nel 1996, il premio di questa assicurazione di base obbligatoria è aumentato in media del 4,6%. Negli ultimi dieci anni, l'aumento medio è stato del 3,6%.

Per l'anno prossimo, l'aumento medio sarà inferiore al 4% in sette cantoni (AG, BE, LU, SH, TG, ZG, ZH), compreso tra il 4 e il 5% in altri otto cantoni (AR, BS, NW, OW, SG, SZ, UR, VD) e superiore al 5% nei restanti undici cantoni (AI, BL, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SO, TI, VS).

Team assistenza giuridica SEV

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter



■ Helvetia consulenza

Parcheggio rasente la cassetta delle lettere. Chi paga i danni?

Recentemente il mio amico mi ha prestato la sua nuova auto. Purtroppo, nel parcheggiarla non ho visto la cassetta delle lettere del suo vicino. Sono assicurati i danni alla cassetta e all'auto?

Normalmente fra amici e vicini ci si assumono le spese per rifondare i danni occorsi agli og-

getti in prestito. Dal punto di vista dell'assicurazione, tuttavia, la circostanza va considerata da un'altra prospettiva. Immagino che il suo amico abbia stipulato l'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile per i veicoli a motore. Quindi le spese di riparazione della cassetta delle lettere demolita sono coperte. Se poi, come di solito succede, ha anche assicurato la protezione del bonus, non insorgeranno spese né per lui né per il vic-

no, in quanto queste dovrebbero essere coperte da lei o, per meglio dire, dalla sua assicurazione di responsabilità civile privata.

Dato che l'auto del suo amico è un veicolo nuovo, avrà sicuramente stipulato una polizza casco integrale che si assume le spese per la riparazione di graffi e ammaccature. Anche in questo caso nell'assicurazione complementare dovrebbe essere inclusa la protezione del bonus.

In linea di principio le consigliamo comunque di stipulare un'estensione alla sua assicurazione RC privata per la guida di veicoli di terzi. Un tale complemento coprirebbe un eventuale aumento del premio a carico del suo amico, se il danno comportasse la perdita del bonus. Allo stesso tempo sarebbero coperte anche le spese di riparazione dell'auto e un'eventuale franchigia se il suo amico non dovesse disporre di un'assicurazione casco in-

tegrale ma solo di quella parziale. L'assicurazione, tuttavia, si assume tali spese solo se lei, come nel presente caso, prendesse in prestito l'auto solo occasionalmente e non regolarmente. Della stessa copertura assicurativa potrebbero beneficiare anche i suoi familiari (convivente, figli, ecc.) che abitano nella stessa economia domestica, a condizione però che lei abbia stipulato un'assicurazione familiare.

Giornata di formazione delle Donne SEV

Il peso dei pregiudizi sui generi

Le Donne SEV si incontrano tradizionalmente alla fine di novembre per la giornata di formazione. L'edizione di quest'anno è stata molto teorica, ma interessante grazie a quattro ricercatrici che hanno presentato il frutto delle loro ricerche.

A rompere il ghiaccio **Andrea Maihofer**, che lavora presso l'Istituto per la ricerca sui generi all'Università di Basilea. I suoi studi si basano sulla divisione del lavoro in casa e sull'evoluzione delle famiglie. Si concentra anche sulla formazione e la carriera dei/delle giovani in Svizzera. Nella sua presentazione ha ricordato come un bambino, una volta venuto al mondo, viene trattato in modo diverso a seconda del sesso. E come i genitori che non fanno questa distinzione, vengono criticati. Quante volte abbiamo sentito esclamazioni del tipo: «quanto è bella questa bimba», oppure «quanto è



Andrea Maihofer



Violette Wicky e Marie-Thérèse Godel lasciano la Commissione Donne SEV dopo una lunga militanza sindacale.

forte questo maschietto»? Sicuramente un sacco di volte e Andrea Maihofer ha elencato una serie di pregiudizi ancora molto presenti nella nostra società. Grazie a molte immagini, ha illustrato la situazione in modo brillante e ludico.

Mobilità: immagini forti

Johanna Rolshoven, dell'Istituto di Antropologia culturale presso l'Università di Graz, ha pure presentato una relazione con molte immagini legata alla mobilità e al legame della mobilità con i generi. Le immagini raccolte mostrano quanto nel secolo scorso le donne sono state considerate «quantità trascurabile» per tutto ciò che riguarda la tecnica e gli sport motoristici, tra gli altri. Gli studi sulla mobilità sono stati svolti dagli uomini, per gli uomini. Si è a lungo pensato che i rappresentanti del sesso maschile fossero più mobili rispetto alle donne: una panzana! Di fatti, le donne si muovono di più a piedi e con i mezzi pubblici e sono dal profilo ecologico più responsabili; tuttavia per molto tempo è pre-

valsa la percezione che le donne fossero troppo fragili per viaggiare da sole! Per quanto riguarda i grandi campioni di Formula 1, ciclismo, ecc., sono solo uomini (per ora, ndr).

Johanna Rolshoven non ha mancato di citare una serie di donne all'avanguardia in un mondo considerato di uomini, come l'aviazione o la ferrovia. Questo argomento ha suscitato vive discussioni al termine della presentazione; molte le donne presenti ad aver denunciato le difficoltà ad entrare nel mondo della ferrovia.

Nel tardo pomeriggio, Lucie Waser si è congedata da Viola Wicky e Marie-Thérèse Godel, entrambe membri di lunga data della Commissione Donne (20 anni per la prima e 31 anni per la seconda, presente fin dall'inizio della creazione della commissione).

La prossima giornata di formazione, il 24 novembre 2017, sarà dedicata al tema della gestione della violenza.

Henriette Schaffter/frg

L'IMMAGINE CORPOREA DELLE DONNE CONTINUA A DOMINARE

«Quando vieni misurata in centimetri o in chilogrammi»

«Care persone con le mestruazioni». Davanti alle sue ascoltatrici e spettatrici, ha esordito in questo modo la filosofa e scrittrice **Regula Stämpfli**, che ha riservato alla platea un vero e proprio spettacolo in occasione della giornata di formazione della Commissione Donne SEV. Ha spiegato, dal profilo filosofico,

i mutamenti legati ai ruoli di genere: «L'immagine individuale si è degradata in immagine corporea: veniamo definite per gli anni, i centimetri e i chilogrammi». Questa immagine «individuale» definisce a sua volta la politica, l'economia, la cultura e i media. «Nei media il modello è sempre lo stesso: la donna pone le domande e l'uomo risponde». In base alle sue osservazioni, le donne hanno otto volte più probabilità rispetto agli uomini di apparire con una foto invece del nome e della funzione. Nei media, gli individui, e soprattutto le donne, hanno solo un



Marta Kwiatkowski

mero valore corporeo. Regula Stämpfli ritiene che occorre dare un taglio a queste forme di rappresentazione dei generi e ha invitato le donne a ribellarsi: «Non mollate, siate in collera e dite basta a queste disuguaglianze».

Marta Kwiatkowski dell'Istituto Gottfried Duttweiler, svolge attività di ricerca nel campo della digitalizzazio-

ne. Ha affrontato l'evoluzione esponenziale della tecnologia e ha citato un'indagine di mercato della Daimler Benz risalente al 1900: «La domanda globale per le auto non supererà un milione, in particolare a causa del numero limitato di conducenti». L'evoluzione, del tutto inaspettata, comprende dei megatrend come la globalizzazione. Ma attenzione: «Un megatrend non arriva mai solo, è sempre accompagnato da una tendenza contraria», ha detto Kwiatkowski. La digitalizzazione a tutto spiano è spesso seguita dalla volontà di «disintossicazione digitale».

Se è vero che la digitalizzazione garantisce maggiore fluidità a qualsiasi azienda, è altrettanto vero che i confini tra sfera pubblica e privata, tra mondo del lavoro e del tempo libero, si stanno assottigliando. La percezione spaziale o geografica scompare. Siamo sempre più connessi e la mobilità migliora. Ma è davvero così, si è chiesta una partecipante mostrando viva preoccupazione. «Questo è davvero ancora un mondo vivibile»? Ecco la risposta: «Siamo cresciuti in questa società. Alcuni sono nativi digitali e pertanto non conoscono null'altro». **kt/frg**



Regula Stämpfli

■ VPT RhB – Assemblea del 17 novembre Coi capelli bianchi ma sempre molto attivi

In occasione dell'assemblea del 17 novembre a Thusis, Felix Murk ha dato il benvenuto a 49 membri e al segretario sindacale del SEV Peter Peyer. Il comitato è stato rieletto per un altro anno tra gli applausi generali: oltre al presidente Felix Murk sono stati riconfermati Rolf Dietisheim, Max Schmitz, Georg Demont, Anna Schmid e Calvin Bäder.



Fedeltà premiata.

Le attività del gruppo sono iniziate con la giornata dei pensionati lo scorso 17 marzo. È seguita l'escursione estiva a cui hanno preso parte 39 persone. Per il 2017 è previsto un viaggio a Livigno. Il 2016 è stato ricco di benemerienze: per i 70 anni di appartenenza al SEV 7 persone, per i 60 anni 12 persone, per i 50 anni 7 persone. Tutte sono state ringraziate per la fedeltà.

L'assemblea ha approvato anche il rapporto di cassa e preso atto che la sezione conta attualmente 264 membri. La nostra base oscilla sempre tra i 260 e i 300 membri. Il gruppo si impegna in ogni caso a guadagnare membri. A tutti i nuovi pensionati l'invito ad annunciarsi al gruppo VPT. Peter Peyer ha, dal canto suo, spesso alcune parole sul fallimento a livello popolare di AVSplus e sulle nuove sfide del SEV, come quella rappresentata dai bus a lunga percorrenza; un esempio fra tutti Flixbus. Si è poi complimentato anche lui con tutti per la lunga fedeltà al SEV.

Felix Murk ha poi illustrato il rapporto finale concernente l'accompagnamento dei pensionati VPT. E a giudicare dall'assenza di domande, è lecito concludere che il gruppo è gestito davvero bene. Si vuole tuttavia prestare attenzione alla rappresentatività di tutto il comitato, in cui deve essere presente un membro delle RhB. Si farà il necessario. L'assemblea generale si è conclusa invitando i/le presenti all'incontro del 2017, previsto ancora a Thusis.

Felix Murk

Presenza del SEV nel locale personale autisti FART

Grazie all'intraprendenza della locale sezione VPT Locarno, lunedì 21 novembre si è tenuta una giornata di presentazione del sindacato nella sala personale autisti bus delle FART. Presente sin dal primo mattino il presidente sezionale Andrea Sabetti. L'azione è stata apprezzata dalle colleghe e dai colleghi al fronte e molti di loro hanno aderito al sindacato. Grazie alla disponibilità del collega Gerry Di Biasi, in serata è stata organizzata una spaghettonata particolarmente apprezzata da tutti.

As



Il presidente Andrea Sabetti informa i colleghi.



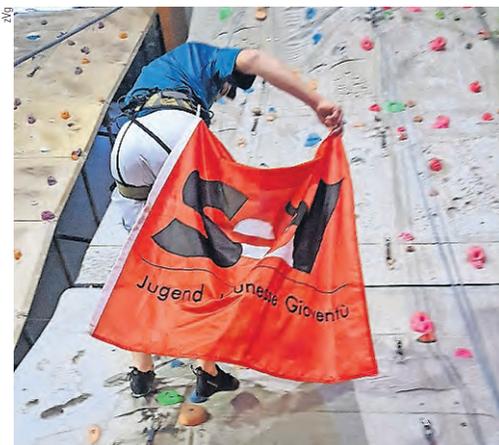
La spaghettonata serale, un bel momento conviviale.

■ Gioventù SEV – Corso di arrampicata «È un gioco di squadra, come il sindacato»

Un vecchio adagio cita: tutti assieme è più facile. Non sono parole campate in aria, ma il principio sul quale si basa il sindacato e noi membri siamo pienamente consapevoli che si tratta di un gioco di squa-

dra. La gioventù SEV ha mostrato come mettere in pratica questa teoria. Un gruppo composto da giovani membri SEV non ha avuto esitazioni ad attaccare una parete verticale del centro di arrampicata indoor di Niederwangen ad inizio novembre. Ovviamente i partecipanti erano assicurati vicendevolmente: dimostrazione di fiducia a persone che si incontrano per la prima volta.

Infatti, se in arrampicata non si dà piena fiducia al proprio o alla propria partner, non si avanza di un metro. Questo vale anche per il lavoro sindacale. Dobbiamo poter contare sulla solidarietà e la fiducia dei nostri colleghi. Altrimenti la nostra lotta per migliori condizioni di lavoro è già persa in partenza.



Non lo diremo mai abbastanza:
Zusammen geht's besser! Tutti insieme! Tous ensemble!

Stefan Bruderer, commissione giovani SEV



■ Sottofederazione AS

Solidarietà a tutto campo

Al centro dell'assemblea di AS Ticino, il programma di tagli delle FFS RailFit 20/30, che preoccupa tutte le categorie professionali, senza distinzione.

Al di là dei numerosi attestati di benemerita per la fedeltà al SEV – che rappresenta indubbio valore per ogni sindacato – l'assemblea di AS Ticino si è concentrata inevitabilmente sul programma di tagli RailFit 20/30.

Il presidente **Vanni Nembrini**, dopo aver ringraziato i colleghi per la loro partecipazione e il tempo dedicato al lavoro sindacale, ha espresso a nome di tutti viva preoccupazione per quanto si sta delineando sul fronte occupazionale all'interno delle FFS. A preoccupare anche gli attacchi alle conquiste sociali, legate in modo particolare alla Cassa pensione e alla invalidità professionale. Un attacco che va decisamente di traverso a tutti. Alla presenza del presidente centrale **Peter Käppeler**, i partecipanti hanno illustrato le principali difficoltà nel lavoro quotidiano, specialmente nella vendita dove la pressione per spingere gli utenti e le utenti ad usare i distributori automatici di biglietti, viene vissuta con un legittimo sentimento di frustrazione.

Segare il ramo su cui si è seduti

In sostanza significa obbligare il collaboratore o la collaboratrice a segare il ramo su cui siede. Chi è al fronte ha sottolineato quanto la consulenza del personale non solo è importante, ma anche apprezzata da tutti i/le clienti: «Non sono poche le persone che scelgono volontariamente di stare anche in coda pur di servirsi direttamente allo sportello. Sono segnali che ci fanno piacere, ma purtroppo non serviranno a cambiare la rotta delle FFS», ha esclamato un partecipante. L'automazione, è stato ricordato da un altro militante, porta inevitabilmente alla disumanizzazione delle stazioni.



Dal Ticino a Berna un messaggio di unità per la lotta sindacale.

E questo scenario nessun dipendente lo vuole. Perché alla fine saremo tutti perdenti: personale e utenti dei trasporti.

Il valore perduto dell'esperienza

È stata inoltre sottolineata la progressiva perdita del valore dell'esperienza. Un tema che sta molto a cuore alla sottofederazione AS. Perché non contano solo i diplomi e la formazione accademica; in un settore come quello dei trasporti pubblici, l'esperienza sul campo maturata dopo anni di lavoro e di dedizione all'azienda, vale oro. Purtroppo certe filosofie manageriali, nel nome di un presunto modernismo ed efficientismo, tendono a non dare più il giusto valore all'esperienza, come se un titolo di studio fosse sufficiente per essere un «buon» dipendente, capace di far fronte alle sfide della quotidianità.

Amarezza e rabbia

I ferrovieri e le ferroviere rivendicano con orgoglio la loro storia e guardano sconsolati – ma anche e soprattutto adirati – ai nuovi tagli decisi dalla direzione FFS.

Proprio mentre a Bellinzona era in corso l'assemblea AS Ticino, a Berna oltre 300 colleghi

hanno occupato la sede centrale delle FFS dove si stavano svolgendo le trattative legate alle misure legate alla Cassa pensione (riduzione dello 0,8% circa dello stipendio ribaltando sul personale la metà del premio di rischio e inasprimento dell'accesso all'invalidità professionale).

Käppeler ha proposto una breve interruzione dell'assemblea per scattare una foto e inviare un messaggio di solidarietà a Berna usando la velocità dei social media. Detto fatto. Da Berna il presidente del SEV Giorgio Tuti riesce a comunicare in diretta il sostegno di AS Ticino.

La voglia di riscossa è vibrata in tutto il Paese.

frg

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Lo sciacallaggio dei numeri

Il libero esercizio del voto è elemento essenziale della vita democratica di un Paese, ma esso esige che il cittadino sia compiutamente informato affinché possa esprimersi in piena consapevolezza. Pare ovvio e, alla luce della valanga di informazioni che attraverso i vari media letteralmente ci travolge, sembrerebbe scontato. Ma è proprio così?

Un recente libretto del noto «sondaggista» Nando Pagnoncelli, dal titolo «Dare i numeri» dimostra esattamente il contrario. Attraverso una serie di indagini in ben 33 Paesi sparsi sull'intero globo (ma, ahimè, manca la Svizzera!) vi si dimostra la discrepanza, a volte addirittura abissale, fra la percezione della realtà e la realtà medesima.

In una ventina di tabelle vengono analizzate e messe a confronto fra i diversi Paesi le percezioni su vari aspetti delle realtà sociali. Ne esce un quadro tanto desolante quanto preoccupante. Di esempi se ne possono dunque fare a iosa. Gli immigrati ci invadono? Per gli italiani essi ormai costituiscono il 30% della popolazione nazionale, quando in realtà sono il 7%, con una differenza del 23%. Tutti i Paesi ne sovrastimano il numero con percentuali che spesso superano il 15%. E i musulmani quanti sono? Per i francesi costituiscono il 31% della popolazione, quando in realtà sono solo l'8%. Ma anche belgi, canadesi, inglesi, italiani e statunitensi si pensano circondati dai seguaci di Maometto, quando in questi paesi variano fra l'1 e il 5%!

Altro tema caldo quello della disoccupazione. Ancora una volta i più disinformati sono gli italiani: mentre i dati ufficiali (2014) ci danno un tasso del 12%, per il campione preso in esame tale percentuale sarebbe del 49%, quattro volte di più. Ma dati altrettanto lontani dalla realtà, a riprova di quanto allarmi la prospettiva di mancanza di lavoro, emergono da tutti gli altri paesi, dalla Corea del Sud agli Stati Uniti, dalla Francia alla Germania.

Non c'è più morale, oggi i giovani fanno l'amore quando sono ancora bambini, prova ne sia, siamo ancora in Italia dove si pensa che il 17% delle donne fra i 15 e i 19 anni sono ragazze-madri. In realtà il fenomeno è scarsamente diffuso: riguarda appena lo 0,5% delle giovani di questa fascia d'età (sicuramente grazie alla pillola e al preservativo!).

Come scrive Ilvo Diamanti, nella postfazione, «generale è la tendenza a dilatare l'ampiezza dei fenomeni – e dei problemi – che suscitano maggiore preoccupazione «e diffuso – aggiungiamo noi – è lo sciacallaggio che contraddistingue politici alla caccia del voto e giornalisti a quella del sensazionalismo. Non è un caso che i due Paesi meno informati risultino Italia e Stati Uniti.»

■ VPT Locarno

Assemblea sezionale ordinaria, 15 dicembre, Locarno-Muralto

Il comitato è lieto di invitarvi alla nostra assemblea che avrà luogo presso la sala Mimosa della Residenza al Parco a Locarno-Muralto, a partire dalle ore 19.00, giovedì 15 dicembre, con il seguente ordine del giorno:

1. apertura e saluto del presidente Andrea Sabetti
2. relazione del presidente
3. relazione del segretario sindacale Angelo Stroppini
4. eventuali

Al termine seguirà l'aperitivo e la cena «natalizia» prevista alle 20.30. La cena è aperta a tutti i colleghi FART/NLM affiliati al sindacato. La partecipazione è di 20.– franchi a persona.

Iscrizione entro il 9 dicembre tramite SMS a: Andrea Sabetti, telefono 076 464 80 00.

Vi attendiamo numerosi!

Il presidente Andrea Sabetti

Gioventù SEV Slittata a Grindelwald 4 e 5 febbraio 2017

L'ormai classica manifestazione della gioventù SEV si svolgerà in una nuova località, a Grindelwald nell'Oberland Bernese. Una volta sul posto, ci recheremo sulla pista di slitta alla Bussalp, una delle più lunghe d'Europa, per lanciarcisi in discese da brivido, che culmineranno in una fondue e in una serata in libera uscita. Domenica, avremo un programma a sorpresa...

Vieni anche tu? Se hai voglia di partecipare puoi iscriverti presso Eveline Tanner: eveline.tanner@sev-online.ch. Altri eventi e informazioni su: <http://sev-young.ch/it/>

Avviso

Il segretariato regionale del SEV a Bellinzona sarà chiuso per impegni fuori sede:

venerdì 9 dicembre 2016

mercoledì 14 dicembre 2016

Per le festività natalizie il segretariato sarà chiuso dal 24 dicembre 2016 fino al 3 gennaio 2017 compreso. Saremo di nuovo in sede il 4 gennaio 2017.

Preavviso assemblee di settore VPT 2017

■ **Giornata navigazione:** 25 gennaio, battello MS Weggis, imbarcadero 5/6 presso KKL, Lucerna, a 2 min. dalla stazione. Inizio ore 10.15

■ **Giornata Bus-Gatu,** 23 febbraio, albergo Olten, Olten, dalle 09.30

■ **Giornata ferrovia:** 9 marzo, ore 10.45, sul Rigi; con relazione di un responsabile Suva sui problemi di salute legati alle differenze di altitudine durante il lavoro. Segue discussione.

■ **Giornata VPT pensionati,** 14 marzo, albergo Olten, Olten dalle 09.30

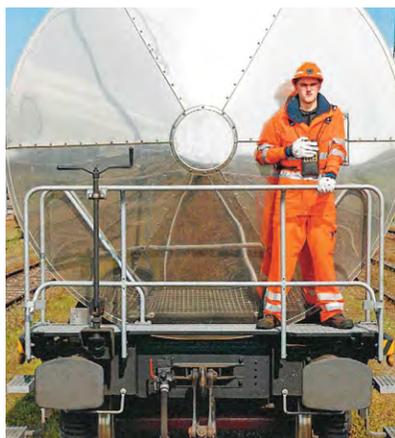
Riservate le date!

www.vpt-online.ch

Restiamo in contatto: abbonati alla newsletter!
sev-online.ch/it/newsletter

In media ogni anno perdono la vita da 3 a 4 lavoratori nel settore ferroviario. Alcuni restano invalidi. Possiamo cambiare questa situazione. Basta osservare le dieci regole enunciate in questo opuscolo durante il lavoro quotidiano. La vita e la salute delle persone hanno la massima priorità! Per lavoratori e superiori questo significa che occorre: rispettare sempre le regole di sicurezza. La sicurezza sul lavoro è un lavoro di squadra. Le istruzioni e i controlli di sicurezza sono parte integrante del lavoro. In caso di dubbio vanno chieste spiegazioni. Se un qualche pericolo minaccia la nostra vita, la nostra salute o quella di una persona, occorre dire Stop. I lavoratori e le lavoratrici hanno

Nuovo prospetto della Suva per il settore ferroviario

Dieci regole d'oro

La copertina del nuovo opuscolo.

il dovere di sospendere i lavori ed eliminare subito eventuali carenze o irregolarità. Se questo non è possibile bisogna avvisare il superiore e nel contempo i colleghi e le colleghe. Si proseguono i lavori solo dopo aver eliminato il pericolo. Queste regole sono in linea con i principi della «Charta della sicurezza». In questo

documento le associazioni padronali, i progettisti e i sindacati si impegnano affinché sul lavoro si rispettino le regole di sicurezza (www.charta-sicurezza.ch).

Nel nuovo opuscolo dedicato al settore ferroviario, la Suva illustra in modo efficace le responsabilità dei lavoratori e dei superiori. In dieci capitoli si sofferma sulle varie fasi del lavoro: dalla pianificazione alla distribuzione degli incarichi, dal lavoro nei binari alle operazioni di manovra.

Ecco le dieci regole d'oro che sono soprattutto dei principi salvavita:

1. La sicurezza sul lavoro è un compito direttivo.
2. Mansioni e responsabilità chiare e precise.
3. Salire e scendere a veicolo fermo.
4. Agganciamento solo a veicolo fermo.
5. Lavorare in sicurezza nella zona dei binari.
6. Uso corretto delle attrezzature.
7. Linee di contatto messe a terra in modo visibile.
8. Misure anticaduta.
9. Utilizzo di vie pedonali sicure.
10. Evitare le aggressioni.

Comunicato Suva/red



DESIDERIAMO RINGRAZIARVI E

vi auguriamo di cuore un sereno Natale
e un prospero e felice anno nuovo ricco di salute

WIR MÖCHTEN DANKE SAGEN

und wünschen von Herzen fröhliche Weihnachten
sowie ein glückliches neues Jahr
begleitet von guter Gesundheit

NOUS VOUDRIONS DIRE MERCI

Nous vous souhaitons de tout coeur
un Joyeux Noël ainsi qu'une bonne et heureuse
accompagnés d'une bonne santé



Martin Faes & Brenscino-Team



Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago,
Tel. 091 786 81 11, info@brenscino.ch / www.brenscino.ch

A SPROPOSITO DI ...

ROBERTO DE ROBERTIS

... lungimiranza

Il cosiddetto progresso ha messo in pochi decenni a confronto l'umanità intera con cambiamenti maggiori di quelli avvenuti tra la caduta dell'Impero Romano e l'inizio della Prima Guerra Mondiale, ovvero nel corso di ben due millenni! Lo sviluppo economico è strettamente condizionato dalla tecnologia: sono state proprio le invenzioni, molto più che le ideologie, le vere locomotive non solo del progresso, ma anche delle stesse rivoluzioni; creando quelle situazioni nuove che da sole hanno permesso il rovesciamento di antichi schemi socio-economici. Pensiamo anche solo all'impulso decisivo che gli elettrodomestici hanno dato all'emancipazione femminile! Ma le invenzioni da sole non bastano a risolvere i problemi. Il vero progresso dipende dalla capacità che ha una società di gestire al meglio il potenziale tecnologico a sua disposizione, utilizzandolo come una tastiera su cui esprimere le proprie scelte politiche. In passato gli uomini vivevano come su mondi differenti: nella sola isola della Nuova Guinea si parlavano ben 700 lingue diverse! Oggi siamo tutti interconnessi in tempo reale e su scala globale: basta un semplice tocco sullo schermo del cellulare o del tablet per avere accesso a informazioni un tempo contenute in sterminate biblioteche cartacee, o per intessere relazioni e scambi con gli angoli più remoti del pianeta. Ci arrivano prodotti e contributi tecnologici da ogni parte del mondo; tuttavia subiamo contestualmente anche la concorrenza di merci e manodopera provenienti da paesi che, fino a prima, non sapevamo neanche indicare sulla cartina geografica! Sono gli effetti collaterali della globalizzazione. Purtroppo il dibattito culturale e politico non sempre si dimostra in grado di capire dall'interno la complessa interazione dei vari elementi, che determinano certe situazioni che tutti deploriamo: viviamo in un mare di dettagli, di cui ci sfugge la visione d'insieme. Dobbiamo sforzarci di analizzare i problemi in modo più globale, elaborando in proiezione le scelte più opportune, per capire quali decisioni sia più strategico prendere a livello locale, sul medio-lungo termine. Anche perché molte crisi di oggi sono già la conseguenza della leggerezza e della scarsa lungimiranza politica di ieri. Chi sta alla cloche di un aereo che va a velocità supersonica non può virare all'ultimo momento, come se fosse al volante di una bicicletta: deve imparare a impostare la virata molto tempo prima, se non vuole andare a schiantarsi contro il primo ostacolo!

IMPRESSUM

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

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

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter, Karin Taglang.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 8250115.

Tiratura: edizione italiana: 3541 copie; totale: 42046; certificata il 24.10.2016

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:

SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 3575757, fax 031 3575758. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

Pubblicità: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tel. 044 9285611, fax 044 9285600, e-mail: kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

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

Stampa: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch
ISSN 1662-8470

Prossima edizione: 22 dicembre.

Chiusura redazionale: giovedì 15 dicembre, ore 10.

Votazione federale del 12 febbraio 2017

Di nuovo gabbati? No grazie

A seguito della pressione internazionale la Svizzera con la Riforma dell'imposizione delle imprese III doveva limitarsi ad abolire i controversi privilegi fiscali a livello cantonale. In realtà il Parlamento federale ha introdotto nuove scappatoie fiscali per le persone giuridiche, con lo scopo di ridurre massicciamente le imposte. Un buco di almeno 2,7 miliardi all'anno nei conti pubblici! Il conto lo pagherà la popolazione.

La Riforma III crea buchi miliardari nelle casse della Confederazione, dei Cantoni, delle Città e dei Comuni! E a pagarne le conseguenze saremo tutti noi: ci aspettano peggioramenti nei servizi pubblici e aumenti di tasse e imposte. Con la Riforma III i grandi azionisti, gli avvocati d'affari e i consulenti fiscali guadagneranno miliardi.



Ci saranno meno soldi nel portafoglio a causa di imposte più elevate che dovremo pagare. E ci saranno pure meno prestazioni a causa delle casse vuote!

E il conto lo pagheremo noi con una riduzione delle prestazioni e aumenti di tasse e imposte.

No alle scappatoie fiscali

«Imposta sull'utile con deduzione degli interessi sul capitale proprio superiore alla media», «patent box» o «dichiarazione di riserve occulte» – queste sono le nuove scappatoie fiscali della Riforma III. Conoscete il significato di questi termini? No? È voluto: dietro a queste espressioni tecniche incomprensibili si nascondono espedienti fiscali opachi, che solo un pugno di

consulenti fiscali e avvocati d'affari capiscono. Alcuni grandi gruppi e i loro azionisti – tra cui anche gli sceicchi del Qatar o il fondo di Stato di Singapore guadagneranno miliardi con queste scappatoie fiscali.

No a nuovi buchi miliardari

Le mancate entrate per gli enti pubblici sono imprevedibili: al minimo 2,7 miliardi di franchi all'anno – 1,3 miliardi per la Confederazione e 1,4 miliardi per Cantoni e Comuni. Ma potrebbero essere molte di più a seguito delle nuove scappatoie fiscali, che permettono un'ulteriore

riduzione delle imposte sugli utili! Le mancate entrate sono già state ampiamente sottostimate nella precedente riforma fiscale delle imprese nel 2008 (Riforma II).

No a una nuova fregatura ai danni della popolazione

Il buco miliardario che la Riforma III crea nelle casse federali, cantonali e comunali deve essere colmato. E ciò sarà possibile solamente tagliando le prestazioni – ad esempio nella formazione – ed aumentando tasse e imposte, a danno del ceto medio, dei lavoratori, del-

le famiglie, dei «normali» contribuenti, ossia tutti noi! Un no eviterà un nuovo disastro e darà mandato al Parlamento di presentare una riforma equilibrata.

No a un nuovo disastro finanziario!

La Riforma II dell'imposizione delle imprese è già stata una fregatura! Persino il Tribunale federale ha stabilito che nella votazione del 2008 la popolazione è stata ingannata. Già allora non è stato correttamente stimato il costo globale della riforma. Prima della votazione il Consiglio federale parlava di 900 milioni di franchi annui, in realtà la cifra è stata nettamente superiore. Se le cifre fossero state presentate correttamente, la votazione avrebbe avuto un esito diverso: in effetti nel 2008 la Riforma II è passata con solo il 50,5% di sì. Noi paghiamo, i grandi azionisti ne approfittano! Ora basta! Diciamo no il prossimo 12 febbraio.

USS/USS Ticino

Photomystère: «dov'è scattata questa foto?»



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 14 dicembre 2016:**

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

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

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

Il nome della vincitrice o del vincitore sarà pubblicato sul numero successivo.

Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso.

Le vie legali sono escluse.

In palio vi è un set da scrittura SEV composto da penna a sfera e da matita porta mina Caran d'Ache, che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava un passaggio a livello recentemente risanato per accedere ad un mucchio di letame sulla linea TRN tra La Chaux-de-Fonds e Les Ponts-de-Martel. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

La fortunata vincitrice del coltellino «outrider» con logo SEV è:

Daniela Scherrer, Schänis, della sezione LPV Zurigo