

Servizio pubblico

Il settore è sempre più sotto pressione. Occorre un'offensiva.

Pagine 2 e 3



Salario minimo

La campagna in vista della votazione sul salario minimo è stata lanciata. Una battaglia che dobbiamo vincere insieme.

Pagina 12

Incontro con le sezioni

Le sezioni sono fondamentali per il SEV. I tradizionali incontri con la presidenza centrale sono sempre molto seguiti. Buon segno!

Pagina 4

Dopo 20 anni, la protezione delle Alpi dal traffico di transito non è ancora realtà

I pugni sul tavolo

Non è da tutti festeggiare il proprio compleanno picchian-do i pugni sul tavolo. L'associazione dell'iniziativa delle Alpi lo ha dovuto fare, per ricordare ancora una volta che la volontà popolare è tutt'ora disattesa.

Dalla nascita dell'associazione, 25 anni fa e dal suo ... battesimo popolare, 5 anni dopo, molta acqua è passata sotto i ponti e molti autocarri sotto le Alpi. Tutti riconoscono che senza questa iniziativa e senza l'attività di coloro che insistono per vederla concretizzata, gli autocarri sarebbero molti di più. Ciò però non basta! È quanto gli attivisti dell'Iniziativa delle

Alpi hanno tenuto a ricordare sulla piazza federale, manifestando la loro determinazione.

Nella loro lotta, anche contro le nuove minacce che si profilano all'orizzonte del trasferimento, potranno continuare a contare anche sul sostegno del SEV.

dossier alle pagine 8, 9 e 10



I pugni sul tavolo della piazza federale: la pazienza è ormai al limite!

Azione all'Europarlamento sulla riforma ferroviaria

No a liberalizzazioni e privatizzazioni: a Strasburgo i sindacati di tutte le ferrovie europee hanno protestato contro le conseguenze del quarto pacchetto ferroviario, denunciando l'ulteriore liberalizzazione del trasporto ferroviario. A rimetterci è la qualità globale di tutto il sistema ferroviario.

a pagina 16

8 marzo, giornata internazionale della donna

Non fiori, ma conquiste!



Si vedono meno, ma esistono e resistono. Questo il messaggio di Bar-

bara Amsler, la delegata alle pari opportunità del SEV che nel mese di aprile terminerà la sua avventura al SEV. Molto infatti resta ancora da fare per la questione femminile. E l'attuale clima

di restaurazione culturale non facilita le cose. Il Gruppo Donne Ticino e Moesa lancia un appello affinché l'8 marzo torni ad essere una giornata di lotta, e non una giornata di mercificazione, tra buoni sconto, lezioni di trucco in piazza ed eventi che altro non sono che una forma di commercializzazione.

alle pagine 6, 7 e 11

EDITORIALE

Per l'Iniziativa delle Alpi si tratta di proteggere la regione alpina, per il SEV di favorire il trasporto ferroviario delle merci: da due direzioni diverse, arriviamo alla stessa meta: per le merci, la ferrovia! Il SEV si congratula per i 25 anni di fondazione dell'Iniziativa delle Alpi e per il ventesimo del voto popolare che il 20 febbraio 1994 approvò l'articolo

«Contro il raddoppio pronti al referendum.»

Daniela Lehmann,
coordinatrice della politica dei trasporti

costituzionale sulla protezione delle Alpi. Ma non c'è molto da festeggiare perché c'è ancora parecchio da fare per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Per quanto riguarda l'applicazione letterale dell'Iniziativa delle Alpi, il Consiglio federale ne dichiara il fallimento. Peggio ancora, presenta al Parlamento il progetto di raddoppio della galleria autostradale del Gottardo. Il SEV e l'Iniziativa delle Alpi sono organizzazioni amiche: saranno pertanto di nuovo insieme quando si tratterà di lanciare il referendum contro il raddoppio del Gottardo. Per ora nutriamo ancora la speranza che il Parlamento riconosca che usare denaro pubblico per questa opera rappresenti un investimento sbagliato e che si tratta di una palese violazione della Costituzione e quindi della sovrana volontà popolare. Ma è davvero solo una speranza.

IN BREVE

Vedove/i devono cambiare conto

■ In un linguaggio giuridico incomprensibile la Cassa pensione delle FFS si è rivolta ai numerosi vedovi e alle numerose vedove, per annunciare che non potevano più continuare ad usare il loro conto. La ragione di questa decisione? Le nuove direttive della FINMA; l'autorità di sorveglianza dei mercati finanziari (FINMA), infatti, non autorizza più i collaboratori e i pensionati ad avere dei conti personali presso la Cassa pensione. Le numerose persone che hanno ricevuto la missiva si sono immediatamente rivolte al SEV per capirci qualcosa. Di fatto questi conti devono essere disdetti per fine aprile; il denaro può essere trasferito su un conto normale via Postfinance oppure essere versato su un altro conto esistente presso un'altra banca.

Migliorare il traffico negli agglomerati

■ Il Consiglio federale è intenzionato a migliorare ulteriormente la situazione del traffico in 36 città e agglomerati e chiede al Parlamento di sbloccare 1,68 miliardi di franchi per la realizzazione dei cosiddetti programmi d'agglomerato di seconda generazione. I programmi d'agglomerato mirano a pianificare in modo coordinato lo sviluppo degli insediamenti e i trasporti, migliorando nel contempo il coordinamento dei vari mezzi di trasporto nei territori urbani.

Nel 2006 la Confederazione ha stanziato sei miliardi di franchi del fondo infrastrutturale per il miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati. Nello stesso anno, il Parlamento ha sbloccato 2,56 miliardi di franchi del fondo infrastrutturale per progetti urgenti e pronti per la realizzazione nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato e nel 2010 altri 1,51 miliardi di franchi per la prima generazione di programmi d'agglomerato «Trasporti e insediamento».

Oltre 200 dipendenti del settore pubblico si sono riuniti a Berna per discutere delle sorti

«Al servizio della qualità»

I servizi pubblici sono sotto la pressione dei liberalizzatori che vogliono privatizzare i settori redditizi e sopprimere gli altri.

I servizi e le infrastrutture pubbliche costituiscono però i pilastri su cui poggia la coesione nazionale. È questa constatazione che ha indotto l'Unione sindacale svizzera e le sue federazioni dei dipendenti dei servizi pubblici, SEV, VPOD, APC (associazione del personale della Confederazione), Syndicom (media e comunicazione) e Garanto (sindacato del personale delle dogane e delle guardie di confine) a indire un convegno sul tema. L'introduzione con considerazioni di carattere generale sulle necessità di un servizio pubblico forte



Sabine Trier (ETF), Dora Heim (USS) e Giorgio Tuti (SEV).

è stata curata dalla ex Consigliera di Stato friborghese Ruth Lüthi e dall'economista Andres Frick, che ha introdotto il tema della concorrenza. Secondo Lüthi, le critiche ai servizi pubblici sono per lo più ingiustificate. «Le loro prestazioni sono alla base della qualità di vita»

ha sottolineato. Frick ha invece ripercorso le teorie economiche volte a introdurre la concorrenza nei servizi pubblici, portando esempi positivi e negativi.

Oltre i nostri confini

Jan Willem Goudriaan, rappresentante dell'EPSU (European

Public Sector Union, l'Unione europea dei sindacati dei servizi pubblici) ha riferito di un'iniziativa popolare europea per opporsi alla privatizzazione della fornitura d'acqua. Sono poi seguiti gli interventi dell'ex Consigliere di Stato di Zugo Hanspeter Uster sulla sicurezza pubblica, del segretario generale della VPOD Stefan Giger, sulla salute, di Alain Carrupt, presidente di Syndicom, sul servizio di base della Posta e di Katharina Prelicz-Huber, presidente della VPOD, sul settore della formazione.

Per i numerosi partecipanti del SEV sono stati naturalmente di particolare interesse gli interventi sul trasporto pubblico.

Trasporti pubblici

Claude Hêche, Consigliere agli Stati giurassiano, ha illustrato gli obiettivi strategici delle

Approvata una risoluzione per rafforzare il servizio pubblico

Per il nostro Paese

I servizi e le infrastrutture pubbliche costituiscono la base dei diritti dell'uomo e della donna, della coesione sociale e delle pari opportunità del nostro paese. Assicurano un sostegno alla popolazione, offrendo formazione e informazione, assistenza medica, istituzioni sociali e spazi abitativi. Offrono anche protezione e sicurezza, tramite la polizia, il personale delle dogane e i servizi di soccorso. Garantiscono un approvvigionamento affidabile e sostenibile di energia e acqua, oltre a servizi di trasporto e comunicazioni.

La Svizzera è chiamata ad affrontare sfide quali l'evoluzione demografica, la sicurezza sociale, la partecipazione delle e dei cittadini, i limiti delle risorse territoriali ed energetiche, la crescente mobilità, le disparità di potenziale economico tra le regioni e la mancanza di mano-

d'opera qualificata. L'unica risposta adeguata comporta un finanziamento sufficiente delle infrastrutture e delle prestazioni. Per il buon funzionamento della Svizzera, abbiamo bisogno di servizi pubblici forti!

SEV, VPOD, syndicom, APC e Garanto chiedono quindi:

■ di abbandonare i programmi d'austerità, di privatizzazione e di concorrenza nei servizi pubblici!

■ L'accesso indiscriminato di tutta la popolazione a prestazioni sociali, di formazione, di cura medica di livello eccellente, che non devono essere elargite da privati a scopo di lucro.

■ I monopoli devono essere in mano pubblica, in particolare l'infrastruttura ferroviaria, le reti elettriche, di comunicazione, di fornitura d'acqua, nonché lo

smaltimento delle acque luride e dei rifiuti. Gli utili conseguiti devono andare a favore della collettività.

■ I compiti di sovranità, dalla sicurezza pubblica alla fiscalità, devono sottostare al controllo democratico ed essere eseguiti esclusivamente da organi statali.

■ Per prestazioni di servizio pubblico eventualmente affidate a terzi, devono essere rispettati i principi dell'azione di uno stato di diritto:

- parità di accesso e assenza di discriminazioni per tutta la popolazione;
- controllo democratico della fornitura di prestazioni;
- trasparenza sui rapporti di proprietà, gli introiti e le spese;
- divieto di conseguire utili;
- obbligo di fissare le condizioni di impiego in un contratto collettivo di lavoro.

■ Per un servizio pubblico forte, efficiente e rivolto al futuro occorrono:

- condizioni di lavoro corrette e che favoriscano le pari opportunità;
- il rispetto di standard di sicurezza e di salute sul posto di lavoro;
- investimenti coerenti nella formazione di base e permanente del personale;
- un'evoluzione delle prestazioni adeguata alle necessità;
- un'integrazione giudiziosa delle nuove tecnologie;
- un impiego di materiali e di energie rispettoso delle risorse.

■ Le esternalizzazioni già avvenute devono essere sottoposte a verifica e ad un controllo democratico.

Ci impegneremo per ottenere questi punti.

del servizio pubblico

della vita»

aziende parastatali, sull'esempio delle FFS, per le quali Consiglio federale e Parlamento definiscono gli obiettivi aziendali e gli orientamenti strategici, nonché gli obiettivi finanziari, di personale, di collaborazione e informazione alle autorità. Queste direttive possono però portare a conflitti d'interesse, per esempio quanto considerazioni di offerta di base, di politica tariffaria e finanziarie si contraddicono.

Sabine Trier, segretaria aggiunta della federazione europea dei lavoratori dei trasporti ETF ha illustrato il quarto pacchetto ferroviario dell'UE, che presenta note molto negative, tanto da aver indotto oltre 3000 ferrovieri a dimostrare pubblicamente davanti all'Europarlamento di Strasburgo (vedi focus.sev a pag. 16). Esso comporta infatti lo sman-

tellamento delle ferrovie nazionali, dettato unicamente da considerazioni ideologiche che fanno astrazione da ogni considerazione finanziaria e delle conseguenze negative. Trier ha spiegato come in Gran Bretagna i costi siano aumentati del 30%, mentre vi sono 500 collaboratori che si occupano esclusivamente della determinazione delle responsabilità per i ritardi. «La Svizzera dimostra ogni giorno, con il suo modello, come queste evoluzioni siano insensate» ha concluso Trier.

Anche l'intervento del presidente SEV Giorgio Tuti è stato dedicato al tema della concorrenza, visto dalla Svizzera, che riprende sempre con molto zelo il diritto europeo, tanto che anche da noi la liberalizzazione è molto spinta. «Siamo sempre allievi modello» ha iro-

nizzato Tuti, precisando che non vi potranno essere ulteriori liberalizzazioni, altrimenti le aziende faranno fatica a trovare personale ben formato, qualificato e ne andrà di posti di lavoro apprezzati e ben retribuiti. Egli ha quindi fatto un appello all'unione delle forze, per rivendicare una manutenzione adeguata del sistema e l'introduzione generalizzata di contratti collettivi di lavoro per prevenire possibili episodi di dumping.

I partecipanti hanno infine discusso una petizione che riassume le rivendicazioni della giornata e che è destinata ad avere un seguito.

L'USS conta infatti di pubblicare tra alcune settimane un dossier sull'argomento, che sarà ripreso anche al congresso del prossimo autunno.

pan.

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Nuovi vecchi orrori

Immersi come siamo nelle nostre realtà, dal voto del 9 febbraio agli sconvolgimenti in Ucraina, non abbiamo una vera percezione di ciò che avviene nelle realtà più lontane, anche se spesso ci illudiamo del contrario grazie a qualche servizio televisivo. Per esempio, quanti di noi sanno che in Africa si commettono tuttora crimini rituali e che la maggior parte delle vittime sono bambini, fatto che si ritrova nei più antichi sacrifici umani in ogni parte del pianeta, rappresentando i bambini – o le giovani vergini – le vittime più pure da offrire al dio di turno? E che tali riti non sono più officiati solo in occasione di «cerimonie sacre», a beneficio di qualche dio o dea, ma per creare feticci e amuleti richiesti principalmente da uomini di potere, appartenenti alle classi dirigenti? Personalmente l'ho scoperto sul supplemento culturale Alias del Manifesto e l'ho poi verificato sul settimanale Jeune Afrique.

Tale orripilante pratica è diffusa essenzialmente nell'Africa subsahariana. Alle piccole vittime vengono tolti alcuni organi, in particolare genitali, occhi, lingua, orecchie, cuore. Con questi vengono confezionati feticci che, si crede, possano rendere più forte e vittorioso il loro possessore.

Il fenomeno è particolarmente presente in Gabon, dove si è costituita «l'Associazione per la lotta contro i crimini rituali». A fondarla è stato il padre d'una delle 138 vittime che si sono contate in appena due anni, dal 2010 a inizio 2012. Nei soli primi sei mesi dello scorso anno sono stati uccisi 24 bambini. Stando alle inchieste di Jeune Afrique è opinione diffusa che a ordinare i sacrifici siano essenzialmente rappresentanti delle classi dominanti, politici e alti funzionari. Per la maggior parte di loro, amuleti, feticci, polveri magiche avrebbero il potere di forzare il destino, favorire una nomina a un posto importante, far vincere un'elezione al parlamento o in un municipio oppure gettare il malocchio sul nemico o l'avversario del momento. Fatto questo che renderebbe più difficili le inchieste avendo i responsabili sufficiente potere per cercare di mettersi al riparo ostacolando le indagini. Tanto è vero che sono stati sì arrestati alcuni «stregoni», ma nessun mandante o acquirente è mai finito alla sbarra.

Qualcosa di analogo accade in Mali. Secondo una giornalista locale, «i sacrifici umani sono una realtà e non un mito. Il corpo umano è utilizzato per acquisire il potere e conservarlo a lungo... se ne usano tutte le parti, e in particolare il sangue».

Anche in Senegal si è constatato che nei periodi elettorali aumenta il numero dei bambini scomparsi, anche se le denunce sono scarse per paura di rappresaglie sui parenti.

Crimini simili sono segnalati in Camerun, Burundi, in Tanzania, paese questo dove ci sarebbe una recrudescenza di assassini rituali. Spesso, scrive Jeune Afrique, le mutilazioni vengono effettuate quando le vittime sono ancora vive perché si è convinti che l'organo prelevato sia più potente se la vittima urla dal dolore.

Religione, superstizione, comune delinquenza criminale: i confini si confondono e la civiltà avanza.

Nuovo direttore alla FLP: Roberto Ferroni succede a Giorgio Marcionni



Con il 1° marzo, l'ing. Giorgio Marcionni (a sinistra nella foto) ha lasciato la direzione della ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Gli succede l'ing. Roberto Ferroni (al centro della foto, con il presidente del CdA FLP Stefano Soldati a destra) che manterrà anche la carica di direttore aggiunto della TPL, nell'ambito dei rapporti di collaborazione che legano le due aziende.

Il SEV ringrazia il direttore uscente ing. Marcionni per i costruttivi rapporti ed esprime i propri auguri al direttore entrante.

Annuale conferenza dei presidenti sezionali

Si prospetta un anno impegnativo

A inizio anno, la presidenza SEV va in tournée per incontrare i presidenti sezionali nelle rispettive regioni e discutere delle sfide che attendono il sindacato.

Quest'anno è stata la vicepresidente Barbara Spalinger ad intraprendere la trasferta, accompagnata dalla coach delle sezioni Elena Obreschkow. All'appello hanno risposto tutte le sezioni SEV del cantone, per un invito che ha assunto una forma leggermente diversa. La riunione ha infatti preso avvio nel primo pomeriggio, dando così facoltà di discutere approfonditamente i vari temi.

Molta carne al fuoco

Sarebbe del resto stato difficile fare altrimenti, considerato il numero e la portata degli argomenti sui quali il sindacato sarà chiamato ad agire nel corso dell'anno. La discussione si è dapprima soffermata sul rinnovo del contratto collettivo FFS, le cui trattative stanno per

entrare nel vivo. Anche questa riunione ha confermato la necessità di migliorare le possibilità di pensionamento anticipato, che risultano ormai precluse a buona parte del personale, sottolineando comunque come le sollecitazioni siano aumentate a tutti i livelli e per tutte le categorie. La soluzione di questo problema dovrebbe pertanto risultare generalizzata. Un altro aspetto centrale saranno le disposizioni sul tempo di lavoro, che dovrebbero migliorare la pianificazione dei turni, in modo da facilitare la conciliazione della vita professionale con quella privata. Barbara Spalinger ha tenuto a sottolineare le prevedibili difficoltà per giungere ad un accordo con le FFS, che implicheranno verosimilmente una mobilitazione dei membri per forzare un po' la mano. «Siamo pronti» è stata la risposta corale dei presenti. Angelo Stroppini, segretario SEV, ha riferito dell'operato del SEV in favore dei posti di lavoro in Ticino presso le FFS. L'apertura della linea di base

porterà numerosi cambiamenti, ma presenterà anche diverse opportunità, in particolare nel settore della manutenzione dell'infrastruttura. Opportunità che si vuole cogliere nella maggior misura possibile. Preoccupazioni maggiori vengono invece dal trasporto regionale, come ha riferito l'altro segretario Pietro Gianolli, a seguito delle misure di risparmio imposte da Confederazione e cantone, ma anche dalle nuove disposizioni di legge che prevedono la messa a concorso delle prestazioni. Sarà fondamentale seguire da vicino le mosse dell'autorità cantonale.

Politica sociale e dei trasporti

Nel campo sociale, la discussione non poteva non tornare sulla cassa pensioni e sulla lotta contro le rendite variabili, alle quali le FFS continuano a puntare. «Sarebbe molto più opportuno che le energie delle FFS e del sindacato venissero impiegate per una rivalutazione delle rendite ai pensionati attuali, che l'attendono da oltre dieci anni» è sbottato il presidente della PV Ticino, Eligio Zappa. Questo obiettivo appare tuttavia ancora lontano, per cui a medio termine il sindacato punta sull'iniziativa AVS Plus, che potrebbe dare un ap-

prezzabile colpo di mano ai beneficiari di rendite.

Nell'immediato, sarà un altro tema promosso dal sindacato ad essere posto in votazione: quello dei salari minimi. Un oggetto sul quale il SEV vuole dare il suo contributo.

Due temi hanno caratterizzato la discussione sulla politica dei trasporti: l'ormai probabile referendum sul raddoppio della galleria del Gottardo, osteggiato da tutti i presenti e le pressioni sulla separazione tra trasporto e infrastruttura, voluta dall'Unione europea e sostenuta da ambienti che sperano di ritagliarsi margini di profitto. «Dobbiamo assolutamente respingere questi tentativi di privatizzare gli utili e socializzare le perdite di un servizio, come quello di trasporto, che deve rimanere pubblico nel senso più stretto del termine» è stato il pensiero unanimemente condiviso.

Gi



In Svizzera, il trasporto deve rimanere pubblico.

L'assemblea del SEV RhB ha deciso di adire il tribunale arbitrale

Le RhB devono rispettare il CCL aziendale

Rinviare, temporeggiare, schivare le olive; ecco l'atteggiamento delle RhB nei confronti delle parti sociali, che non sono più disposte ad accettarlo.

Il comportamento della direzione delle RhB nei confronti del suo interlocutore sociale principale, il SEV, non può più essere tollerato. È quanto emerso all'assemblea annuale del sindacato. Evidentemente, la direzione ignora le regole stabilite di comune accordo e confermate nella primavera del 2012 con il rinnovo del CCL aziendale (CAL) in cui si precisa che le parti contraenti sono tenute a scam-

biarsi tempestivamente le informazioni sulle misure aventi per oggetto la politica del personale, oltre che ad accettare e vagliare le proposte di rettifica o complemento del contratto, e a cercare congiuntamente e in buona fede delle soluzioni.

Equilibrio compromesso

Per le RhB, queste regole sembrano prive di valore: le informazioni su questioni inerenti il personale, sono trasmesse solo raramente o taciute del tutto. Eventuali richieste di chiarimenti del SEV vengono ignorate e il sindacato messo davanti ai fatti compiuti.

Le richieste del SEV, invece, finiscono regolarmente in qualche cassetto poco utilizzato e

anche se sono chiare e ben documentate restano inevase per mesi.

La classica goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata il licenziamento di un collaboratore di lunga data al quale è stato negato anche il diritto di assistenza previsto dal contratto. Tutto il procedimento per i casi di lacune di comportamento o di prestazioni, nonostante sia minuziosamente descritto dal CCL, è stato ignorato dai responsabili.

La proposta di adire il tribunale arbitrale ha marcato tutta l'assemblea. Anche il presidente del SEV Giorgio Tuti ha rivolto un appello in tal senso ai partecipanti e il responso della votazione è stato chiaris-

simo: a larghissima maggioranza, l'assemblea ha deciso di dare un segnale forte alla direzione dell'azienda.

Parole vuote

Ancora in gennaio di quest'anno, la direzione delle RhB aveva tenuto a tranquillizzare il SEV con una lettera in cui affermava che: «teniamo a precisare che le RhB osserva e rispetta il CCL. I sindacati vengono informati sulle questioni rilevanti per la politica del personale e coinvolti nella misura prevista dal CCL».

Sino ad oggi, però, a queste parole non sono seguiti i fatti.

PP

INFO

Il CAL RhB prevede:

Art. 6, Tribunale arbitrale

All'occorrenza, un tribunale arbitrale viene istituito nei casi seguenti:

a) divergenze d'opinione delle parti contraenti sull'applicazione o l'interpretazione del contratto di lavoro aziendale (...)

Su questa base, il SEV ha chiesto di aprire un procedimento arbitrale, in quanto sostiene che le RhB infrangano il principio della buona fede e l'obbligo di informazione, oltre che altre disposizioni del CAL.

Assemblea annuale LPV Ticino a Bellinzona

Gira il mondo, crescono le sfide

Infrastrutture, liberalizzazione, mutamenti nel mondo ferroviario, impatto sulle condizioni di lavoro dei macchinisti, incognite, rivendicazioni: come sempre ricca l'assemblea della LPV Ticino, tentatasi il 19 febbraio. Diversi gli eventi di particolare rilievo: la perdita di impieghi alla BLS, il passaggio dei macchinisti Cargo da FFS Cargo a SBB Cargo internazionale, le nuove BAR e il rinnovo del CCL.

L'approvazione del progetto FAIF da parte del popolo svizzero, rappresenta senz'altro una buona notizia per lo sviluppo duraturo della ferrovia. Un risultato molto positivo a cui ha contribuito anche il SEV: «La garanzia degli investimenti per la rete ferroviaria – ha sottolineato il sindacalista del SEV **Angelo Stroppini** – è una buona premessa per il mantenimento di posti di lavoro. In un contesto di avanzata liberalizzazione (cfr. pag. 16), difendere il valore del lavoro è e resta per il sindacato la massima priorità».

Concorrenza e liberalizzazione

A livello europeo, infatti, le cose si stanno muovendo con il quarto pacchetto ferroviario. «Se liberalizzazione deve essere – ha immediatamente precisato Stroppini – non si può prescindere dalla definizione di regole chiare che tutelino lavoratori e lavoratrici». Per quanto riguarda il traffico merci, Stroppini ha fatto notare che l'attuale concorrenza e liberalizzazione ha portato unicamente licenziamenti e non una tonnellata in più dalla strada alla ferrovia. Lo sanno bene i colleghi della BLS che hanno perso il posto di lavoro: una prima a livello svizzero. Sulla questione BLS è intervenuto

anche il presidente della LPV Ticino **Massimo Piccioli**: «Una ditta acquisisce una fetta di mercato a scapito dell'altra – e questo non ci meraviglia più di tanto – ma non si prende carico dei colleghi che con questa operazione hanno perso il posto di lavoro. Questa situazione mi ha dato molti pensieri. Ai colleghi che avevano perso il posto di lavoro era infatti stato assicurato un impiego nella nuova ditta (nel nostro caso FFS Cargo). Questo numero è sceso a 8, poi a 3 e poi a 0, in quanto si sono accorti che a FFS Cargo c'erano degli esuberanti. Dopo lunghe trattative per l'elaborazione di un piano sociale a livello nazionale – a cui ha partecipato anche il nostro sindacalista **Angelo Stroppini** – la maggior parte di loro è stata riassunta. Tuttavia alcuni colleghi sono rimasti senza lavoro. È stato loro proposto un trasferimento a Briga o in altre località; chi non ha accettato si è accasato in nuove ditte con nuove realtà. Mi chiedo – ha commentato Piccioli – cosa succederà fra alcuni anni, quando verrà messo ancora a concorso un nuovo appalto per l'acquisizione di una fetta di mercato».

Traffico merci

Sul fronte del traffico merci, del resto, molti nodi stanno venendo al pettine. «L'obiettivo del sindacato – ha osservato Stroppini – è di avere un CCL di settore per il traffico merci. Ma per ora le aziende non ne vogliono sapere. Come vedete il lavoro non manca. Intanto il nostro prossimo obiettivo è di ottenere un contratto collettivo con la ditta Crossrail SA, che per ora fa orecchie da mercante. Noi vorremmo riuscirci prima dell'apertura della galleria di base del San Gottardo. Dal 2016 tutto diventerà più appetibile e già ora le aziende si stanno posizionando sullo scacchiere ferroviario». Per quanto concerne il passaggio del personale da FFS Cargo a SBB Cargo International, ha



Tra i grandi cantieri il rinnovo dei CCL di FFS, FFS Cargo e TILO.

sottolineato Piccioli nel suo intervento, il SEV è riuscito ad ottenere una serie di importantissime garanzie: l'ubicazione del deposito a Bellinzona, ha ricordato Stroppini, era tutt'altro che scontata: «L'abbiamo ottenuta grazie alla vostra pressione!».

BAR e malumori

Diversi malumori si sono manifestati al capitolo BAR, come riferito dallo stesso **Massimo Piccioli**: «Analizzando le nostre ultime distribuzioni – e aggiungiamoci pure le nuove BAR – ne abbiamo la chiara dimostrazione. Il fatto che le nuove BAR della Divisione viaggiatori siano state accettate dai partner sociali – ha evidenziato il presidente – non vuol dire che si sia fatto un buon lavoro per tutti. Lo stesso **Mani Haller** ha detto che nessuno ha guadagnato, ma è stata soltanto una riorganizzazione del lavoro. Ribadisco: sono dell'idea che non si sia fatto un buon lavoro per tutti. Quasi ad ogni cambiamento di orario i colleghi mi esprimono il loro malcontento. Ma questa volta io stesso mi sono reso conto che c'è un aggravio del nostro lavoro; non posso, dunque, non comprendere i reclami e le proteste dei colleghi. Occorre avere l'onestà intellettuale di riconoscere che l'accordo firmato ha peggiorato le condizioni di lavoro dei macchinisti. Va rivisto al più presto».

Invitato dalla LPV Ticino, **LoRENZO Merlini**, pianificatore annuale Ticino, è stato bersagliato da tantissime domande. Con grande competenza ha illustrato in che modo le BAR hanno un impatto sul lavoro quotidiano del macchinista e ha chiarito una serie di interpretazioni. La discussione, come era prevedibile, si è fatta molto vivace ed è stata uno dei punti centrali dell'assemblea.

Rinnovo del CCL

Le discussioni non finiscono qui. Quest'anno infatti si rinnovano diversi contratti collettivi di lavoro: FFS, FFS Cargo e TILO: tutti hanno la scadenza al 31 dicembre 2014. «State certi colleghi – ha esordito su questo punto il presidente –: il datore di lavoro vorrà riconsiderare un grande numero di garanzie. Certo, il nostro CCL non è perfetto. Ma per ora abbiamo buone protezioni che in altri CCL non esiste neppure lontanamente. Noi faremo tutto il possibile per mantenerle, affinché in caso di esubero o per altri motivi di mercato, i dipendenti non siano lasciati a casa». E proprio sul Centro del mercato del lavoro (ex NOA) Stroppini ha lanciato l'allarme: «Le FFS hanno già fatto sapere di volere ammorbidire le condizioni. Chi ha meno di cinque anni di servizio non potrà farvi capo, quindi significa essere licenziati. Le FFS vorrebbero anche sopprimere le garanzie

introdotte da ToCo e flessibilizzare ulteriormente il tempo di lavoro. Cari colleghi ci sarà davvero da lottare. Dovremo essere pronti a mobilitarci».

Traffico passeggeri e TILO

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, LPV e sindacato incontreranno **Mani Haller** il prossimo 31 marzo. «Nel 2011 avevamo consegnato una petizione per la salvaguardia dei posti di lavoro. Ci era stato detto, precisa Stroppini, che fino al 2017 non era prevista nessuna riduzione del personale. Nel 2012 è stato creato un gruppo di lavoro sulle prospettive occupazionali dopo l'apertura di Alptransit. Da allora non li abbiamo più sentiti. Ecco perché abbiamo preteso l'incontro di fine marzo». Un accenno, infine, anche a quanto sta succedendo ai colleghi della consorella TILO. «Con i partner sociali, ha illustrato Piccioli, stiamo elaborando un accordo per i macchinisti interoperabili (quelli che andranno in Italia e quindi faranno la patente italiana). Il quadro purtroppo è molto intricato: gli innumerevoli ritardi e la scarsa chiarezza sulla realizzazione della Ferrovia Mendrisio Varese e sui tempi della consegna da parte italiana ha complicato il quadro negoziale. I tre sindacati stanno dunque cercando di gestire al meglio una situazione con tantissime variabili».

Barbara Amsler, incaricata delle pari opportunità del SEV, va in pensione



«Disparità meno evidenti, ma (r)esistono»

Per cinque anni e mezzo, Barbara Amsler si è occupata della parità per il SEV. Punto saliente della sua attività è stato l'anniversario dello sciopero delle donne del 14 giugno 2011, in cui il SEV ha saputo ritagliarsi un proprio spazio.

■ **contatto.sev:** con quali sentimenti vivrai la tua ultima giornata internazionale della donna da attiva professionalmente?

Barbara Amsler: in fondo, è peccato aver bisogno ancora di questa giornata, come è peccato che la stessa sia diventata una giornata di azione istituzionalizzata, alla quale partecipano in pochi e della quale molti non ricordano più il significato.

■ **Il movimento delle donne ha diversi rituali:** oltre all'Otto marzo, vi è lo sciopero delle donne del 14 giugno e l'Equal Pay Day, che da noi cade molto vicino all'Otto marzo. Sono ancora necessari?

Eccome. Le donne non dispongono di molti simboli, anche perché la nostra storia e la nostra cultura sono contraddistinte dalle figure maschili. Basti pensare alla serie di filmati «Noi Svizzeri», realizzati dalla televisione svizzera, che descrivevano solo uomini.

■ **Ma che cosa ricorda l'Otto marzo?**

L'origine di questa giornata non è del tutto chiara. C'è chi l'attribuisce agli Stati Uniti, chi alla Russia, ma le voci sono concordi nel ricordare scioperi in cui le donne hanno rivendicato i loro diritti. È senz'altro un rituale, che mantiene tutta la sua validità.

■ **A queste giornate si vedono però sempre le stesse facce.** Purtroppo è vero, ma vi sono anche nuove donne che si aggiungono. Al SEV partecipano anche uomini e ciò mi fa particolarmente piacere. Molti non vedono più lo scopo di questa

«Le donne non dispongono di molti simboli, anche perché la nostra storia e la nostra cultura sono contraddistinte dalle figure maschili.»

Barbara Amsler, incaricata delle pari opportunità al SEV

giornata, dato che non dobbiamo più batterci per di diritto di voto o per il diritto all'aborto (con qualche eccezione che conferma la regola). Vi sono però ancora delle disparità, a prima vista meno evidenti.

■ **Leggendo i social media, ho però l'impressione che gli stereotipi femminili abbiano ripreso vigore rispetto agli anni '80 e '90.**

Ti devo dare purtroppo ragione.

■ **Come si posso affrontare?**

Non vi sono metodi nuovi. Dobbiamo continuare nella nostra opera di sensibilizzazione, rendendo attenti alle lacune che tutt'ora sussistono nella parità. Dobbiamo dimostrare che i ruoli tradizionali non so-

no di per sé negativi per la donna, ma che fanno parte di un'evoluzione sempre più conservatrice della nostra società.

■ **Ti occupi delle pari opportunità per il SEV dall'ottobre 2008. Qual è stato il tuo maggior successo in questo periodo?**

Questa domanda mi fa piacere. Ricordo in particolare il 14 giugno 2011, quando il SEV ha saputo marcare una presenza forte, ritagliandosi un ruolo particolare rispetto agli altri sindacati. Nel complesso, la mia attività lascia però poco spazio a successi singoli, è contraddistinta da piccoli, ma importanti passi, per compiere i quali occorre molta costanza.

■ **Hai altri ricordi?**

Abbiamo coinvolto alcune aziende nel dialogo per la parità salariale, che stiamo per concludere e che ha confermato come nel nostro settore le disparità sono contenute. Si tratta comunque di un processo importante verso la parità. Le giornate di formazione sono poi sempre state un successo e suscitato un'eco molto positiva.

■ **A livello personale, con quali ricordi lasci il SEV?**

È il mio ultimo posto di lavoro ed è nettamente il migliore. Il SEV si è dimostrato un buon datore di lavoro, presso il quale mi sono sentita ben inserita e ho goduto di ampio sostegno. È stato senza dubbio un ottimo coronamento della mia vita professionale.

■ **Cosa ti è mancato?**

Avrei auspicato che la parità non fosse considerata solo un prodotto di nicchia e che fosse maggiormente considerata dalle mie colleghe e dai miei colleghi qui e presso le sezioni e sottofederazioni. Avrei voluto che divenisse un tema corrente e quotidiano.

■ **La tua funzione è rivolta all'interno e all'esterno, ossia alle organizzazioni del SEV e alle aziende del trasporto pubblico. Dove hai trovato**

«Avrei auspicato che la parità non fosse considerata solo un prodotto di nicchia e che fosse maggiormente considerata dalle mie colleghe e dai miei colleghi qui e presso le sezioni e sottofederazioni.»

maggior disponibilità?

Non è possibile generalizzare. La sensibilità nei confronti della parità variano sia all'interno che all'esterno del SEV. All'interno, la mia azione è un po' più facile, per il fatto che posso seguire l'attività da molto vicino.

■ **Il 9 febbraio, la popolazione di Basilea città ha accettato che i consigli d'amministrazione delle aziende parastatali siano composti almeno da un terzo di donne. Una decisione unica in Svizzera. Che cosa ne pensi?**

Basilea è sempre stata progressista, anche nel campo della parità. Evidentemente, l'ufficio locale per le pari opportunità sta svolgendo un lavoro valido. Spero anche che questa decisione costituisca un segnale chiaro.

■ **Secondo te occorrono ancora delle costrizioni?**

Confermo che senza obblighi non si raggiungono gli obiettivi. Sono quindi sempre stata favorevole alle quote e molti che vi si opponevano, anche uomini, hanno ormai cambiato parere. Lo stesso è avvenuto

nelle aziende, presso le quali si tenta magari di chiamarle in modo diverso. Ma è un dettaglio trascurabile.

■ **Nel trasporto pubblico non vi è mai stato un terzo di donne negli organi dirigenziali.**

Ne siamo molto distanti, anche



Giornata internazionale delle donne, sciopero delle donne, Equal Pay Day: «il movimento delle donne ha bisogno di questi rituali», spiega Barbara Amsler.

nel SEV del resto. Penso che le FFS sia l'azienda che ha fatto di più in questo campo. I responsabili del personale hanno obiettivi chiari in merito. Questa è l'unica via suscettibile di portare al successo e, con un po' di convinzione, ci si può arrivare.

■ **Cosa farai di bello in pensione?**

Voglio fare un lungo viaggio e poi altri che ho già in testa. Non ho molto tempo libero in più, dato che lavoravo già solo al 50%, ma sono comunque contenta per la maggior libertà di cui potrò disporre. Ho lavorato volentieri, ma poter disporre liberamente e realizzare i miei progetti scegliendo il momento migliore, per esempio per la meteo, senza alcuna costrizione è un'altra cosa.

Continuerò comunque ad impegnarmi su alcuni temi, come la parità, l'ambiente e il sindacato. Si tratta di realtà che conosco già, anche perché mi so-

no sempre presa dei periodi anche lunghi di congedo. Sono quindi ben preparata.

■ **Vi è un luogo che ti sei ripromessa di visitare una volta che ne avrai il tempo?**

Ho programmato da tempo un lungo viaggio attorno al mondo, che si svolgerà, tra l'altro, anche sulla ferrovia transiberiana. La caratteristica particolare però è che voglio fare il giro del mondo senza prendere l'aereo. In futuro, vorrei cono-

scere meglio la Scandinavia e l'Europa dell'Est.

■ **Hai previsto un giro del mondo ... in 80 giorni?**

No, direi piuttosto in 80 settimane. Ho calcolato circa 15 mesi. Voglio tornare entro il secondo inverno, perché so già che questa stagione mi mancherà.

■ **E cosa ti mancherà della tua attività professionale?**

Le colleghe e i colleghi, la rete di contatti e tutti i luoghi in cui non avrò più occasione di andare. Per me, il pensionamento non è mai stato un traguardo che non vedevo l'ora di rag-

giungere, come non mi sono mai identificata unicamente nella mia professione. Mi verranno però sicuramente a mancare aspetti che voglio tentare di conservare.

■ **È possibile che ti annoierai, a volte?**

Non credo. A meno che vi siano inverni lunghi e con molta nebbia.

■ **E in questo caso partiresti...**

Non sempre è possibile così su due piedi. Ma posso andare al cinema, leggere un libro, vedere gli amici, o fare le pulizie di casa.

Peter Moor

INFO

Prima di essere incaricata per la parità al SEV, **Barbara Amsler** ha lavorato come sociologa all'Ufficio federale del personale.

In marzo, passerà al beneficio della pensione.

Le succederà la 41enne **Lucie Waser**, che lavorerà anche lei al 50% al SEV.

Attualmente era docente di scuola media e da tempo attiva nel campo della parità.

A 20 anni dall'approvazione in votazione, l'Iniziativa delle Alpi deve affrontare una nuova sfida

«Affinché le capacità della ferrovia vengano effettivamente sfruttate, occorrono ulteriori provvedimenti di politica dei trasporti.»

Alf Arnold, dirigente dell'associazione Iniziativa delle Alpi



La spina nel fianco della politica dei trasporti

Così è stata definita l'associazione dell'Iniziativa delle Alpi nel 2009 dall'allora ministro dei trasporti Moritz Leuenberger. Da un quarto di secolo, la politica dei trasporti deve infatti fare i conti con un'associazione di idealisti, che si batte per proteggere lo spazio alpino dalle conseguenze negative del traffico di transito e di tutelarne lo spazio vitale, portando avanti due argomenti principali: il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia e il divieto di ampliare le strade di transito attraverso le Alpi.

Il 25 febbraio 1989, 25 anni fa, veniva costituita l'associazione dell'Iniziativa delle Alpi che ha lanciato un'iniziativa popolare. Cinque anni dopo, il 20 febbraio 1994, l'iniziativa è stata accolta a grande sorpresa con il 51,9% dei voti a favore e l'approvazione di 13 cantoni e dei 6 semicantoni. «È stata un po' come la vittoria di Davide su Golia» ricorda il presidente dell'associazione Fabio Pedrina, osservando come all'epoca i fautori avessero dovuto battersi contro i poteri politici, istituzionali ed economici, coalizzati contro l'iniziativa.

L'attività di questa atipica associazione era però solo iniziata, dato che i suoi promotori non si sono accontentati di avere un articolo costituzionale, ma volevano vederne la concretizzazione.

Il nodo del trasferimento

Un'impresa ardua, dato che il testo dell'iniziativa (vedi riquadro) chiede di limitare le conseguenze negative del traffico di transito, trasferendo quello merci su ferrovia entro 10 anni dall'accettazione dell'iniziativa. Oltre alle difficoltà proprie di questo obiettivo, derivanti dalla crescita del traffico stradale e alle necessità di convin-

cere le nazioni circostanti, l'associazione ha dovuto confrontarsi anche con le resistenze dei contrari all'iniziativa. Solo un anno dopo l'approvazione popolare, per esempio, vi è stata un'iniziativa parlamentare del PPD che chiedeva di stralciare l'articolo di protezione delle Alpi dalla costituzione, respinta con voto nominale dal Consiglio nazionale.

TTPCP

Un primo importante passo avanti è avvenuto nel 1998, quando il popolo ha approvato la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni che, unitamente all'aumento della produttività delle ferrovie, avrebbe dovuto, nelle intenzioni del governo, indurre a trasferire i trasporti dalla strada alla ferrovia. L'anno successivo, nell'ambito degli accordi

bilaterali con l'Unione europea, è stato elaborato quello sui trasporti terrestri, in cui l'UE ha riconosciuto il principio della TTPCP e i divieti di circolazione notturna e domenicale dei mezzi pesanti in Svizzera. In contropartita, l'UE ha ottenuto il graduale aumento del limite di peso da 28 a 40 tonnellate. In Svizzera, è stata adottata la legge sul trasferimento del traffico che, per la prima volta, ne fissava l'obiettivo in cifre: entro il 2009, due anni dopo l'apertura della galleria del Lötschberg, gli autocarri che attraversavano le Alpi dovevano essere ridotti a 650.000. Gli accordi bilaterali sono poi stati approvati l'anno successivo. L'associazione dell'Iniziativa delle Alpi ha chiesto misure fiancheggiatrici, reputando gli strumenti adottati dal governo insufficienti per raggiungere l'obiettivo. L'introduzione della TTPCP sarebbe infatti avvenuta solo a tappe per raggiungere il valore massimo nel 2008. Questo valore veniva inoltre considerato insufficiente per assorbire i guadagni di produttività derivanti dall'aumento del peso complessivo da 28 a 40 tonnellate. Il grafico a lato dimostra la fondatezza dei timori dell'associazione.

Borsa dei transiti alpini

Nel dicembre 2001, Fabio Pedrina ha depositato un postulado al Consiglio nazionale che chiedeva di organizzare una «borsa dei transiti alpini». L'idea alla base di questa richiesta comporta la definizione da parte dell'autorità politica del numero di transiti alpini su strada ad un livello sopportabile per l'ecosistema alpino, ripartiti sui singoli valichi. Ad essi corrisponderà il numero di diritti di transito da distribuire quale «bonus» alle imprese di trasporto che utilizzano la ferrovia, oppure messi all'asta per assegnarli al miglior offerente. Questo numero potrebbe essere progressivamente ridotto sino al raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento. L'associazione ha in seguito ripreso con regolarità questa richiesta, sottolineando come permetta di riequilibrare le differenze di prezzo tra strada e ferrovie, senza limitare le facoltà dei trasportatori di pianificare a lungo termine i loro trasporti. La borsa dei transiti risulta inoltre applicabile a tutto l'arco alpino, essendo compatibile con la TTPCP, ma anche con l'analoga tassa austriaca (MAUT) e con i pedaggi delle gallerie alpine fra Italia e Francia.

COSTITUZIONE FEDERALE

Art. 84 Transito alpino

¹ La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali.

² Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. Il Consiglio federale prende le misure necessarie. Eccezioni sono ammissibili soltanto se indispensabili. Esse devono essere precisate dalla legge.

³ La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Sono eccettuate le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

Art. 196 Disposizione transitoria dell'art. 84

Il trasferimento del trasporto merci di transito dalla strada alla ferrovia deve essere ultimato entro dieci anni dall'accettazione dell'iniziativa popolare per la protezione della regione alpina dal traffico di transito.



Il transito dei mezzi pesanti attraverso l'arco alpino deve essere regolamentato e moderato, oltre che controllato (qui un autocarro all'esame del portale termico di Airolò).

Sino ad oggi, la pressione esercitata non ha permesso di ottenere la realizzazione di questa borsa dei transiti alpini. La principale obiezione riguarda, una volta ancora, la compatibilità di questo strumento con le norme europee, nonostante vi siano numerosi studi che la confermano. Nel 2007, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale concludeva un suo studio di praticabilità della borsa dei transiti alpini indicando che «è conforme all'economia di mercato, ri-

spetta il principio della libera scelta del mezzo di trasporto e non è discriminatoria».

Un recente studio sulla compatibilità dell'introduzione di una borsa dei transiti alpini con le disposizioni del diritto europeo, condotto da Astrid Epiney, direttrice dell'Istituto di diritto europeo dell'Università di Friburgo, su incarico dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino conclude che «dal punto di vista giuridico non c'è nessun ostacolo che impedisca l'introduzione di una borsa dei tran-

siti alpini, purché ovviamente gli Stati alpini abbiano la volontà politica di farlo».

«Se si auspica un trasferimento concreto del trasporto merci transalpino alla rotaia, diminuendo così realmente l'impatto sull'ambiente nelle regioni interessate, non ci sono soluzioni alternative che abbiano un'efficacia paragonabile a quella di una borsa dei transiti alpini», sostiene Epiney nelle considerazioni finali dello studio.

Ulteriori rinvii

La mancata adozione della borsa dei transiti alpini ha contenuto gli effetti di tutta la politica di trasferimento. Anziché reagire in modo deciso, il Consiglio federale si è limitato a prenderne atto, tanto che nel giugno del 2007, in contemporanea con l'apertura della galleria del Lötschberg, ha emesso un messaggio per un nuovo progetto di legislazione del traffico merci. Dopo aver descritto i progressi nel trasferimento, il governo ha definito l'obiettivo dei 650 000 transiti non più raggiungibile entro il 2009, per cui doveva essere

posticipato a due anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo, ossia nel 2019. Interessante notare come, nell'introduzione del messaggio, lo stesso Consiglio federale abbia descritto la borsa dei transiti alpini «un nuovo elemento chiave» del trasferimento. La nuova legislazione costituirebbe la base per implementarla.

Obiettivo abbandonato?

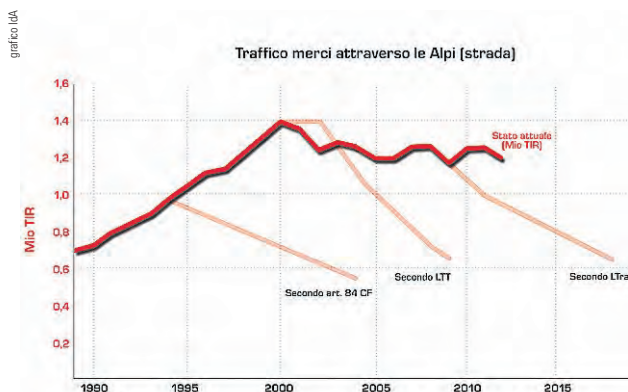
A fine 2013, il Consiglio federale ha pubblicato il nuovo rapporto sul trasferimento del traffico che, di fatto, suona come una dichiarazione di resa. A fronte del milione di transiti di mezzi pesanti indicati come obiettivo intermedio dal 2011, nel 2012 sono stati registrati 1,2 milioni e il governo indica chiaramente di non essere in grado di raggiungere l'obiettivo di 650 000 transiti entro il 2018. Per quanto riguarda la borsa sui transiti alpini, il comunicato del governo si limita ad una laconica frase: «L'introduzione di una borsa dei transiti alpini continua a essere accolta poco favorevolmente dai paesi confinanti e dall'UE».

Non per questo, l'associazione dell'iniziativa delle Alpi abbassa le braccia, preparandosi ad una nuova e impegnativa lotta.

Aumenti della capacità stradale

Il capoverso 3 dell'articolo sul transito alpino impedisce l'aumento della capacità delle strade di transito nella regione alpina. Anche questa disposizione ha dovuto fare i conti, dopo l'approvazione popolare, con diversi tentativi di annullamento o di aggiramento. Il primo è stato nel giugno del 1994, quattro mesi dopo l'approvazione popolare, quando il Parlamento ha approvato la legge sul traffico sulle strade di transito che permette la costruzione dell'autostrada N9 nell'alto Vallese.

In seguito, il Parlamento ha respinto due iniziative che chiedevano il raddoppio della galleria del Gottardo e una «revisione» dell'articolo costituzionale.



Nonostante i rinvii, l'obiettivo resta molto lontano.

continua a pag. 10

segue da pag. 9

All'inizio del nuovo millennio, è stata presentata l'iniziativa parlamentare «Avanti» per allentare le norme che impedivano gli aumenti di capacità. Durante il dibattito, il Parlamento ha poi modificato il testo dell'iniziativa, indicando l'obbligo esplicito di ampliare la capacità autostradale al Gottardo. L'iniziativa Avanti è quindi stata ritirata in favore di quello che era divenuto un controprogetto e l'associazione dell'Iniziativa delle Alpi è quindi stata chiamata ad assumersi il peso di una nuova campagna nazionale. L'esito di questa campagna ha confermato l'attaccamento della popolazione alla causa alpina, con il 62,8% della popolazione e tutti i cantoni che nel febbraio 2004 hanno respinto il controprogetto Avanti.

Di nuovo raddoppio

All'orizzonte è però sorta una nuova minaccia: la necessità di risanare l'attuale galleria autostradale del San Gottardo comporta la sua chiusura per diversi mesi. Secondo i paladini della strada, ciò giustificherebbe la realizzazione di una seconda canna, nella quale deviare il traffico durante i lavori. A risanamento terminato, le due canne sarebbero aperte con una sola corsia, mantenendo così i limiti di capacità. Questa possibilità è stata confermata anche dal consigliere federale Leuenberger nel suo intervento alla festa dell'associazione per i 20 anni dell'iniziativa e i 15 anni della sua approvazione, nel maggio del 2009, senza per questo convincere più di tanto l'associazione.

Essa ha quindi elaborato una proposta per gestire il traffico durante il periodo di chiusura e tentato in tutti i modi di convincere il dipartimento dell'inopportunità finanziaria e

politica di realizzare una seconda canna autostradale. Dopo aver a lungo sostenuto che i lavori di risanamento erano fattibili anche senza, nel giugno 2012 il Consiglio federale ha cambiato parere e deciso di realizzare il raddoppio della galleria. Nel settembre 2013, questa intenzione è stata confermata dalla presentazione del messaggio alle camere.

Prospettiva referendum

L'associazione dell'iniziativa delle Alpi si sta preparando alla battaglia decisiva e ha già annunciato che, qualora il Parlamento dovesse decidere il raddoppio, lancerà il referendum.

Secondo l'associazione, la chiusura della galleria del San Gottardo potrebbe essere lo spunto per rilanciare e implementare definitivamente il trasferimento dalla strada alla ferrovia.

Viceversa, una volta realizzata la seconda canna, sarebbe molto difficile riuscire a mantenere la limitazione a due sole corsie, anche per le pressioni che verrebbero esercitate a livello internazionale. La prospettiva di un'apertura delle quattro corsie minerebbe irrimediabilmente tutti gli sforzi per il trasferimento.

Per questo, l'associazione ha marcato ancora una volta presenza sulla piazza federale il 20 febbraio 2014, 20 anni esatti dopo la votazione popolare, per ribadire un'ennesima volta le richieste.

Pietro Gianolli

Occorrono ulteriori provvedimenti di politica dei trasporti

Dal 1995, l'associazione dell'Iniziativa delle Alpi è diretta dall'urano Alf Arnold, al quale abbiamo rivolto alcune domande su questo delicato momento.

■ **Alf Arnold, è ancora convinto che l'obiettivo di trasferimento di 650 000 mezzi pesanti possa mai essere raggiunto?**

Dipende dalla volontà e dalle priorità politiche del Consiglio federale e del Parlamento. Da tempo la ferrovia disporrebbe delle capacità necessarie per il trasferimento e le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri e il corridoio di 4 metri migliorerebbero ulteriormente la situazione. Affinché queste capacità della ferrovia vengano effettivamente sfruttate, occorrono però ulteriori provvedimenti di politica dei trasporti.

■ **Il Consiglio federale sostiene che una seconda canna senza aumento della capacità rispetterebbe la Costituzione e, a prima vista, sembra una posizione plausibile. L'Iniziativa del-**

le Alpi è di un altro parere...

Perché la seconda canna aumenta la capacità, almeno a livello potenziale. Che poi questo aumento non venga sfruttato non è rilevante ai sensi della Costituzione, il cui articolo 84.3 dice chiaramente: «La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata.» Questo parere è condiviso anche da diversi professori di diritto.

■ **L'Iniziativa delle Alpi ha richiesto a gran voce una borsa dei transiti alpini. Il Consiglio federale ha dapprima preparato le basi legali, per poi dichiarare che né l'UE, né gli stati confinanti sono disposti ad accettarla. Cosa ne pensa?**

Le regioni alpine attraversate dal traffico richiedono da tempo anche loro una borsa dei transiti alpini. Vi sono per esempio decisioni in tal senso dei Parlamenti del Tirolo e dell'Alto Adige. L'ultimo governo austriaco l'aveva ripreso nel suo programma e una recente perizia commissionata da Tirolo e Trentino-Alto

Adige conferma che, contrariamente a quanto sostiene il Consiglio federale, la borsa dei transiti alpini è compatibile con il diritto europeo. La perita indica solo la necessità di modificare l'accordo sui trasporti terrestri che evidentemente riconosce all'UE maggiori margini di manovra di quelli che si è ritagliata la Svizzera. Il Consiglio federale dovrebbe quindi affrontare seriamente il tema, come richiesto anche da una mozione accolta da entrambe le camere.

■ **25 anni dopo, nonostante le delusioni e le contrarietà, la vostra associazione non molla la presa e dimostra ancora molta vitalità. Qual è il segreto?**

Penso dipenda dal seguito di un gran numero di persone impegnate e coscienti, che non fanno mancare il loro sostegno finanziario. Ciò ci permette di avere un segretario con professionisti e rappresentanti in Ticino e in Romandia, per accompagnare attivamente la concretizzazione delle decisioni popolari.

Gi

BIO

Alf Arnold è nato nel 1950, è sposato e ha due figli. Dopo una formazione di bibliotecario, ha lavorato come documentarista per la stampa, giornalista e responsabile del settore trasporti pubblici presso l'ATA. Ha collaborato con diverse iniziative popolari di politica ambientale ed energetica. Da 10 anni è membro del Gran Consiglio di Uri come rappresentante dei Verdi.



L'associazione si è sempre distinta per azioni originali, come il «falò nelle Alpi» che da anni richiama la necessità del trasferimento. Maggiori informazioni su www.iniziativa-delle-alpi.ch.

L'appello del Gruppo donne USS Ticino e Moesa per la giornata internazionale della donna

8 marzo: oltre mimose, fiori e dolcetti

Il 2014 sia un punto di partenza per un percorso di vere conquiste!

I mezzi di informazione parlano di donne unicamente in caso di femminicidi, violenze o iniziative che tendono a sradicarne i diritti.

Nel giorno simbolo della lotta femminile, l'8 marzo appunto, ciò che si propone sono fiori, mimose, cioccolatini, buoni sconto e nel peggiore dei casi spogliarelli...

■ Mimose per colorare la nostra rabbia?

■ Cioccolatini per addolcire l'ennesimo boccone amaro?

■ Buoni sconto per compensare quel 20% che ancora ci manca per raggiungere la parità salariale?

■ Un uomo nudo in mostra per far finta che la libertà sessuale della donna sia accettata?



Meno fiori, più diritti.

Ci spiace, ma non siamo d'accordo. Servono atti concreti per raggiungere obiettivi utili. La mimosa ha perso ormai da tempo il suo significato di gesto destabilizzante per le coscienze. L'8 marzo 2014 vorremmo fosse un punto di partenza per un percorso di conquiste con mete ben precise e da affrontare le une a fianco delle altre.

Gli attacchi sono gli stessi un po' in tutta Europa, figli di un momento storico ed economico che esalta idee antiprogressive e retrograde. Oggi più che mai bisogna quindi ribadire che indietro non si torna, che nessuno tocchi la libertà di scelta delle donne.

Il 70% delle donne guadagna oggi in Svizzera, pur avendo in un terzo dei casi una formazione professionale riconosciuta, meno di 22 franchi all'ora, meno di 4000 franchi al mese per un tempo pieno. La maggior parte sono impiegate nei cosiddetti «tipici lavori femminili», generalmente sottovalutati, tanto che in Svizzera le donne per un egual lavoro e con la stessa qualifica

guadagnano ancora oggi circa il 20% in meno dei loro colleghi maschi!

Per queste ragioni il Gruppo donne USS Ticino e Moesa sostiene il salario minimo in votazione il prossimo 18 maggio, un passo importante verso la parità salariale, l'eliminazione di working poor e dumping salariale. Votiamo compatte per aiutare le circa 230 000 donne (la maggioranza) che vedrebbero aumentare il proprio salario, riuscendo così a vivere dignitosamente con quanto guadagnano senza dover dipendere da aiuti sociali o familiari.

Unite si ottengono i risultati. Prova ne è il voto sull'iniziativa che a inizio febbraio voleva stralciare dalle prestazioni dell'assicurazione malattia di base i costi dell'interruzione di gravidanza. Una solidarietà politicamente trasversale che ha permesso di salvaguardare

il diritto all'autodeterminazione della maternità. Eppure non basta, perché in preparazione ci sono già due nuove iniziative anti abortiste, come se il fatto di aver deciso con il 70% di voti non contasse nulla.

Politiche ultra conservatrici e fondamentalismi cattolici continuano a spingere le donne a tornare ai fornelli, vanificando gli sforzi fatti per avere misure di conciliazione tra lavoro e famiglia, per raggiungere posti dirigenziali, per decidere liberamente del proprio corpo e della propria vita.

Lottiamo ogni giorno, senza farci inebriare dall'intenso profumo di mimose! Questo è il messaggio nella bottiglia che vorremmo lanciare oggi nel mare dell'informazione, sperando così – grazie anche alla rete – di raggiungere le giovani generazioni.

*Gruppo Donne USS
Ticino e Moesa*

Commissione Donne del SEV

«Non si vede la fine del tunnel»

In visita al cantiere di Alptransit in Ticino, le donne del SEV hanno potuto constatare de visu lo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione della più grande galleria ferroviaria del mondo. «La luce alla fine del tunnel non si vede ancora»... Vale anche per la parità...



Preavviso:
corso di formazione per le donne del SEV 2014

Tema:
i rischi di essere donna: la previdenza vecchiaia sotto la lente delle sindacaliste

Venerdì 21 novembre a Berna

La giornata di formazione della Commissione delle donne del SEV si è da tempo assicurata un posto fisso nell'agenda sindacale. Una giornata di e per le donne che si è completamente orientata sulla formazione, non dandovi unicamente un peso retorico ma anche un contributo attivo. La formazione rappresenta infatti un tassello molto importante nello sviluppo personale e professionale di tutti/e noi.

Riservate la data! Maggiori informazioni e i moduli di iscrizione alla giornata saranno reperibili sui prossimi numeri di *contatto.sev* o sulla nostra homepage www.sev-online.ch. Tenetevi pronte e consultate sempre i media sindacali.

Non solo una necessità economica, ma anche una questione etica. Al voto il 18 maggio prossimo

L'anno del salario minimo

La campagna in vista della votazione sul salario minimo (il prossimo 18 maggio) è formalmente lanciata. Un salario minimo di 22 franchi all'ora per tutti è quanto chiede l'iniziativa dell'Unione sindacale svizzera. Un tema di assoluta priorità che ha un impatto diretto sulle condizioni di lavoro di moltissime persone.

Mentre in Germania le maggiori forze politiche (CDU, CSU e SPD) hanno deciso di introdurre un salario minimo per lottare contro i bassi salari, in Svizzera il Consiglio nazionale spazza via l'iniziativa sul salario minimo di 22 franchi all'ora. Si direbbe che la maggioranza borghese viva su un altro pianeta – totalmente distaccato dalla realtà vera del paese – oppure che non la voglia vedere, coprendosi gli occhi con spesse fette di salame. Negare l'esistenza di un grave problema salariale in Svizzera, equivale a fregarsene altamente. Per la maggioranza borghese 430 mila persone che guadagnano meno di 22 franchi all'ora e quindi meno di 4 mila franchi al mese per un impiego a tempo pieno, sono «quantité négligeable»: le migliaia di lavoratori e lavoratrici vittime di dumping salariale o costrette a salari bassi e poco decorosi, sono – né più né meno – cittadini e cittadine di serie B.

Sono tutt'altro che rari anche i casi di persone che devono cavarsela con meno di 3 mila franchi al mese, specialmente nelle regioni di frontiera come il Ticino, dove la manodopera locale viene sostituita da quella frontiera anche nel terziario. Sfidiamo chiunque a sostenere che in Svizzera si possa vivere decorosamente con meno di 4 mila franchi al mese, mentre crescono inesorabili i costi per l'alloggio, per la cas-



sa malati, per la formazione dei figli. La situazione diventa sempre più drammatica, e a poco servono anche i contratti normali, che prevedono salari attorno ai 3 mila franchi. Anche laddove esistono contratti collettivi, non sempre prevedono salari minimi di 4 mila franchi. Contratti che, peraltro, sono contestati proprio dalle associazioni padronali. «Gli obiettivi degli iniziativaisti sono lodevoli, combattere la povertà è importante. Fissare arbitrariamente un salario minimo non è invece una soluzione efficace, per questo motivo è necessario respingere l'iniziativa»: sono le parole del consigliere federale Johann Schneider Amman. Ci vuole già un bel coraggio a parlare di arbitrarità. Arbitrario significa abusivo, illegittimo. In verità gli abusi li compiono quei datori di lavoro che sfruttano la manodopera e poi minacciano ai quattro venti di delocalizzare all'estero se dovranno pagare salari minimi dignitosi. Illegittime, per un paese ricco come la Svizzera, sono le con-

dizioni di povertà e di precarietà che caratterizzano la vita di

centinaia di migliaia di persone. La vera responsabilità va dunque interamente ai datori di lavoro, che sfruttano il dumping salariale per sostituire il personale residente: un meccanismo che verrebbe impedito se fosse garantito un salario minimo.

Nel corso del dibattito alle Camere federali, la maggioranza della classe politica elvetica si è preoccupata soprattutto delle zone di confine dove molti posti di lavoro potrebbero semplicemente venire cancellati. Ma chi sono questi politici? Si sono mai dati la pena di uscire dalle loro gabbie dorate? Di andare nelle zone di confine per toccare con mano una realtà sociale e salariale esasperata, spesso oltre la soglia del dolore?

Il lavoro è sempre stato, è e sarà al centro delle preoccupazioni del partito socialista. In Ticino non è sentita soltanto la questione salariale, bensì anche quella dell'equità – che assume una valenza morale ed

etica che travalica il confine dei partiti –, quella dell'ambiente e del territorio, sacrificati alla logica dei capannoni industriali dove il dumping salariale è realtà quotidiana. Queste aziende che offrono un'occupazione a scarso valore aggiunto per sfruttare la manodopera frontiera ed escludere dal mercato del lavoro quella residente, possono alzare le tende anche domani mattina. La migliore risposta a dumping e precarietà è dunque il salario minimo legale di 4 mila franchi al mese, che stando ai sondaggi gode di un ampio credito nella popolazione e che faremo di tutto per trasformare in realtà. Per il PS non esiste lavoro senza diritti e dignità. Allora il prossimo 18 maggio, quando saremo chiamati a votare sul salario minimo, votiamo SI ad un'iniziativa a favore di una maggiore giustizia sociale.

Saverio Lurati
presidente USS Ticino e Moesa

SALARI SVIZZERI INVECE DI DUMPING

Chi lavora in Svizzera deve percepire un salario svizzero ed essere assunto a condizioni di lavoro svizzere. Questo principio deve essere applicato in Svizzera anche in tempi di libera circolazione delle persone. Il presupposto sono tra l'altro salari minimi buoni e vincolanti. Grazie ai salari minimi, è possibile definire chiaramente chi fa pressione sui salari. I datori di lavoro che abbassano i salari possono così essere chiamati a comparire davanti alla giustizia ed essere sanzionati. Pertanto, insieme a efficienti controlli salariali e sanzioni, i salari minimi rappresentano un importante strumento per la protezione dei salari.

I salari troppo bassi riguardano maggiormente le donne rispetto agli uomini: sette persone su dieci con salari mensili inferiori ai 4000 franchi (in caso di lavoro a tempo pieno) sono donne. Particolarmente inaudita è la discriminazione delle donne tra coloro che nonostante un apprendistato percepiscono solo un salario basso. Nel 2010 il 5,6 per cento degli uomini con un diploma di apprendistato ha percepito un salario basso. Una percentuale che si moltiplica di quasi tre volte nel caso delle donne (15,7 per cento).

Le donne sono quindi molto più colpite da un salario minimo rispetto agli uomini. I salari minimi rappresentano pertanto un'arma efficace contro la discriminazione salariale delle donne.

Nell'ultimo decennio l'economia svizzera è fortemente cresciuta diventando più efficiente. Tra il 2002 e il 2010 la produttività è aumentata del 6 per cento. Molti dipendenti non si sono però assolutamente accorti di questo vantaggio in termini di benessere. Non ne sono stati resi partecipi: il salario medio è aumentato in questo periodo di appena il 3,5 per cento. Mentre i salari dei quadri più alti sono aumentati del 14 per cento e gli azionisti intascano sostanziosi dividendi. Particolarmente negativa la situazione per i lavoratori che hanno appena conseguito un diploma di apprendistato. Nel loro caso il salario reale è diminuito in questo periodo di addirittura lo 0,4 per cento. Con l'iniziativa sui salari minimi freniamo quest'evoluzione in quanto essa garantisce che il beneficiario non sia solo di padroni e manager superricchi, ma che anche i dipendenti che lavorano duramente abbiano la loro parte.

Colpi di diritto

Il riflesso anti mamma di certi capi

L'assistenza giuridica del SEV è spesso confrontata con problemi di donne che vogliono rientrare al lavoro dopo una pausa di maternità, ma devono scontrarsi con un'atmosfera ostile.

A come Annamaria: un caso tipico

Annamaria lavora al 100% alle FFS in una tipica professione ferroviaria. Le sue valutazioni personali sono ottime ed è apprezzata per la competenza e la gentilezza nei confronti della clientela. Quando attende un bambino, informa il suo capo che vorrebbe riprendere il lavoro al termine del congedo di maternità, ma solo al 30%. Il capo ne prende atto ma, dopo essersi consultato con i suoi superiori, le comunica che nella sua professione non vi sono posti a tempo parziale in misura inferiore al 50%. Annamaria si rivolge al SEV. Viene anche a sapere che nel suo settore vi sono molte persone che lavorano al 30%. Tramite l'intervento di un legale, il SEV riesce ad ottenere un rapporto d'impiego al 30% anche per Annamaria, che le FFS tengono però a definire un'eccezione.

B come Barbara: un caso frequente

Barbara è mamma di due figli e lavora a tempo parziale presso le FFS. Il suo posto viene però soppresso a seguito di una riorganizzazione. Anche il marito lavora alle FFS, al 100% e a turni. Barbara si annuncia a due posti dall'attività simile alla sua, ma che prevedono anch'essi il lavoro a turni. Durante il colloquio di presentazione, le FFS insistono molto sulla flessibilità di Barbara, che potrebbe essere limitata dai turni del marito, per non parlare del fatto che, naturalmente, non è possibile annunciarsi ammalati per curare i figli... L'avvocato messo a disposizione del SEV scrive alle FFS che sono tenute a mettere a disposizione un posto adeguato, o saranno costrette a versare un'indennità per una mancata assunzione a seguito di discriminazione. Le FFS respingono le critiche.

La loro decisione deriverebbe dalla maggior motivazione dimostrata dalle altre candidate, né si pone il problema dell'indennità, in quanto Barbara può far capo al centro del mercato del lavoro. Una risposta insoddisfacente, secondo l'avvocato, che però non può consigliare altri passi legali. Nel frattempo, Barbara ha potuto comunque trovare un nuovo posto di lavoro presso le FFS.

C come Corinne: un caso particolare

Corinne lavora presso un datore di lavoro privato al 60%. Quando si ritrova incinta, concorda verbalmente con la sua capa che riprenderà il lavoro dopo una pausa abbastanza lunga al 30%. Poco tempo dopo, però la capa cambia posto di lavoro e consegna a Corinne un ottimo certificato di lavoro intermedio. Il nuovo capo non vuol più saperne di una riduzione del grado d'occu-

pazione. Poco tempo dopo aver ripreso il lavoro, Corinne dimissiona, ma all'uscita le pagano solo una parte degli arretrati e il certificato d'uscita è molto peggiore di quello intermedio, nonostante lei abbia lavorato solo 4 giorni con il nuovo capo. L'assistenza giuridica del SEV mette a disposizione un avvocato, il cui primo

intervento scritto presso il datore di lavoro non dà i frutti sperati. Solo davanti al giudice di pace si riesce ad ottenere un pagamento corretto dei retroattivi e una formulazione accettabile del certificato.

Il team di assistenza giuridica SEV

CONCLUSIONI

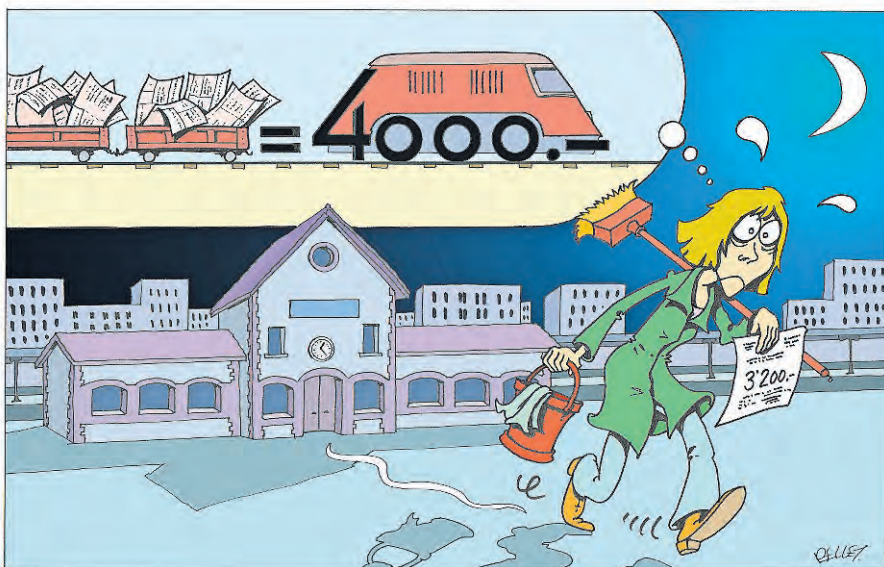
I tre casi, nella loro diversità, hanno un denominatore comune: le tre donne sono state penalizzate per essere diventate mamme.

Nemmeno appellandosi alla legge sulla parità, il cui articolo 3 recita «nei rapporti di lavoro, uomini e donne non devono essere pregiudicati né direttamente né indirettamente a causa del loro sesso, segnatamente con riferimento allo stato civile, alla situazione familiare o a una gravidanza»:

le avvocate sono riuscite a risolvere a piena soddisfazione delle colleghe i problemi in cui si sono ritrovate.

L'articolo 27.3 del CCL FFS è ancora più chiaro in proposito: «Devono essere tenute in particolare considerazione le necessità delle collaboratrici e dei collaboratori con obblighi familiari e di assistenza».

Al voto il 18 maggio sul salario minimo!... secondo PELLET



■ Sottofederazione RPV

Cercasi membro CVG

Riunione della commissione centrale RPV del 17 febbraio a Buchs

Il presidente centrale Hanspeter Eggenberger ha riferito brevemente sul primo incontro tra la comunità di trattative e le FFS per il nuovo CCL, durante il quale sono stati presentati i rispettivi cataloghi di rivendicazioni.


Il reclutamento di quest'anno lascia ben sperare: in gennaio la RPV conta già 8 nuovi membri. La CC raccomanda alle sezioni di eleggere, laddove mancano, incaricati del reclutamento e di annunciarli alla sottofederazione e al SEV. Sono previste possibilità di formazione.

È stata comunicata un'altra dimissione dalla CVG, per la quale sono adesso vacanti tre mandati.

Il presidente centrale ha ricevuto i rapporti delle sezioni Thun e Thurtal.

Il comitato centrale si riunirà il 20 e 21 marzo a Mendrisio. La CC ha preparato lo svolgimento e inviato le convocazioni.

Servizio stampa RPV



LPV
Iscrivetevi subito!

Corsi di preparazione agli esami periodici

Hai esami periodici che ti aspettano fra poco? Non hai voglia di imparare da solo a memoria prescrizioni e regolamenti? Allora il corso di preparazione agli esami periodici organizzato dalla LPV fa sicuramente al caso tuo! Questo corso, sotto la direzione di istruttori professionisti, ti permette di aggiornare le tue conoscenze insieme ad altri colleghi di lavoro e di mettere in pratica la teoria grazie a simulatori. In questo modo puoi prepararti agli esami esercitandoti con prove fittizie.

Contenuto del corso

- 1. giorno:** conoscere i cambiamenti importanti dei regolamenti; esercizi al simulatore.
- 2. giorno:** esame fittizio e discussione.

Data

1	17/18.03.2014	Corso misto P/G	Bellinzona
2	07/08.10.2014	Corso G	Bellinzona

inizio del corso alle 8.15

Costo

Membri LPV: 50 franchi (dettagli secondo le condizioni generali)
Non membri: 650 franchi

Sono compresi nell'importo: documentazione del corso, pranzo, bevande. Su domanda pernottamento con colazione in un Hotel *** per 180.- (una notte).

Congedo formazione

In base ai CCL FFS, TILO, FFS Cargo e BLS, per questo corso può essere chiesto un congedo di formazione.

Iscrizioni via e-mail direttamente al cassiere centrale all'indirizzo:

kassier@lpv-sev.ch

Assemblea generale PV Ticino e Moesano

martedì 25 marzo, ore 15.30
Casa del Popolo Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Apertura e approvazione O.d.G.
2. Nomina scrutatori
3. Approvazione verbale ultima AG
4. Rapporti: a) del Presidente b) del Cassiere c) della CVG d) discussione e approvazione rapporti
5. Preventivo 2014
6. Nomine: a) di un membro del comitato b) di un supplente nella CVG c) di due rappresentanti all'assemblea dei delegati PV
7. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV

8. Consegna attestati di benemeranza (40.mo, 50.mo, 60.mo, 70.mo e 80.mo di affiliazione SEV)
9. Eventuali

Il verbale dell'assemblea 2013 e i conti 2013 saranno a disposizione per consultazione a partire dalle ore 15.00.

Avviso importante:

al termine avrà luogo una cenetta alla quale sono invitati tutti i presenti all'assemblea; chiediamo cortesemente di annunciarsi **entro il 14 marzo** al cassiere Renato Bomio, tel. 091 743 80 66, e-mail: renatobomio@bluewin.ch.

Il Comitato

Corsi di formazione SEV 2014: reclutamento

mercoledì 30 aprile

Casa del Popolo a Bellinzona

Il reclutamento è e resta per i prossimi anni una priorità del SEV. Questo corso affronta i temi legati al reclutamento, sotto forma di scambio di esperienze, allo scopo di rinforzare e motivare i responsabili SEV attivi nel reclutamento. Il punto centrale del corso è ottenere nuove idee e spunti.

Obiettivi: i partecipanti acquisiranno le varie strategie per reclutare e arricchiranno il loro bagaglio di esperienze. Il corso permetterà infatti uno scambio di esperienze tra i reclutatori, definendo le buone e le cattive attitudini, il colloquio di

reclutamento, cosa si deve sapere e come pianificare il reclutamento per la propria sezione.

Relatore: Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

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

Costo: membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

Iscrizione

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

Giornata nazionale Pensionati – 20 marzo

dalle 10.00 alle 16.00 circa,
Congresshotel Olten a Olten

Temi in discussione:

■ «Previdenza 2020»: le risposte dell'USS ai progetti del Consigliere federale Alain Berset; relazione di Doris Bianchi, segretaria centrale USS

■ «Pro Senectute: al servizio delle persone anziane»; relazione di Alain Huber, segretario di Pro Senectute in Romandia

Iscrizioni: al più presto sul sito www.vpt-online.ch oppure direttamente a Peter Bernet, tel. 079 859 76 21 e-mail: peter.bernet@vpt-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, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

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

Tiratura: edizione italiana: 3687 copie; totale: 44 656; certificata il 31.10.2013.

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58.

Abbonamento annuale per i non affiliati: Fr. 40.-.

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

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

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

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: il 20 marzo.
Chiusura redazionale: giovedì 13 marzo, ore 10.

vpt. Propaganda 2014

La VPT premia le sezioni che si impegnano!

1. La sezione riceve la quota di **franchi 50.-** per ogni nuovo membro reclutato, fino ad un massimo di 20 nuovi membri.
 2. Se si supera la quota dei 20 nuovi membri, verranno versati **500.- franchi** supplementari.
 3. Le dieci sezioni, che saranno riuscite a maggiormente aumentare percentualmente il loro effettivo, riceveranno un **premio supplementare**.
- I versamenti saranno effettuati a favore della cassa sezionale.
 - Il pagamento avverrà al termine dell'azione.
 - Domande in merito all'azione di propaganda:
peter.bernet@vpt-online.ch



E adesso, avanti a tutta birra con il reclutamento!

Peter Bernet, ZA VPT

www.sev-online.ch

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sincere condoglianze al collega **Daniele Zanini**, in lutto per la perdita della cara mamma Gabriella.

AS Ticino

I nostri morti

La sezione dei pensionati ha il mesto compito di annunciare l'avvenuto decesso dei propri soci.

PV Ticino e Moesano:

Michele Gini, 92 anni, Arzo
Antonio Leoni, 94 anni, Airolo
Jolanda Leoni, 87 anni, Bellinzona
Palmira Lurati, 87 anni, Roveredo GR
Aleardo Rivera, 83 anni, Piotta
Ines Rossi, 85 anni, Gorduno
Andreas Schuck, 84 anni, Bellinzona

PV Zurigo:

Stereoula Vitiello, 78 anni, Schlieren

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

Il comitato PV Ticino e Moesano

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... vanità

Dove ci conduce la vanità? La vanità è l'ambizione degli sciocchi: per costoro, infatti, è una potente fonte di soddisfazione, in quanto permette di sostituire alle qualità che non acquisteranno mai, la convinzione di averle sempre possedute. Non per niente fu detto che il commercio più lucroso sarebbe quello di comprare la gente per quel che vale e di rivenderla per quel che crede di valere. Ad ogni buon conto, sul delicato tema della vanità, all'incirca duemila anni or sono, venne scritta in latino questa illuminante lettera filosofica: «Voglio parlarti dei principi su cui si basa la nostra vita terrena, ovvero di come non cadere vittima delle passioni ma, soprattutto, di come non finire schiavo della vanità. A ben vedere non c'è nulla di peggio della vanità, dal momento che vano significa vuoto e noi cerchiamo fin dalla nascita di raggiungere la contentezza, che per essere tale non ha bisogno di vuoto, ma di contenuto. È che noi siamo sempre troppo impegnati a raggiungere la prossima meta, mentre dovremmo imparare a godere dei traguardi che abbiamo già raggiunto. Allora scopriremmo che proprio non vale la pena di desiderare niente di più di ciò che già abbiamo. Forse adesso penserai che io voglia mortificare la tua, pur legittima, ambizione di crescere e di migliorare ancora di più la tua condizione. Invece il mio scopo è solo quello di farti capire come le gioie più ambite siano già in tuo possesso: non hai che da fermarti e goderle! Ricorda che i metalli di scarso valore si trovano quasi sempre in superficie; mentre quelli più pregiati si celano nelle viscere della terra. Quindi, ti do un consiglio: disprezza i beni materiali che vengono da fuori e mira ai tesori che hai dentro. Renditi conto che sei tu la parte migliore di te stesso e che non vale la pena seguire il miraggio e la lusinga delle cose esteriori. Perché coloro che si conformano ogni volta alle mode passeggiere sono come i relitti che galleggiano sul fiume: vanno dove li porta la corrente e non sono mai loro a decidere la rotta e la destinazione». Firmato: Lucio Anneo Seneca, il grande filosofo stoico che cercò di dispensare altrettante buone lezioni di vita a Nerone. Sennonché l'imperatore, per tutta riconoscenza, gli ordinò di suicidarsi! Cosa che lui fece senza troppi drammi, tagliandosi le vene mentre si godeva un bel bagno caldo e lasciando ai posteri quest'altra sua perla di saggezza: «Ci vuole tutta una vita per imparare a vivere ma, soprattutto, ci vuole tutta una vita per imparare a morire».

I sindacati delle ferrovie europee hanno manifestato davanti all'Europarlamento

No a nuove riforme

No a liberalizzazioni e privatizzazioni: i sindacati di tutte le ferrovie europee si sono ritrovati a Strasburgo per protestare contro le conseguenze del quarto pacchetto ferroviario.

L'entrata del palazzo del Parlamento era sbarrata e protetta da agenti di polizia dall'aria annoiata, mentre dal di là delle recinzioni si agitava una marea di bandiere e l'aria si riempiva degli echi dei megafoni e dei fischi.

Oltre 3000 sindacaliste e sindacalisti si sono riuniti davanti all'Europarlamento che, in seduta plenaria, stava discutendo il 4. pacchetto ferroviario per esprimere in modo fragoroso il loro rifiuto.

La liberalizzazione fa solo perdenti

Striscioni e volantini hanno criticato le conseguenze negative di un'ulteriore liberalizzazione del trasporto ferroviario che Guy Greivelding, presidente lussemburghese della sezione ferrovie dell'ETF, ha sintetizzato così: «in un mercato ferro-



Al corteo variopinto si sono aggiunte anche le bandiere del SEV.

viario liberalizzato le aziende orientate al profitto puntano ad acquisire le linee redditizie e a comprimerne i costi a spese del personale, tagliando posti di lavoro, spesso a scapito della sicurezza e della qualità del servizio. A rimetterci è la qualità globale di tutto il sistema ferroviario».

Alexander Kirchner, del sindacato tedesco delle ferrovie e

dei trasporti EVG ha contestato la prospettata suddivisione tra infrastruttura e trasporto, che compromette la qualità e la sicurezza dell'offerta ferroviaria. Una critica sostenuta anche dalla delegazione del SEV, che ha tenuto a dar man forte alla manifestazione.

La manifestazione ha visto anche l'intervento di diversi Parlamentari che hanno espresso

la loro solidarietà al personale delle ferrovie.

In fondo, a breve, vi saranno anche le elezioni europee...

Peter Moor

INFO

Le ferrovie integrate potranno mantenere la loro caratteristica

La manifestazione dei sindacati delle ferrovie ha avuto effetto: l'europarlamento ha infatti ripreso due delle sue principali rivendicazioni nell'evasione del quarto pacchetto ferroviario.

La proposta contenuta dal progetto di permettere solo a condizioni estremamente restrittive ad un'azienda di gestire infrastruttura e trasporto non ha avuto scampo. Il Parlamento continuerà pertanto ad ammettere **ferrovie integrate**, sul modello applicato con molto successo dalla Svizzera e in Germania.

È pure stata respinta la proposta di prevedere prestazioni obbligatorie in caso di conflitti del lavoro, che avrebbe limitato fortemente il **diritto di sciopero**. Sono stati definiti anche standard sociali in caso di cambio di esercenti a seguito di messe a concorso di prestazioni.

Il Parlamento continua invece a sostenere la completa **liberalizzazione** del trasporto viaggiatori, combattuta dai sindacati.

Dopo le elezioni, la procedura riprenderà il suo corso e il Parlamento sarà chiamato di nuovo in causa.

pmo

Photomystère: dov'è stata scattata questa foto?



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

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 12 marzo 2014:**

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.

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.

L'ultima edizione del concorso riportava una foto della stazione innevata di Andermatt.

Su www.sev-online.ch troverete una foto esplicativa.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Christian Paroni di Giubiasco, membro AS Ticino