

Intervista

Jon Pult, appassionata difesa dell'iniziativa delle Alpi.

Pagine 6 e 7



Salari

Consuete trattative salariali alle FFS e alla BLS, tra rivendicazioni sindacali e risultati ottenuti.

Pagine 2 e 3



Il SEV ha 95 anni

Con dinamismo verso il primo secolo di vita.

Pagine 10, 11 e 12

Storica astensione dal lavoro a Ginevra

Sciopero per i diritti

La sezione SEV-TPG ha mostrato i muscoli dando vita ad uno sciopero memorabile.

Dimostrazione di forza lo scorso 19 novembre a Ginevra: nessuno dei 428 vei-

coli dei TPG è uscito dalle autorimesse. Al centro della rabbia il mandato di prestazione 2015-2018. Contiene misure di risparmio che colpiscono direttamente i posti di lavoro, tanto che sono previsti più di 60 licenziamenti; il mandato

inasprisce i meccanismi salariali e mette in discussione le conquiste per i pensionati. Il 4 dicembre nuova astensione dal lavoro.

alle pagine 14 e 15



Vincent Leggiero, anima carismatica dello sciopero seguito da un personale compatto e coraggioso.



Donne SEV

Pensione sotto la lente alla giornata di formazione delle Donne SEV, che hanno anche discusso sulla

riforma in corso. La giornata è stata un vero successo con una partecipazione notevolissima. **alle pagine 8 e 9**

Assemblea SBB Cargo International

Un settore sotto pressione



Il peso della liberalizzazione si fa sentire come non mai nel traffico merci. I macchinisti di SBB Cargo International non hanno i peli sulla lingua. Nel corso dell'assemblea sindacale di domenica scorsa hanno, in qualche modo, vuotato il sacco esprimendo le loro preoccupazioni e il loro disagio. I macchinisti si sono espressi su sicurezza, qualità della formazione, pianificazione dei turni, medicina del lavoro. Al SEV è stato dato il mandato di negoziare su diversi punti.

Il peso della liberalizzazione si fa sentire come non mai nel traffico merci. I macchinisti di SBB Cargo International non hanno i peli sulla lingua. Nel corso dell'assemblea sindacale di domenica scorsa hanno, in qualche modo, vuotato il sacco esprimendo le loro preoccupazioni e il loro disagio. I macchinisti si sono espressi su sicurezza, qualità della formazione, pianificazione dei turni, medicina del lavoro. Al SEV è stato dato il mandato di negoziare su diversi punti.

a pagina 5

EDITORIALE

La dimostrazione di forza del SEV in occasione dello sciopero dei TPG lo scorso 19 novembre, impone rispetto. Perché è un magistrale esempio di mobilitazione. Perché, soprattutto, esprime la volontà di colleghe e colleghi di lottare per il loro impiego, le loro condizioni di lavoro e la loro dignità. Siamo lontani anni luce da uno sciopero fragile. Questa mo-

«Lo sciopero dei TPG, la lotta per il servizio pubblico»

Giorgio Tuti, presidente SEV

bilitazione è stata legittima, poiché il dialogo era diventato impossibile. La lotta ha permesso di riaprire le discussioni. Non si tratta di un colpo di testa di Ginevra, né di uno sciopero dei francesi, come è stato detto per discreditare il movimento. Queste visioni riduttive palesano lo smantellamento del servizio pubblico che si sta consumando a Ginevra e in altre parti del Paese. Gli attacchi contro il pubblico impiego e i settori sovvenzionati, sono moneta corrente. Sono le uniche risposte dei cantoni alle loro casse vuote, risultato di una politica di sgravi fiscali per i più abbienti. Da Ginevra a Lucerna, passando da Neuchâtel – per citare solo alcuni esempi – i dipendenti del servizio pubblico scendono ormai in piazza, stanchi di essere spremuti come limoni. La lotta del personale dei TPG è la lotta per il servizio pubblico, uno dei principali cavalli di battaglia del SEV.

IN BREVE

Posta sui binari

■ La Posta Svizzera affiderà nei prossimi quattro anni, con opzione di proroga, i trasporti di pacchi e lettere su rotaia tra i centri regionali e i centri lettere di Härkingen, Eclépens e Zurigo-Mülligen e i centri pacchi di Härkingen, Daillens e Frauenfel a FFS Cargo.



«Abbiamo ottenuto uno dei più importanti mandati nel traffico merci su rotaia svizzero e rafforzato la posizione di FFS Cargo nel traffico combinato», ha commentato soddisfatto il direttore Nicholas Perrin. Il servizio comporta la circolazione di circa 60 treni al giorno. Al bando pubblico hanno potuto concorrere tutte le ferrovie merci a livello europeo.

Astag chiede di liberalizzare il trasporto bus

■ La «Car Tourisme Suisse, CTS» gruppo dell'associazione del trasporto pesante ASTAG, intende impegnarsi per una maggior liberalizzazione del settore. Lo ha spiegato il suo presidente, il Consigliere nazionale vallesano Christophe



Darbellay, indicando come secondo loro il settore del trasporto privato di bus venga penalizzato rispetto al trasporto pubblico dal punto di vista fiscale, delle norme del lavoro e dell'infrastruttura. Evidentemente, nessuno si è premurato di ricordare che anche il trasporto pubblico ha le sue costrizioni, derivanti dall'obbligo di prestare un servizio ... pubblico, appunto!

Trattative per i salari 2015 e 2016 del personale FFS

Consolidare le rendite

I sindacati hanno negoziato con le FFS i salari delle e dei dipendenti per il 2015 e il 2016. Il risultato delle trattative è stato condizionato anche dai provvedimenti per consolidare le rendite.

La comunità sindacale di trattative capitanata dal SEV ha condotto con le FFS le trattative salariali per i prossimi due anni. L'accordo raggiunto prevede che per il 2015 le FFS metteranno a disposizione lo 0,5 per cento della massa salariale per l'evoluzione individuale del salario. Un ulteriore 0,25 per cento sarà versato come contributi unici ai/collaboratori/trici con prestazioni superiori alla media e le fasce salariali saran-

no innalzate dello 0,5 per cento. Per il 2016 sarà erogato lo 0,8 per cento della massa salariale per l'evoluzione individuale del salario e un ulteriore 0,4 per cento per le prestazioni superiori alla media.

Più soldi per la cassa pensioni

Le misure salariali del 2015 e 2016 sono in stretta relazione con la stabilizzazione della Cassa pensione FFS (CP FFS). La mancanza di una riserva di fluttuazione, la compressione dei tassi d'interesse e, quindi, degli utili da investimento prevedibili e la crescita dell'aspettativa di vita generano, per tutte le casse pensioni, la necessità d'intervenire per poterne assicurare a lungo termine il finanziamento.

Le FFS e le parti sociali vogliono evitare che le necessarie misu-

re di stabilizzazione della CP FFS comportino riduzioni di rendite agli assicurati. Per questa ragione, dal 2016 i contributi di risparmio saranno aumentati. FFS e collaboratrici si assumeranno la metà di tale aumento, pari all'1 per cento del salario per ogni parte.

Occorrono altre trattative

L'aumento dei contributi di risparmio ha effetti positivi soprattutto sugli averi degli assicurati più giovani. Per garantire il livello delle rendite degli assicurati prossimi al pensionamento sono per contro necessarie altre misure di compensazione che saranno negoziate dalle FFS con le parti sociali, prevedibilmente entro la metà del 2015.

pmo

IN BREVE

«Menzione per la CP FFS»

■ Dopo il 2010, la CP FFS ha ricevuto una seconda menzione dalla pubblicazione danese «Investment & Pension Europe» quale miglior cassa svizzera dal punto di vista della definizione dei processi per gli investimenti, che la CP FFS aveva ridefinito, suddividendo le competenze e responsabilità.

Il SEV prende atto di questa distinzione, rinnovando la sua determinazione affinché anche gli assicurati possano beneficiare dei risultati di una solida politica di investimento.

Solo un partenariato sociale valido può soddisfare il personale

Non riposare sugli allori

La soddisfazione del personale presso le FFS è di nuovo aumentata. Ciò fa piacere anche al sindacato del personale dei trasporti, perché la soddisfazione sul posto di lavoro riflette anche la bontà delle condizioni di lavoro. A loro volta, queste sono la conseguenza di buoni rapporti tra le parti sociali. Le FFS non devono però per questo adagiarsi sugli allori.

Per anni, la soddisfazione del personale FFS è risultata tanto bassa da suscitare preoccupazione. Negli ultimi anni, i valori sono però migliorati in modo tale da risultare in media con quelli del settore. L'ultimo sondaggio, al quale ha risposto il 73 per cento del personale, riporta una soddisfazione generale di 66 punti su 100, 4 in più del risultato di due anni fa. Il Sindacato del personale dei trasporti SEV non è sorpreso da questa evoluzione: «i contatti frequenti tra azienda e sindacato hanno permesso di stabilizzare i rapporti, anche perché la direzione prende oggi molto sul serio le nostre in-

dicazioni», afferma il vicepresidente Manuel Avallone, responsabile delle relazioni con le FFS.

Cattive note alla direzione

Spicca però la pessima valutazione dei due livelli gerarchici più elevati, che non sono ancora riusciti a migliorare la fiducia del personale alla base nei loro confronti. Non sorprende inoltre il calo dei valori presso infrastruttura FFS, dove sono emerse lacune organizzative che destabilizzano profondamente il personale, al quale vengono a mancare valori come la stabilità e l'affidabilità. I valori sono per contro sensi-

bilmente migliorati presso FFS Cargo, dove la fiducia nella direzione è passata da 44 a 56 punti, a dimostrazione dell'importanza del risultato economico anche per il personale. Un risultato pagato comunque a caro prezzo, con la soppressione di migliaia di posti di lavoro per poter uscire dalle cifre rosse.

Mancano comunque ancora i dati dei livelli inferiori e non è quindi possibile valutare la si-

tuazione nelle singole categorie.

Le FFS non possono quindi accontentarsi di questi risultati. «La direzione presa è quella giusta ma adesso bisogna insistere», sottolinea Avallone, che aggiunge: «il nuovo contratto collettivo di lavoro è un'altra conferma dei buoni rapporti, nell'ambito dei quali siamo disposti a fare la nostra parte.»

pmo



Un premio di 1200 franchi e 0,9% per gli aumenti da sistema

A denti stretti

Il premio negoziato, pur non ancora ratificato dal CdA, è apprezzabile e sicuramente meritato.

La sera dell'11 novembre, i 17 delegati della conferenza CCL BLS del SEV sono stati chiamati a prendere una decisione dif-

ficile. Nelle trattative del pomeriggio, la direzione aveva presentato la sua «ultima offerta», aumentando il premio unico da 750 a 1000 franchi. Un'offerta comunque ben lontana dall'aumento generalizzato dell'1,1%, che la comunità sindacale alle trattative, composta da SEV, Transfair e VSLF, aveva ben motivato con il ritardo accumulato dalle retribuzioni BLS sul costo della vita, anche a causa degli aumenti dell'assicurazione malattia. Le BLS avevano però rifiutato di entrare in materia di un aumento generalizzato.



D'altra parte, alcuni delegati hanno osservato come l'importo del premio corrispondesse all'incirca all'1,1% richiesto, almeno per le categorie salariali più basse. Respingere la proposta e rivolgersi al tribunale arbitrale presentava pure dei rischi concreti di ritrovarsi con una soluzione peggiore. Inoltre, la BLS ha da tempo annunciato di voler elaborare un nuovo sistema salariale, per cui un aumento generalizzato non avrebbe comunque comportato maggiori garanzie per

il futuro e la rinuncia all'offerta BLS sarebbe stata difficilmente capita da colleghe e colleghi. Dopo un'attenta valutazione, i delegati hanno pertanto deciso di accettare il principio del premio unico, incaricando tuttavia il SEV di svolgere ulteriori trattative sull'importo, che hanno

in seguito permesso di portare la cifra a 1200 franchi. Da chiarire rimaneva pure l'aumento della massa salariale da destinare alla retribuzione degli aumenti individuali, che le BLS avevano quantificato in un 0,9%. BLS ha confermato questo aumento, riconosciuto anche negli anni scorsi, rifiutando però le richieste di det-

tagli sulla composizione di questa cifra.

Rivendicazioni e delegazione per il nuovo CCL

I delegati hanno poi definito il catalogo delle rivendicazioni per il nuovo CCL, che dovrà essere negoziato nel corso del 2015. Essi hanno dapprima puntualizzato che il nuovo sistema salariale voluto dalle BLS non dovrà risultare fine a se stesso, ma tener conto di diversi punti presentati dal SEV (vedi riquadro). Le rispettive rivendicazioni saranno presentate nell'incontro tra le parti sociali in agenda il prossimo 17 dicembre.

La conferenza ha infine designato la delegazione SEV alle trattative, che sarà composta da Barbara Spalinger, vicepresidente SEV, Michael Buletti, segretario sindacale, Balthasar Stöcklin, presidente sezionale VPT BLS, nonché da un rappresentante ciascuno dei settori Administration & Services, lavori e manutenzione, personale loc, navigazione, officine e personale treno. **FI**

Per un sistema salariale equo e trasparente

Lo scorso 24 novembre, nel suo bollettino «Blitz», la BLS ha tratteggiato le caratteristiche di un sistema salariale «moderno» in cui, tra l'altro, «i dirigenti devono avere maggiori competenze e assumere ulteriori responsabilità».

Lo stesso giorno, un «SEV-Info» ha replicato, precisando che :

- un sistema salariale dovrà anche in futuro risultare trasparente e condivisibile;
- è sbagliato definire a priori antiquato un sistema che preveda un automatismo salariale basato sull'età, l'esperienza e la fedeltà all'azienda, come è sbagliato considerare «moderno» un altro basato sul merito.
- Premi e aumenti salariali individualizzati giovano soprattutto al datore di lavoro, soprattutto quando mancano i soldi.

La BLS conosce da tempo il parere del SEV. Ciò nonostante, i preparativi per un nuovo sistema salariale continuano a svolgersi su basi diametralmente opposte. Si dovrà però tener conto del fatto che ogni cambiamento di sistema presuppone una modifica di CCL e dovrà essere negoziata in quanto tale. Senza l'approvazione del SEV e dei suoi membri, il sistema non potrà essere cambiato. **SEV**

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Dall'esterno all'interno

Con un semplice decreto presidenziale, Barack Obama ha regolarizzato la posizione di circa cinque milioni di immigrati irregolari (su un totale di oltre undici milioni) che rischiavano la deportazione. Lo ha fatto nonostante la forte opposizione dei repubblicani. In effetti, il decreto garantisce loro il soggiorno negli USA per un minimo di due anni, nel corso dei quali però potranno chiedere l'amnistia per il reato di ingresso clandestino e regolarizzare così la loro posizione.

Il decreto concerne quanti sono entrati negli USA illegalmente quando avevano meno di 16 anni e i genitori di figli con cittadinanza statunitense. Questo in quanto negli Stati Uniti vige lo ius solis, ossia chiunque vi nasca ha diritto al passaporto a stelle e strisce. Ora, ha ricordato il presidente a quanti hanno criticato la sua decisione giudicando inoltre il ricorso al decreto un atto incostituzionale di stile «monarchico», necessita una nuova legge che riordini tutta la legislazione in fatto di immigrazione. Un passo che appare assai problematico visto che il nuovo Congresso che entrerà in funzione in gennaio sarà dominato dai repubblicani che da anni, pur essendo in minoranza, sono riusciti a bloccare ogni tentativo di Obama in questa direzione.

Negli ultimi tempi poi, il massiccio afflusso dalle frontiere messicane (nonostante la creazione di un muro di sbarramento) di minorenni ha provocato veri e propri tumulti di piazza, con assalti a centri di accoglienza e sassaiole contro i veicoli che vi trasportavano i giovani immigrati. Scene di intolleranza e violenza che da tempo si verificano in più Paesi europei, che pure sono stati terre di immigrazione e di emigrazione. Basti pensare a quanto accade quasi quotidianamente in Italia, tanto che a volte mi viene da pensare che la storia dei flussi migratori, quali componenti essenziali delle identità nazionali, dovrebbe far parte dell'insegnamento scolastico di ogni Paese.

Per tornare ad Obama, si può osservare come con questo decreto confermi ancora una volta la sua leadership in politica interna, campo in cui sarà ricordato in settori come l'immigrazione, appunto, la sanità, il lavoro o la protezione dell'ambiente. E questo nonostante le premesse iniziali del suo mandato presidenziale in politica estera, che gli fruttarono un prematuro e, finora immeritato, premio Nobel per la pace. Non che abbia scatenato guerre ma, a cominciare da quella libica, ha contribuito a provarle, partecipandovi poi, direttamente o indirettamente.

L'Unione sindacale svizzera critica la riforma «Previdenza vecchiaia 2020»

Il Parlamento migliori la proposta

L'USS accoglie con favore l'idea del Consiglio federale di affrontare la riforma di tutto il sistema della previdenza vecchiaia in blocco. Essa deve però comportare un rafforzamento, anziché un indebolimento dell'AVS e non può ridurre le prestazioni della previdenza professionale obbligatoria.

Il passato ha mostrato come suddividere la riforma nelle singole componenti non abbia alcuna possibilità di successo a livello politico. Non ci si può quindi sottrarre ad entrare in materia della riforma presentata, che dovrà però essere decisamente migliorata dal Parlamento, rimediando al livello oggi insufficiente delle rendite e rafforzando l'AVS, anziché indebolirla (vedi riquadro a destra).

Il progetto presentato contiene infatti numerose proposte che peggiorano le prestazioni AVS:

■ L'USS respinge l'aumento dell'età pensionistica delle donne a 65 anni, poiché non tiene conto delle condizioni di vita delle donne oltre i 60 anni. Il mercato del lavoro non offre infatti loro, ma nemmeno agli uomini, posti di lavoro a sufficienza. Per questo non posso-



La riforma deve tener conto delle attuali lacune nel livello delle rendite del 1° e 2° pilastro.

no essere accettati aumenti generalizzati dell'età pensionistica. L'età pensionistica più bassa delle donne è giustificata anche dal fatto che molte di loro hanno cominciato a contri-

buire al secondo pilastro quando questo è stato reso obbligatorio nel 1985 e dai loro salari, che ancora oggi sono spesso inferiori a quelli degli uomini.

■ Non è ammissibile che la revisione del contributo federale all'AVS porti ad un parziale ritiro della Confederazione.

■ Né è accettabile che si blocchi automaticamente l'adeguamento delle rendite AVS al rincaro e all'evoluzione dei salari, calcolato sulla base di un indice misto, qualora il fondo di compensazione AVS dovesse scendere sotto al 70% della spesa di un anno. Questa proposta rappresenta un vero furto ai danni di pensionati e pensionate e va respinta a tutti i costi.

L'USS sostiene per contro l'aumento dell'IVA in favore dell'AVS. Il prossimo passaggio alla pensione di annate molto numerose rende indispensabile per il prossimo decennio un aumento degli introiti.

L'USS respinge anche l'ulteriore indebolimento delle rendite della previdenza professionale obbligatoria. La drastica contrazione del tasso di conversione da 6,8 al 6 per cento è irrealistica, tanto più che il popolo ha già seccamente respinto una riduzione, ben più modesta, al 6,4 per cento.

Le misure proposte per il mantenimento delle prestazioni del secondo pilastro incideranno pesantemente sui redditi delle persone con un basso salario.

USS

Le attuali rendite AVS sono insufficienti

L'attuale livello delle rendite risulta insufficiente per molte persone con redditi bassi e medi e per molte donne. Il mandato costituzionale a primo e secondo pilastro, di permettere di mantenere il medesimo tenore di vita è ben lungi dall'essere concretizzato. Inoltre, le rendite AVS continuano ad accumulare ritardi nei confronti dei salari reali. Per questo, l'AVS deve essere rafforzata, in quanto essa, grazie al suo sistema di finanziamento molto sociale, va a beneficio soprattutto delle persone con redditi bassi e medi.

Per l'USS, il rifiuto da parte del Consiglio federale dell'Iniziativa AVSplus che chiede un aumento del 10 per cento delle rendite AVS è inconcepibile, come è incomprensibile che la riforma «previdenza vecchiaia 2020» non riprenda la richiesta di aumentare le rendite di vecchiaia insufficienti.

COMMENTO

Per certi versi, è stato un fine settimana denso di cifre che si sono sviluppate in modo molto diverso da quanto previsto e atteso. Così, la votazione sulle tre iniziative ha dato un responso molto chiaro, respingendole in misura che varia tra i due terzi e i tre quarti. Se è vero che questa volta i sondaggi sono almeno riusciti a prevedere il ri-

sultato (avevano però il cinquanta per cento di possibilità di centrarlo), le percentuali indicavano un margine molto più ridotto, tanto da creare anche una certa suspense in attesa del verdetto. Un'altra cifra emersa nel weekend è quella della scarsità di macchinisti alle FFS. Anche qui, alla base vi è una realtà che le FFS hanno perfetta-

mente inquadrato: per ogni treno, ci vuole un macchinista.

«Sondaggi elettorali e pianificazione del personale FFS sembrano avere molto in comune.»

Pietro Gianoli

Le cose si complicano quando i treni sono più di uno e quando si tratta

di pianificare l'evoluzione del fabbisogno con qualche anno di anticipo. Considerati i risultati, vien da pensare che i metodi utilizzati per i sondaggi prelettorali e per la pianificazione debbano avere qualcosa in comune, che con la scienza esatta ha ben poco da spartire.



I macchinisti si sono espressi su sicurezza, qualità della formazione, pianificazione dei turni, medicina del lavoro

Dignità invece del Far West

Il peso della liberalizzazione si fa sentire come non mai nel traffico merci. I macchinisti di SBB Cargo International non hanno i peli sulla lingua. Nel corso dell'assemblea sindacale di domenica scorsa hanno, in qualche modo, vuotato il sacco esprimendo le loro preoccupazioni e il loro disagio. Al SEV è stato dato il mandato di negoziare su diversi punti.

Gli effetti perversi della liberalizzazione sono sotto gli occhi di tutti: la continua richiesta di produttività si ripercuote inevitabilmente sul lavoro dei macchinisti in termini di pressione a livello di turni e di condizioni di lavoro. Un dato di fatto che può avere conseguenze davvero logoranti sulla salute. La liberalizzazione - giova ricordarlo - è figlia di scelte politiche che il Sindacato del personale dei trasporti ha sempre contrastato. Sono ancora e sempre le forze politiche che sostengono la liberalizzazione ad aver incaricato il Consiglio federale di presentare al Parlamento un progetto in base al quale l'attuale divisione per il traffico merci delle FFS (FFS Cargo SA) sia trasformata in un'azienda autonoma separata dalle Ferrovie federali svizzere; progetto avversato dai Verdi e della sinistra.

La liberalizzazione e le sue conseguenze

In un contesto caratterizzato dalla volontà di accrescere la concorrenza, è necessario disporre di chiare regolamentazioni. Lo ha detto in modo esplicito il segretario sindacale del SEV **Angelo Stroppini**, sottolineando l'importanza dei CCL: «Credere di difendere i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori solo sul piano nazionale - ha esordito il sindacalista - non è più pensabile e sarebbe



Una sala come sempre strapiena.



Thomas Giedemann, Angelo Stroppini e Barbara Spalinger.

poco saggio. Sull'asse del Gottardo, una decina di aziende si contendono il trasporto delle merci. Queste aziende collaborano con altre società alla fron-

tiera. Non conosciamo tutte queste aziende. Il lavoro sindacale di prossimità resta dunque di primaria importanza». Stroppini ha ricordato che in

Svizzera, il settore del trasporto ferroviario è ben regolamentato attraverso CCL che definiscono le condizioni di lavoro nella maggior parte delle aziende. «Il nostro scopo ultimo - ha aggiunto - è creare un contratto collettivo di settore per il traffico merci che venga poi decretato di obbligatorietà generale. A questo punto, tutte le aziende con sede in Svizzera sarebbero così obbligate a rispettarlo». A cominciare da Crossrail, assurda agli onori della cronaca per la sua spregiudicatezza e per le pratiche di dumping salariale. Infatti le condizioni retributive offerte ai macchinisti per l'impiego in Svizzera sono ben al di sotto dei minimi salariali in uso nel settore.

L'importanza dei CCL e di regole chiare nel settore

«Vi posso dire - ha annunciato Stroppini - che ora le principali aziende svizzere attive nel traffico merci in Svizzera hanno deciso di ragionare con noi per la negoziazione di un contratto collettivo di settore». Ma non è tutto. Il segretario sindacale del SEV ha fatto presente che occorre lavorare bene insieme, poiché dalla politica - a parte qualche eccezione - non abbiamo un grandissimo aiuto: «La politica sembra più interessata a creare liberalizzazioni, possibilmente senza troppe regole e

tutele per i lavoratori. La Svizzera non è parte dell'UE, ma in Europa è uno dei paesi più solerti ad applicare le direttive europee sulla liberalizzazione». Sul crescente clima di deregolamentazione gli ha fatto eco **Thomas Giedemann**, vicepresidente della LPV Ticino e membro della CoPe. «Chi ci governa spinge anche sulla liberalizzazione degli orari di apertura dei negozi. E come se non bastasse, per quanto concerne il settore del granito in Ticino, nei bandi di concorso si aprono le porte anche alle aziende che non hanno un CCL». Un'osservazione che conferma puntualmente come oggi la politica non voglia tutelare i lavoratori. Mancanza di tutele e senso di insicurezza che creano sempre più tensioni nel mercato del lavoro, peraltro chiaramente palesate anche nel corso dell'assemblea. «Facciamo attenzione - ha commentato Giedemann - a non innescare una guerra tra poveri. Perché in questo modo, facciamo solo la felicità dei padroni».

I datori di lavoro dovrebbero piuttosto prestare attenzione al crescente disagio espresso dai macchinisti, che la loro professione la amano e che desiderano continuare ad esercitare con la consueta professionalità. Ciò implica anche una formazione degna di questo nome per tutti i macchinisti di tutte le aziende ferroviarie.

Insomma i macchinisti non vogliono lavorare in un clima da Far West e rivendicano a gran voce la loro dignità.

Françoise Gehring

I NODI AL PETTINE

«Alla vigilia dell'assemblea - hanno fatto presente **Thomas Giedemann** e **Angelo Stroppini**, SBB Cargo International si è sentita in dovere di comunicarvi personalmente alcune informazioni sull'accordo di reciprocità firmato con noi. Come pure dare rassicurazioni sull'impiego (a termine) dei colleghi italiani impiegati a fare vostri turni a Bellinzona. Noi non mancheremo di incontrare i vertici dell'azienda per chiarire ulteriormente alcuni aspetti».

L'assemblea dei macchinisti ha dato il mandato al sindacato e al rappresentante della CoPe Thomas Giedemann, di negoziare sui seguenti punti:

- Indennità giornaliera per il pasto in sostituzione delle agevolazioni per mense aziendali: la proposta aziendale di aumento di 1 franco è giudicata inaccettabile.
- Pause ad Arth Goldau tra le 23.00 e le 05.00: richiesta di un forfait di tempo per la parte retroattiva e soluzione per il futuro.
- Pianificazione dei turni: chiedere l'organizzazione di un workshop come suggerito dalla CoPe. Pianificazione dei turni con un occhio di riguardo e rispettando canoni e criteri della medicina del lavoro.

contatto.sev ha incontrato il nuovo presidente dell'Iniziativa delle Alpi



Dobbiamo esportare l'iniziativa delle Alpi

Dallo scorso maggio, l'associazione dell'iniziativa delle Alpi ha un nuovo presidente, il grigionese Jon Pult. A soli 30 anni, ha già una brillante carriera politica e idee molto chiare.

■ **contatto.sev:** Jon Pult, da dove viene questo tuo interesse per la politica?

Ho sempre avuto molto interesse per tutto quanto riguarda la storia, la società e la politica. Quando avevo 20 anni, due amici hanno fondato la gioventù socialista del cantone dei Grigioni, alla quale ho aderito, inizialmente più per simpatia e solidarietà nei loro confronti. Poi la cosa mi ha preso e sono

dapprima stato eletto nel consiglio comunale di Coira, poi presidente del partito socialista cantonale, infine in Gran Consiglio e da quest'anno presidente dell'Iniziativa delle Alpi.

■ **Una carriera rapidissima...**

Non mi sento però di avere meriti particolari. A Coira, la sinistra è una componente minoritaria, ma comunque molto forte e nel nostro partito ed elettorato vi è sempre molta benevolenza nei confronti di un giovane. Ciò mi ha senza dubbio facilitato. L'impegno più grande e più stimolante è stato invece guadagnarmi stima ed autorevolezza nelle istituzioni in cui sono stato eletto.

■ **E come sei giunto all'Iniziativa delle Alpi?**

È un tema che mi ha sempre interessato: uno dei miei primi

Ho quindi aderito anche all'Iniziativa delle Alpi e sono entrato in comitato.

■ **Ora ne sei persino il presidente...**

È stato Fabio Pedrina a chiedermi se volevo succedergli. Il fatto di avere un presidente proveniente da un cantone alpino giova alla credibilità dell'associazione e questa sfida mi ha attirato.

■ **Come Grigionese potresti avere un'ottica particolare del traffico di transito.**

Va detto che, pur in misura minore rispetto al Ticino e a Uri, il traffico di transito è un problema anche per i Grigioni. Lo constato quando parlo con gli abitanti dei comuni lungo l'asse del San Bernardino. È vero che il dibattito sul raddoppio del San Gottardo ci pone in una situazione complicata, per

anche convinto che l'iniziativa delle Alpi dovrebbe essere un prodotto da esportare nelle altre nazioni alpine, che sono confrontate con i medesimi problemi.

■ **Questo tema è di stretta attualità. Come va la raccolta delle firme contro il raddoppio del Gottardo?**

Molto bene. Abbiamo superato le 40 000 firme e sono fiducioso che entro le feste avremo le 60 000 che ci occorrono per depositare con tranquillità il nostro referendum.

■ **I fautori del raddoppio puntano molto sul tema della sicurezza, rilanciato anche dallo scontro frontale del 16 novembre tra un autobus e un camper. Cosa rispondi?**

La seconda canna non aumenterà la sicurezza dell'asse del Gottardo. Non bisogna farsi illusioni. Una volta completate le due gallerie, vi saranno pressioni tali che verranno aperte le quattro corsie, con un conseguente aumento del traffico, in particolare di quello pesante e quindi dei pericoli su tutto l'asse. La vera soluzione per rendere l'asse del San Gottardo più sicuro è il trasferimento del traffico pesante su ferrovia. Ma anche sulla galleria stessa si possono fare altre considerazioni.

■ **Quali?**

A prima vista, il raddoppio e la separazione fisica delle corsie

di marcia appaiono una soluzione tranquillizzante. Dobbiamo però considerare che verrà realizzata solo verso il 2030, quando ormai quasi tutti i veicoli saranno dotati degli strumenti che permettono di evitare le collisioni frontali, che vengono montati già oggi sulle auto nuove. Risanare la galleria attuale senza attendere la realizzazione dell'altra permetterebbe invece di dotarla di accorgimenti tecnici, come le barriere abbassabili, in grado di garantire maggior sicurezza in tempi più stretti. Per me è veramente una questione fondamentale: invece di aumentare le capacità, dobbiamo migliorare la sicurezza delle infrastrutture esistenti.

■ **Risanare la galleria autostradale senza raddoppio presuppone però di disporre della capacità necessaria per trasferire il traffico, compresi i terminali di transito e ciò pone alcuni problemi.**

Sono certo della possibilità di trovare soluzioni praticabili per i terminali. Del resto, la Confederazione ha deciso anche di sostenere la realizzazione di un terminal a nord di Milano. Questa è la via giusta da percorrere, poiché rappresenta una soluzione a lungo termine al problema dei trasporti. Il risanamento della galleria del Gottardo deve essere utilizzato anche in questo senso.

BIO

Jon Pult è nato nel 1984 a Scuol, da papà engadinese e mamma italiana. Da bambino, ha trascorso alcuni anni a Milano, dove suo padre insegnava e, rientrato nei Grigioni, ha conseguito la maturità bilingue tedesco/italiano. Parla comunque correntemente anche romancio. Ha studiato storia economica e sociale a Zurigo, conseguendo la laurea con una tesi sulla storia delle ferrovie retiche. La sua carriera politica è iniziata nel 2005 con l'elezione nel consiglio comunale di Coira, città dove vive tutt'ora. Nel 2009 è stato eletto presidente del partito socialista cantonale e nel 2010 nel Gran Consiglio. Adesso fa parte della commissione della gestione. Gli piace occupare il poco tempo libero nella lettura, nel cinema o guardando qualche partita di calcio.

«La seconda canna non aumenterà la sicurezza dell'asse del Gottardo.»

Jon Pult, presidente dell'Iniziativa delle Alpi

ricordi della politica svizzera riguarda l'edizione della trasmissione «Arena» della televisione svizzera tedesca sull'iniziativa, che era stata sostenuta da Andrea Hämmerle e dal Landamano di Uri Hansruedi Stadler contro il Consigliere federale Adolf Ogi. Avevo dieci anni, ma questo dibattito mi ha appassionato e da allora seguì tutta la politica legata ai trasporti e alle infrastrutture.

la paura che, durante la chiusura del Gottardo per i lavori di risanamento, il traffico venga deviato sulla A13. Ma proprio per questo è importante battersi, anche da Grigionesi. Dobbiamo ricordare alla popolazione l'idea fondamentale dell'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi: ridurre il traffico pesante di transito su tutti gli assi alpini, quindi anche sul San Bernardino. Sono



La politica dei trasporti è un tema di scottante attualità: Jon Pult al falò nelle Alpi del 2012 al castello di Mesocco.

■ Puoi spiegarti meglio?

Questo periodo di chiusura della galleria deve servire per imporre la politica di trasferimento, che potrà beneficiare, con AlpTransit, anche della linea di base del Gottardo.

■ Ma non pensi che la maggior produttività delle ferrovie, realizzata anche grazie ad AlpTransit, potrebbe bastare per implementare la politica di trasferimento?

In questa valutazione, dobbiamo considerare le difficoltà che questa politica ha conosciuto, derivanti dall'espansione del trasporto stradale. Invertire la rotta, sulla base di

svizzera di trasferimento, che il popolo ha sempre voluto. A livello internazionale sarebbe un segnale molto negativo ed è per questo che l'Iniziativa delle Alpi e tutti i suoi alleati si battono contro il raddoppio.

■ Cambiando argomento, quali sono le tue ambizioni politiche?

Sono stato candidato al Consiglio nazionale e siamo arrivati vicini ad un secondo seggio socialista grigionese, che sarebbe spettato a me. Penso di ricandidarmi l'anno prossimo, ma la situazione rimane difficile. Anche se mi piacerebbe essere un giorno al Parlamento

tratterà di riflettere sulle possibilità di portare avanti la nostra visione della politica dei trasporti a livello nazionale e internazionale.

■ Proprio a livello internazionale, sembrerebbe che il rilancio del trasporto ferroviario debba passare dalla sua liberalizzazione e deregolamentazione. Una tendenza che ci preoccupa, se consideriamo poi quanto è avvenuto su strada.

È una preoccupazione reale e giustificata. La prossima battaglia politica, che si preannuncia durissima, è quella sulla legge sul trasporto merci, che vuole andare in questa direzione, che giudico pericolosa per una concezione globale e sostenibile dei trasporti, oltre che per le condizioni di lavoro. L'Iniziativa delle Alpi ha sempre sostenuto una politica dei trasporti che, oltre a coniugare l'efficienza economica a quella aziendale, sia corretta anche dal punto di vista delle condi-

zioni di lavoro, evitando ogni situazione di dumping.

■ Come opporsi a questa spirale al ribasso dei prezzi di trasporto?

Vi sono tendenze che devono preoccuparci, anche nel trasporto viaggiatori in Europa: l'aereo diventa sempre più economico e si sta affermando il trasporto per bus, a scapito della mobilità in treno che dal punto di vista ambientale, e probabilmente anche da quello sociale, è quella migliore. In politica, si deve sempre tentare di indirizzare le cose nella giusta direzione e penso che tutte le forze ambientaliste e sociali dovrebbero congiungere i loro sforzi per riorientare nei prossimi anni la mobilità secondo altri parametri. E ciò al di là dei confini del nostro paese.

■ Intanto però, come hai detto, i collegamenti con i bus dilagano e fanno concorrenza proprio alle ferrovie.

A prima vista sembrerebbe un'evoluzione favorevole ai consumatori, ma basta analizzare un momento il fenomeno per capire che è basato su di una concorrenza al ribasso e, alla lunga, sul dumping e che quindi è un problema.

■ Vi è però chi vorrebbe servizi simili anche in Svizzera.

Non penso che avrebbero molto successo. Gli investimenti nelle infrastrutture e la qualità dei servizi ci mettono a disposizione una rete efficiente molto sviluppata. Vi è poi un aspetto culturale importante: la maggior parte delle Svizzere e degli Svizzeri preferisce viaggiare in treno.

È una situazione che dobbiamo difendere, sviluppando incentivi che aiutino la ferrovia e non questi sistemi di bus. Il trasporto pubblico è un servizio pubblico e tale deve rimanere.

«Il trasporto pubblico è un servizio pubblico e tale deve rimanere.»

considerazioni di sostenibilità, resta dunque difficile. Una decisione di ampliare le infrastrutture autostradali al San Gottardo verrebbe quindi inevitabilmente interpretato come un allentamento della politica

nazionale, sono soddisfatto degli incarichi che ho attualmente in cantone, come presidente di partito e dell'Iniziativa delle Alpi. La priorità di quest'ultima è certamente il referendum, ma in seguito si

La prima giornata di formazione firmata da Lucie Waser è stata un vero successo

Le donne SEV, un'unica voce

«Il rischio di essere donna». È stato questo il titolo della giornata di formazione, al centro della quale è stata posta la previdenza vecchiaia. Un argomento di scottante attualità dal momento che sulla strategia del Consiglio federale «Previdenza vecchiaia 2020» i partiti si sono posizionati.

Piglio deciso, voce chiara, temperamento focoso, entusiasmo: **Lucie Waser**, per la sua prima volta alla giornata di formazione delle donne SEV (lo scorso 21 novembre a Berna), ha sfoderato grinta e buon umore. Per nulla intimidita da questo esordio, insieme alla sua assistente **Jris Piazzoli** ha diretto e gestito l'intera giornata con grande sicurezza, portando un bel vento di novità apprezzato da un numero impressionante di partecipanti (circa 140).

Pensione, aumento dell'età pensionabile, flessibilità, rendite. Sono tante, tantissime le cose da conoscere quando si parla di previdenza vecchiaia. E non sono sempre concetti facili da cogliere. Come muoversi in questo preciso campo delle assicurazioni sociali? Come trovare le informazioni giuste? Come funziona l'AVS? Quali sono i rischi per le donne (il titolo della giornata era infatti «Il rischio di essere donne»)?

A queste domande ha risposto con estrema chiarezza **Christine Goll**, già consigliera nazionale e responsabile della formazione presso Movendo. Non poteva esserci argomento più attuale, dal momento che sindacati e partiti si sono espressi sulla riforma del Consiglio federale «Previdenza vecchiaia 2020» (cfr. pagina 4). E non poteva essere lanciato un appello più appropriato: «Care colleghe - ha esordito Waser - il Consiglio federale vuole aumentare l'età pensionabile delle donne. Il prossimo 7 marzo 2015 dobbiamo essere tantis-



Una sala stracolma di militanti molto attente e motivate.

sime in piazza a Berna non solo per dire no a questo aumento, ma per esigere reali controlli sulla parità salariale e sanzioni per chi continua a violare la legge. Parità salariale significa anche garantire maggiori risorse alle assicurazioni

sociali». Le fa eco Andrea Ursula Leuzinger: «Il 7 marzo 2015 sono solo possibili due opzioni: o si è a Berna, o si lavora».

È spettato alla vicepresidente del SEV **Barbara Spalinger** portare i saluti dei vertici sindacali

e insistere sulla dimensione politica e sindacale: «Questa giornata si tiene una volta all'anno e sono felice, perché è un'occasione per incontrare tante donne in una volta sola. Di solito ho l'abitudine di rivolgermi solo a uomini, poiché

tutte voi siete attive in un settore ancora prevalentemente maschile. Vi assicuro che ne vedo ancora di tutti i colori. Ci sono donne che non conoscono molto bene i loro diritti e questa mancanza di informazione può essere problematica e trasformarsi, nei casi più estremi, in un incubo. Tanto più se il datore di lavoro - che ha il dovere di conoscere le prescrizioni legali - omette di seguirle. Di fronte a questi abusi posso solo essere scioccata. Per questo all'interno dei sindacati le donne hanno una grande importanza: per promuovere i diritti delle donne e farli conoscere. Ciò è importante anche per la previdenza vecchiaia. Solo ben informate, possiamo fare valere i nostri diritti. Gli altri non lo faranno per noi».

Un accorato appello a cui le donne del SEV hanno risposto

Un futuro tutt'altro che roseo

Già oggi le rendite di vecchiaia delle donne sono nettamente inferiori rispetto a quelle degli uomini. Non percepiscono lo stesso salario per lo stesso lavoro, si devono accontentare di salari generalmente più bassi nei lavori tipicamente femminili, lavorano spesso a tempo parziale e interrompono la propria carriera professionale a causa degli impegni familiari. La disparità salariale delle donne si ripercuote dunque anche al momento di andare in pensione. Lo ha ricordato a chiare lettere Christine Goll. Con la riforma 2020 il Consiglio federale risparmia sulle spalle delle donne: l'innalzamento dell'età pensionabile a 65 anni riduce le loro

prestazioni di vecchiaia di 1,1 miliardi di franchi all'anno. L'abolizione della rendita per vedove senza figli, inoltre, costituisce un'ulteriore riduzione di 400 miliardi di franchi. Il futuro è tutt'altro che roseo, per cui essere bene informate è il modo migliore per difendere i propri diritti.



Christine Goll

Caricatura Mikaela Maria Drux



Le donne del SEV pronte a lottare per rafforzare l'emancipazione.

con un lungo applauso. E non sono mancate le risate quando Spalinger ha ricordato che il primo responsabile delle don-

«Solo ben informate, possiamo fare valere i nostri diritti. Gli altri non lo faranno per noi.»

Barbara Spalinger, vicepresidente SEV

ne al SEV era un uomo. Mentre Lucie Waser è la quinta segretaria sindacale incaricata del dossier pari opportunità. E di strada da fare sul cammino della parità di genere - al centro di ostilità da parte di molte persone - ce n'è ancora molta. Lo si è visto chiaramente a Berna quando qualcuno ha pasticciato i manifesti della campagna contro la violenza. Alla scritta italiana «Basta» è stato aggiunto a mano «rd» per arrivare a «basterde» mentre sul manifesto tedesco al posto di

«öffentlicher Verkehr» è stato scritto «geschlechter Verkehr». Un atto di violenza, ha giustamente comunicato a tutti Lucie

Waser, che lascia davvero di stucco e che fa riflettere. Con Christine Goll si è poi entrati nel vivo della giornata, iniziando ovviamente da una spina nel fianco: l'aumento dell'età pensionabile delle donne (da 64 a 65 anni) prevista dalla riforma di Alain Berset. La reazione è stata corale: fintanto che le donne non avranno la parità salariale (la legge risale al 1996!), l'età della pensione resta dove è. Un principio che sostiene anche il presidente del SEV **Giorgio Tuti**,

preoccupato per il clima di scarsa solidarietà nei confronti delle donne che sul mercato del lavoro e nella vita di tutti i giorni sono molto più discriminate degli uomini. Si tratta di una constatazione che sottolinea come l'«air du temps» sul piano politico e sociale sia improntata al conservatorismo. Non è casuale l'appello di Christine Goll: «Nell'autunno dell'anno prossimo ci saranno le elezioni federali. Il nuovo parlamento dovrà prendere decisioni importanti anche riguardo il futuro dell'AVS. Quando andrete a votare, ricordatevi delle forze politiche che da sempre sostengono la socialità, i diritti delle donne, i diritti di tutti lavoratori e lavoratrici».

Françoise Gehring

CARICATURE



Mikaela Maria Drux



Nome: Mikaela Maria Drux.

Segni particolari: caricaturista e cabarettista. **Effetti collaterali:** le donne del SEV piegate in due dal ridere sulla sedia.

Arriva discreta nella sala, si siede in un angolo, in fondo. Con matite, pennelli e acquarelli non smette di disegnare. Agile e veloce, coglie gli attimi della giornata. Poi, a fine mattinata, l'esplosione: Mikaela Maria Drux indossa i panni della cabarettista, sale e scende dai tavoli e fa piegare dal ridere tutta la sala. Molte donne, con le lacrime agli occhi e il sorriso ampio, si lasciano trasportare e travolgere dal buon umore. Un successo.

NOMINE

Nel corso della giornata di formazione, **Andrea-Ursula Leuzinger** ha presentato il capitolo delle nomine statutarie, che prevedono partenze e nuovi volti. Ecco la nuova commissione donne:

■ **Confermate:** Irène Avanthay; Stéphanie Bähler; Lea Boner; Esther Geiser; Marie-Thérèse Godel; Andrea-Ursula Leuzinger; Nani Moras; Jris Piazzoli; Giuditta Purtschert; Janine Truttmann; Violette Wicky.

■ **Nuove:** Lucie Waser, delegata alle pari opportunità del SEV; Nadia Brunner; Petra Hegi; Branka Vukicevic; Mirjam Ensner.

■ **Dimissioni:** Barbara Amsler; Madeleine Wüthrich; Susanne Held, Tanja Elrawashdy-Bättig.



Andrea-Ursula con penna e colori di Mikaela Maria Drux.

AZIONE INTERNAZIONALE

NO - Basta con le aggressioni!



21 novembre, ore 13.40: parte la campagna internazionale contro la violenza e le aggressioni nel mondo dei trasporti pubblici avviata dall'ITF (International Transport Workers' Federation). Scrivendo sul palmo della mano NO, **Lucie Waser** e il

presidente del SEV **Giorgio Tuti** hanno dato avvio all'azione di sensibilizzazione, supportata anche da una pagina Facebook. Tutti possono inviare una foto con la scritta NO. L'obiettivo è di coinvolgere il massimo numero di persone.

Il SEV compie 95 anni

«Dobbiamo rafforzarci ed essere nel contempo aperti a possibili e auspicabili collaborazioni con gli altri sindacati a noi vicini per promuovere e consolidare la qualità dei servizi pubblici.»

Giorgio Tuti



Pieni d'energia verso il primo s

Il 30 novembre il SEV ha discretamente festeggiato il suo 95° compleanno. È infatti stato fondato 95 anni fa, con la fusione delle associazioni professionali dei ferrovieri. Tra cinque anni festeggerà i 100 anni con maggia enfasi. La ricorrenza si presta comunque ad una riflessione retro- e prospettiva.

Cinque anni fa, il SEV aveva steso un «grande buco» sulla piazza federale, a simboleggiare la situazione delle casse pensioni e per richiamare l'attenzione del Parlamento sulla richiesta di un contributo federale alla cassa pensioni FFS. La richiesta è poi stata accolta, ma le casse pensioni sono rimaste un problema per il SEV, tanto che il 21 settembre 2013 è tornato

sul tema con la manifestazione sindacale svoltasi a Berna per combattere le rendite variabili, finalmente rinviate al mittente. Nessuno si illude che il tema della **previdenza di vecchiaia** perda la sua attualità anche nei cinque anni a venire. Saremo chiamati a votare sull'iniziativa AVSplus: il Parlamento ha appena ricevuto il progetto di riforma «Previdenza 2020» del Consigliere federale Berset

e tornerà certamente anche il tema della stabilità finanziaria delle casse pensioni. Il SEV mantiene comunque il suo netto rifiuto di ogni riduzione di rendite.

Per il SEV, anche la **politica contrattuale** rimarrà una questione centrale. Negli ultimi cinque anni, è stato chiamato a rinnovare due volte i CCL FFS e FFS Cargo. Il risultato del 2011 è stato accolto con grande

scetticismo, soprattutto per il nuovo sistema salariale Toco, che vede ancora alcuni procedimenti aperti. Quello di quest'anno, per contro, è stato molto ben accolto dalla base, in particolare per l'aumento dell'indennità domenicale, il miglioramento degli avanzamenti salariali e, soprattutto, l'introduzione dei modelli salariali. Tre punti che soddisfano le rivendicazioni espresse dal-

la base nell'ambito di un sondaggio svolto da professionisti del settore su incarico del SEV proprio per verificare le aspettative.

L'inventario dei CCL del SEV è in continua crescita. Dal 2010 vi si sono aggiunti, tra gli altri, il CCL quadro per le imprese di montagna del canton Berna e il CCL per i bus urbani di Coira e i bus dell'Engadina. All'appello manca ancora un CCL molto im-

2010: Marche mondiale



Il movimento della «Marche mondiale des femmes» ha indetto il 13 marzo 2010 una manifestazione nazionale a Berna che ha visto una folta partecipazione, anche di donne e uomini del SEV. La manifestazione ha espresso la sua protesta contro la dilagante povertà e la violenza nei confronti delle donne.

2010: giovani in azione



Il SEV ha organizzato il suo primo congresso di un solo giorno. Ciò non è bastato a convincere i giovani a schierarsi, in uniforme da disco su ghiaccio, in favore di un CCL per gli studenti e firmare la relativa petizione.

Secolo di vita

portante: quello del settore del trasporto merci. Una lacuna che dovrà essere colmata nei prossimi anni, anche in considerazione della messa in esercizio della linea di pianura con le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri. Il SEV dovrà impegnarsi per regolare le conseguenze sull'impiego del personale, in particolare dei macchinisti dei treni merci su questa linea.

La **politica svizzera dei trasporti** continua a sostenere il trasporto pubblico, come ha confermato la votazione dello scorso febbraio sul progetto FAIF. D'altra parte, il cambiamento alla testa del DATEC tra Moritz Leuenberger e Doris Leuthard, avvenuto nell'autunno del 2010, non è stato privo di conseguenze: da allora sono aumentati gli obiettivi di liberalizzazione ed è cresciuta la

sensibilità nei confronti la lobby della strada. Il cambiamento di opinione personale sul secondo tubo al Gottardo ha spianato la strada alla decisione di realizzarlo, contro la quale è in corso la raccolta firme per il referendum (leggete anche l'intervista con Jon Pult alle pagine 6 e 7). Questa votazione sarà fondamentale per confermare la volontà popolare di tutelare l'arco alpino dalle conseguenze del traffico di transito.

Molto più fosche sono le prospettive nella **politica sociale**, dove la crescita della popolazione, l'immigrazione e l'aumento dell'età media registrati negli ultimi anni hanno favorito l'adozione di un approccio puramente economico, che antepone le questioni legate al finanziamento al benessere e alle esigenze della popolazione. L'iniziativa sui salari minimi e il terzo tentativo di avere una cassa malati unica sono così stati seccamente respinti. I sindacati hanno prodotto un altro sforzo per consolidare il terreno della previdenza di vecchiaia con l'iniziativa AVSpplus, alla cui riuscita il SEV ha dato un grande contributo, raccogliendo oltre 20 000 firme.

Tutti questi problemi sono comunque stati messi in secondo piano dall'attuale **politica di esclusione** promossa dalla maggioranza di destra, culminata con l'approvazione dell'iniziativa contro l'immigrazione di massa.

Ciò alimenta anche i dubbi sul futuro della politica europea. Il SEV ne è toccato in modo particolare per i diversi pacchetti ferroviari, contraddistinti da una spinta liberalizzatrice ancora più marcata di quella della politica svizzera.

Peter Moor

Intervista con Giorgio Tuti a pagina 12

Tre campagne

Strafbare Handlungen (Beschimpfungen, Drohungen und Tätlichkeiten) gegen das Fahrpersonal werden von Amtes wegen durch die Polizei verfolgt. (Personenbeförderungsgesetz Art. 59)



Das Verhalten von SBB VVV und den Dienstleistungen des Verkehrspersonals
Das Verhalten des VVV, des VVP und des Verkehrspersonals des Verkehrs
Das Verhalten des VVV, des VVP und des Verkehrspersonals des Verkehrs

Tout individu auteur d'agressions verbales ou physiques à l'encontre du personnel de conduite fera l'objet de poursuites judiciaires. (Art. 59 de la Loi sur le transport des voyageurs)

I reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. (in base all'art. 59 della Legge sul trasporto viaggiatori)

2010: contro le aggressioni



2011: per l'integrazione



CCL 2011: «La ferrovia siamo noi!»

ALCUNI MOMENTI SALIENTI DEL SEV TRA IL 2010 E IL 2014

al Congresso



ha però impedito alla gioventù SEV di allestire un'azione spettacolare di apprendisti presso Login, incoraggiando i delegati a raccogliere l'as-

2012: il limone BLS è spremuto



«Il limone è ormai spremuto» hanno gridato i membri SEV che lavorano alla BLS, alle prese con provvedimenti indotti da misure di risparmio del canton Berna. Il SEV ha quindi distribuito limoni davanti al Parlamento cantonale, consegnando anche uno spremiagrumi alla Consigliera di Stato Barbara Egger.

«Rafforzare il ruolo del SEV nel mondo sindacale»

Se le retrospettive sono importanti, le prospettive lo sono ancora di più. Ne abbiamo parlato con Giorgio Tuti.

■ **contatto.sev: mancano 5 anni al centenario del SEV. Quali sono le principali sfide che lo attendono?**

Giorgio Tuti: anche se sono numerose, non mi sembra opportuno esporre in questa sede il programma di lavoro dei prossimi cinque anni. Voglio concentrarmi sui punti essenziali: dobbiamo consolidare la posizione del SEV nel mondo sindacale, imprimendo un'evoluzione positiva all'effettivo dei membri, aumentando il grado di organizzazione, elaborando contratti collettivi

di lavoro di qualità e offrendo prestazioni individuali e collettive di ottimo livello ai nostri membri. Dobbiamo rafforzarci ed essere nel contempo aperti a possibili e auspicabili collaborazioni con gli altri sindacati a noi vicini per promuovere e consolidare la qualità dei servizi pubblici.

■ **Il 2019 sarà anche un anno speciale per la politica dei trasporti, in quanto dovrebbe vedere l'apertura delle gallerie di base dell'asse del San Gottardo. Cosa cambierà dal punto di vista sindacale?**

Dovremmo assistere ad un importante aumento del traffico e, spero, del trasferimento di quello merci su ferrovia. Il sindacato dovrà operare in favore di maggiori controlli dei di-

sposizioni tecniche di sicurezza e dell'adozione di regolamentazioni chiare delle condizioni salariali e di impiego del personale che opera nel traffico transfrontaliero, per prevenire ogni forma di dumping sociale e salariale.

■ **Nemmeno le prospettive di politica sociale appaiono molto positive. Il Consigliere federale Alain Berset ha appena presentato il suo progetto di riforma «previdenza 2020» al Parlamento. Per i sindacati si prospetta una dura battaglia a difesa dei diritti acquisiti?**

Io condivido l'approccio di Berset di riunire primo e secondo pilastro nelle sue proposte, che però comprendono punti molto delicati per i sin-

dacati e che faremo di tutto per correggere. Abbiamo inoltre in corso un'iniziativa, alla quale il SEV aveva contribuito con oltre 20000 firme e che vogliamo portare a buon fine, l'AVSplus! Essa chiede un aumento delle rendite del 10 per cento, che porterebbe 200 franchi in più alle persone sole e 350 alle coppie. Basta considerare che l'ultimo aumento reale delle rendite risale a metà degli anni settanta per realizzare come questo adeguamento sia fondamentale.

■ **Il 2019 sarà l'anno del centenario: hai già pensato a come il SEV potrebbe festeggiarlo?**

(ride) No, non ne ho avuto il tempo. Siamo troppo assorbiti

dall'attualità e cinque anni sono lunghi. Ho però qualche idea. Vorrei evitare di concentrarci sul secolo trascorso, per orientarci a quanto ci aspetta, a quanto aspetta i nostri membri. E sono sicuro che ci verrà in mente qualcosa di interessante.

pmo

ALCUNI MOMENTI SALIENTI DEL SEV TRA IL 2010 E IL 2014

2013: cassa pensioni



«No alle rendite variabili» era il motto del SEV alla grande manifestazione del settembre 2013. Qualche mese prima, la direzione della cassa pensioni FFS aveva annunciato la sua intenzione di introdurre un modello di rendite flessibili. Nel frattempo, grazie alla pressione esercitata dal SEV, questa idea è stata accantonata.

2014: SI a FAIF



Il popolo svizzero ha di nuovo confermato il suo attaccamento al trasporto pubblico, approvando il progetto di finanziamento e di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria che assicura uno sviluppo durevole alle ferrovie. Il progetto è nato a seguito di un'iniziativa popolare per i trasporti pubblici promossa da ATA, SEV, PS e Verdi.

La nuova linea ferroviaria FMV Mendrisio–Stabio in territorio ticinese è stata ufficialmente inaugurata

L'incompiuta a battesimo

In Ticino l'ultima inaugurazione di una nuova linea ferroviaria risale alla galleria del San Gottardo nel 1882. Il battesimo della nuova linea S40/S50 in territorio ticinese ha scritto in qualche modo un'altra pagina di storia, anche se la Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV) è purtroppo tuttora un'incompiuta, a causa delle ormai note vicissitudini sul lato italiano del cantiere.

C'era, come si dice, il pubblico delle grandi occasioni, mercoledì 26 novembre a Mendrisio. Anche se la festa, come ha sottolineato il consigliere di Stato **Claudio Zali**, è stata «una festa a metà». Eh sì, perché la Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV) è un'incompiuta: se la parte svizzera è stata ultimata nei tempi, sul lato italiano ora il cantiere è chiuso. Si ricomincia daccapo con una nuova gara d'appalto per i lavori. Gli italiani assicurano che nel giro di poco più di 2 anni - dall'assegnazione del nuovo appalto - saranno pronti anche loro. Ma in attesa dell'attivazione della linea sul lato italiano verso Varese-Malpensa, come ha spiegato il direttore di TILO **Roberto Tulipani**, «il nuovo collegamento transfrontaliero TILO S40 unirà a partire dal 15 dicembre 2014 Albate-Camerlata, via Mendrisio alla nuova stazione di Stabio, fermandosi alle stazioni di Como S. Giovanni, Chiasso e Balerna. Il collegamento sarà attivo durante gli orari di punta la mattina e la sera, esclusa la domenica». Saranno inoltre attivati anche collegamenti navetta tra Stabio e Mendrisio, denominati S50, che consentiranno la coincidenza con i treni regionali TILO a Mendrisio. Con questa nuova linea, fortemente difesa da Zali, il Canto-



Madrina e padrini al battesimo ufficiale della nuova linea: Claudio Zali, Anna Barbara Remund, Carlo Croci, Roberto Tulipani.



Tutti in carrozza, si parte.



Stabio: capolinea... per ora... 0 in attesa della vera FMV.

ne potenzia l'offerta di trasporto pubblico nel Mendrisiotto, un fazzoletto di terra dove il traffico privato ha assunto una dimensione di esodo quotidiano, con un impatto decisamente problematico non solo sulla mobilità, ma anche sulla qualità dell'aria. Ne sa qualcosa anche il sindaco di Mendrisio **Carlo Croci** presente all'inaugurazione. «Con l'apertura della nuova linea S40/S50, completiamo la prima tappa fondamentale in attesa dell'apertura completa ed integrata della Ferrovia Mendrisio-Varese», ha aggiunto **Anna Barbara Remund**, direttrice del trasporto regionale FFS, secondo cui «il trasporto regionale

contribuisce allo sviluppo dei servizi interni e transfrontalieri, agevolando il passaggio dalla strada alla ferrovia». Con la nuova offerta, che verrà finanziata anche con contributi federali, verranno ripristinati i collegamenti transfrontalieri da/per Como-Albate Camerlata; sarà così di nuovo possibile servire i viaggiatori della zona di Como, considerati da TILO un importante bacino di utenza. E per i macchinisti di TILO che hanno conseguito la patente italiana diventando così macchinisti interoperabili, la linea italiana fino ad Albate permette loro di mantenere le conoscenze e le competenze acquisite dopo una formazione



La festa è finita.

molto impegnativa. Il successo di TILO è dovuto anche al personale motivato, preparato e sempre più sollecitato, come accade nel traffico regionale.

frg

INFO

La linea tra Mendrisio e Stabio, ha ricordato Philippe Gauderon, Direttore di FFS Infrastruttura e membro della direzione del Gruppo FFS, è stata ultimata dalle FFS nei tempi e nei costi previsti, anche se si attende ancora l'indispensabile completamento sul lato italiano. «In alcuni casi abbiamo utilizzato sistemi innovativi; ad esempio per montare i 500 pali della linea per la trazione elettrica sono stati utilizzati degli elicotteri; ciò ha permesso di ridurre i tempi di lavoro da un mese a una settimana circa risparmiando 700.000 franchi», ha sottolineato Gauderon.

Durante la realizzazione della FMV è stata pure dedicata particolare attenzione al territorio. «Abbiamo cercato di costruire la linea generando un impatto ambientale il più contenuto possibile; ad esempio progettando la nuova linea su gran parte del vecchio tracciato già esistente e adottando tutta una serie di programmi di compensazione».

Dimostrazione di forza lo scorso 19 novembre a Ginevra: nessuno dei 428 veicoli dei TPG è uscito dalle autorimesse

«Più ci provocavano e più noi

Momento storico per il SEV: mercoledì 19 novembre la sezione SEV-TPG ha mostrato i muscoli dando vita ad uno sciopero che rimarrà scritto negli annali. Nessun mezzo è circolato sulla rete dei trasporti pubblici.

«Nessuno dei 428 veicoli dei TPG è uscito dalle rimesse. Anche nei miei sogni più pazzi non avrei mai potuto immaginare una cosa simile». Queste parole di Michel Viret, membro del comitato della sezione SEV-TPG, esprimono bene i sentimenti vissuti dai colleghi dei TPG, alla fine della giornata del 19 novembre. Parole pronunciate davanti ad altri 300 colleghi e colleghe alla Junction e, via telefono, indirizzate a un centinaio dei colleghi della sede di Bachtet. Affermazioni che illustrano a meraviglia l'importanza dell'azione compiuta con determinazione da donne e uomini. Il consigliere di Stato e la direzione dei TPG avevano comunque tentato di assicurare un servizio minimo, ossia un terzo delle abituali prestazioni nelle ore di punta. Ma non c'è stato verso. Un personale compatto, di tutte le forze sindacali attive nei TPG e compresi i dipendenti non sindacalizzati, hanno aderito massicciamente al movimento di protesta. Il presidente della sezione, Vincent Leggiero ha fatto tuttavia notare che «le hanno provate tutte, ma più ci provocavano, più ci sentivamo più forti. Abbiamo fatto vedere a tutti che uniti siamo forti». Gilbert Alessandro, presidente centrale della sottofederazione VPT, ha dal canto suo posto l'accento sull'«umanità e la fratellanza costruita in questa azione».

Pressioni sui giovani

Una compattezza, quella dimostrata, che tuttavia non era scontata. Le associazioni sindacali ASIP e transfair si erano



Gli scioperanti votano una risoluzione che chiede al ministro Luc Barthassat il ritiro del mandato di prestazione.

infatti opposte allo sciopero e hanno cercato, con i vertici dei TPG, di convincere i colleghi a prendere servizio. Attraverso la persuasione, il SEV è riuscito a dimostrare l'importanza dello sciopero: «Il servizio minimo corrisponde ad una visione della mente tesa a rompere il movimento» ha esclamato Vincent Leggiero al deposito di Bachtet. Aggiungendo che «non c'è un momento giusto o sbagliato per scioperare quando in ballo ci sono 131 posti di lavoro e che i pensionati vengono presi di mira».

Un centinaio di nuovi membri per il SEV

Al centro della rabbia il mandato di prestazione 2015-2018. Approvato dalla commissione dei trasporti del Gran Consiglio, il testo passerà davanti al plenum giovedì 4 dicembre. Contiene risparmi che colpiscono direttamente i posti di lavoro, tanto che sono previsti più di 60 licenziamenti; il mandato inasprisce i meccanismi salariali e mette in discussione le conquiste per i pensionati, che ricevono un'assistenza finanziaria per il pagamento dei premi delle casse malati e l'ab-

bonamento per la rete di TPG. Alla fine, a parte qualche porta aperta che si è schiusa lasciando presagire un'imminente partenza di un tram, non un solo dipendente si è messo al volante, malgrado le pressioni esercitate sui giovani. Un tentativo qualificato di inaccettabile - «non si sono infatti azzardati a rivolgersi ai più anziani» - che ha finalmente spinto ASIP e transfair ad aderire allo sciopero a metà mattina.

Fin dalle prime ore, l'astensione dal lavoro era a conoscenza del ministro dei trasporti Luc Barthassat e lo sciopero che molti si sono affrettati a dire «minore» si è ben presto rivelato un successo. Prova di ciò è l'assenza di tensione tra i lavoratori. Eccetto qualche piccola discussione: «Io sono un membro di ASIP perché sono controllore, aderisco al movimento, perché l'attacco contro i pensionati è inaccettabile», ha detto Serge Lambert. Carmelo Gatto, membro del SEV, ha fatto notare che ora «tutti devono tener conto della portata di questo sciopero».

I colleghi di Ginevra non erano evidentemente soli. Oltre all'

organizzazione di Ginevra, altri membri del SEV - compresi i colleghi di Losanna - sono venuti a dare man forte. Presente anche una delegazione del comitato SEV. «Siamo venuti da tutto il paese per sottolineare che la vostra lotta è legittima, perché sono sempre i servizi pubblici a pagare lo scotto», ha dichiarato Pascal Fiscalini, vicepresidente centrale ZPV, accompagnato dal presidente del Comitato SEV Andreas Menet (presidente centrale ZPV) e da Peter Käppler (presidente centrale AS).

Alla fine la dimostrazione di forza si è conclusa con un saldo di 100 nuovi adesioni al SEV. «Sono fiera di questa sezione», ha esclamato la segretaria sindacale Valérie. Verso le 20 è stata poi votata una risoluzione che chiede a Luc Barthassat il ritiro del mandato di prestazioni, l'avvio di negoziati entro il 28 novembre e la rinuncia a sanzioni finanziarie contro gli scioperanti. Dopo questo primo sciopero, il SEV è tornato in piazza il 25 per mantenere la pressione sul ministro PPD, indebolito da questo sciopero a causa del suo atteggiamento.

Vivian Bologna

SECONDO SCIOPERO

■ Mentre venerdì era previsto un incontro tra i sindacati SEV, ASIP e Transfair e il ministro dei trasporti Luc Barthassat, all'ultimo minuto il consigliere di Stato ha fatto sapere ai partner sociali che sarebbero stati informati dei passi compiuti dalla direzione dei TPG... E che passi! Il consiglio di amministrazione dei TPG e la direzione si sono rivolti alla «Chambre des relations collectives de travail (CRCT)» (camera dei rapporti collettivi del lavoro) per regolare il servizio minimo. Di fronte ad un simile voltafaccia e alla scelta di esasperare la situazione da parte dei TPG e del Consiglio di Stato, **il fronte sindacale ha deciso di rispondere con un altro sciopero, giovedì 4 dicembre.**

ci sentivamo più forti»



Lo sciopero, come pensa qualche detrattore, non è affatto una passeggiata. Lo si legge nello sguardo dei colleghi.



Un momento di complicità nel deposito di Bachet.



Alla Jonction l'accesso è sbarrato.

Votazioni federali

No a Ecopop

L'iniziativa Ecopop, che chiedeva di limitare allo 0,2% la crescita della popolazione residente dovuta all'immigrazione, è stata spazzata via con il 74,1% dei voti. Tutti i cantoni si sono detti contrari, anche il Ticino. Le reazioni dei partiti e della stampa nazionale.

I commenti dei partiti non si sono fatti attendere e tutti - UDC compresa - salutano il verdetto delle urne. Ecco le reazioni dei partiti e della stampa nazionale:

■ Per l'Unione democratica di centro l'esito della votazione sta a significare che il popolo svizzero non vuole «soluzioni estreme». Il voto mostra pure che il problema dei flussi migratori non può essere risolto senza il sostegno dell'UDC. Bisogna ora attuare l'iniziativa del 9 febbraio rapidamente e in modo coerente.

■ Il popolo si è mostrato lungimirante e ha lanciato un segnale forte in favore della piazza economica svizzera e degli accordi bilaterali con l'UE, ha fatto sapere il PLR. L'immigrazione va regolata, «in modo duro, ma corretto».

■ Per il Partito socialista il voto respinge l'idea di «una radicale limitazione dell'immigrazione attraverso quote fisse». Dimostra inoltre che in Svizzera «non vi è una maggioranza favorevole a un attacco frontale contro i Bilaterali e la libera circolazione delle persone». La qualità di vita, secondo il PS, non dipende dal numero dei residenti: «oggi, con 8 milioni di abitanti, viviamo meglio di 50 anni fa, con 4 milioni».

■ L'elettore, stando alle dichiarazioni del presidente del PPD Christophe Darbellay, vuole che il governo riduca l'immigrazione, senza però che vengano messi in discussione i rapporti con l'UE, che sono indispensabili per la sopravvivenza della Svizzera.

■ Sollevata l'Unione sindacale svizzera, che per accrescere la fiducia della popolazione nei confronti degli immigrati chiede più contratti collettivi e più protezione dei lavoratori e delle lavoratrici.

I commenti della stampa nazionale esprimono soddisfazione per l'esito del voto.

■ Un testo «pericoloso e in-consequente» è stato spedito «alla sola destinazione possibile, il cestino», afferma il quotidiano romando *24 heures*. Il massiccio rifiuto potrebbe dare a Berna «alcune benvenute libertà per trovare a Bruxelles modalità accettabili» per applicare l'iniziativa contro l'immigrazione di massa.

■ Secondo *La Tribune de Genève* «il popolo non tollererebbe una rimessa in questione dei nuovi tetti dell'immigrazione», espressi in occasione dell'iniziativa sull'immigrazione di massa lo scorso 9 febbraio.

■ Per *Le Temps* il netto risultato del voto «non dovrebbe far cambiare la strategia» del governo. Sarebbe grave ritenere che si tratta «di un ritorno indietro degli elettori, di un voto di correzione». Se il popolo ha rifiutato questo testo è perché il governo «ha potuto convincerlo della sua determinazione ad agire nel senso della volontà popolare», afferma.

■ Sollievo viene espresso anche dai giornali della Svizzera tedesca. Il quotidiano *Neue Zürcher Zeitung* ritiene però che la portata del voto «resta ancora aperta», poiché le discussioni con l'UE non sono ancora cominciate.

■ Per il *Tages-Anzeiger*, bisogna ormai aspettarsi che il governo precisi il modo in cui vuole applicare l'iniziativa contro l'immigrazione di massa. Finora le affermazioni erano volontariamente «vaghe e ambigue» per non fornire pretesti per dei «sì» supplementari a Ecopop, conclude.

red/comunicati stampa/agenzie



**7 marzo 2015
Tutte a Berna!**

- Per un controllo della parità dei salari
- Contro l'aumento dell'età pensionabile delle donne

vpod  ssp  S-V  oosyndicom

www.sev-online.ch

Sì, desidero ordinare

_____ copia / e

del volume "Una seconda vita da leopardo"

Publicato da SOS Ticino in occasione dei festeggiamenti per i 15 anni delle biciclette leopardate al Festival del film di Locarno.

Al prezzo di 20.- CHF per copia + spese di spedizione.

Pagamento: contro fattura

Inviare il tagliando di ordinazione a:

SOS Ticino, Via Zurigo 17, 6900 Lugano



Indirizzo a cui spedire il libro:

email: _____

telefono per eventuali comunicazioni: _____

Da richiedente l'asilo a conducente presso i trasporti pubblici di Losanna (TL)

Una storia di integrazione

Dopo aver studiato all'«Università della vita» - e che vita - lo scrittore Manuel João Sebastião Paca diventa conducente di autobus presso i TL. Incontro a Losanna.

È diventato membro del SEV «per difendere i nostri valori e avere diritto alla parola. In Africa dubito che sia il caso. Qui si spera in un cambiamento, ci si può esprimere, ci sono discussioni, si avviano negoziati». Dalla sua partenza, la situazione in Angola non è cambiata molto: «Il dittatore è saldamente al potere da ormai 34 anni. La democrazia non è applicata. Luanda è una delle capitali più costose del mondo, le condizioni di vita sono migliorate dopo la fine della guerra, ma c'è un grande divario tra i più ricchi e i più poveri».

«La ricchezza è concentrata nelle mani della figlia del presidente della Repubblica, che è la donna più ricca d'Africa. L'opposizione c'è, ma non è abbastanza forte. La corruzione è alle stelle, le elezioni sono truccate, con risultati noti in anticipo. Intanto il resto del mondo non muove un dito, probabilmente perché la situazione arrangia tutti. Va detto che il paese è ricco di petrolio e minerali. Il dittatore ha accettato di voltare le spalle al suo popolo». Anche se la situazione



Da colleghi e amici è chiamato semplicemente Manu.

ne non è per ora cambiata, Manuel spera un giorno di poter tornare a vivere nel suo paese. Prima del pensionamento? «Forse ... ma chi lo può sapere». Il suo lavoro presso i Trasporti pubblici di Losanna gli piace e gli lascia tempo per scrivere. La sua integrazione in Svizzera è esemplare e il suo francese è perfetto. In Svizzera non è attivo politicamente, ma trasmette le proprie idee attraverso i suoi libri. Manuel è qualcuno di molto determinato, che va fino in fondo alle proprie convinzioni.

Henriette Schaffter

■ Manuel Sebastião João Paca è nato nel 1971 nel nord dell'Angola durante la Guerra d'indipendenza. In Svizzera il suo passaporto indica il 1975 come anno di nascita; il che rappresenta un problema, in particolare quando sarà il momento di andare in pensione. Ha cercato, invano, di fare cambiare la data.

■ Manuel ha sposato prima una donna svizzero-tedesca di Berna, con la quale ha avuto un figlio; ora ha 16 anni e vive ancora a Berna. Dopo una separazione, si è risposato con la sua attuale moglie, originaria del Congo, con la quale ha avuto tre figli, che oggi hanno 11, 10 e 4 anni.

■ Vive e lavora a Losanna presso i Trasporti pubblici di Losanna e da quasi dieci anni come autista di autobus. Ora ha la cittadinanza svizzera.

■ Manuel ha ancora sua madre e i suoi fratelli in Angola, dove in passato è già tornato due volte, prima di scrivere i suoi libri.

■ Vorrebbe tornare nel suo paese di origine il prossimo anno, anche se si interroga sulla propria sicurezza, perché i suoi libri sono pubblicati in portoghese e vengono venduti anche in Angola. Scrive in portoghese ma parla perfettamente il francese.

■ Nel suo tempo libero ama praticare karate (è cintura nera), fare allenamento in palestra, muoversi sui pattini a rotelle. E, naturalmente, ama dedicarsi alla lettura. Del resto approfitta delle pause sul lavoro per leggere libri.

BIO



via sev

LA CACCIA AI PREMI 2014 È APERTA

Convinca colleghe e colleghi ad aderire al SEV e vinca premi attraenti!



Colpi di diritto

Obiettivi di team: un problema

Dopo che numerosi collaboratori si erano lamentati di aver ricevuto obiettivi irragionevoli, le trattative per il CCL 2015 hanno definito, nella decisione n° 6 a verbale, i criteri per gli obiettivi di team.

Ad inizio anno, il team di assistenza giuridica del SEV è stato molto più sollecitato degli altri anni per assistere collaboratrici e collaboratori FFS e FFS Cargo alle prese con le loro valutazioni personali. Alle circostanze solite, come «l'espressione di critiche poco specifiche e chiare al comportamento e alle prestazioni» oppure la «generalizzazione di casi particolari», si aggiungevano spesso l'irritazione, la frustrazione e le inquietudini generate dall'adozione di obiettivi di team.

Anche le CoPe hanno confermato come l'adozione di questi obiettivi suscitò spesso discussioni e il problema è stato posto anche al corso di formazione impartito dal SEV su come porsi in questi colloqui di valutazione. La valutazione del personale, rispettivamente il colloquio personale dovrebbero dare un'immagine chiara e motivata del modo in cui vengono svolti i propri compiti e del comportamento

sul lavoro. Possono quindi essere contemplati solo obiettivi in relazione con la funzione e la prestazione. Siccome la valutazione personale costituisce un mezzo di prova per la determinazione della componente salariale alla prestazione, per la stesura del certificato di lavoro e per l'adozione di provvedimenti del diritto del lavoro che possono giungere sino al licenziamento, bisogna insistere che essa venga svolta a livello personale e basata su fatti documentati.

La contraddizione degli obiettivi di team

Gli obiettivi di team sono in chiara contraddizione con questo principio. Lo ha ribadito in una sua sentenza del 2007 anche il tribunale amministrativo del canton Zurigo, in cui ha precisato che gli obiettivi di team possono costituire uno strumento di conduzione ma che, per la mancanza di possibilità di valutazione individuale, non

possono influire su componenti come il salario. Nelle trattative per il nuovo CCL, il SEV ha tentato di indurre le FFS a rinunciare in futuro all'adozione di obiettivi di team ma, nonostante i buoni argomenti sollevati e l'esistenza della sentenza menzionata, non ha raggiunto il suo scopo. Ha però ottenuto di poter regolare la questione in modo più chiaro (vedi riquadro).

Esempi come quelli che seguono non dovrebbero quindi ripresentarsi:

■ Obiettivi che possono unicamente essere «raggiunti» o «non raggiunti», senza permettere una valutazione differenziata in gradi da A a E;

■ Ripresa 1:1 di obiettivi di cifra d'affari del rapporto di attività a livello di team di superficie;

■ Ripresa 1:1 di obiettivi di puntualità del gruppo a livello di team di regolatori della circolazione treni;

■ Ripresa di obiettivi di soddisfazione della clientela che vengono influenzati da una moltitudine di fattori esterni.

Considerata la portata legale della valutazione personale, rispettivamente del colloquio di qualifica, in caso di un cattivo risultato non motivato, raccomandiamo di non ingoiare semplicemente il rospo, ma di rivolgersi all'istanza superiore chiedendo un secondo colloquio, come del resto previsto dalla procedura di FFS e FFS Cargo.

Team di assistenza giuridica SEV

I nostri morti

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

Ivo Bertini, 70 anni, Purasca
Franca Bizzozzero, 86 anni, Gravesano
Costante Garbani, 100 anni, Arbedo
Diego Ghirlanda, 90 anni, Novazzano
Urbano Gianini, 81 anni, Sementina
Gemma Maggini, 94 anni, Biasca
Renzo Nessi, 95 anni, Riva San Vitale

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

www.sev-online.ch

INFO

CCL FFS e FFS Cargo 2015: decisione a verbale n° 6 del 23.6.2014 sugli obiettivi di team

Gli obiettivi di team vengono mantenuti. Per la loro formulazione, bisogna tener conto dei seguenti criteri:

- La ponderazione massima degli obiettivi di team è del 40%, quelli individuali del 60%.
- Gli obiettivi di team devono essere riferiti all'unità organizzativa del livello più basso possibile.

- La possibilità di influire da parte del team deve essere accertata e comprensibile.
- Nessuna ripresa 1:1 di obiettivi di gruppo.
- Tener conto della forza maggiore.
- Applicare il principio SMART (Obiettivi Specifici; Misurabili; Accettabili; Realistici e a Termine)

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 Gianoli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 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: 40 franchi.

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 17 dicembre. Chiusura redazionale: giovedì 10 dicembre, ore 10.

■ Sottofederazione LPV

Corso di formazione: sicurezza garantita dall'uomo?

Per una volta, il Ticino e il Parkhotel Brenscino hanno accolto i loro ospiti, nella fattispecie un nutrita delegazione di funzionari e di membri della LPV venuta per seguire il corso di formazione 2014, con favolose giornate autunnali.

Il tema della sicurezza è costantemente in cima alla lista delle nostre priorità e l'incidente di Granges-Marnand gli ha conferito se possibile ancora maggior importanza. In queste giornate, abbiamo tentato di affrontare il tema dal punto di vista dell'essere umano, dapprima con l'adde-
tutto alla sicurezza delle RhB Carlo Custer, che ci ha illustrato con quanta rapidità si può incorrere in un errore e quali conseguenze esso può avere.

Nei due giorni seguenti, la Prof. Dr. Gudela Grote del politecnico di Zurigo ci ha illustrato in modo molto interessante il «contratto psicologico per la sicurezza». L'attività dei macchinisti è fondamentale per l'esercizio ferroviario, ma è nel contempo contraddistinta

dall'isolamento, per cui essi hanno la tendenza a sentirsi marginalizzati. Ne derivano situazioni conflittuali che possono ripercuotersi anche sulla sicurezza. Questa situazione potrebbe essere modificata grazie ad un'analisi approfondita dei rapporti dei macchinisti sul posto di lavoro. Le condizioni dipendono infatti in gran misura dalla motivazione che l'attività lavorativa è in grado di trasmettere, dalla dinamicità e dalla possibilità di influire sulle prestazioni effettuate.

Il corso si è concluso con la raccolta tra i partecipanti delle richieste per migliorare la soddisfazione sul posto di lavoro, che ora la commissione centrale sarà chiamata a trasmettere in forma adeguata alle aziende.

Queste giornate hanno suscitato un ampio interesse tra i partecipanti, che hanno beneficiato anche della parte conviviale, a sua volta favorita dalle splendide condizioni meteo.

Marcel Maurer

■ TS Commissione centrale

Progetto Jura: situazione dall'applicazione

Migrazione a tappe

Le misure di ottimizzazione dei nuovi processi introdotti nell'ambito di Jura continuano ad essere seguiti da vicino.

I diversi cambiamenti di personale presso l'ESP nel settore del management della manutenzione hanno influito solo in misura minima sulla disponibilità dei veicoli, grazie all'impegno di tutte le persone interessate. La nuova organizzazione ha dimostrato la sua efficacia durante le ore di punta in estate quando l'attività è stata più intensa.

Nella regione Est, il progetto è stato introdotto come previsto il 01.09.2014. Le prime settimane sono state positive, anche se il settore Operating e la divisione infrastruttura sono coscienti del fatto che, come avvenuto inizialmente nelle regioni Mitte/Ovest in cui il progetto era stato applicato in gennaio 2014, nei primi mesi occorra una comprensione reciproca qualora tutto non dovesse funzionare subito al 100 %.

Situazione attuale e prossime tappe progetto parziale personale JURA

Regione Mitte/Ovest

Per rinforzare le squadre mobili di Bienne (MEQ), le messe a concorso sono state fatte.

La formazione di base nella manutenzione leggera (LIH) di Bienne e Lonay è terminata. Le specializzazioni e il trasferimento delle com-

petenze saranno seguite da vicino.

Regione Est

Il reclutamento del personale a Zurigo si è concluso con successo.

La formazione dei collaboratori del deposito di Zurigo si è svolta con il sostegno dell'impianto industriale di Bienne parallelamente alle mansioni abituali.

Regione Ticino

L'organizzazione per l'estensione della regione Ticino non è ancora definitiva. Questa organizzazione dipende direttamente dall'apertura del tunnel di base del Gottardo e dall'organizzazione del centro di manutenzione ed intervento del Gottardo.

I collaboratori toccati di FFS Cargo

A seguito della ripresa della manutenzione dei 2500 veicoli di infrastruttura da parte dell'impianto industriale di Bienne, 45 collaboratori di FFS Cargo sono stati toccati dalla soppressione del posto. I responsabili del progetto stanno attuando tutto quanto possibile affinché venga trovata un'occupazione per tutti. Sinora, una persona è entrata nell'AMC. Con il progetto «Jura» 30 nuovi posti saranno creati a P-ZZI e il centro di manutenzione di Bienne, verrà ulteriormente rinforzato.

La prossima seduta della commissione centrale si terrà il 5 dicembre 2014.

Servizio stampa TS

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... Messner

“Bandiere sulle montagne non ne porto: in vetta io non lascio mai niente, se non, per brevissimo tempo, le mie orme che il vento ben presto cancella ...”. Così dice Reinhold Messner, uno dei più grandi avventurieri d'alta quota, colui che per primo è riuscito a scalare tutte le quattordici cime più alte della Terra. Sul suo primo 8000, il Nanga Parbat, nel 1970 perse tragicamente l'inseparabile fratello, Gunther, travolto da una slavina e lui stesso si salvò per miracolo quando ormai tutti lo davano per spacciato. Dopodiché, sfidando l'impossibile, divenne il primo uomo a salire in cima all'Everest senza ossigeno e poi ripeté l'ascensione persino in solitaria! Adesso ha settant'anni e ha scritto un nuovo libro: “La vita secondo me” (edito da Corbacchio), in cui parla della sua ricerca di avventure sempre al limite e del suo rapporto con la morte: “So che un giorno morirò, fin da quando ho preso coscienza del mio essere vivo. Ma allora sarà troppo tardi per tutto quello che non ho ancora compiuto”. Fin da piccolo ha capito che “non gli piaceva camminare in fila indiana” e che “se tutti vanno in una direzione, non significa che quello sia il verso giusto”. Spiega Messner: “Ci sforziamo di fare gioco di squadra; ma rimarremo sempre anche degli individualisti, perché siamo altruisti ed egoisti allo stesso tempo. È la divisione fra l'interesse comune e l'interesse personale che ci definisce in quanto uomini, perché la natura umana, da sempre, è un misto di collaborazione e di competizione”. E parla anche della sua avventura più deludente, quella politica, quando nel '99 venne eletto al Parlamento europeo come rappresentante dei Verdi: “Un grosso cambiamento per me, poiché scoprii presto che le relazioni con gli altri politici non erano così dirette e intense come tra le cordate di una spedizione alpinistica”. Naturalmente un personaggio indipendente e solitario come lui, fece molta fatica ad adeguarsi ai lunghi processi e compromessi decisionali della politica europea. Tant'è che, alla fine del mandato, invece di candidarsi un'altra volta, tagliò la corda e partì per il Deserto del Gobi, marciando da solo per oltre duemila chilometri in mezzo al nulla! Comunque il libro di Messner si chiude con queste parole: “Non sono mai stato un selvaggio: piuttosto un disadattato, un uomo alla ricerca del senso, degli ideali, dell'estetica, un uomo curioso. E vado ancora nella natura selvaggia per sfuggire ad un mondo addomesticato, sulle tracce della vera natura dell'uomo”.

Impegno e tenacia hanno permesso di ottenere un significativo successo

Ispezionati passo a passo

La sicurezza è importante, specie nel campo ferroviario. Per garantirla, occorre però tempo, anche se questo, come si sa, è denaro.

I vagoni merci vengono regolarmente controllati dal punto di vista tecnico. Dopo che sono stati spostati, per esempio per un movimento di manovra, un verificatore deve controllare che vagoni e carico siano ancora idonei alla circolazione. È quella che FFS Cargo chiama «ispezione dei treni orientata al rischio», introdotta in questa forma un anno fa.

Questione di secondi

Sino a quel momento, per i controlli completi venivano conteggiati 30 secondi per 5 metri. L'introduzione delle ITR giustificava una riduzione. Di propria iniziativa e senza consultazione dei partner sociali, FFS Cargo ha però ridotto questo tempo a 18 secondi per cinque metri. Un tempo chiaramente insufficiente per svolg-



Il vicepresidente di TS Gjon Kqira al lavoro alla stazione di smistamento Limmattal (RBL).

re i controlli con la cura necessaria e che obbligava il personale ad un'ispezione frettolosa e pertanto sommaria del treno. I rappresentanti della sottofederazione coinvolta del personale tecnico di servizio (TS) si sono pertanto rivolti al responsabile Cargo del segretariato

centrale. «A queste condizioni, non è possibile svolgere il controllo richiesto», ha affermato categoricamente il vicepresidente TS Gjon Kqira, anche lui attivo nel settore.

L'ostinazione di FFS Cargo

Dopo alcune discussioni, SEV e

FFS Cargo hanno concordato lo svolgimento di rilievi paritetici, il cui risultato sarebbe stato utilizzato per la stesura delle distribuzioni. I rilievi hanno permesso di accertare che occorrono 21,5 secondi per 5 metri. FFS Cargo si è però dapprima opposta all'applicazione

del risultato dei rilievi concordati.

Chi la dura, la vince

«Il SEV ha quindi dovuto intervenire più volte per ottenere un'applicazione adeguata dell'accordo», precisa il segretario sindacale Philipp Hadorn, responsabile per Cargo. Dal cambio d'orario del dicembre 2014 verranno applicati i tempi rilevati e i circa 75 collaboratori interessati riceveranno un «premio» di 100 franchi.

Maggior sicurezza per tutti

Questo risultato permette agli incaricati delle ITR di svolgere correttamente il loro compito e di dare così un contributo decisivo alla sicurezza del trasporto merci per ferrovia. «La stretta collaborazione tra SEV e SEV-TS e la tenacia degli interventi nei confronti di FFS Cargo hanno così permesso di giungere ad una soluzione condivisa», è il bilancio di Hadorn, che aggiunge: «una soluzione che va a vantaggio di tutti: collaboratori, azienda e ente di sorveglianza».

pan.

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



La domanda di questa edizione è: dov'è stata scattata questa foto? (È l'unica stazione con latteria integrata).

Si può partecipare al concorso entro mercoledì 10 dicembre 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.

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

Sono in palio **40 franchi in buoni Reka**, sorteggiati tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

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

La foto dell'ultima edizione del concorso illustrava la stazione di Basilea.

Troverete una foto esplicitiva sul nostro sito internet.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Mirco Maiolatesi, di Zurigo, sezione AS Ost