

## Officine FFS

A sette anni dallo sciopero, un dibattito sulla situazione attuale

Pagina 4



## Convegno pensionati VPT

Ai convegni dei settori degli attivi è seguito quello dei pensionati VPT che ha visto la partecipazione di Exit e FFS Historic.

pagina 11

## I patti sono patti

«Pacta sunt servanda», «i patti vanno rispettati»: un detto degli antichi romani che va applicato che per gli odierni CCL.

Focus a pagina 16

Il SEV presenta una propria perizia sul trasporto merci transfrontaliero

# L'UFT sta sbagliando tutto

**Secondo gli esperti consultati dal SEV, il settore del trasporto merci per ferrovia non può essere suddiviso e le aziende svizzere devono pagare stipendi svizzeri.**

La perizia commissionata dal SEV ha frantumato le conclusioni dell'analisi presentata due mesi fa dall'Ufficio federale dei trasporti, secondo le quali le condizioni di lavoro abituali del settore del trasporto merci transfrontaliero avrebbero dovuto considerare anche gli stipendi pagati dalle ditte estere. Il Parlamento ha iscritto la clausola delle condizioni abituali proprio per prevenire fenomeni di dumping salariale. Questo conflitto di pareri è derivato dalla denuncia operata dal SEV contro Cross-rail, che voleva versare stipendi da dumping ai suoi macchinisti di Briga.

pmo



Dossier alle pagine 8 - 10

Chi assume macchinisti in Svizzera deve pagare anche stipendi svizzeri (la stazione di frontiera di Chiasso).

## FFS: sempre più in alto?

L'anno trascorso è stato molto buono, almeno dal punto di vista contabile. Il SEV tiene tuttavia a sottolineare le difficoltà delle prossime sfide per il personale, che l'azienda farebbe bene a tenere in debito conto. Anche i dirigenti potrebbero dare un segnale importante, limitando le proprie pretese, ma non sembrano intenzionati a farlo.

pmo

alle pagine 2 e 3

## La forza del franco minaccia i posti di lavoro in Svizzera

# La BNS dovrebbe indebolire il franco!

■ Il giorno seguente il dibattito al Nazionale sul franco svizzero, la Banca nazionale svizzera (BNS) ha ribadito di non voler modificare la propria politica monetaria. L'Unione sindacale svizzera ha immediatamente reagito: «l'euro a 1.05 - 1.07 franchi ha generato in Svizzera un'enorme pressione sugli stipendi e sui posti di lavoro. L'elenco di ditte che in breve tempo hanno fatto ricorso a licen-

ziamenti, trasferimenti, prolungamenti dell'orario di lavoro, stipendi in euro e riduzioni salariali si è allungato. La Svizzera è l'unico paese industrializzato confrontato con un aumento della disoccupazione». L'USS ha pertanto chiesto alla BNS di riportare il franco ad un livello accettabile, tramite una soglia minima chiara oppure un corso di riferimento dichiarato. Nella nostra intervista, l'ex

Mister prezzi Rudolf Strahm dubita però che la direzione della BNS possa ora re-introdurre un corso minimo e richiede pertanto tassi d'interesse negativi e una riduzione dei prezzi all'importazione.

Intervista alle pagine 6 e 7

## IN BREVE

## Offerta 2030

■ Dopo l'approvazione popolare del progetto FAIF, la Confederazione pianifica ora l'offerta ferroviaria post 2030, collaborando a tal fine con Cantoni, operatori del traffico merci e imprese di trasporto. Nei piani d'offerta gli attori coinvolti hanno sintetizzato le loro esigenze: nel traffico a lunga distanza le FFS prevedono collegamenti supplementari sui corridoi principali più congestionati e nel traffico regionale i Cantoni intendono predisporre nuove fermate e introdurre su molte tratte la cadenza semi-oraria. Infine, nel traffico merci dovranno essere create tracce espresse e individuate soluzioni per le ore di punta. Questi programmi costituiscono lo strumento di lavoro per la fase di ampliamento 2030 per quanto concerne il traffico merci, regionale e a lunga distanza.

## Iniziativa delle Alpi: c'è posta per Doris

■ Un referendum non è gratis, raccogliere le firme costa. Lo ricordano i promotori del referendum «No al raddoppio del Gottardo», che hanno quindi inviato la fattura dei costi da loro sostenuti, 125.573 franchi, alla consigliera federale responsabile dei trasporti, Doris Leuthard. Il calcolo, spiega il comitato «No al raddoppio del Gottardo», è molto semplice: 1 tubo + 1 tubo = 2 tubi = doppia capacità stradale. Ma la Costituzione federale svizzera vieta l'aumento della capacità delle strade di transito attraverso le Alpi. Teoricamente l'associazione «No al raddoppio del Gottardo» non avrebbe dunque dovuto raccogliere le firme contro un secondo tubo stradale al Gottardo, poiché una modifica della Costituzione deve in ogni caso essere sottoposta al popolo. «Il Consiglio federale ha tuttavia voluto evitare proprio una tale votazione, promettendo che, per legge, si stabilisce che i due tubi disponibili saranno usati solo a metà», spiega Jon Pult, Co-Presidente dell'associazione «No al raddoppio del Gottardo».

Le FFS hanno presentato il bilancio 2014 che fa stato di una crescita in tutti i settori

# Le FFS crescono ancora

**Più treni, più passeggeri, più merci e più personale. Il rapporto annuale delle FFS riflette esattamente la crescita del traffico ferroviario svizzero.**

Ci sono alcuni elementi che saltano all'occhio quando si prendono in mano i conti 2014 delle FFS, a cominciare dalla diminuzione degli utili nel traffico a lunga percorrenza. Altrimenti, avanti tutta. Occorre pure sottolineare che SBB Cargo International è ora nelle cifre nere; l'utile è pari a 373 milioni di franchi, ossia 135 milioni in più dell'anno precedente.

## I problemi all'infrastruttura restano irrisolti

Persino l'Infrastruttura ottiene un risultato migliore rispetto all'anno precedente, ma non sufficiente per coprire i ritardi accumulati nel campo della manutenzione, che sono ulter-

riormente aumentati. I problemi all'infrastruttura sono già stati oggetto di un richiamo all'ordine da parte del Consiglio federale; del resto le FFS hanno raggiunto solo in parte gli obiettivi indicati dal Consiglio federale.

## Ma intanto tutta la direzione incassa

Va comunque sottolineato che questa valutazione non è stata condivisa dal Consiglio di amministrazione (CdA) delle FFS; i bonus dei membri della direzione del gruppo, sono passati da 1,3 milioni a 2 milioni di franchi perché, secondo il presidente del CdA Ulrich Gygi, sono legati alle aspettative degli obiettivi. Con questa visione delle cose, il presidente della direzione generale Andreas Meyer, ha incassato a titolo di bonus 375.000 franchi, ossia quasi 130.000 franchi in più rispetto all'anno precedente. La visione del presidente della direzione generale è ambivalente.

## Una visione ambivalente tra chiaro e scuro

Da un lato ritiene che l'introduzione dello SwissPass, il totale sfruttamento dell'esercizio del passante ferroviario di Zurigo e

l'apertura della galleria di base del Gottardo, nei prossimi anni contribuiranno a portare dinamismo a tutto il sistema. D'altra parte, Andreas Meyer mette in guardia contro gli effetti ne-

## I CONTI 2014 DELLE FFS TENGONO

### Il SEV ricorda alle FFS: «Il personale non è solo una

Nel suo commento ai conti FFS 2014, il SEV ha manifestato scarsa sorpresa per il buon risultato complessivo. Ha per contro criticato che le FFS si siano limitate ad esporre cifre e a menzionare il personale unicamente come voce di costo. «A pochi mesi dalla conclusione delle trattative per il nuovo CCL 2015, bisogna di nuovo ricordare all'azienda che ha a che fare con persone» constata il comunicato stampa del SEV.

Il SEV riceve continue lamentele per la **mancanza di considerazione e per il trattamento insoddisfacente** delle richie-

ste di un personale che non può più contare su un'assistenza competente, ma deve fare i conti con un «management delle risorse umane». «Se le FFS vogliono disporre anche in futuro di personale motivato, devono decisamente migliorare questi aspetti», commenta il vicepresidente SEV Manuel Avallone, che segue le FFS. Viene invece accolta con favore la volontà delle FFS di **evitare peggioramenti delle rendite**, nonostante la cassa pensioni abbia decisamente peggiorato le proprie basi tecniche. Tra la comunità di trattative dei sinda-

I commissari del Consiglio degli Stati bocchiano l'iniziativa popolare AVSplus

# Sordi alle preoccupazioni

**La Commissione della sicurezza sociale e della salute pubblica del Consiglio degli Stati, non prende sul serio le preoccupazioni di numerosi/e pensionati/e e rifiuta l'aumento delle rendite, urgenti e necessarie come riconosciuto dall'iniziativa popolare AVSplus.**

La maggioranza della Commissione non ne vuole sapere dell'inadeguatezza dell'attuale livello delle rendite, insufficiente per le persone con un reddito medio e basso, situazione che interessa in modo

particolare le donne. Ma, come fa osservare in una nota l'Unione sindacale svizzera (USS), la commissione va oltre: è pronta ad accettare che in futuro sempre più pensionati/e avranno bisogno delle prestazioni complementari. Diventa inoltre sempre più precaria la situazione delle persone senza un secondo pilastro o il cui secondo pilastro è particolarmente modesto. È particolarmente valido per le donne, ma anche per i/le salariati/e che prenderanno la loro pensione nei prossimi 15 anni.

Negli ultimi anni la loro previdenza professionale è stata confrontata con tagli significativi. Coloro che soffriranno di più, sono i lavoratori e le lavo-

ratrici anziani/e che, dopo aver perso il lavoro senza possibilità di trovarne un altro, perdono gli anni contributivi più importanti; saranno così condannati ad accontentarsi delle prestazioni del secondo pilastro. Contrariamente a quanto sostenuto dalla commissione, il rapporto costi-benefici dell'iniziativa popolare AVSplus è buono.

La rendita AVS è la principale fonte di reddito per numerose persone anziane. Per loro poter contare su 200 franchi in più ogni mese (350 per le coppie), rappresenta un aiuto sostanziale. L'aumento delle rendite AVS è una misura molto più efficace rispetto a quelle pensate per gonfiare il secon-

do pilastro. L'USS ritiene che l'adeguamento dell'AVS, atteso peraltro da tempo, non è solo necessario, ma può essere finanziato. Se dopo la Commissione della sicurezza sociale e della salute pubblica del Consiglio degli Stati, il plenum e, più tardi, il Consiglio nazionale persistono su questa linea, l'Unione sindacale svizzera e le federazioni che vi fanno capo, faranno di tutto per fare passare il progetto AVSplus durante la campagna per il voto. Perché è ora che l'AVS, che è la forma di previdenza vecchiaia più sociale, trasparente ed efficace, venga rafforzata.

USS/frg



# e sempre di più

gativi del franco forte, che indeboliscono l'economia. Sono direttamente interessati: Cargo International, il traffico viaggiatori transfrontaliero e le Officine. Per il 2015 le FFS sono

riuscite a limitare i danni nella misura di 20 milioni di franchi; ma nel 2016 questa cifra potrebbero raggiungere ben 100 milioni di franchi. Aspettando che cosa si muoverà

lungo l'orizzonte del futuro, i pronostici, attualmente, sono comunque positivi.

Peter Moor

## TANO DI COPRIRE CON ELEGANZA ALCUNE LACUNE

### «voce di costo»

cati e le FFS è stata elaborata una convenzione che verrà sottoposta entro metà aprile alle rispettive istanze competenti: il consiglio d'amministrazione per le FFS e la conferenza CCL per il SEV. I dipendenti in vista della pensione riceveranno a breve una prima comunicazione dalle FFS, alla quale seguiranno poi i dettagli una volta approvata la convenzione.

Valutando il risultato delle FFS, il Consiglio federale ha chiesto un **aumento di produttività**, in particolare nel traffico viaggiatori. Il SEV ribadisce che il nuovo CCL permette di incrementare

ulteriormente la già elevata produttività ma che, considerate le lamentele sulla situazione economica e sulle evoluzioni previste per le spese, sarebbe comunque opportuno che i vertici aziendali dessero **un segnale di autolimitazione**. «I dirigenti dovrebbero assumere il loro ruolo di esempio», afferma Avallone.

In prospettiva futura, il SEV menziona due sfide particolari: **l'apertura della galleria di base del Gottardo** che dovrebbe indurre le FFS a evitare di sovraccaricare il personale, dato che alcune migliaia di persone

devono essere istruite sui nuovi compiti, continuando a svolgere quelli attuali per garantire lo svolgimento dell'esercizio. Occorre poi la più grande attenzione per la **sicurezza dell'esercizio ferroviario**. Lo confermano anche le recenti collisioni, che evidenziano anche la necessità di migliorare il controllo delle ditte esterne coinvolte nei cantieri.

## EDITORIALE

*C'era una volta una commissione trasporti del Consiglio degli Stati che ha incaricato il Consiglio federale di proporre provvedimenti per mantenere, rispettivamente incrementare, la quota della rotaia nel trasporto merci complessivo. Questa commissione era consapevole dell'importanza del trasporto merci e della sua evoluzione, caratterizzata da un continuo e marcato aumento dei volumi di merci trasportate. Il Consiglio federale si è quindi dichiarato d'accordo e la richiesta è stata approvata*

«Il futuro del trasporto merci deve essere su ferrovia.»

Philipp Hadorn, segretario SEV responsabile del team Cargo

*da entrambe le camere. Ne è seguito un rapporto di 108 pagine che spiega che viviamo in un mondo in cui il mercato si regola in gran parte da sé, dove quindi il trasferimento su rotaia deve avvenire senza costi e dove le FFS devono quindi essere sollevate dall'obbligo di trasportare merci. Il SEV, quale sindacato del settore da sempre impegnato per un trasferimento quale alternativa sostenibile per il trasporto merci, ha reagito allarmato, spiegando alla commissione come questi intenti non fossero coerenti con il mandato, né permettessero di affrontare le sfide che attendono il settore. Questi temi sono stati ripresi anche dai suoi Parlamentari e dai loro alleati ma, durante la sessione primavera, il Consiglio nazionale ha comunque approvato questa poco riuscita revisione della legge sul trasporto merci, riscuotendo persino gli applausi delle FFS e delle organizzazioni del settore e rilanciando le ambizioni della lobby del traffico stradale.*

*La camera bassa ha poi accolto a maggioranza un'altra mozione che chiede al Consiglio federale di elaborare un progetto per trasformare la divisione merci delle FFS in un'azienda indipendente. Non è dato di sapere se questa iniziativa avrà il potere di risvegliare le FFS e far loro riconoscere i propri alleati per una politica dei trasporti sostenibile gestita con imprese ferroviarie integrate. Il Consiglio degli Stati può inoltre ancora correggere il tiro di questa decisione. Se questa fosse una favola, si trarrebbero per tempo gli insegnamenti da questa brutta storia (vedi anche a pagina 5). Al prossimo congresso SEV, il direttore dell'UFT avrà la possibilità di spiegarci come questa storia potrà andare avanti e come intende evitare che i nuovi apprendisti stregoni si trasformino in alimentatori di incubi.*



«Sono anche un' agente del treno»

Christian Suter  
Specialista Telecom,  
Presidente centrale BAU

Beim SEV spielt die Solidarität.  
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Solidarität: la carta vincente del SEV.




«Sono anche un specialista Telecom»

Cara Hohmann  
Agente del treno



«Sono anche un specialista Telecom»

Cara Hohmann  
Agente del treno

Beim SEV spielt die Solidarität.  
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Solidarität: la carta vincente del SEV.




«Sono anche un' agente del treno»

Christian Suter  
Specialista Telecom,  
Presidente centrale BAU

## DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

## A ridere è sempre il capitale

Al 31 dicembre del 2014, l'un per cento della popolazione mondiale deteneva il 48% della ricchezza mondiale. Cinque anni fa ne aveva «solo» il 44%, con un aumento dunque di ben quattro punti in un lustro, che è stato poi quello caratterizzato dalla più grave crisi economica dai famosi Anni 30 dello scorso secolo. E con il perdurare della crisi il gigantesco forziere di quell'1% di superricchi è destinato a impinguirsi ulteriormente. Si calcola infatti che alla fine del 2016, fra due anni dunque, la percentuale della ricchezza mondiale nelle loro mani potrebbe aumentare d'oltre due punti, per superare la soglia del 50%. Sono tutti dati emersi al simposio di Davos dello scorso gennaio, da gente dunque che se ne intende. Anche la rivista statunitense «Forbes», che ogni anno ci fornisce la lista dei supericconi del pianeta, recentemente ci ha informati sugli averi dei Paperoni più abbienti. Bene: un'ottantina di miliardari dispone della stessa ricchezza di 3,5 miliardi di persone. In altre parole: la metà della popolazione più povera del mondo deve vivere con la stessa cifra che è a disposizione di appena ottanta persone. Ripetiamolo in cifre: 80 persone hanno una ricchezza pari a quella di 3.500.000.000. Pure in questo caso per i Paperoni la manna è stata la crisi economica. Tra il 2010 e il 2014 quella stessa crisi che si è abbattuta sulle classi medie e operaie, sul ceto borghese e medio imprenditoriale, che ha costretto alla fame e alla disperazione, ha aumentato il patrimonio dei superricchi del 50%. Non male, vero?

Ed ora attenzione: se tutto questo accade, se i ricchi diventano sempre più ricchi e i poveri sempre più poveri, se la distribuzione della ricchezza è sempre più ingiusta è anche a causa del declino del numero dei lavoratori e delle lavoratrici iscritti/e ai sindacati. Ad asserirlo non sono sindacalisti arrabbiati, barriaderi per vocazione, un po' alla Landini, ma due ricercatrici del Fondo monetario internazionale in un rapporto. Florence Jaumotte e Carolina Osorio Buitron ricordano come l'indebolimento dei sindacati riduce la forza contrattuale dei lavoratori favorendo quella dei possessori del capitale. Per rendere più giusta la distribuzione del reddito e combattere la disoccupazione, scrivono le due ricercatrici è necessaria una nuova ondata di sindacalizzazione, che restituisca al sindacato il ruolo di mediatore sociale, di «cinghia di trasmissione con i partiti politici». Insomma, quello che è da rivalutare è lo scontro di classe!

Il punto della situazione a sette anni dallo sciopero delle Officine

## Tra determinazione e speranza



Oratori molto competenti (da sinistra Christian Marazzi, Christian Vitta, il moderatore Alfonso Tuor, Gianni Frizzo e Matteo Pronzini) hanno potuto rivolgersi ad una platea folta e attenta (sotto).

## La manifestazione ha confermato l'interesse della regione per le Officine e il loro futuro.

Al centro della manifestazione indetta nella sede storica dello sciopero del 2008, la Pittureria delle Officine, vi è stato un dibattito animato dal giornalista Alfonso Tuor volto ad approfondire la situazione attuale dello stabilimento.

«Il centro di competenze può costituire una vera prospettiva, o rappresenta un alibi per evitare di affrontare situazioni problematiche?» ha chiesto Tuor. Christian Marazzi, professore alla Supsi che ha condotto la prima analisi sui potenziali delle Officine e Christian Vitta, direttore della BDO che ha poi curato lo studio di fattibilità, hanno esposto tutto il percorso, ribadendo come il centro di competenze sia stato concepito in assoluta buona fede per dare solide prospettive alle Officine e a tutta la regione, con il valore aggiunto di un istituto di formazione suscettibile di incrementare ulter-

riormente la professionalità nel settore. Una buona fede ribadita anche dalla direttrice del DFE Laura Sadis, sollecitata da Tuor e che ha tenuto a portare il suo saluto ad un luogo e a persone che l'hanno intensamente emozionata. «È stata una lotta che deve continuare a portare i suoi frutti per tutta la regione» ha affermato.

## Vecchi problemi e nuove incertezze

Gianni Frizzo e Matteo Pronzini hanno per contro messo il dito su alcune piaghe che le Officine continuano a presentare: «vi è una contraddizione tra il mandato impartito dalle FFS alle OBE di occuparsi dei veicoli merci, di cui una quota crescente è detenuta da clienti terzi e le strutture che le stesse FFS mettono a disposizione delle OBE», ha indicato Pronzini. Frizzo ha specificato come ciò porti a «situazioni critiche che rischiano di compromettere sul nascere le possibilità di successo del centro di competenze». Per evitare una situazione di stallo è indispensabile

tenere alta la guardia e mantenere compatto il fronte tra dipendenti, popolazione e politici che, ha precisato Vitta, gode ancora di molta considerazione da parte delle FFS a Berna e che, ha precisato più tardi il sindaco di Bellinzona Mario Branda nel suo intervento di saluto, è sempre presente.

«A questo contesto si potrebbero sovrapporre nuove incertezze per il futuro di FFS Cargo che, raggiunto l'obiettivo delle cifre nere a prezzo di molti sacrifici, in particolare del personale, ora fa gola ai privatizzatori - ha indicato la Consigliera nazionale Marina Carobbio dalla sala, ricordando che il Parlamento ha accolto una mozione del deputato PPD Fabio Regazzi per scorporare Cargo dalle FFS - le conseguenze di una simile decisione, anche per le commesse alle OBE, sono difficili da prevedere». «Occorre che la mobilitazione continui, per le OBE ma anche per la qualità del servizio pubblico» è stata la conclusione della riuscita serata. **Gi**





SEV scandalizzato dalle decisioni del Nazionale sul trasporto merci per ferrovia

# A manetta verso il baratro!

**Le decisioni di una settimana fa del Consiglio nazionale spingono il trasporto merci su ferrovia verso la catastrofe.**

Le decisioni del Consiglio nazionale sulla legge sul trasporto di merci rischiano di compromettere il futuro del traffico merci per ferrovia in Svizzera. Seguendo le sirene dell'economia e della concorrenza, la camera bassa sottrae al settore le basi per un futuro solido.

## Direzione sbagliata

«Affrontando la nuova legge sul trasporto di merci, oggi il Consiglio nazionale ha disposto gli scambi in modo completamente errato» è la lapidaria conclusione del consigliere nazionale e segretario sindacale Philipp Hadorn che cura il settore Cargo presso il SEV. Con l'altra segretaria sindacale e consigliera nazionale Edith Graf-Litscher e ad altri alleati, Hadorn si è battuto per rafforzare il trasporto



Cosa aspetta il trasporto merci per ferrovia in Svizzera?

merci, mentre la maggioranza borghese ha chiesto di:

- togliere il trasporto merci per ferrovia dal servizio di base;
- evitare di definire obiettivi di trasferimento;
- misurare tutto il traffico merci unicamente sulla base dell'autonomia economica, senza oltretutto tener in adeguato conto i privilegi del traffico stradale;

■ sottrarre le FFS all'obbligo legale di fornire prestazioni di trasporto merci.

## Verso tagli dell'offerta?

Per completare le decisioni sbagliate, il Consiglio nazionale ha accolto una mozione della commissione trasporti per incaricare il Consiglio federale di elaborare un progetto di trasformazione della divisione del

trasporto merci delle FFS (FFS Cargo SA) in una azienda autonoma, indipendente dalle Ferrovie Federali Svizzere.

«Un'applicazione coerente di questa proposta comprometterebbe gran parte del traffico merci per ferrovia attuale, con un trasferimento di grandi proporzioni dalla ferrovia alla strada», constata Hadorn, aggiungendo: «non dobbiamo

permettere che le componenti redditizie del trasporto merci generino utili privati, mentre l'offerta di base viene ridotta».

## Correzione dagli Stati?

«Adesso, dobbiamo sperare nel Consiglio degli Stati, che ha ancora la possibilità di frenare queste storture del trasporto merci», sottolinea Edith Graf-Litscher. In vista dell'esame della questione da parte del Consiglio degli Stati, il SEV dovrà intensificare ulteriormente la sua attività di spiegazione della portata del problema alle e ai Parlamentari.

SEV

Il termine per l'annuncio delle candidature scade il prossimo 8 aprile

## Il SEV sostiene i suoi membri per le CoPe FFS

**Collaboratrici e collaboratori delle FFS hanno tempo sino all'8 aprile per annunciare la propria candidatura per le commissioni del personale, per le quali i membri possono contare sul sostegno del SEV.**

Le commissioni del personale vengono rinnovate ad ogni nuova edizione del contratto collettivo di lavoro FFS e FFS Cargo. È quindi in corso la procedura di annuncio per il prossimo periodo di nomina.

Le commissioni sono suddivise in tre livelli: superficie, divisione e gruppo. Le elezioni si limi-

tano ai primi due, in quanto la CoPe del Gruppo viene composta da membri della CoPe divisione. Mentre i sindacati si occupano dell'elaborazione e dell'applicazione del CCL, le CoPe sono chiamate in causa per le questioni che riguardano l'attività quotidiana in seno all'azienda.

### Partecipazione sul posto di lavoro

Le CoPe devono quindi curare, nell'ambito della partecipazione aziendale, il rispetto e l'applicazione delle disposizioni normative del CCL, curando la rappresentanza al rispettivo livello degli interessi di tutti i dipendenti assoggettati al CCL e

accompagnando le FFS in questioni specifiche o in progetti che concernono temi ripresi dalla partecipazione.

### Annunci entro l'8 aprile

Dipendenti delle FFS o di FFS Cargo interessati ad una carica in seno alle CoPe possono annunciarsi sino all'8 aprile. Sono eleggibili tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori con un grado di occupazione di almeno il 50 per cento, che hanno terminato il periodo di prova e che hanno un rapporto di lavoro di durata indeterminata. Il SEV ha un chiaro interesse ad avere propri membri che fanno parte delle CoPe. Il regolamento elettorale prevede una

semplificazione del procedimento di annuncio per i membri dei sindacati firmatari, che non devono raccogliere firme di proponenti, nella misura in cui vengono proposti direttamente dal sindacato.

### Annunciatevi subito!

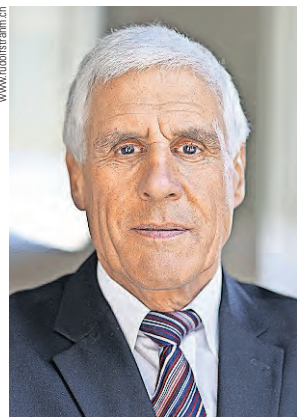
Chi volesse presentare la propria candidatura, dovrebbe quindi farsi avanti presso il proprio presidente centrale, oppure il segretario SEV di Bellinzona oppure ancora presso il segretario SEV Jürg Hurni che cura la coordinazione di queste elezioni per il SEV, e-mail: sev-ticino@sev-online.ch, rispettivamente: juerg.hurni@sev-online.ch.

Bisogna comunque reagire in modo celere, dato che il termine scade, come indicato, già l'8 di aprile.

Dopo questa data, la situazione sul fronte delle candidature verrà valutata dalla commissione elettorale. Laddove vi sono più candidature che seggi a disposizione, nel mese di giugno verranno indette elezioni scritte. Negli altri casi, invece, i membri vengono eletti tacitamente.

pmo

Rudolf Strahm sta ancora aspettando di conoscere almeno una ragione di ordine economico alla scelta della BNS



## «Una ragione economica la sto ancora aspettando»

**Da quando la Banca nazionale svizzera (BNS) ha deciso, lo scorso 15 gennaio, di sospendere la soglia minima di cambio tra franco ed euro, l'industria di esportazione, il settore del turismo e dei trasporti sono confrontati con grossi problemi. Lavoratori e lavoratrici direttamente interessati sono sotto pressione perché, su pretesto della crisi, si spinge sull'acceleratore della deregolamentazione e degli sgravi fiscali. Ne abbiamo parlato con Rudolf Strahm, economista, ex Mister Prezzi ed ex consigliere nazionale per il partito socialista.**

■ **In riferimento alla politica monetaria della BNS, su diversi media lei ha parlato di terapia d'urto. È proprio così?**

**Rudolf Strahm:** La decisione della BNS ha prodotto uno shock monetario in piena regola. Uno shock che sulle aziende non ha tuttavia avuto il medesimo impatto. Ma oggi sembra proprio che alle banche centrali interessi produrre simili shock. Del resto le regole attualmente in voga fanno capo alla «Forward Guidance»,

ossia uno degli strumenti a disposizione di una banca centrale per esercitare il proprio potere in politica monetaria al fine di condizionare le aspettative dei mercati.

■ **Il direttore della BNS Thomas Jordan ha dichiarato che il mantenimento della soglia minima di cambio sarebbe costato troppo rispetto ai benefici. È corretto?**

Si tratta di un'affermazione non provata. In base a quanto successo dopo il 15 gennaio,

direi anche disonesto: né l'annuncio della BCE (banca centrale europea) di inondare i mercati con l'euro, né le elezioni greche, hanno innescato uno shock monetario. Nel mondo è rimasto tutto stabile, poiché grazie ad una precedente «Forward Guidance», attorno ai mercati finanziari si è sviluppata una psicologica conformità.

■ **Nel dibattito dello scorso 18 marzo al Consiglio nazionale, i borghesi hanno ricor-**

**dato che la soglia minima di cambio era stata introdotta nel 2011 come temporaneo palliativo e che prima o poi avrebbe sarebbe stato soppeso. È vero?**

Si sostiene adesso, con il senno di poi... Ma vorrei ricordare che in diverse occasioni la Banca nazionale aveva annunciato il contrario, affermando di voler difendere il franco con tutti i mezzi disponibili. Sto ancora aspettando una motivazione economica all'abbandono della soglia minima.

una riduzione degli investimenti esteri, costi quel che costi. I danni economici più grandi sono legati alla rivalutazione del franco svizzero.

■ **Secondo Thomas Jordan i tassi di interesse negativi devono applicarsi a tutti per avere effetto: non sono davvero possibili eccezioni, per esempio per i fondi pensione e gli investitori svizzeri?**

Credo che si potrebbero considerare tali eccezioni, soprattutto dal momento che gli investitori istituzionali svizzeri (fondi pensione, assicurazioni) non incidono direttamente sul tasso di cambio, in quanto la loro valuta di rimpatrio viene mantenuta entro limiti ristretti. Con gli interessi negativi bisognerebbe rendere più costosi gli investimenti esteri e allontanarli. Anche in questo caso mi manca una ragione economica che motivi la politica intrapresa dalla BNS.

■ **È nuovamente necessario introdurre un'esplicita soglia minima di cambio dell'euro?**

Questa richiesta non è più sostenibile. Poiché con l'attuale direzione della Banca nazionale il mantenimento di un qualsivoglia limite del corso del cambio non è più credibile né sul mercato finanziario, né per chi specula sul mercato valutario. Al contrario, gli attori sui mercati finanziari si aspettano adesso che la BNS non espanda in modo massiccio il proprio bilancio. Credo dunque che la richiesta di una nuova soglia minima di cambio sia momentaneamente irrealistica. Non ci crederebbe nessuno. Resta invece necessario il ricorso ai tassi di interessi negativi e forse anche

### La BNS relativizza il pericolo di una crisi

«I tassi di interesse negativi sono necessari nell'attuale contesto economico, non vi sono alternative»: lo ha detto il presidente della direzione della Banca nazionale svizzera (BNS) Thomas Jordan, commentando le decisioni prese lo scorso 19 marzo dall'istituto bancario. Secondo Jordan non sono da attendersi inflazione negativa o deflazione: la BNS manterrà fino a nuovo ordine l'attuale livello dei tassi. «L'economia - ha proseguito Jordan - ha sempre trovato il modo di convivere con il franco forte. E la disoccupazione svizzera dovrebbe aumentare solo in modo moderato».

La Banca nazionale svizzera (BNS)

ha dunque deciso di lasciare invariata la sua politica monetaria: nella sua prima decisione sui tassi dopo l'abolizione del cambio minimo euro/franco, lo scorso 15 gennaio, l'istituto d'emissione mantiene fermo fra il -1,25% e il -0,25% il margine di fluttuazione del Libor a tre mesi, suo principale tasso di riferimento. Vengono anche confermati gli interessi negativi dello 0,75% sui conti giro presso la BNS. L'orientamento comunicato lo scorso 19 marzo è perfettamente in linea con le attese della quasi totalità degli analisti, che non si attendevano cambiamenti. Gli effetti dello shock provocato dal rafforzamen-

to del franco sono infatti ancora da determinare.

Rispondendo ai timori presenti sulla dinamica dei prezzi, Jordan ha affermato che l'inflazione negativa che attualmente si registra in Svizzera non porterà secondo l'istituto di emissione ad una spirale di deflazione. Per quest'anno la BNS prevede un tasso di inflazione pari a -1,1% nella Confederazione. Secondo la BNS, infine, non ci sarà comunque recessione in Svizzera: la crescita elvetica sarà aiutata dalla tenuta dell'economia rossocrociata e dalla ripresa attesa a livello mondiale.

red





Rufolf Strahm, ex Mister Prezzi



In difesa dell'occupazione: azione di Unia lo scorso 18 marzo in occasione del dibattito parlamentare.

to calare del 20%. Ma secondo l'indice dei prezzi all'importazione, che tiene conto complessivamente del valore delle importazioni, i prezzi sono diminuiti solo del 6%, che è tre volte inferiore a quella da manuale. E su questo punto non riesco proprio a capire perché i rappresentanti sindacali respingano l'inasprimento della legge federale sui cartelli, con la quale si desidera correggere i prezzi elevati che pesano in modo negativo sulle forniture dall'estero. Come ex Mister Prezzi, lo voglio dire fuori dai denti: su questo preciso punto i sindacalisti Daniel Lampart e Corrado Pardini non fanno gli interessi della loro base. Questo sovrapprezzo avvantaggia solo i fornitori esteri e nessuno in Svizzera.

■ **Industria e commercio chiedono ora meno tasse, meno Stato e mani libere nella deregolamentazione. Le aziende hanno aumentato le ore di lavoro e ridotto i salari. Fino a che punto tali misure sono giustificate? O non**

**sono forse piuttosto pretestuose?**

Adesso tutti sfoderano le loro personali terapie, conformi al repertorio politico che hanno sempre voluto seguire. Le discussioni sulla deregolamentazione le sentiamo da anni. A breve termine e in modo limitato può avere un senso aumentare il tempo di lavoro all'interno di un articolo di crisi e il lavoro ridotto (finanziato attraverso l'assicurazione disoccupazione). A patto che le aziende giustificano i loro bisogni e mostrino i libri contabili.

■ **Dal profilo occupazionale, che cosa si dovrebbe soprattutto fare per la piazza economica svizzera?**

La misura più importante, efficace e indolore è la riduzione dei prezzi di importazione, come ho già accennato prima. Questa misura non solo avvantaggia i consumatori, ma anche le piccole e medie imprese. Occorre inoltre mantenere la pressione sulla BNS affinché mantenga i tassi di

interessi negativi. Ricordo infatti che a causa degli ambienti che ruotano attorno agli investimenti, il tasso di interesse negativo viene già ora messo in discussione.

■ **Fino a che punto al settore finanziario giova un franco forte?**

Il settore finanziario si è tirato la zappa sui piedi. Prima ha fatto il tifo per l'abbandono della soglia minima di cambio per contare su un franco forte e adesso che ci sono i tassi di interesse negativi (che probabilmente non si aspettava) si lamenta.

■ **Non c'era anche pressione sulla BNS di rinunciare all'abbandono della soglia minima di cambio a causa degli effetti negativi che si sarebbero prodotti sulle condizioni di lavoro?**

Sicuramente, ma la più grande incertezza è venuta dalla direzione stessa della BNS e dal modo in cui aveva annunciato, prima di Natale, l'intenzione di introdurre un tasso

d'interesse negativo del -0,25%. Da allora in avanti il mercato finanziario è stato al centro di turbolenze e alcuni attori hanno temuto per la stabilità della BNS.

■ **Come può e deve essere indipendente la BNS? Deve essere strutturata diversamente per conservare la propria credibilità?**

La Banca nazionale svizzera deve restare indipendente, non deve annunciare prima le proprie decisioni e non deve chiedere l'approvazione di nessuno. Ma attualmente la responsabilità del direttorio della BNS è troppo debole. Anche il gremio tripartito è troppo piccolo; più è piccolo l'organo decisionale, maggiore è il rischio di prendere decisioni sbagliate. In nessun'altra piccola banca centrale, il gremio strategico è così piccolo. Quando saremo confrontati con una minore polarizzazione sul piano politico, la Svizzera dovrà mettere in cantiere una riforma della conduzione della BNS: di sicuro ci

vuole un maggiore pluralismo. Ricordiamoci che la politica monetaria, a seconda degli interessi, da sempre non sfugge ad approcci ideologici. E, evidentemente, è pure influenzata anche dal contesto politico.

Markus Fischer

Le risposte sono state fornite in forma scritta.

## IN TICINO

Dopo l'abbandono del cambio fisso da parte della Banca Nazionale, la situazione in Ticino si è fatta drammatica. Il Partito socialista ha presentato l'iniziativa parlamentare «Reagire alla decisione della Banca Nazionale», approvata dal Gran Consiglio, saggiamente. L'iniziativa chiede un piano di sostegno per le aziende virtuose (e solo quelle!) in difficoltà, degli incentivi a chi consuma in Ticino per aiutare il turismo, degli investimenti strutturali nell'edilizia di Stato, degli incentivi per chi assume i residenti. La parola passa ora al prossimo Governo.

Il SEV presenta una propria controperizia sulle condizioni di lavoro usuali nel trasporto merci

«Le condizioni di lavoro del settore, di cui i salari fanno indiscutibilmente parte, devono essere definite sulla base dei rapporti vigenti presso le ITF svizzere.»

Marco Donatsch, perito



# Sui binari svizzeri salari svizzeri

Il SEV spedisce al DATEC una perizia dalle conclusioni estremamente chiare: in Svizzera, le imprese di trasporto merci devono pagare ai loro macchinisti salari che corrispondono alle condizioni abituali del settore, indipendente dal fatto che circolano solo nel traffico interno oppure anche oltre frontiera.

L'analisi presentata a metà gennaio dall'Ufficio federale dei trasporti sulle modalità di interpretazione

delle condizioni abituali del settore del trasporto merci su rotaia aveva suscitato sdegno e indignazione presso gli addetti ai lavori. L'ufficio di consulenza Ecoplan e il giurista Kurt Moll erano infatti giunti alla conclusione che il settore fosse da dividere in due componenti: il trasporto interno e quello transfrontaliero. Per quest'ultimo, potrebbero entrare in linea di conto anche salari più bassi, dato che, per definirli, si dovrebbe tener conto anche delle retribuzioni versate dalle ferrovie estere.

## Frenatura rapida

Il SEV ha reagito immediatamente, comunicando al Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni che avrebbe provveduto a sua volta a verificare le basi legali, anche per scongiurare il pericolo che, in un eccesso di zelo, l'UFT potesse emanare una direttiva che definisse come usuali salari differenziati. La reazione ha poi ottenuto l'effetto sperato: il dipartimento ha comunicato che le nostre osservazioni sul tema dovevano essere presentate entro fine marzo.

## Controperizia chiarissima

Questa scadenza è stata rispettata dal SEV, presentando una perizia giuridica elaborata

dai giuristi zurighesi Marco Donatsch, giudice del tribunale amministrativo e Stefan Schürer, incaricato di corsi dell'università di Zurigo, che giunge ad una conclusione molto chiara: l'articolo sulle condizioni abituali del settore della legge sulle ferrovie «deve essere applicato a tutte le imprese ferroviarie (ITF) che richiedono un'autorizzazione di accesso alla rete svizzera». I due giuristi puntualizzano anche che «le condizioni di lavoro del settore, che comprendono anche i salari, devono essere definite sulla base dei rapporti vigenti presso le ITF svizzere».

## Protezione dei salari anziché liberalizzazione

Queste conclusioni sono diametralmente opposte a quelle dei periti dell'UFT, che avevano però dal canto loro precisato alcune premesse al loro operato: «il legislatore ha messo l'accento sulla volontà di liberalizzare e di aprire il mercato del trasporto merci per ferrovia, nonché di rafforzare quest'ultimo nei confronti del trasporto stradale». In altre parole, risulta evidente che per l'UFT la priorità non è la difesa delle lavoratrici e dei lavoratori svizzeri dal dumping, ma la liberalizzazione del trasporto merci.

Questa interpretazione dei di-

battiti a suo tempo svoltisi in seno alle commissioni parlamentari tuttavia non regge ad un esame approfondito. Secondo Donatsch/Schürer vi si distingue invece una chiara volontà del Parlamento di proteggere il mercato del lavoro indigeno.

## Nessuna volontà di differenziare

I due giuristi constatano inoltre che né il testo di legge, né il

debattito parlamentare danno una qualsiasi indicazione in favore della suddivisione del settore: «non è ammissibile differenziare tra ITF attive nel traffico interno e altre che operano a livello transfrontaliero. La legge fa riferimento ad un unico settore e non vi sono elementi che permettano di sostenere che il traffico merci transfrontaliero debba far riferimento ad un settore diverso

## INFO

Entrambe le perizie interpretano l'articolo della legge sulle ferrovie che definisce le condizioni alle quali le imprese di trasporto ferroviario possono ottenere l'autorizzazione di accesso alla rete:

### Articolo 8d capoverso 1 Lferr

L'UFT rilascia l'autorizzazione di accesso alla rete se l'impresa di trasporto ferroviario:

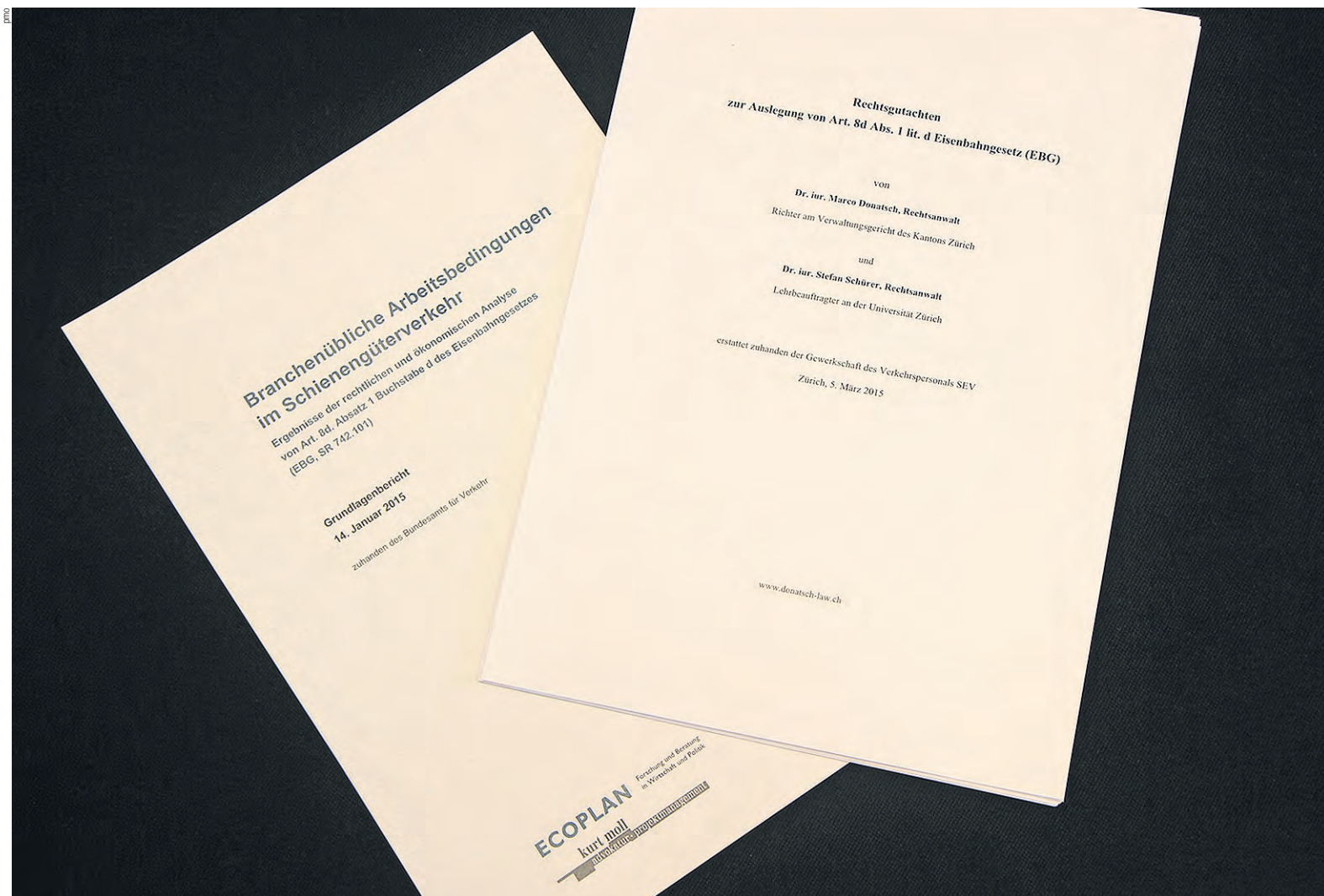
- dispone di un'organizzazione sufficiente e delle conoscenze e dell'esperienza necessarie per garantire un esercizio sicuro e affidabile;
- ha una capacità finanziaria e una copertura assicurativa sufficienti;
- soddisfa i requisiti in materia di affidabilità dei responsabili della direzione;
- osserva le prescrizioni in materia di diritto del lavoro e le condizioni di lavoro abituali nel settore;
- ha la propria sede in Svizzera.

## Conclusioni della perizia Ecoplan/Moll (commissionata dall'UFT)

«Per la definizione delle condizioni abituali di lavoro nel panorama del trasporto ferroviario merci svizzero secondo l'articolo 8d, capoverso 1 lettera d della Lferr, bisogna distinguere tra due settori distinti:

- ITF, che offrono prestazioni di trazione nel traffico interno (treni completi o traffico a carri singoli). Queste prestazioni non possono essere eseguite da imprese di trasporto ferroviario estere. Per questo settore sono quindi applicabili unicamente le condizioni di lavoro delle imprese concorrenti svizzere.
- ITC che offrono prestazioni di trazione nel traffico merci ferroviario transfrontaliero. In questo settore, accessibile a offerenti svizzeri ed esteri che dispongono delle necessarie autorizzazioni di sicurezza, le condizioni di lavoro abituali vengono definite sulla base di quelle applicate dalle imprese di trasporto ferroviarie svizzere ed estere, che svolgono queste prestazioni.»





Due perizie e due pareri: conclusioni diametralmente opposte.

da quello applicabile alle ITF orientate sul traffico interno». Essi aggiungono: «Neppure

una considerazione dettata da ragioni puramente economiche può giustificare una reinterpretazione dell'art. 8 cpv. 1 lit. d della Lferr.

La supposizione che la Confederazione intenda creare una regolamentazione che assoggetti i dipendenti delle ITF sviz-

zere a salari differenziati a seconda dei limiti territoriali del loro impiego non trova alcun riscontro a livello della legge».

zere a salari differenziati a seconda dei limiti territoriali del loro impiego non trova alcun riscontro a livello della legge».

## PERIZIE A CONFRONTO

### Conclusioni della perizia Donatsch/Schürer (commissionata dal SEV)

«Una norma che si rivolge esclusivamente ad aziende svizzere, non può rimandare al livello salariale di altri stati. In caso contrario, lo scopo di tutela verrebbe completamente rovesciato. L'art. 8d cpv. 1 lit. d Lferr è invece senza dubbio una *norma di protezione dal dumping salariale*. Né nello scopo della legge, né nelle disposizioni materiali vi sono elementi a supporto di altri pareri. Bisogna quindi rifarsi al tenore chiaro di questo paragrafo, che non fornisce *nessun appiglio di legge per differenziare tra ITF attive sul mercato interno e altre attive nel traffico merci transfrontaliero*. Le ITF svizzere attive (unicamente) nel trasporto merci ferroviario transfrontaliero che rispettano le premesse per l'autorizzazione previste dal diritto svizzero non sarebbero discriminate né dal punto di vista dell'accordo sui trasporti terrestri, né da quello costituzionale. L'art. 8d cpv. 1 lit. d Lferr è pertanto *da applicare senza differenza alcuna a tutte le ITF che richiedono un'autorizzazione di accesso alla rete secondo il diritto svizzero*. Le condizioni di lavoro del settore, di cui i salari fanno indiscutibilmente parte (vedi anche l'art. 8 dell'ordinanza sull'accesso alla rete ferroviaria), devono essere definite sulla base dei rapporti vigenti presso le ITF svizzere.»

### Un po' più d'attenzione non guasterebbe

A costo di peccare di suscettibilità, ci sembra opportuno segnalare ai periti dell'Ufficio federale dei trasporti che ci saremmo come minimo aspettati di veder scrivere correttamente il nome del SEV. Tanto più che il loro documento si riferisce alla denuncia sporta dal SEV nei confronti della Crossrail a causa degli scandalosi salari che questa azienda prevedeva di pagare ai propri macchinisti del deposito di Briga. Il fatto che tutto il documento parli del SEV come «federazione svizzera dei ferrovieri», dimostra quanto meno scarsa professionalità.

Vi sono poi altri aspetti che

confermano l'approssimazione con il quale è stato redatto: a pagina 41 si premurano infatti di precisare che «alle positive (o negative) conseguenze sulla capacità concorrenziale e di trasferimento si contrappongono effetti opposti sulle condizioni di lavoro dei macchinisti». Sulla stessa pagina dovrebbe poi figurare una tabella che illustra questi effetti, alla quale però manca la colonna relativa, evidentemente cancellata in sede di redazione finale. Peccato solo che il testo sia invece stato lasciato.

### FFS e BLS sullo stesso treno

Il SEV non è del resto stato il solo ad essere indignato dall'atteggiamento dell'Ufficio federale dei trasporti. Questo sentimento è condiviso anche dalle due grandi imprese di trasporto ferroviario merci FFS Cargo e BLS Cargo. Esse ritengono infatti che il loro settore non debba né possa essere suddiviso e hanno comunicato chiaramente questa loro posizione al DATEC.

Peter Moor

(Nota: tutte le citazioni sono state tradotte dalla redazione)





Due pesi e due misure? A lavoro uguale, dovrebbe corrispondere salario uguale, in barba alle alchimie dell'UFT. Nella foto, locomotive diverse alla stazione di Chiasso

Il parere del presidente SEV Giorgio Tuti

## Occorre un CCL quadro

**Quello del dumping salariale nel traffico transfrontaliero è un incarto che Giorgio Tuti conosce bene, dato che se occupa da anni.**

■ **Perché il SEV ha commissionato una propria perizia per chiarire i confini del trasporto ferroviario merci?**

Il DATEC ci ha invitato ad una riunione informativa, durante la quale ci ha sorpreso con questo studio che suddivideva il settore in due e al quale ci siamo sentiti di dover reagire in modo professionale ed approfondito. Una perizia giuridica era l'unica soluzione per dimostrare l'infondatezza dello studio dell'UFT.

■ **Ma la perizia Donatsch/Schürer non può essere tacciata di compiacenza nei confronti del committente, ossia del SEV?**

Assolutamente no. Si tratta di un dubbio che i suoi autori non si possono permettere, in quanto ne va della loro reputazione. Il fatto che esprimano le conclusioni da noi previste è da attribuire alla situazione legale che è stata inquadrata in modo errato dall'UFT.

■ **Adesso cosa accadrà?**

La perizia è stata trasmessa al DATEC e all'UFT entro i termini richiesti. Il suo tenore molto chiaro dovrebbe impedire all'UFT di emanare una direttiva basata solo sul proprio studio. Dal canto loro, le FFS hanno espresso al dipartimento che una questione di tale importanza non possa essere regolata da una direttiva di un ufficio federale, ma affrontata almeno a livello di ordinanza, se non addirittura di legge. Il dibattito è quindi solo iniziato.

■ **A cosa mira il SEV?**

Già alcuni anni fa, abbiamo chiesto alle ferrovie merci di sottoscrivere un contratto collettivo di lavoro quadro per regolare proprio queste questioni. Chiederemo quindi alle ferrovie di sederci ad un tavolo per affrontare il problema, perché è l'unico modo per risolvere definitivamente il problema e chiarire la situazione.

■ **Le due perizie divergono profondamente su quanto riguarda le aziende svizzere, ma sono invece d'accordo per quanto riguarda le aziende estere. Ciò potrebbe portare ad un'enorme pressione sui salari dei macchinisti, al più tardi con**

**l'apertura della galleria di base del Ceneri.**

È un problema del quale siamo sempre stati coscienti. Sino ad oggi, abbiamo potuto risolverlo tramite convenzioni con le principali imprese ferroviarie, secondo le quali l'impiego di macchinisti esteri in Svizzera viene compensato con l'impiego di macchinisti svizzeri all'estero. A più lungo termine dovremo chiarire la necessità di avere una regolamentazione simile a quella prevista per i lavoratori distaccati.

■ **Dovremo chiedere la distesione dell'accordo bilaterale sui trasporti terrestri?**

La Svizzera deve in ogni modo chiarire questioni di fondo con l'UE. Sarebbe quindi opportuno che riprendesse con Bruxelles anche questa. Certo che un accordo nell'ambito del dialogo sociale a livello europeo tra sindacati e aziende potrebbe essere più semplice. In Svizzera, non siamo gli unici ad avere questo problema, che esiste per esempio anche in Germania e Austria.

domande : pmo

### Un aiuto dalla corte di giustizia europea?

Le due perizie giungono a conclusioni diametralmente opposte per quanto concerne le basi legali per le imprese di trasporto svizzere. Sono per contro d'accordo su quelle per le aziende estere: dal punto di vista legale non si possono imporre ad imprese ferroviarie con sede all'estero che vogliono percorrere la rete svizzera norme particolari su stipendi e condizioni di lavoro.

L'accordo bilaterale sui trasporti terrestri tra Unione europea e Svizzera stipula infatti il riconoscimento reciproco delle rispettive autorizzazioni di accesso alla rete. Ne consegue che un'impresa ferroviaria che dispone di una simile autorizzazione in uno stato dell'UE non ha più bisogno di richiederla per la Svizzera, ma ha diritto di accedere liberamente alla nostra rete. Nell'esame degli accordi bilaterali, il Parlamento elvetico non ha realizzato che in questo modo permetteva di aggirare le disposizioni della nostra legge sulle ferrovie, procurando un vantaggio non voluto alle aziende estere. Lo conferma, per esempio, la legge sui lavoratori distaccati che regola proprio questo punto: chi lavora in Svizzera ha diritto di percepire salari svizzeri.

Questa prassi è contestata anche in seno all'UE. Nel 2007, la corte di giustizia europea aveva stabilito l'illegittimità di provve-

dimenti a difesa del livello salariale di un paese a scapito di lavoratori esteri provenienti da un paese membro con salari inferiori. Una decisione aspramente criticata dai sindacati.

Nel gennaio di quest'anno, la corte di giustizia europea ha però rivisto questa prassi. Nel caso riguardante lavoratori polacchi impiegati in Finlandia ha sentenziato che avevano diritto di percepire stipendi finlandesi, più elevati rispetto a quelli versati in Polonia. Veronica Nilsson, segretaria politica dell'Unione sindacale europea, ha commentato molto positivamente questa decisione: «essa costituisce un cambiamento di rotta, rispetto alla sentenza sbagliata del caso Laval del 2007 e a tutta la giurisprudenza che ne è seguita. Sin qui, una delle principali rivendicazioni di lavoratrici e lavoratori di percepire salario uguale a lavoro uguale veniva considerato un attacco alla libertà di prestazioni e una misura protezionistica.

Adesso invece la corte di giustizia europea ha riconosciuto che lavoratrici e lavoratori distaccati hanno diritto allo stesso salario per la stessa attività. Questa sentenza privilegia finalmente il principio dell'uguaglianza di retribuzione sul dumping sociale e la concorrenza sfrenata.»



Colpi di diritto

## Periodo di prova: elementi importanti da tenere in considerazione

**La definizione del tempo di prova è regolata dal Codice delle obbligazioni.**

Basata sull'articolo 335 b del Codice delle Obbligazioni (CO), la definizione generalmente ammessa del periodo di prova è la seguente: periodo di riflessione all'inizio del rapporto di lavoro, durante il quale le parti possono rendersi conto se la situazione è conforme alle

rispettive aspettative e se le prestazioni sono considerate adeguate. Durante il periodo di prova, il contratto di lavoro è più fragile e rescindibile in ogni momento con preavviso di 7 giorni (calendario). La durata normale di un periodo di prova è di un mese e al massimo di 3 mesi. Il nuovo CCL FFS 2015, riprende effettivamente questa durata massima, mentre nei CCL precedenti era menzionata la possibilità di prolungare il periodo di prova

fino a 6 mesi. Si tratta dunque di un miglioramento della protezione dei salariati. Il periodo di prova è applicato nel quadro di un nuovo rapporto di lavoro. Non entra in linea di conto se, per esempio, un apprendista continua l'attività presso il proprio datore di lavoro dopo l'apprendistato e senza interruzione.

Nel caso di lavoro interinale o temporaneo, sono invece ammissibili diversi periodi di prova, uno per ogni inca-

rico nella nuova azienda. Un nuovo periodo di prova può anche essere stabilito quando il lavoratore interinale/temporaneo, firma un contratto con l'azienda che lo occupava poiché quest'ultima non era, fino a quel momento, il suo datore di lavoro nel senso contrattuale del termine.

Le regole sulla disdetta abusiva (CO articoli 336, 336 b) si applicano durante il periodo di prova, ma non quelle relative al licenziamento

in periodo inopportuno (336 c). È del tutto logico, poiché queste protezioni si applicano solo dopo il periodo di prova. Per concludere questo breve giro d'orizzonte, un altro esempio: se un salariato non può lavorare per un certo periodo - a causa di un incidente, una malattia o un obbligo legale non volontario - il periodo di prova può essere prolungato.

*Servizio di assistenza giuridica SEV*

**Exit, l'associazione per l'autodeterminazione nella vita e nella morte, si presenta ai pensionati VPT**

## Una questione di diritti individuali

**Su richiesta dei membri, il convegno dei pensionati VPT di quest'anno ha fatto conoscenza con Exit e con FFS Historic.**

In Ticino e Svizzera tedesca, Exit conta oltre 80 000 membri, mentre quella della Svizzera occidentale ne conta circa 20 000. La psicologa e psicoterapeuta Gaby Rudolf, figlia di ferrovieri, è una dei 25 dipendenti dell'associazione, per la quale si occupa di consulenza nell'accompagnamento alla morte, attività della quale si occupano direttamente circa trenta volontari. L'associazione è stata fondata nel 1982, quando gli importanti progressi della medicina hanno anche incrementato le possibilità a pazienti dalla capacità di giudizio compromessa di subire cure che, senza garantire una qualità di vita accettabile, sfociano in autentici accanimenti terapeutici.

### Testamento biologico

Per questo, Exit offre già da tempo un servizio di testamento biologico, in cui vengono rilasciate disposizioni di assi-



*Gaby Rudolf di Exit.*

stenza da parte del personale medico. Si tratta di un documento vincolante, custodito presso Exit e consultabile da ogni dove, al quale il personale medico deve far capo. Questo servizio è compreso nella tassa di socio, che costa 45 franchi l'anno. Esso è comunque offerto anche da altre associazioni (per esempio: [www.prosenectute.ch](http://www.prosenectute.ch)).

### Suicidio assistito

Exit è però soprattutto nota per la sua attività di assistenza al suicidio. Questa attività presuppone la capacità da parte dell'assistito di intendere e di volere, nonché quella di compiere autonomamente l'ultimo atto, ossia di ingerire il medicamento o di azionare la flebo.



*Gli oltre 70 partecipanti hanno fatto molte domande su Exit, ma anche su FFS Historic.*

Questa condizione imprescindibile rende ancor più delicata la questione per gli assistiti che soffrono di demenza. In questi casi, l'associazione raccomanda di prendere contatto quando la malattia diagnosticata non ha ancora inficiato le proprie capacità. L'assistenza al suicidio presuppone poi altre condizioni, come l'emissione di una diagnosi priva di speranza, dolori insopportabili o una menomazione insostenibile; un desiderio di morte consapevole, autonomo e irreversibile (quindi non dettato solo dalla volontà di non gravare sui familiari); l'emissione di una ricetta per il farmaco letale da parte del medico e, infine, di essere membro di Exit.

Gaby Rudolf ha tenuto a sottolineare il diritto delle persone ad informarsi su questa possibilità, dalla quale ci si può ritirare in ogni tempo. Un diritto del quale fanno uso oltre 2500 persone l'anno, mentre circa 500 decidono poi di andare in fondo. Vi sono poi alternative, come le cure palliative per le quali Exit ha creato una propria fondazione.

### FFS Historic festeggia a Brugg

Il convegno ha poi visto l'intervento di due relatori della fondazione di eredità storica delle FFS, che hanno mostrato alcuni filmati molto apprezzati e invitato tutti all'inaugurazione della nuova sede di FFS Historic presso il magazzino centrale delle FFS a Brugg.

Il presidente SEV Giorgio Tuti e il presidente centrale VPT Gilbert D'Alessandro hanno ringraziato i partecipanti per la loro fedeltà al SEV.

Il convegno è stato moderato da Marc-Henri Brélaz, Felix Murk e Vincent Brodard. **Fi**



*Felix Murk e Marc-Henri Brélaz.*



1973, sposato con Rosangela. Odontotecnico di formazione, ha lavorato a Zurigo una decina d'anni, tornato in Ticino, ha coronato il suo vecchio sogno di guidare i treni, diventando macchinista nel 2005 presso FFS Cargo e passare alla BLS nel 2007. È membro del SEV dal 2004 e fa parte della sezione LPV Ticino.

Le sue priorità: "avere un occhio di riguardo per i problemi del lavoro e dell'occupazione, che tengano conto del fatto che non siamo numeri su di un computer, ma lavoratori e professionisti preparati, che tali vogliono restare".

## Adriano Frigerio

candidato al Gran Consiglio

**n.18**

**lista 3 MPS- PC**

## Un voto di sostegno alla nostra azione

In questi ultimi anni le condizioni di lavoro, di salario e pensionistiche nel settore dei trasporti ferroviari sono andate via via peggiorando.

Gli amministratori e le direzioni di queste aziende (FFS, BLS,) continuano nella loro azione per "adeguare" il settore ferroviario ed i ferrovieri alle regole del mercato, con una logica privatistica indipendentemente dal fatto che queste aziende siano pubbliche o private: le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti: precarizzazione delle condizioni di lavoro e di salario, malfunzionamento del servizio, incidenti come quelli degli ultimi

mesi. È evidente a tutti che difendere il servizio pubblico e battersi per migliori condizioni di lavoro significa anche difendere la sicurezza dei del trasporto sia di passeggeri che di merci.

Per tutto questo noi ci siamo battuti in passato e continueremo a farlo. Il voto per la nostra lista (lista nro 3 sia per il Gran Consiglio che per il Consiglio di Stato), esprime un sostegno alla nostra azione, uno stimolo a continuare assieme a tutti i lavoratori e le lavoratrici del settore.

## VOTA LISTA N.3



1970, segretario sindacale di Unia, in Gran Consiglio dal 2011. In questi quattro anni di presenza in Gran Consiglio le tematiche ferroviarie ed in particolare la difesa dell'occupazione e delle condizioni di lavoro dei ferrovieri sono state una mia priorità d'intervento. In particolare ho contribuito in maniera decisiva a che il Gran Consiglio approvasse la costituzione del Centro di Competenza del materiale rotabile. Una proposta scaturita durante lo sciopero dell'Officina del 2008 che dovrebbe contribuire a dare una prospettiva duratura al settore della manutenzione ferroviaria nel nostro cantone. Ho inoltre cercato di mettere in evidenza le diverse pratiche di dumping salariale nel settore ferroviario in particolare in occasione dei licenziamenti del personale BLS.

## Matteo Pronzini

candidato al Gran Consiglio uscente

**n. 35**

**lista 3 MPS- PC**



## ■ Sottofederazione TS

### Visita alla commissione d'azienda di Krefeld

«Negli ultimi 20 anni ci sono stati enormi cambiamenti»

**L'Officina di Krefeld della DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (manutenzione veicoli) conta ormai 120 anni di storia, marcati da numerosi alti e bassi. Gli ultimi anni hanno visto un profondo cambiamento, in cui si è passati dai veicoli viaggiatori a tutti gli elettrotreni del traffico a lunga e breve percorrenza.**

Il presidente centrale TS Werner Schwarzer e il vicepresidente della Cope del traffico viaggiatori Roger Derungs hanno quindi accolto con molta curiosità l'invito del presidente della commissione d'azienda Dietmar Giesen e si sono recati a Krefeld lo scorso 16 e 17 marzo. Lo stabilimento si estende su oltre 200 000 metri quadri e dà lavoro a 1150 collaboratori.

Le due ore di visita hanno permesso di ammirare, dietro alle facciate in mattoni che ne fanno un monumento storico protetto, posti di lavoro molto moderni e pulitissimi.

#### Attività molteplici

Il campo delle attività svolte dalle Officine di Krefeld è molto vasto e va dalla lavorazione di componenti, come sale montate, motori di trazione, carrelli, trasmissioni, ventilatori per piccoli motori e moduli WC per tutti i treni ICE e del traffico regionale, nonché per clienti terzi, alla riparazione di treni accidentati, grazie al fatto che lo stabilimento dispone della certificazione per i lavori di saldatura a veicoli ferroviari. Lo stabilimento è in grado anche di lavorare componenti in fibra ottica e di provvedere alla verniciatura con relativa asciugatura dei veicoli, grazie alle apposite cabine. Le navicelle orientabili permettono infine di intervenire sui fianchi, sulle facciate e sui tetti dei veicoli.

#### Le sfide del futuro

La discussione che ne è seguita ha approfondito diversi aspetti riguardanti la manu-

tenzione dei componenti e quella modulare dei veicoli.

La sfida principale che dovrà essere raccolta immediatamente è quella di preparare al meglio gli impianti e il personale a far fronte a queste nuove esigenze.

I servizi del personale dovranno darsi da fare per reperire, nonostante il contesto demografico piuttosto delicato, nuove forze qualificate per far fronte a questi compiti.

Questa visita è stata un'ulteriore conferma che i problemi a noi noti non si fermano alle nostre frontiere, ma che si presentano regolarmente anche nei paesi a noi vicini.

A Dietmar Giesen va il nostro ringraziamento per la sua ospitalità e l'auspicio di poterlo presto accogliere nel nostro paese.

Servizio stampa TS

## ■ Sottofederazione ZPV

### L'applicazione del management del tempo e il mancato rispetto di BAR e CCL sono uno scandalo

Alla riunione di commissione centrale del 5 marzo, il presidente centrale Andreas Menet ha riferito quanto indicatogli da Erich Rutschmann: le misure di risparmio 2015 non causeranno riduzioni di turni. Un'affermazione che la ZPV vuole verificare tramite una lista di controllo di tutti i turni soppressi alla quale presterà la massima attenzione, contando sul tempestivo annuncio di ogni caso da parte di colleghe e colleghi di tutti i depositi.

L'applicazione del management del tempo di lavoro sta facendo molto discutere. È scandaloso che la direzione della pianificazione vada adesso sostenendo che il personale non debba più essere consultato in quanto sono i superiori a portare ogni responsabilità. Molti di questi ne approfittano per imporre le loro idee sottraendo al personale ogni diritto. Le disposizioni di legge mantengono tuttavia la loro validità anche con il nuovo management della durata del lavoro,

nonostante i superiori affermino che CCL e BAR siano da intendere unicamente come direttive che, a seconda delle circostanze, possono essere ignorate. È veramente scandaloso!

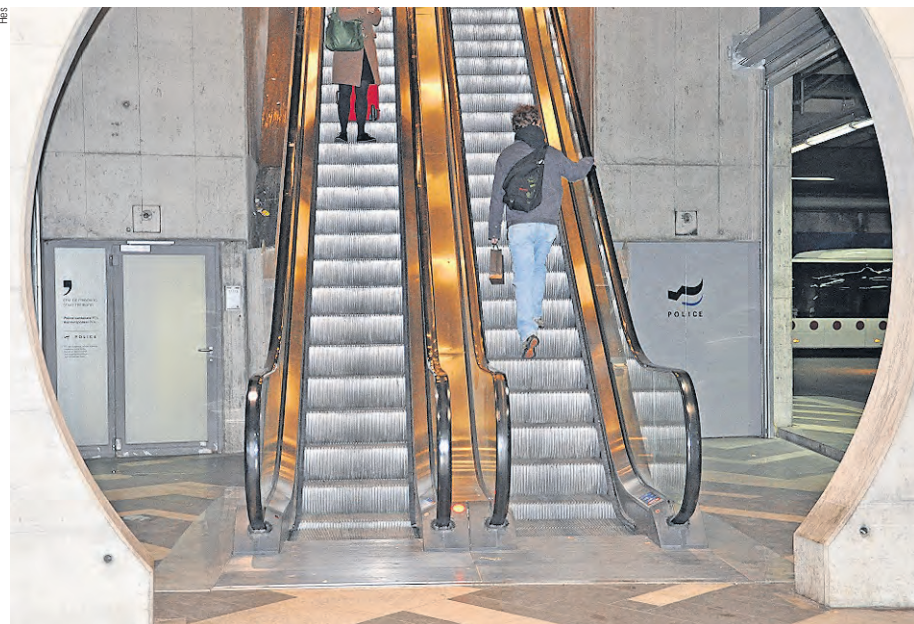
Quest'anno si dovrà procedere al rinnovo delle commissioni del personale, per le quali ci si deve annunciare entro l'8 aprile. Nella Cope personale treno vi è un seggio vacante a Basilea e uno in Romandia, per i quali si cercano candidati.

Il nuovo metodo di distribuzione del traffico regionale nella regione centro non soddisfa e gli interessati temono che ne vada della distribuzione flessibile. La ZPV ha quindi chiesto di attenersi alle BAR.

Lo prossima riunione è prevista il 20 aprile 2015.

Janine Truttmann

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



La domanda di questa edizione è: dove sono queste scale mobili dorate?

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 8 aprile 2015, 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](mailto:mystere@sev-online.ch); **per internet:** sul nostro sito [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) cliccare sul box «Photomystère» a destra sotto l'agenda e riempire il formulario con le indicazioni richieste.

Verranno considerate le risposte corrette con il maggior grado di dettaglio.

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 è stata scattata ai piedi del Mont Pèlerin, la cui cima che scompariva nella nebbia è raggiungibile da Vevey con una funicolare.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è: **Martin Oberhänsli, di Weinfelden, membro AS Est.**

## ■ Sezione 10216 Lavori Ticino

### Assemblea generale venerdì 10 aprile, 18.00 – 20.15 Casa del Popolo Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Saluto di apertura e comunicazioni
  2. Nomina scrutatori
  3. Verbale assemblea del 17.10.2014
  4. Rapporti annuali attività 2014:
    - a. Presidente, b. Cassiere
    - c. Commissione di verifica della gestione
    - d. Approvazione rapporti e scarico del Comitato sezionale
  5. Elezioni: a. Secondo membro e membro supplente Commissione verifica gestione, b. Delegati supplenti AD Lavori e Congresso SEV
  6. Relazione del presidente sezionale Aldo Sciamanna
  - a. Priorità per l'attività della sezione nel 2015
  - b. Discussione e proposte
  7. Relazioni del vice-presidente SEV Manuel Avallone e del segretario sindacale SEV Pietro Gianolli: a. Attualità FFS: CCL 2015, modelli di pensionamento, Cassa pensione b. Congresso SEV 2015 c. Domande e chiarimenti
  8. Intervento del vicepresidente centrale della sottofederazione Markus Kaufmann
  9. Propaganda e reclutamento
  10. Presentazione prestazioni Helvetia/SEV
  11. Varie ed eventuali
- Segue ricco aperitivo in compagnia.

## Corso di formazione sottofederazione ZPV - Venerdì 10 aprile 2015

### Bellinzona, Ristorante Casa del Popolo

«I principali cambiamenti e novità del nuovo CCL per la categoria del personale treno e rilevatori delle frequenze»

Relatore: Pascal Fiscalini, vicepresidente ZPV

PROGRAMMA - Mattino: 09.45 - 12.00

Temi: conoscere il CCL 2015; regolamentazioni settoriali per il personale treno (BAR); gestione del tempo di lavoro (valori limite, conto cts, lavoro supplementare, diritti ecc.)

Pranzo offerto dalla sottofederazione

Pomeriggio: 13.30 - 16.30

La seconda parte della giornata è dedicata alla discussione e confronto su tematiche che toccano da vicino la professione del personale treno e degli agenti addetti al rilevamento delle frequenze. Le sfide che ci attendono con l'apertura del tunnel del San Gottardo, le opportunità, i pericoli, le preoccupazioni...

I partecipanti riceveranno un attestato riconosciuto dalle FFS quale giornata lavorativa.

Iscrizione **entro il 4 aprile** a:  
pascal.fiscalini@zpv.ch

## Corso di formazione SEV: reclutamento

### Mercoledì 15 aprile 2015, presso Ristorante Casa del Popolo Bellinzona

Il reclutamento è e resta per i prossimi anni una priorità del SEV. Questo corso tocca i temi del reclutamento sotto forma di scambio di esperienze. Il nostro scopo è di rinforzare e motivare i membri SEV attivi nel reclutamento. Il punto centrale del corso è ottenere nuove idee e spunti come pure trovare nuove motivazioni nel campo del reclutamento.

- Contenuti**
- Scambio di esperienze tra i reclutatori
  - Buone attitudini - cattive attitudini
  - Un buon lavoro sezionale è un'ottima premessa per reclutare
  - Il colloquio di reclutamento
  - Cosa devo sapere come reclutatore
  - Come pianificare un piano di reclutamento per la propria sezione

**Obiettivi:** i e le partecipanti acquisiranno le varie strategie per reclutare, arricchiranno il loro bagaglio di esperienze in quest'ambito e saranno in grado di elaborare una strategia di reclutamento per la propria sezione

**Partecipanti:** membri di comitato sezionale, responsabili del reclutamento, membri di sezione interessati.

**Relatore:** Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

**Costi:** membri SEV, gratuito; non membri CHF 250

**Iscrizione:** SEV, casella postale 1469, 6501 Bellinzona, telefono 091 825 01 15, sev-ticino@sev-online.ch

## ■ ZPV Ticino

### Assemblea sezionale 2015

Lunedì 27 aprile, ore 17.00  
Casa del Popolo Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Saluto introduttivo
2. Nomina presidente del giorno
3. Nomina scrutatori
4. Approvazione ODG
5. Lettura ultimo verbale
6. Relazioni:
  - a) presidente sezionale
  - b) segretari sindacali su attualità
  - c) rappresentante CoPe G. Blattner
  - d) rappresentante assicurazione Helvetia
7. Rapporto cassiere e revisori
8. Nomina di 1 supplente nella commissione gestione
9. Benemerenze per i 40 anni di militanza SEV
10. Eventuali

Nel corso dell'assemblea toccheremo dei temi particolarmente interessanti. Alla fine dello scorso anno è stato firmato dalle parti sociali il nuovo contratto collettivo di lavoro e introdotti i nuovi

modelli di pensionamento. I segretari sindacali Françoise Gehring e Angelo Stroppini informeranno sui principali temi d'attualità sindacale, mentre il vicepresidente ZPV Pascal Fiscalini sarà presente per rispondere alle vostre domande inerenti le varie attività affrontate dalla nostra sottofederazione. Confidiamo nella maggior partecipazione possibile in modo che possiate esprimere la vostra opinione. Questa è un'occasione per incontrarci e confrontarci.

Seguirà l'aperitivo e la cena offerti dalla sezione.

Per motivi organizzativi vi chiediamo di iscrivervi nell'apposita lista esposta nei locali del personale treno di Bellinzona e Chiasso **entro il 22 aprile**. Vi aspettiamo numerosi!

*Il comitato ZPV Ticino*

## 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, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, 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: 3609 copie; totale: 43 612; certificata il 14.11.2014.

**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: 16 aprile 2015. Chiusura redazionale: giovedì 10 aprile, ore 10.**



Sezione PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

## Vacanze al mare 2015

**Hotel Punta Nord\*\*\*\* Torre Pedrera-Rimini da sabato 4 a sabato 18 luglio**

Per un altro anno torniamo a Torre Pedrera, nella struttura principale dell'Hotel Punta Nord nell'attesa di trovare nuove idee e date. La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa con un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia e ... sana allegria.

Prezzo camera doppia: Fr. 1300.-, singola: Fr. 1550.-

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da persona di fiducia.

**Accogliamo volentieri anche membri di altre sezioni SEV e simpatizzanti.**

Vi invitiamo a volervi iscrivere al più presto ma comunque **entro il 25 aprile**, tramite il talloncino sottostante da inviare alla collega: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco oppure per e-mail a eliana.biaggio@hispeed.ch. Pure per eventuali informazioni potete rivolgervi alla collega Eliana Biaggio, telefono 079 326 92 94.

La camera verrà assegnata in base alla data di ricevimento dell'iscrizione fino al raggiungimento del numero di posti disponibili.

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- per persona, da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura. Se non ne siete provvisti vi raccomandiamo di stipulare un'assicurazione annullamento.

-----  
**Mi iscrivo / Ci iscriviamo alle vacanze a Torre Pedrera 2015:**

Dati personali	1 <sup>a</sup> persona	2 <sup>a</sup> persona
Cognome	_____	_____
Nome	_____	_____
Indirizzo	_____	
CAP/Località	_____	
Telefono casa e natel	_____	
Data di nascita	_____	
Tipo di camera*)	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola	<input type="checkbox"/> doppia <input type="checkbox"/> singola

\*) mettere una x nella casella entrante in considerazione

Data: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_

### CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sentite condoglianze al collega **Juri Gianola**, colpito negli affetti familiari per il decesso del padre.

AS Ticino

Porgiamo sincere condoglianze al nostro collega **Dragutin Micic**, in lutto per il decesso della mamma.

VPT Sottoceneri TPL

## A SPROPOSITO DI ...

ROBERTO DE ROBERTIS

### ... resurrezione

*Forse fu lui il primo vero socialista della storia e personalmente ho sempre pensato che non ci sia neanche bisogno di crederlo o adorarlo come figlio di Dio, per seguire comunque gli insegnamenti di Gesù Cristo. Tuttavia, in vista della Pasqua, può essere curioso dare spazio anche alle tesi di chi ha sempre dubitato della storicità della resurrezione, definita dal papa in pensione Joseph Ratzinger «un mistero che va oltre la scienza». Bisogna anzitutto dire che la crocifissione era un supplizio davvero raccapricciante: i condannati morivano per ragioni strettamente emodinamiche. La posizione sulla croce creava, infatti, problemi meccanici cardiorespiratori e, quando il crocifisso ormai stremato si abbandonava sulle braccia o addirittura le gambe gli venivano spezzate a colpi di martello (trattamento che venne risparmiato a Gesù), l'intoppo meccanico determinava uno scompenso cardiaco congestizio, con abbondante versamento interno. Il cuore, già meccanicamente stressato dalla posizione e compresso dal trasudato, non poteva più pulsare, i polmoni non riuscivano più a espandersi e la morte diventava inevitabile. A meno che non venisse praticata una toracentesi, cioè un sapiente taglio che, cercando un varco fra le costole, perforasse la membrana dei polmoni, svuotando la sacca dal versamento liquido che impediva l'attività cardiorespiratoria. Esattamente quello che fece il centurione Cassio Longino, con la punta della sua leggendaria lancia, praticando una primitiva quanto provvidenziale toracentesi. Dopodiché il corpo di Cristo, creduto morto, venne affidato ai suoi familiari per la sepoltura. In altre parole, secondo questa ipotesi, Gesù non sarebbe risorto, semplicemente perché non era morto davvero. Ma ce n'è un'altra persino più suggestiva che tira in ballo il momento culminante della crocifissione, quando a Gesù venne data da sorvegliare una spugna imbevuta di aceto, dopodiché fece appena in tempo a pronunciare alcune parole e «rese lo spirito». Cominciamo col dire che in latino il termine «acetum» non significa semplicemente «aceto», ma più in genere «sostanza acida». E se si fosse trattato di un decotto acido noto agli antichi sacerdoti ariani e persiani? Dopotutto i primi cristiani ne conoscevano l'uso, tanto che nelle catacombe romane, la pianta indiana da cui si ricava era scolpita sulle lapidi. Questo decotto, secondo la leggenda, avrebbe avuto la capacità di determinare uno stato di morte apparente che poteva durare, guarda caso, fino a tre giorni!*

I TPC hanno licenziato abusivamente un collega. Il SEV fa capo all'istanza paritetica

# CCL calpestato. Il SEV non ci sta

**Un licenziamento che il SEV ritiene abusivo. Dietro un caso che potrebbe anche non essere individuale, è il partenariato sociale ad essere in pericolo. La compagnia di trasporto « Les Transports publics du Chablais » (TPC) ha effettivamente licenziato un collega senza precedenti richiami e senza indicare le istanze di ricorso.**

Il SEV ha così deciso di impugnare il caso e portarlo all'attenzione della commissione professionale paritetica (CPP); composta da tre rappresentanti delle aziende e da tre rappresentanti del SEV, si riunirà per la prima volta il prossimo 16 aprile. Il SEV aveva chiamato in causa la CPP lo scorso mese di gennaio per difendere un collega licenziato nel mese di luglio del 2014. Un licenziamento assolutamente non banale, poiché attraverso di esso è l'insieme dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti pubblici vodesi ad essere attaccato. Il collega licenziato, infatti, nel mese di agosto del 2013 aveva



Un CCL vodese calpestato senza alcun patema d'animo.

ricevuto dai diretti superiori una lettera in cui veniva criticato il suo lavoro. Una lettera che, a tutti gli effetti, non poteva essere assimilata ad un richiamo formale, perché priva dei requisiti e della forma descritti all'articolo 40 del CCL quadro del Canton Vaud. «Il richiamo formale - tuona il segretario sindacale Baptiste Morier - deve contenere la minaccia di disdetta come pure le vie ricorsuali». Orbene, la lettera recapitata al collega dife-

so dal SEV, non contiene nemmeno uno dei principi menzionati. I TPC, in questo modo, calpestanto senza nessun patema d'animo un contratto rinnovato appena sei mesi fa dal SEV e dall'Unione vodese dei trasporti pubblici. Peggio! I TPC ritengono che il CCL quadro del Canton Vaud, contravviene al diritto di licenziare previsto nel Codice delle obbligazioni e ritiene che la CPP non sia competente per deliberare sul dossier in questione.

Una lettura della situazione che, evidentemente, non è quella del SEV. «Non contestiamo il diritto a licenziare - spiega Morier - ma chiediamo che le procedure vengano rispettate. Se non è il caso, riteniamo che la disdetta del rapporto di lavoro deve essere considerata nulla. Del resto non avrebbe nessun senso scrivere un articolo simile nel CCL quadro e pretendere che la sua violazione non abbia conseguenze giuridiche, permettendo così alle

aziende di licenziare liberamente il proprio personale». La decisione della CPP sarà dunque fondamentale per il collega licenziato, ma anche e soprattutto per la difesa di un partenariato sociale affidabile e duraturo, che non possa essere messo in discussione da un licenziamento abusivo.

Vivian Bologna

## Decisione della commissione paritetica del canton Vaud contestata dalla direzione dei tl

La direzione tl non era d'accordo di riconoscere il supplemento di tempo del 30% per le pause previste fuori dal luogo di servizio. Questa posizione è stata contestata e sottoposta alla commissione paritetica professionale del canton Vaud (CPP-TP), costituita da tre rappresentanti dei trasporti pubblici del cantone e da tre del sindacato SEV e incaricata di esaminare le divergenze tra

datori di lavoro e sindacati sulle questioni inerenti ai rapporti di lavoro.

Dopo aver esaminato la questione, **in febbraio la commissione ha emanato il suo verdetto, ingiungendo alla direzione tl di riconoscere il supplemento sulle pause** previste all'esterno del raggio denominato «grande Losanna» nelle disposizioni che riguardano la

struttura del tempo di lavoro, riprendendo una nozione ampiamente diffusa nella pratica.

**Ciò nonostante, la direzione tl si è rifiutata di questa decisione**, che ha impugnato davanti al tribunale arbitrale cantonale. Per Christian Fankhauser, segretario del SEV incaricato dei rapporti con l'azienda tl, si

tratta di un'ulteriore conferma della scarsa considerazione che la direzione porta alle istituzioni paritetiche cantonali.

La questione non è così terminata. I membri della sezione SEV tl sono molto perplessi per questa ostinazione della direzione nel respingere decisioni che sono state prese da organi paritetici, in cui siedono anche rappresentanti

delle imprese di trasporto pubblico del canton Vaud.

Hes

### CONCORSO

**Il concorso Photomystère si trova a pagina 13 di questa edizione. Partecipate e buona fortuna!**

INFO