

GAA
6500 Bellinzona 1

Mutazioni:
SEV casella postale 3000 Berna 6

Giornale del sindacato del personale dei trasporti

N. 10

12 luglio
2018
93.mo anno

contatto.sev

Tel. 091 825 01 15 - E-mail: contatto@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

Parità

Appuntamento per tutti
il prossimo 22
settembre a Berna.

Pagina 10



Intervista

Il sindacalista del SEV Philipp Hadorn sulle
manovre di FFS Cargo, che possono e devono
essere fermate.

Pagine 8 e 9



Focus.SEV

Michael Buletti
spiega il successo
del nuovo CCL BLS.

Pagina 16

Navigazione: un giorno di sciopero martedì 3 luglio

Lago Maggiore: fermi al molo

Sul bacino svizzero sono circolate unicamente le prime corse di linea del mattino e le ultime serali, garantendo in questo modo il collegamento per i pendolari del Gambarogno. Durante il resto della giornata i battelli sono rimasti fermi. Lottare per le condizioni salariali non è un lusso, ma un dovere in un Cantone dove la pressione al ribasso sui salari è pane quotidiano.

Per i sindacati e per il personale la riduzione dei salari nella misura del 15% e oltre, è uno scenario inaccettabile, tanto più che la Società navigazione Lago di Lugano (SNL) beneficia di importanti sostegni finanziari pubblici. La volontà di dialogo per ora resta confermata.



alle pagine 6 e 7

Prima di entrare in discussione sul resto del CCL, è imprescindibile trovare un accordo sui salari

Prossimo numero 30 agosto



Anche se in estate i trasporti pubblici non si fermano, la redazione fa una pausa. Prossimo numero il 30 agosto. In caso di scottante attualità sarete comunque informati tramite internet, Facebook e la newsletter. Buona estate!

Punto di svolta nelle negoziazioni per il rinnovo del CCL?

La direzione FFS modera le sue richieste

■ «La direzione FFS si è resa conto che non può restare ferma sulle sue richieste senza problemi», ha detto Manuel Avallone alla Conferenza CCL. È stata quindi ritirata la richiesta di sospensione dei negoziati a causa della rottura dell'accordo sulla Cassa pensioni da parte FFS.



alle pagine 2 e 3

Delegati/e della Conferenza CCL in piena discussione.

IN BREVE

Orario 2019: gli utenti bocciano il progetto

■ L'Associazione ticinese degli utenti dei trasporti pubblici (ASTUTI) boccia il progetto orario 2019 delle FFS, che entrerà in vigore in dicembre. Secondo l'associazione, il nuovo orario comporta infatti un chiaro «peggioramento» dei collegamenti, in particolare quelli con il Mendrisiotto, «sempre più dimenticato» dall'ex regia federale. Nel mirino di ASTUTI - come spiegato in una nota - sono finite in particolare le lunghe soste e le «ingiustificate» perdite di tempo causate dai cambi di treno a Lugano e Mendrisio, soprattutto nella tarda fascia serale e durante la stagione invernale. Emblematico è il caso del collegamento tra Lugano e Chiasso, che nelle ore serali potrà prevedere una durata (tra i due arrivi nelle rispettive stazioni) di ben 57 minuti per percorrere soli 25 km.

Nubi cupe nei cieli: avviso di sciopero

■ «Amiamo il nostro lavoro, ci appassiona». Così sul portale TIO Maximilien Turretini, presidente di Skycontrol, il sindacato dei controllori del traffico aereo di Skyguide. Tuttavia, martedì mattina, gli stessi controllori hanno presentato un avviso di sciopero per il 23 luglio. Interruzione del lavoro prevista dalle 6 alle 10:00 del primo giorno, e di quattro ore per il giorno seguente, dalle 20:30 a mezzanotte e mezza. Se le richieste dei dipendenti non dovessero essere ascoltate, i controllori del traffico aereo inizieranno uno sciopero totale da mercoledì 25 luglio. Disagi sono attesi a Ginevra, Sion, Berna, Lugano, Grenchen ed Emmen. L'aeroporto di Zurigo non è al momento coinvolto, visto che i controllori del traffico aereo hanno accettato la proposta della direzione di Skyguide. «Abbiamo scelto di iniziare la protesta di lunedì per ridurre l'impatto sulle partenze dei vacanzieri» conclude Maximilien Turretini.

Trattative CCL FFS / FFS Cargo

Le FFS moderano il tono: la mobilitazione serve

La conferenza CCL del 28 giugno ha preso atto della buona notizia in cui la dirigenza delle FFS sembra essere pronta a soluzioni basate sul «fil rouge» del SEV. Questo anche grazie alle forti reazioni da parte del suo personale. I 118 delegati hanno approvato una regolamentazione anticipata delle questioni relative al tempo di lavoro in modo che le FFS possano pianificare entro dicembre, nonché trovare soluzioni su altre problematiche.



I delegati hanno approvato le soluzioni proposte dalla comunità delle trattative sui punti chiave.

Il vicepresidente SEV Manuel Avallone, nonché capo della comunità delle trattative CCL del SEV, VSLF, transfair e AQT ha riferito ai delegati che durante gli ultimi due ultimi giorni di trattative la delegazione delle FFS ha utilizzato un tono più moderato. La forte partecipazione attiva del personale alle azioni dei palloncini del 18 giugno e delle precedenti azioni del SEV ha impressionato la direzione delle FFS. Ma anche i commenti di molte colleghe e colleghi nei diversi forum all'interno dell'azienda, come pure le tante trasmissioni sulle FFS hanno fatto capire al vertice delle FFS che le loro estreme

rivendicazioni non erano condivise non solo dai sindacalisti, ma anche dal proprio personale, ha continuato Avallone. «I dirigenti delle FFS si sono resi conto che non possono insistere sulle loro rivendicazioni senza subire reazioni. Ad ogni modo, negli ultimi due giorni abbiamo avuto l'impressione per la prima volta di poter ottenere un risultato accettabile e una discussione obiettiva». Ora spetta alla conferenza CCL posizionarsi sulle possibili soluzioni che indicheranno la rotta da seguire fino a settembre.

L'impegno ha dato i suoi frutti
Nel suo tradizionale discorso ai delegati CCL, il presidente del SEV Giorgio Tuti si è innanzitutto complimentato con tutti per la loro partecipazione alle azioni e per le loro coraggiose dichiarazioni «contro le sfacciate rivendicazioni della dirigenza FFS. Tutto questo era necessario, anche sul fatto d'aver informato in modo trasparente di cosa voleva la controparte, pur avendo dato fastidio a qualcuno. Ecco perché è stato possibile iniziare i veri negoziati. Oggi è

il vostro compito giudicare se la direzione da prendere è quella giusta». La notizia positiva dal fronte delle trattative ha spinto i delegati a discutere dapprima sullo stato delle trattative e delle possibili soluzioni. In seguito si è discusso su due proposte. La prima chiedeva niente di meno che la sospensione delle trattative «fino a quando le FFS non soddisferanno i loro obblighi verso la cassa pensioni», la seconda chiedeva la disdetta dell'accordo sulla CP FFS, in quanto le FFS non volevano confermare tutte e tre le misure di ammortizzazione e fare così pressione sulle trattative CCL.

Possibili soluzioni
Manuel Avallone ha sottolineato che valgono ancora i sei principi del SEV: 1° nessun indebolimento della protezione contro il licenziamento, come richiesto dalle FFS; 2° mantenimento delle garanzie salariali per il sistema salariale Toco del 2011; 3° mantenimento della settimana settimana di ferie per

dependenti a partire dai 60 anni; 4° mantenimento della garanzia di 115 giorni di riposo all'anno; 5° il premio fedeltà deve continuare a essere disponibile in forma di tempo libero; 6° mantenimento dell'indennità regionale. Il dossier più avanzato è quello delle trattative sul tempo di lavoro. Il Consiglio federale intende mettere in vigore entro la fine dell'anno la revisione della legge sulla durata del lavoro (LDL) e la relativa ordinanza (OLDL). Per gli adeguamenti al cambiamento d'orario 2018/19, le FFS necessitano delle modifiche definitive per le pause e le interruzioni di lavoro, per le domeniche di riposo e per il trasferimento del personale amministrativo dalla LDL alla legge del lavoro (LL). In questo ambito il SEV è pronto a fare una concessione, ma in cambio chiede: le FFS devono garantire dei fine settimana interi e non solo singole domeniche di riposo. Su richiesta del personale la fine servizio alle ore 20.00 anziché le 22.00 prima delle

Prossime trattative il 9 e 10 agosto

Dopo la Conferenza CCL FFS del 28 giugno, le delegazioni delle trattative si sono incontrate lo scorso 3 luglio per un nuovo giro di negoziati prima della pausa estiva.

«Constatiamo un leggero cambiamento di direzione. Anche il tono è diverso e la delegazione delle FFS è entrata in una dinamica negoziale che non avevamo percepito fino ad ora e che avevamo peraltro sempre richiesto», sottolinea Manuel Avallone, vice presidente del SEV e capo della comunità di trattativa (SEV, transfair, VSLF e ACTP).

«La mobilitazione del personale di questi ultimi mesi, e in particolare le manifestazioni del

18 giugno, hanno portato i loro frutti» aggiunge Avallone.

«Ma ciò non significa ancora il raggiungimento di un accordo. Sono infatti ancora previsti diversi incontri. Le trattative riprenderanno il 9 e il 10 agosto e dovrebbero concludersi il 6 e il 7 settembre» precisa infine il vicepresidente del SEV.

Vi terremo naturalmente al corrente e sarete sempre aggiornati.

E ora non resta che augurare a tutti e a tutte una serena pausa estiva.

vacanze. Inoltre le FFS devono rinunciare alla loro richiesta di ridurre la garanzia dei giorni di riposo e lo stralcio della settimana settimana di ferie per gli over 60enni. Entrambe le parti hanno convenuto di firmare accordi sui punti menzionati, in modo che le FFS possano iniziare a pianificare a partire dal cambio orario. Durante la discussione, oltre alle domande e critiche, sono stati soprattutto i rappresentanti del «personale lavori» a farsi sentire, perché in futuro sarà possibile lavorare 5 settimane anziché 4 (come sinora) tra due domeniche di riposo (rispettivamente fine settimana). Nella votazione la maggioranza dei delegati ha condiviso gli argomenti dello specialista del tempo di lavoro del SEV Martin Allemann, dell'opinione che per il personale l'accordo globale è equilibrato e vantaggioso. Successivamente, sono state discusse e concordate soluzioni e obiettivi su ulteriori temi. Infine, Manuel Avallone ha espresso la sua

fiducia, in quanto le soluzioni approvate consentirebbero un risultato delle trattative che rispetterebbe il «fil rouge» del SEV, soddisfacendo così le proprie rivendicazioni, in particolare quelle sulla progressione salariale e sulla digitalizzazione.

Fiducia limitata nella direzione delle FFS

Delle due proposte sulla CP FFS, una è stata ritirata e l'altra ha mancato la necessaria maggioranza di due terzi. Entrambi sono però state viste come «colpi dritti alla prua delle FFS», come descritto bene da un delegato (citazione condivisa da tutti con un forte applauso). Questo dimostra che l'abuso di fiducia commesso dalla direzione delle FFS nella questione della CP non è ancora stato digerito completamente... **Fi**

EDITORIALE

La prima metà dell'anno è finita. Tempo dunque di bilanci, poiché lasciamo alle spalle mesi intensi. Dal profilo sindacale ci sono ancora grandi sfide, in Svizzera come in Europa.

Abbiamo investito molto tempo sulle difficili trattative per il rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo, che riprenderanno dopo la pausa estiva. I toni sono diventati più moderati, ma non sono ancora stati eliminati tutti gli ostacoli. Dobbiamo continuare a investire tutte le energie per un buon CCL. Ma non solo le FFS ci hanno impegnato intensamente. A causa della revisione della Legge sulla durata del lavoro e la relativa ordinanza, sono stati necessari adeguamenti al CCL della BLS. Alla fine le trattative si sono concluse con un risultato soddisfacente.

I primi sei mesi sono stati occupati da mobilitazioni

«Il lavoro per i sindacati non diminuisce. Il SEV è pronto ad affrontare le sfide!» Giorgio Tuti, Presidente SEV



tutte racchiuse in una parola: «sciopero!». Non solo i dipendenti della SNCF in Francia o i lavoratori italiani di Trenord hanno incrociato le braccia in segno di protesta contro il deterioramento delle loro condizioni di lavoro. Anche in Svizzera i lavoratori e le lavoratrici vanno sempre più spesso in piazza o interrompono il lavoro per rivendicare i loro diritti, come in Ticino in occasione dello sciopero degli ex-dipendenti della NLM. Inoltre lo sciopero annunciato alle TPG di Ginevra ha potuto essere evitato anche grazie al nostro lavoro.

Dall'inizio dell'anno, molte nuove colleghe e colleghi si sono affiliati al SEV. Questo ci fa particolarmente piacere, poiché viene riconosciuto l'impegno e il buon lavoro sindacale. Con lo stesso impegno, bisognerà ora passare alla seconda metà dell'anno. Sono fiducioso!

I nostri tempi sono caratterizzati da digitalizzazione, flessibilità e orientamento al profitto. Le sfide per le lavoratrici e lavoratori, e quindi anche per i sindacati, non diminuiscono. Sono sicuro che nei prossimi mesi dovremo lottare non solo a livello nazionale, ma anche internazionale. Dopo la bocciatura del pacchetto sulla mobilità dell'Unione europea dovranno essere negoziati nuovi compromessi. Sta a noi contribuire a stabilire le condizioni quadro per il futuro. Il SEV è pronto ad affrontare le sfide!

Auguro a tutte le colleghe e a tutti i colleghi una buona estate.



Giorgio Tuti davanti ad alcuni membri della comunità delle trattative.

TILO: dal primo di luglio di quest'anno è entrato in vigore il regolamento

Pensionamento anticipato

Grazie alla spinta del Sindacato del personale dei trasporti (SEV), la possibilità di andare in pensione anticipata è ora una realtà.

La gestazione è stata lunga ma alla fine il traguardo è stato raggiunto. Il modello di pensionamento anticipato, pensato soprattutto per il personale operativo, era stato proposto dal sindacato nel quadro di una laboriosa trattativa al cui centro c'era la soppressione dell'ex NOA (ora Centro del mercato del lavoro), una prestazione importante che le FFS avevano deciso di togliere alle aziende affiliate, come per esempio TILO e RegionAlps. Un'iniziativa, quella sindacale, nel solco delle proposte di pre-pensionamento che le stesse FFS avevano negoziato

con i partner sociali. Il modello preso ad esempio per TILO è stato quello denominato «Priora», rivolto cioè alle persone che svolgono lavori usuranti, come appunto i macchinisti, confrontati con il tipico stress del lavoro a turni. Nel corso delle prime trattative con la direzione di TILO - siamo a fine del 2015 - era stato unanimemente riconosciuta la bontà dell'idea: introdurre un modello di prepensionamento non è solo un gesto di riconoscimento verso il personale, ma aumenta anche l'attrattiva di TILO sul mercato del lavoro. Nel comunicato congiunto del 16 dicembre 2015, la direzione di TILO e i sindacati avevano dunque messo nero su bianco l'accordo di principio sull'introduzione del modello di prepensionamento. Nell'elaborazione della proposta, TILO si è avvalsa della consulenza di



Andare in pensione prima ora si può

Jean Claude Bonny, le cui competenze erano state messe anche al servizio delle FFS nella fase di definizione dei modelli di pensionamento anticipato. Il modello di TILO, rivolto a tutto il personale, permette a chi

lo desidera di andare in pensione tre anni prima dell'età legale della pensione grazie ad una rendita ponte molto interessante. TILO versa un contributo unico nel capitale di vecchiaia dei collaboratori che

varia a seconda di quando si va in pensione anticipatamente: tre, due o un anno prima. Il raggiungimento dell'accordo rappresenta senza dubbio un buon esempio di partenariato sociale. **Françoise Gehring**

I dati del 2017

Per la TPL crescita consolidata

Il 20 giugno scorso si è svolta l'assemblea annuale degli azionisti della TPL SA, ospitata dal comune di Vezia. Le cifre presentate nel rapporto d'esercizio, illustrano un anno che si inserisce in un processo di continua crescita del trasporto pubblico in generale, riflettendo nel contempo un generale consolidamento dell'attività.

Il dato che balza subito all'occhio è quello dell'aumento dell'11,43% dei viaggiatori trasportati, che ha portato il numero totale di utenti a 13'404'987. Analizzando da vicino le cifre, si può poi constatare

come questo aumento sia da ascrivere in primo luogo alla ripresa dell'esercizio della funicolare Lugano Stazione - Piazza Cioccaro avvenuta nel dicembre 2016. Nel suo primo anno di attività, il servizio si è dimostrato molto apprezzato: nelle sue 65'905 corse, distribuite su 6'935 ore di esercizio (dalle 5 del mattino alle 24 per 365 giorni all'anno) ha trasportato 2'146'899 passeggeri, a fronte dei 571'299 trasportati dal servizio sostitutivo di autobus nell'anno precedente. L'utenza ha pure dimostrato di apprezzare la possibilità di trasportare biciclette, anche se limitata a certi orari. Ricordiamo come la nuova funicolare funzioni in modo semiautomatico, con personale presente nelle stazioni di partenza solo in alcune fasce orarie.

Gestione parcheggi a Cornaredo
Il presidente del CdA Angelo Jelmini, nel suo intervento, ha ricordato anche l'assunzione da parte della TPL della gestione dei due «Park&Ride» a Cornaredo, gestiti per conto della città di Lugano nell'ottica di promuovere proprio l'uso del trasporto pubblico all'interno della città.

Potenziata l'offerta bus

Anche il settore bus ha conosciuto estensioni puntuali dell'offerta in alcune fasce orarie e su alcune linee e miglioramenti della qualità, in particolare grazie all'ammodernamento della flotta con 12 nuovi autobus. Il paragone dei viaggiatori trasportati nel 2016 e nel 2017 evidenzia qualche modesta flessione, che però, secondo il direttore Roberto Ferroni «so-

no chiaramente attribuibili anch'essi alla reintroduzione della funicolare. Non tutti gli utenti facevano infatti capo al Funibus, che l'ha rimpiazzata negli anni di interruzione, ma utilizzavano anche le altre linee urbane. La valutazione dell'evoluzione dell'utenza va quindi correttamente svolta sull'insieme dell'offerta attuale». Interessante pure un'altra osservazione del direttore: «abbiamo avuto utenti che hanno restituito le tessere del parcheggio Fornaci, spiegandoci che i potenziamenti dell'offerta degli altri vettori, come l'apertura della ferrovia Mendrisio - Varese, li abbiano convinti a utilizzare il trasporto pubblico sin da casa, invece di recarsi a Lugano in auto». Gli sforzi del Cantone sembrano quindi andare nella buona direzione, anche se restano evi-

denti margini di miglioramento.

Bilancio positivo

Gli ampliamenti dell'offerta su tutti i fronti hanno evidentemente anche un costo, che non ha mancato di riflettersi sull'andamento finanziario, comunque chiuso con un utile, seppure ridotto di due terzi rispetto all'anno precedente, di 105 mila franchi. Questo considera comunque la gratifica che il CCL delle TPL prevede per il personale, che non ha potuto raggiungere il valore dell'anno precedente, ma che ha potuto essere fissata in 800 franchi. Un giusto riconoscimento per chi ha senza dubbio dato un contributo fondamentale al raggiungimento degli ottimi risultati aziendali.

Pietro Gianoli

Dovrebbe partire in dicembre 2019 e sarà il più grande trasporto transfrontaliero ferroviario in Europa

Léman Express, cavallo di Troia?

Ma dal 2025 potrebbe anche essere un cavallo di Troia per testare un deterioramento delle condizioni di lavoro dei macchinisti attraverso una gara d'appalto europea.

Con il collegamento ferroviario mancante di 16 chilometri di linea, rappresentato appunto dal CEVA, la rete collegherà 45 stazioni ferroviarie svizzere e francesi con 230 chilometri di linea, che serve un territorio di oltre un milione di abitanti della Grande Ginevra.

Il Léman Express, che sarà il più grande trasporto ferroviario transfrontaliero d'Europa, è nato da una chiara constatazione: l'aumento degli spostamenti transfrontalieri che vengono effettuati con il trasporto privato nella misura dell'84%; la mancanza di un'offerta efficace; il sovraccarico delle strade. Con i 40 treni della futura rete, 50 mila viaggiatori attraverseranno il confine ogni giorno per studiare, lavorare o rilassarsi.

La speranza è quindi quella di rendere i trasporti pubblici più attraenti e di ridurre l'assalto

sulle strade con l'auto privata che provoca ingorghi su ingorghi. Per i sindacati svizzeri e francesi, sorge una domanda centrale: chi è la società operativa e quali condizioni di lavoro prevarranno? In gioco ci sono il mantenimento delle condizioni di lavoro o di statuto da entrambi i lati del confine.

La società titolare dell'esercizio, Lémanis, è controllata congiuntamente dalla SNCF (40%) e dalle FFS (60%), ma i macchinisti, pur mantenendo entrambe le licenze, lavoreranno solo in un territorio e il cambio di cabina avverrà a Annemasse (in Francia a ridosso dalla frontiera svizzera).

Lo scorso 1° febbraio, la Confederazione, Ginevra, Vaud e la regione Auvergne-Rhône-Alpes, hanno firmato una lettera di intenti riguardante il Léman Express. In base a questo documento, i quattro partner desiderano creare entro il 2023 un'autorità organizzativa unica. Essa dovrebbe quindi avere come interlocutore un'unica società titolare dell'esercizio che dovrebbe essere Lémanis, chiamata a diventare non appena possibile un'azienda ferroviaria a pieno titolo, secondo gli auspici della lettera di in-

tenti. Documento che contempla zone d'ombra fastidiose dal punto di vista sindacale. Infatti, offre la possibilità di procedere, al termine della concessione decennale, «alla messa a concorso eventuale dei servizi ferroviari di Léman Express, per l'intera area franco-svizzera interessata».

Entro il 2025-2029, la rete potrebbe quindi essere sottoposta a una gara d'appalto europea. In queste condizioni, per una rete transfrontaliera, la pressione sarà significativa, specialmente sulle condizioni di lavoro. «I sindacati francesi e svizzeri, solidali su questo punto, faranno sentire tutto il loro peso in modo che la politica stabilisca, in questo bando di concorso, le condizioni sociali. L'obiettivo è fare in modo che non si concentri solo sull'offerta più economica», ha sostenuto la segretaria sindacale del SEV Valérie Solano.

Il sindacato francese «CGT Cheminots» e il SEV hanno chiesto a Lémanis informazioni sulle future condizioni di lavoro. In occasione di un incontro comune lo scorso 6 luglio, è emerso che il perimetro giuridico che consentirà l'esercizio da parte di Léman Express non è stato



Valérie Solano con i colleghi francesi

ancora definito. Le autorità interessate si stanno chinando proprio su questo aspetto. «Per ora, grazie alla nostra politica sindacale collettiva con i colleghi francesi, abbiamo costretto Lémanis a fornire risposte e ad assicurare le condizioni di lavoro dei macchinisti, ma nulla è assicurato dopo sei anni. Dai due lati della frontiera - ha confermato Solano - i sindacati continueranno a tenere gli occhi a perti».

La grande paura dei sindacati è che il CEVA e il Léman Express fungano da cavallo di Troia per le aziende meno socialmente attente che punteranno a vincere l'appalto o a sfruttare la linea in subappalto, portando a un deterioramento delle condizioni di lavoro e dei salari da entrambi i lati

della frontiera. Léman Express dovrà «assicurare che i servizi offerti sul perimetro soddisfino criteri di alta qualità», tra cui - si spera - i criteri sociali, ma allo stesso tempo deve garantire «un controllo dei costi e di massima redditività» che non promette nulla di buono nella lotta contro il dumping. La lotta tra i subappaltatori TPG ha anche dimostrato che le condizioni di lavoro sono molto peggiori nella corsa al subappalto. RATP è da anni uno dei principali attori della mobilità regionale. C'è da temere che la SNCF si ritirerà sempre di più dalle linee regionali meno redditizie a favore di società come la RATP o di altri attori europei che guardano meno alle condizioni di lavoro.

Yves Sancey/frg

Il SEV ha incontrato la direzione - Porte aperte al Contratto collettivo di lavoro

Venerdì 6 luglio una delegazione del SEV composta dalla vicepresidente **Barbara Spalinger** e dal coordinatore del settore bus **Christian Fankhauser**, è stata ricevuta dalla direzione Eurobus rappresentata dal direttore del gruppo **Andreas Meier** e dal direttore delle linee di autobus a lunga distanza **Roger Müri**. La direzione ha così risposto alla richiesta di incontro formulata dal SEV per un primo scambio di informazioni, che si è rivelato cortese. La delegazione del SEV ha espresso l'intenzione di conoscere gli attuali stipendi dei conducenti e il regolamento del personale, dal momento che per ora la società non è firmataria di un CCL. Il SEV ha an-

Eurobus: primi contatti



che comunicato alla dirigenza il suo desiderio di arrivare presto alla conclusione di un CCL nel settore degli autobus a lunga percorrenza. Prima di decidere sulla questione del CCL, la direzione ha detto di voler aspettare ancora qualche me-

se per conoscere prima i risultati sulla redditività di queste tre linee che hanno ricevuto la concessione. Al più presto nel mese di gennaio 2019, si potrebbe tenere un nuovo incontro per discuterne. La porta è aperta alla negoziazione contrattuale.

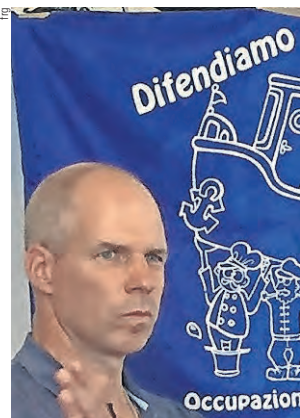
Il SEV ha anche informato Eurobus sui passi che potrebbero essere intrapresi, in particolare con l'Ufficio federale dei tra-

sporti (UFT), in relazione alle condizioni usuali del settore, per differenziare quello del trasporto a lunga percorrenza il cui salario non può essere comparato al salario minimo del trasporto regionale. Su questo punto, come noto, l'UFT aveva emanato una direttiva in vigore dal 1° aprile 2014. L'attribuzione delle concessioni per le linee di autobus a lunga percorrenza, lo scorso febbraio, richiede una nuova direttiva dell'UFT per fissare un salario minimo nel e del settore. Eurobus si è detta serena perché a

suo giudizio i salari versati superano i minimi. Ricordiamo che dal 10 giugno Eurobus serve le prime tre linee di bus a lunga distanza accreditate. Il ruolo di Flixbus in questo partenariato si limita alla fornitura del proprio sistema di prenotazioni.

Questo primo contatto tra SEV ed Eurobus ha permesso una discussione aperta e franca. Si spera che i punti sollevati dal sindacato e i chiarimenti della direzione di Eurobus conducano alla conclusione di un CCL. La palla è ora nel campo di Eurobus, che ha tutto da guadagnare nel mostrare la sua apertura al dialogo sociale e smentire l'idea di una compagnia «low cost». *Yves Sancey/frg*

Navigazione: si riparte dalla volontà di dialogare, incrociando le dita



Angelo Stroppini

Un giorno fermi sul Lago Maggiore

Astensione dal lavoro martedì 3 luglio sul bacino svizzero del lago Maggiore, dove sono circolate unicamente le prime corse di linea del mattino e le ultime serali, garantendo in questo modo il collegamento per i pendolari del Gambarogno. Durante il resto della giornata i battelli sono rimasti fermi. La SNL ha voluto garantire parzialmente il servizio facendo capo al personale di Lugano. Lottare per le condizioni salariali non è un lusso, ma un dovere in un Cantone dove la pressione al ribasso sui salari è pane quotidiano e dove il mercato del lavoro è confrontato spesso con una malsana concorrenza.

Ore 08.30: braccia incrociate dopo le prime corse che garantiscono il servizio per i pendolari. Ore 08.35: i telefoni dei sindacalisti cominciano a scottare. Si comunica lo sciopero di un giorno - nei contenuti e nelle modalità - alla direzione SNL e ai rappresentanti del Cantone. «Uno sciopero - ricorda Angelo Stroppini, sindacalista del SEV e a capo delle trattative per l'elaborazione del CCL - deciso dai dipendenti ex NLM. Dopo aver valutato in assemblea i risultati delle trattative in corso per il loro CCL, hanno infatti constatato che i loro salari dovranno subire forti adeguamenti al ribasso dal primo gennaio dell'anno prossimo. Detto in altre parole, una storia di dumping, se possibile ancora più grave dal momento che l'azienda beneficia di importanti sussidi cantonali». Valutazione condivisa pienamente dal segretario cantonale di UNIA Enrico Borelli e dal sindacalista dell'OCST, Lorenzo Jelmini. I tre sindacalisti hanno sottolineato senza peli sulla lingua che la situazione di stallo attuale è dovuta all'intransigenza del datore di lavoro, ossia SNL.

Che i salari sarebbero stati lo scoglio più arduo da superare nell'ambito delle trattative per il CCL, i dipendenti ex NLM lo sapevano benissimo. Per que-



Lorenzo Jelmini (OCST), Angelo Stroppini (SEV), Enrico Borelli (UNIA) e Domenico Ferrazzo (CoPe)

sto erano e sono pronti a negoziare anche questa sensibile componente. Una scelta dettata dalla consapevolezza che qualche sacrificio era inevitabile nel quadro di una trattativa che si sapeva estremamente difficile già un anno fa. E i fatti lo hanno confermato. «Con la controparte, la delegazione sindacale si è incontrata quattro volte. E in tutte le occasioni - racconta Stroppini - ci siamo sentiti ribadire che dal 1° gennaio 2019 i salari sarebbero stati quelli previsti dalla scala salariale del Regolamento aziendale SNL. Riduzioni quantificabili attorno al 15% e oltre. Uno scenario inaccettabile considerato che questa azienda beneficia, grazie allo sciopero

dello scorso anno, di importanti sostegni finanziari da parte del Cantone». Siamo di fronte ad una forma di dumping salariale inequivocabile. Per i sindacati e per il personale la riduzione dei salari nella misura del 15% e oltre, è uno scenario inaccettabile, tanto più che la SNL beneficia di importanti sostegni finanziari pubblici. Angelo Stroppini, sindacalista SEV

dacati combattere le pratiche dei salari al ribasso, è un dovere. A cominciare dal fatto che il lavoro ha un valore. Un grande valore e non può essere svilito. «L'ostinazione della direzione SNL - ha aggiunto Angelo Stroppini - è ancor meno comprensibile alla luce del business plan presentato in più oc-

parte soprattutto di chi un salario - buono - ce l'ha e non viene messo in discussione. La fine del mese arriva per tutti, certo. Ma per chi ha un salario inadeguato e una famiglia da mantenere, può fare male. Dietro ogni lavoratore spesso c'è infatti una famiglia.

Prima di entrare in discussione sul resto del CCL è perciò imprescindibile trovare un accordo. «In questo momento - hanno precisato Stroppini, Borelli e Jelmini - i dipendenti ex NLM sono chiamati a lavorare con la garanzia di meno giorni di libero e meno salario!»

Di fronte a questa situazione di stallo oggettivo, le maestranze hanno dunque deciso di difendere i loro salari con la stessa determinazione con cui si sono applicati a far partire il nuovo Consorzio, ritrovandosi poi a lavorare con una pianificazione del tempo di lavoro disagiata a causa della mancanza di personale.

«Ne avremmo fatto volentieri a meno, ma con questa misura di lotta - hanno detto alcuni marinai - speriamo di fare sbloccare la situazione di stallo venutasi a creare in questi mesi, che sono tanti e che pesano». Si perché vivere sulla propria pelle l'incertezza lavorativa, è un'esperienza che mette a dura prova e che logora. Prova ne è che numerosi di-



Una lotta, un obiettivo: ancorare i diritti ben saldi in un CCL a garanzia delle condizioni contrattuali e salariali



La delegazione delle commesse OVS licenziate con i marinai in sciopero

pendenti dell'ex NLM hanno cambiato professione. I marinai, che amano il loro lavoro e che conoscono molto bene il territorio in cui operano da anni, chiedono insomma di poter continuare a svolgere la loro professione con condizioni contrattuali e salariali garantite da un Contratto collettivo di lavoro. E poi c'è la questione della dignità. È un discorso chiaramente generale che tocca tutte le categorie professionali. Lo ha detto Enrico Borelli in modo molto chiaro, parlando in con-

ferenza stampa di un «mercato del lavoro che fa rabbrivire». Un mercato del lavoro capace con un colpo di spugna, di cancellare posti di lavoro, diritti e dignità. Emblematico il caso dell'OVS, l'azienda di vestiti che licenzia centinaia di persone senza uno straccio di piano sociale, in barba al rispetto delle più elementari norme del diritto. Una delegazione di commesse licenziate ha voluto portare la propria solidarietà ai marinai, dimostrando il grande valore del coraggio e della dignità. Perché la dignità ognuno

di noi la deve prima di tutto a se stesso. Diventa elemento di lotta sociale quando si esprime a livello collettivo. Ecco perché tutti coloro che lottano per i loro diritti vanno rispettati. Coralmente. Pienamente, e non vilipesi come purtroppo accade da parte di chi legge la realtà filtrata dalle lenti del pregiudizio o da una mancata conoscenza della situazione. «Solo oggi possiamo capire che cosa significhi rimanere senza prospettive di lavoro. Ci ritroviamo quindi sulla stessa barca e speriamo di rimanere a

galla». Sono le parole rivolte ai marinai da una delle commesse licenziate, bruscamente trascinate nell'incertezza dal loro datore di lavoro.

Ed ecco un'altra parola chiave: solidarietà. Per poter navigare con un minimo di serenità, la solidarietà tra lavoratori e lavoratrici è fondamentale. I marinai che hanno vissuto lo storico sciopero del 2017 lo sanno benissimo ed è questo spirito che ne ha fatto un gruppo solido e coeso, al di là delle diverse sensibilità individuali e delle storie personali. «Questo spirito, che fa onore a questi marinai, si è espresso anche ieri con i colleghi di Lugano, chiamati a rimpiazzarli per le corse non servite. La ripresa del servizio - fa notare Stroppini - si è svolta con grande compostezza e senza nessuna vena polemica e conflittuale. Responsabilità e sensibilità hanno prevalso su tutto». Ora però si tratta di riprendere il dialogo su quanto c'è da costruire nel 2019. Di questo si tratta. Perché se l'accordo raggiunto con il Cantone e la Città di Locarno ha dato delle garanzie per il 2018, tutto il resto è da negoziare. E il 2019 arriva a stretto giro di boa.

Françoise Gehring

IN SILENZIO

Marinai, sindacalisti/e e giornalisti/e: tutti in piedi, in silenzio. Un momento di raccoglimento per le ennesime morti sul lavoro: proprio il giorno prima dello sciopero, un operaio di 25 anni (Carlo) e il suo collega di 36 anni (Oscar) sono morti, schiacciati da un cassero. Altre vite spezzate. Tante. Troppe. Che lasciano sgomenti, perché morire di lavoro e per certo una delle cose più terribili.

E ricordare i numeri in queste circostanze può sembrare cinico. Ma devono far riflettere, comunque. Ogni anno la Suva registra 9000 infortuni sul lavoro per caduta dall'alto. In 280 casi la vittima riporta danni permanenti, mentre in 22 l'esito è fatale. Sempre in base alle cifre della SUVA, ogni anno circa 250 000 persone sono vittime di un infortunio sul lavoro. Si tratta di un lavoratore su cinque del settore edile, di uno su quattro tra coloro che lavorano ai ponteggi e di uno su tre nel settore dei lavori forestali.

frg

Il piano di tagli a FFS Cargo



Philipp Hadorn

Manovre che devono e possono essere fermate

Il 29 giugno FFS Cargo ha informato le parti sociali presenti nella commissione di accompagnamento, sul programma di riduzioni di posti e di punti di servizio deciso in febbraio dal C.d.A. FFS: la quantità di collaboratori dovrà scendere dai circa 2200 di febbraio 2018 ai soli 1400 nel 2023. Dei più o meno 340 odierni punti di servizio, dovrà esserne valutata circa la metà. Al segretario SEV incaricato della problematica, Philipp Hadorn, abbiamo chiesto a che punto sono i tagli e se è ancora possibile fermarli.

■ Che tipo di informazioni ha dato FFS Cargo alla commissione di accompagnamento lo scorso venerdì? Ci sono già collaboratori senza posto di lavoro o che sono stati orientati al riguardo?

Philipp Hadorn: A detta di FFS Cargo, il programma di ristrutturazione «Struko» (riduzione dei costi strutturali) è sulla strada giusta. Dei 674,5 posti a tempo pieno (FTE) del 2015,

a fine aprile 2018 ne erano ancora regolarmente occupati 474,6. Entro la fine del corrente anno verranno soppressi solo altri 23 FTE. Per lo stesso numero di collaboratori non è stato possibile trovare una soluzione adeguata, e dunque sono stati trasferiti al Centro per il mercato del lavoro (AMC). Si è anche dovuto ricorrere ad alcuni pensionamenti anticipati. La verifica dei punti di servizio in vista delle prime chiusure con il cambiamento d'orario 2018/2019 procede «di buon passo», coerentemente con la «politica di ritiro e di ottimizzazione» di FFS Cargo (si veda contatto.sev n° 9/18). Mentre l'attuazione del programma nell'Oberland bernese è ormai definitiva, quella riguardante la regione del Giura è prevista al più tardi per fine settembre 2018. Sono ancora in corso colloqui a livello cantonale (v. riquadro).

In quanto parti sociali – come d'abitudine per tutte le ristrutturazioni di FFS Cargo – durante la fase di attuazione veniamo informati sulle soluzioni trovate per le singole persone (senza conoscerne il nome) e/o dove si cerca ancora una via d'uscita. I primi collaboratori sono già stati informati e le relative procedure avviate.

■ Come intende procedere FFS

Cargo nelle prossime settimane e nei prossimi mesi?

Il programma prevede un attento esame della metà dei circa 340 punti di servizio, regione per regione. Anche le regole del gioco sono sempre uguali: le stazioni il cui esercizio secondo FFS Cargo non è più redditizio, sono messe a disposizione. Vengono valutati gli aspetti legati a un possibile aumento del volume di traffico o del trasferimento di costi, in seguito si chiarisce se le spedizioni non potrebbero essere consegnate altrove o se esistono soluzioni alternative.

«Al momento la commissione si preoccupa che i processi e la comunicazione avvengano secondo le regole. Come sindacato, tuttavia, abbiamo altri obiettivi che non accompagnare questo disastroso programma di tagli che, per il trasporto su rotaia, equivale a un clamoroso autogol.»

■ Cosa hanno potuto fare le parti sociali nella commissione di accompagnamento?

Sin dall'inizio di questo smantellamento del servizio pubblico, il SEV ha spiegato che un simile modo di fare è sbagliato, non è orientato al futuro e nuoce al servizio universale in un Paese come il nostro, fortemente regionalizzato. Lo smantellamento in atto avrà inoltre effetti negativi sulle

strutture decentralizzate della Svizzera, sul progresso economico e sull'occupazione nelle regioni toccate. Per non parlare delle conseguenze nefaste per l'ambiente e dei costi supplementari per la manutenzione stradale.

Al momento la commissione si preoccupa che i processi e la comunicazione avvengano secondo le regole. Come sindacato, tuttavia, abbiamo altri obiettivi che non accompagnare questo disastroso programma di tagli che, per il trasporto su rotaia, equivale a un clamoroso autogol.

■ I delegati della RPV hanno inviato una lettera aperta alla direzione Cargo. Che cosa fa il SEV sul piano sindacale contro questi tagli?

A tutte le manifestazioni a cui partecipo non mi stanco di ripetere ai nostri membri che questa poco lungimirante politica dell'attuale Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo lede gravemente gli interessi sul lungo periodo del traffico

merci. Cresce inoltre l'insoddisfazione di singoli settori economici e delle regioni per il ritiro di FFS Cargo dal traffico a carri isolati. I Cantoni cominciano a dar corpo al loro malcontento. La rabbia del personale aumenta, ma anche i timori esistenziali legati alla perdita del posto di lavoro.

■ Che effetto ha avuto e potrà avere la tua mozione «Pausa di riflessione...» presentata al Consiglio nazionale?

Dopo lo «scandalo AutoPostale» molti politici hanno cominciato ad osservare più da vicino non solo il comportamento dei manager della Posta ma anche quello della direzione FFS. Ora la politica esige in maniera inequivocabile che vengano riviste le retribuzioni dei membri della direzione del Gruppo e vuole limitare il grandissimo potere di cui gode il CEO Andreas Meyer. Con il sostegno del Parlamento, la responsabile del DATEC Doris Leuthard ha deciso che Meyer deve cedere la presidenza del C.d.A. di FFS Cargo. La mia mozione «Pausa di riflessione e nessuna violazione delle condizioni della proprietaria da parte delle FFS e di FFS Cargo», sostenuta da altri 91 parlamentari, è perlomeno un «cartellino rosso» alle FFS. Dopo la pausa estiva, anche il Consiglio degli Stati si occu-



Se andrà come vorrebbe la direzione di FFS Cargo, il trasporto di legname su carri FFS con cavalletti trasportatori delle Ferrovie del Giura (CJ) passerà presto alla storia

però della questione. In ogni caso il Consiglio federale si è dichiarato contrario a una «pausa di riflessione». È probabile comunque che anche Doris Leuthard, dopo le domande sulle «responsabilità» nello scandalo AutoPostale, debba riflettere se lasciare che il CEO delle FFS e presidente del C.d.A. di FFS Cargo, al quale è già stata annunciata la revoca della fiducia, continui a stravolgere come meglio crede la politica del traffico merci. Anche qui si presenteranno questioni di responsabilità.

■ Che cosa succede sul piano nazionale contro il programma di tagli?

Alle ultime elezioni federali si è rafforzata la maggioranza

«È probabile comunque che anche Doris Leuthard debba riflettere se lasciare che il CEO delle FFS e presidente del C.d.A. di FFS Cargo, al quale è già stata annunciata la revoca della fiducia, continui a stravolgere come meglio crede la politica del traffico merci.»

che tesse volentieri le ipotetiche lodi della deregolamentazione e della liberalizzazione. Questo rende più difficile opporsi a simili scelte. Al tempo stesso, però, da destra come

da sinistra si levano alte le voci che chiedono di «stringere» nuovamente le viti alle dirigenze delle (ex) regie federali. Alla luce del continuo smantellamento del servizio universale, appaiono fin troppo evidenti sviluppi negativi che sono diametralmente opposti agli interessi dell'economia, delle regioni e dei lavoratori. I risultati li abbiamo già visti con le posizioni relative alla vendita di biglietti alle FFS o sulla chiusura degli uffici postali.

■ Come stanno invece le cose a livello cantonale, ad esempio nel Giura per salvare il traffico merci delle CJ?

Vi è da sperare che col procedere del piano di tagli, anche dai singoli Cantoni interessati

te stradale e l'occupazione locale. E questi hanno sicuramente potere d'influenza. Ma anche dai clienti Cargo e dalle loro associazioni mantello sono da attendersi reazioni, nel caso in cui «gli attuali responsabili ricadano nel vecchio e finora inefficace modello del semplice smantellamento di servizi», come ha dichiarato Frank Furrer, direttore dell'Associazione dei trasportatori svizzeri VAP, alla «NZZ am Sonntag» del 22 aprile.

Il Giura critica: i tagli di Cargo sono in contraddizione con gli obiettivi climatici

FFS Cargo intende esaminare circa 170 punti di carico (dei 370 della rete, di cui 32 gestiti da altre imprese ferroviarie) con meno di 2 vagoni al giorno. Secondo la direzione di Cargo, dato che dal 2019 la Confederazione taglierà i contributi all'esercizio, per coprire i costi occorrono almeno 5 vagoni al giorno, oppure contributi finanziari da parte dei cantoni, che oggi vengono riconosciuti solo dal canton Grigioni. Nel Arc Jurassien, sono stati esaminati 16 punti di carico: 11 nel cantone Giura, 3 in Berna e 2 in Neuchâtel.

FFS Cargo intende chiuderne 11, mentre 5 saranno serviti in modo flessibile. Solo Delémont beneficerà di un servizio regolare. Anche il trasporto di legname sulla rete a scartamento ridotto delle CJ è minacciato. Lo scorso 28 giugno, David Eray, capo del dipartimento dell'ambiente del canton Giura, ha incontrato il CEO di FFS Cargo Nicolas Perrin. Per lui, pur riconoscendo la necessità di alcuni adeguamenti, è fondamentale evitare un trasferimento del traffico su strada. Si aspetta negoziati duri, per i quali richiede trasparenza.

È possibile che cambiamenti radicali come quelli avvenuti ai vertici della Posta vi saranno anche alle FFS e in altre aziende di proprietà della Confederazione – speriamo a vantaggio di FFS Cargo come servizio pubblico. Impegniamoci per un servizio universale a beneficio di tutti e non solo di pochi, con posti di lavoro equi nel nostro Paese!

Markus Fischer

Il movimento sindacale continua l'offensiva per la parità

Donne avanti!

Non c'è rivoluzione senza liberazione della donna. Non c'è liberazione della donna senza rivoluzione. Questo il motto della prima Conferenza mondiale delle donne di base, svoltasi a Caracas (Venezuela) dal 4 all'8 marzo 2001.

Poco meno di vent'anni dopo in Svizzera soffia un nuovo vento femminista e si moltiplicano le azioni per chiedere la parità, iscritta nella Costituzione svizzera il 14 giugno del 1981. Principio trasformato in una legge (entrata in vigore il primo luglio 1996) che ancora adesso non viene rispettata. Le donne ora dicono basta, sono invitate a mobilitarsi (come alla manifestazione del 22 settembre a Berna) e a firmare il manifesto femminista nel quadro dell'Anno delle donne (vedi box).

Se è vero che il tempo cambia il corso delle cose, se è vero che occorrono altre modalità di risposte e altre forme di rivendicazioni, non si può negare l'importanza di risvegliare i movimenti provenienti dal basso per ricominciare la lotta per le pari opportunità che si è sostanzialmente fermata dopo le grandi conquiste degli anni Settanta, come il diritto al divorzio, il diritto all'aborto, il diritto al lavoro e il diritto all'autodeterminazione. Le donne devono dunque tornare nelle piazze, tenendo bene presente che una forma di lotta non ne

esclude necessariamente un'altra. Il lavoro nelle istituzioni rimane importante. Ma occupare gli spazi pubblici, rendersi visibili e udibili, è una necessità.

La ormai lontana Conferenza di Caracas ha ricordato che ci sono lotte universali. Le donne, anche se provengono da paesi molto distanti, soffrono le stesse discriminazioni e affrontano problemi molto simili. A cominciare dalla violenza: la si trova in tutti i paesi, in tutti i continenti e in tutti i gruppi sociali, economici, religiosi e culturali. Per non parlare della femminilizzazione della miseria, delle discriminazioni sul lavoro, dello sfruttamento, della tratta degli esseri umani, delle forme di oppressione all'interno della famiglia, della cristallizzazione dei ruoli tradizionali che limitano la libertà delle donne.

Oggi le donne – nel mondo, in Svizzera – devono conquistare spazi sempre più grandi di autonomia e di indipendenza non solo per se stesse, ma anche per contribuire a porre le basi per la costruzione di un mondo migliore, possibile e necessario, in cui ogni donna sia valorizzata per il contributo che può dare alla collettività. In cui ogni donna sia messa nella condizione di poter svolgere un lavoro, vivere una vita dignitosa, libera da tutte quelle incombenze e discriminazioni che questo sistema patriarcale scarica sulle loro spalle, dal lavoro domestico alla cura dei bambini e degli anziani, dalle discriminazioni salariali.

Rispetto agli uomini, le donne sono più esposte al precariato, alle forme di lavoro atipico (come il lavoro su chiamata) e alla nuova povertà. Spesso le donne sono occupate in settori mal pagati e dove la pressione sui salari – e sulle condizioni di lavoro – sono fortissime. Questo stato di pressione permanente ha inevitabilmente delle implicazioni dirette sulla salute delle lavoratrici, costrette sovente a far quadrare dei conti che proprio non tornano. Se queste realtà costituiscono lo specchio più palese delle distorsioni del mercato, occorre tuttavia tenere anche presente che la discriminazione non è solo legata all'idea di «pari stipendio per pari lavoro». Può essere molto più sottile, considerando «naturale» un certo atteggiamento delle donne verso il lavoro (a tempo parziale, lavoro flessibile, congedo o cambiamento di carriera a causa della famiglia).

Da quando in Svizzera è stato approvato l'articolo costituzionale che sancisce l'uguaglianza tra donne e uomini (il 14 giugno 1981), il seme della parità non ha trovato terreni sempre fertili. E ora il movimento sindacale si prepara a lanciare un nuovo sciopero nazionale delle donne, come quello del 1991 al motto: «Se le donne vogliono, tutto si ferma». Primo appuntamento: 22 settembre a Berna, per dire: «Enough, ne abbiamo abbastanza».

Françoise Gehring

MANIFESTAZIONE A BERNA

IL 22 SETTEMBRE PER DIRE: ORA BASTA!



In Svizzera, anche nel 21esimo secolo il potere e il denaro continuano a essere ripartiti in modo diseguale tra uomini e donne: le donne sono sottorappresentate in politica, nell'economia e nelle istituzioni; svolgono la maggior parte del lavoro non retribuito e per il lavoro retribuito guadagnano quasi un quinto in meno degli uomini. Come se non bastasse devono subire prediche, insulti, molestie, violenze! È ora di dire basta!

La parità salariale per un lavoro di pari valore, non è un regalo alle donne, bensì un chiaro mandato costituzionale! Ecco perché non solo servono controlli salariali obbligatori, ma anche sanzioni per le aziende che non applicano la Legge sulla parità dei sessi. Dobbiamo fare pressione affinché il Parlamento approvi misure davvero efficienti contro la disparità salariale. Ma dalla politica ci si aspettano anche strumenti per combattere il sessismo quotidiano e altre forme di discriminazione contro le

donne. Dobbiamo occupare le piazze e fare sentire la voce delle donne.

Un'ampia alleanza di sindacati e di numerose organizzazioni femminili invita pertanto donne e uomini a manifestare **#ENOUGH18**

Per la parità salariale, contro le discriminazioni! 22.9.18 a Berna

Punto di ritrovo alle ore 13.30 sulla Schützenmatte.

Alle ore 15.00 chiusura della manifestazione sulla Piazza federale con tanta musica e brevi discorsi.

Iscrizioni dal Ticino

Dal Ticino saranno organizzati dei bus gratuiti con partenza da Lugano, Mendrisio, Bellinzona e Locarno. Per i dettagli si rimanda alla pagina facebook del gruppo donne USS Ticino e Moesa, www.facebook.com/donneussticino

Annunciarsi via e-mail: ussdonneticino@gmail.com

#ENOUGH18

Manifestazione nazionale per la parità salariale e contro le discriminazioni

#ENOUGH18

#ENOUGH18

#ENOUGH18

#ENOUGH18

#ENOUGH18

#ENOUGH18

#ENOUGH18

#ENOUGH18

Berna 22.9.18

Jacques Dubochet, Nobel della chimica e uomo di convinzioni

Consolidare la forza del «noi»

Jacques Dubochet naviga sull'onda del Premio Nobel per trasmettere le proprie convinzioni di uomo di sinistra e ambientalista convinto.

Sua madre aveva predetto un premio Nobel a suo figlio. Tuttavia negli anni accumulava risultati scolastici scadenti - attribuiti alla sua dislessia - e una certa «disabilità sociale». Solo che questo bambino aveva una magnifica ossessione nel voler capire il mondo. Grazie all'ostinazione di sua madre e grazie a un sussulto di lucidità da parte sua, è poi salito sul treno dello studio che lo ha portato all'università, dove si è immerso nel mondo della fisica.

Cinquant'anni dopo, è ancora questa curiosità insaziabile a scaturire dagli occhi blu cielo di Jacques Dubochet, Premio Nobel per la Chimica 2017; menzione indicata fieramente su una grande targa all'ingresso dell'edificio universitario di Losanna, dove si trova il suo ufficio. «Da quando sono andato in pensione nel 2007, avevo un po' paura di essere spedido fuori. Ora sono più tranquillo», dice ridendo, come se fosse orgoglioso della sua battuta. E così eccolo premio Nobel, un riconoscimento importante per Jacques Dubochet, che oggi naviga sull'onda dei media per trasmettere le sue idee militanti, in particolare ecologiste.

A sinistra, per realismo

Questa è anche l'idea del suo libro «Parcours», pubblicato a maggio. Un modo per sviluppare le sue idee umanistiche, filosofiche e scientifiche che ha sempre affidato alla carta su piccoli quaderni e da qualche anno sul suo blog. Scritti raccontati ad un'amica, la biologa Lia Rosso, che li ha poi pubblicati presso la sua casa editrice.

Jacques Dubochet fa parte del gruppo «Nonni per il clima», impartisce lezioni di matemati-



Per Jacques Dubochet, «la natura è il fondamento della bellezza». Il suo libro «Parcours» è stato pubblicato dalle edizioni Rosso.

ca a giovani migranti ed è consigliere comunale socialista a Morges. Su quest'ultimo punto, sospira: «È un po' doloroso... Che cosa facciamo? Mentre di fronte al cambiamento dovremmo essere generatori di idee, accettiamo il bypass di Morges. Dobbiamo davvero fermarci con queste auto!»

Una rivoluzione

Già nel 1968, il giovane Jacques era stato colto con le mani nel sacco dalla polizia mentre attaccava volantini contro il Salone dell'auto. Qualche anno prima, aveva scoperto nell'esercito le teorie marxiste. Oggi nel suo libro «Parcours» scrive dell'importanza di trovare soluzioni collettive per rispondere alle sfide del nostro tempo. «Per fare questo, la nostra società ha urgente bisogno di consolidare la forza del «noi». Non è la moralità che mi suggerisce di schierarmi a sinistra, ma è il realismo e la scelta del significato che voglio dare alla mia vita».

Dal 1980 al 1984, Jacques Dubochet - con i suoi due collaboratori di ricerca, lo scozzese Alasdair McDowall e il francese Marc Adrien (nel frattempo deceduto) - avverte che una pic-

cola rivoluzione sta avvenendo nel loro laboratorio a Heidelberg, in Germania. «Abbiamo scoperto le fondamenta del metodo della microscopia crioelettronica che, con il risultato del nostro lavoro e quello di molti altri (in particolare quelli di Joachim Frank e Richard Henderson, co-vincitori del Premio Nobel) - è completamente esplosa, perché la risoluzione atomica è stata raggiunta! Quindi, possiamo vedere gli atomi. E questo cambia tutto. Quando la chimica interferisce con la fisica, è una combinazione potente - spiega Jacques Dubochet, con contagioso entusiasmo. Questa tecnologia non è ancora al servizio della qualità della vita, ma non tarderà. Si può ad esempio osservare per la prima volta i filamenti di una cellula colpita dal morbo di Alzheimer. Ma occorre trovare se sono davvero i filamenti il problema e come prevenire il danno». Didattico, Jacques Dubochet riassume per i profani: «Abbiamo immobilizzato l'acqua senza modificarne la struttura. Dentro, è tutto vero. In altre parole, fermiamo il tempo». Nessuna essiccazione, nessun congelamento, mentre l'acqua

è raffreddata a -170° . La sua ispirazione? Generalmente, gli viene quando fa jogging. «È tutto il corpo che pensa. E la natura è la fonte della nostra ispirazione, la nostra immaginazione» dice l'ateo che si definisce con i piedi per terra e senza alcuna idea riduzionista.

Fare ciò che si ama

«Ai bambini, mi piace dire loro che non possono sapere dove sono i loro talenti. Ma possono cercare quello che vogliono, e farlo», osserva Jacques Dubochet, che scrive nel suo curriculum vitae: «la mia carriera scientifica sperimentale nel Vallese e a Losanna (strumenti: coltellini, aghi, archi, fiammiferi) si è sviluppata tra i 6 e 13 anni». Un curriculum pieno di passaggi umoristici è disponibile sul suo blog e molto pubblicizzato. «Il fatto che questo curriculum abbia destato tanto stupore - chiosa il premio Nobel - dimostra la ristrettezza della nostra società e a che punto si obbedisce alle sue stupide richieste». In altre parole, un curriculum deve essere serio e noioso: «Ammetto - dice ridendo -- che mi è sempre piaciuto essere un po' speciale».

Intanto lo scienziato non smette di costruire ponti tra le diverse discipline, in particolare collaborando alla creazione del programma «Biologia e società» all'interno dell'università. Per Dubochet la conoscenza è un bene comune.

Di fronte ai cambiamenti climatici del futuro, probabilmente tanto scioccanti quanto quelli che stavano dietro alla scomparsa dei dinosauri, gli piace citare Antonio Gramsci, non senza ricordare che è morto per le sue idee: «Sono pessimista con l'intelligenza, ma ottimista per la volontà. Nel mio caso, visto che ho vissuto tranquillamente, direi di avere l'ottimismo della necessità. Non ho scelta. Non posso dire ai giovani, fate, arrangiatevi, tagliate i tubi». Jacques Dubochet crede nell'uomo buono, sensibile e altruista. E ai valori di fraternità, uguaglianza e libertà (nell'ordine). «Quando ho visto il salvataggio del bambino che stava cadendo dal balcone a Parigi da parte di un clandestino, ho avuto le lacrime agli occhi».

Aline Andrey

su gentile concessione di
«L'Événement syndical»

Colpi di diritto

Ammalarsi in vacanza

Le vacanze «perse» possono essere recuperate?

Ah, le vacanze! Cem ha programmato da mesi il suo viaggio in Turchia. Nelle quattro settimane di permanenza aveva intenzione di percorrere con la sua ragazza strade volutamente lontane dalle masse di turisti, ammirare panorami meravigliosi e far visita a qualche parente o amico d'infanzia. Però, poco dopo l'arrivo sul posto, si ammalò e dev'essere ricoverato per una settimana in ospedale. Il resto delle vacanze lo trascorre più o meno a letto. Che rabbia, tutti i bei programmi rovinati! Potrà almeno recuperare i giorni di vacanza non goduti?

Chi durante le ferie si ammalò o subisce un infortunio non deve per forza computare la malattia sul conto delle

vacanze, a patto che possa provare l'impossibilità di beneficiarne. L'impossibilità subentra quando lo scopo delle vacanze - ossia il riposo e lo svago - è vanificato dal dover restare a letto, da un trattamento medico, regolari visite dal medico o un soggiorno in ospedale. Nella pratica si presume che la malattia deve avere una durata di almeno due o tre giorni ininterrotti. Nel caso di ferite leggere o di un mallessere passeggero si ritiene che vi sia comunque la possibilità di riposarsi. Continuano come ferite leggere, ad esempio, una insolazione, la frattura di un dito, una distorsione alla caviglia, un'indigestione o un raffreddore. Secondo la prassi, per lo svago è già sufficiente poter

compiere semplici passeggiate o dormire. In altre parole: il fatto che un'attività programmata al mare o ai monti non possa essere svolta, non significa che in vacanza non ci si possa anche riposare.

Spetta al lavoratore dimostrare adeguatamente che non gli è stato possibile godere delle vacanze. Altrimenti deve mettere in conto il mancato riconoscimento dei giorni di malattia. L'impossibilità di fare vacanza non è la stessa cosa di una incapacità al lavoro. Per questo è necessario che la prima venga esplicitamente citata nel certificato medico. All'occasione ricordiamo che non esiste una «parziale impossibilità di fare vacanza». Le vacanze o si posso-

no fare interamente o non del tutto. Questo vale anche per chi lavora a tempo parziale, ad esempio a causa di incapacità al lavoro.

Il datore di lavoro deve riconoscere un certificato medico estero? Non è tenuto a farlo, e questo indipendentemente da dove lo stesso è stato allestito. In effetti, un certificato medico non costituisce una prova assoluta. Il datore di lavoro può metterne in discussione la validità, se nutre dubbi fondati al riguardo. In un simile caso, dovrebbe allora ordinare - a proprie spese - una verifica o un esame supplementare a cura del proprio medico di fiducia. Se non lo fa, si deve presumere che accetta il certificato medico come viene presentato dal dipendente.

Dubbi fondati circa la correttezza del certificato medico sussistono ad esempio se lo stesso è stato retrodatato oppure è stato allestito tempo dopo la malattia attestata. Occorre fra l'altro ricordare qui che un certificato medico è un documento ufficiale, per il quale si ipotizza un reato penale in caso di falsificazione (relativa all'estensore) o di falsità ideologica (relativa al contenuto).

Per finire, consiglieremo a Cem di informare il più presto possibile della malattia il suo datore di lavoro e di fargli poi avere sollecitamente un certificato medico, dal quale risulti in tutta evidenza l'impossibilità di usufruire delle vacanze. In questo modo gli resterà almeno la consolazione di poter recuperare i giorni perduti. Auguri di buona guarigione a Cem e di un periodo estivo rilassante ai nostri lettori!

Team di protezione giuridica SEV

Consulenza Helvetia: assicurazione spese di annullamento e viaggi

In viaggio senza preoccupazioni

Può succedere spesso che un viaggio debba essere interrotto o non abbia del tutto inizio. Senza assicurazione, di norma le relative spese vanno comunque sostenute e il budget previsto per le ferie improvvisamente viene a mancare. Specialmente per le famiglie un'assicurazione viaggi è senz'altro consigliabile, perché spesso succede che un bambino o uno dei due genitori si infortuni o si ammali immediatamente prima della partenza o durante le ferie. L'offerta assicurativa in questi casi è ampia: è possibile assicurare un singolo viaggio oppure optare per un pacchetto di soluzioni che, ad esempio, integrino un'assicurazione di mobilia domestica. L'assicurazione paga le spese di annullamento o le spese supplementari di viaggio nel caso in cui le persone assicurate, i loro accompagnatori, una persona vicina o anche un eventuale sostituto sul posto di lavoro siano impossi-

bilitati per malattia o infortunio, impedendo alla persona assicurata di mettersi in viaggio o obbligandola ad interromperlo. L'assicurazione viaggi copre le spese anche in caso di eventi naturali come inondazioni o eventuali scioperi, effrazione e furto dei documenti di viaggio presso il proprio domicilio o nella località di villeggiatura. Sono tuttavia esclusi i casi in cui una malattia o un'operazione chirurgica preventiva, che comporta l'annullamento delle ferie, erano già note al momento della prenotazione del viaggio. L'importante è inviare all'assicurazione le ricevute, le conferme ufficiali o la copia di una denuncia e contattare il prima possibile il servizio clienti per concordare le ulteriori procedure da seguire. A differenza dell'assicurazione di un singolo viaggio, un pacchetto di soluzioni offre anche altre prestazioni. Oltre ai viaggi sono ad esempio assicurati anche i bi-

giletto per un concerto, gli abbonamenti stagionali o i corsi di formazione. L'assicurazione Assistance di persone include i costi per il trasporto in ospedale, le spese di ricerca e recupero o anche i costi supplementari per un prolungamento involontario delle ferie, ad esempio a causa di inondazioni o persino di un'eruzione vulcanica. Se raggiungete la località di villeggiatura in auto, è consigliabile stipulare un'assicurazione Assistance per auto, in quanto copre i costi del servizio di rimorchio o del noleggio di un'auto e altro ancora. Per il vostro bagaglio dovrete inoltre integrare la vostra assicurazione di mobilia domestica con la polizza per il «furto all'esterno» e un'assicurazione «all-risk» che ad esempio vi rimborsa il danneggiamento o lo smarrimento di un bagaglio.

L'Helvetia offre ai membri SEV l'opportunità di usufruire di condizioni speciali.

www.sev-online.ch

I nostri morti

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

Ruth Ambrosetti, 91 anni, Bellinzona

Luigino Castellani, 65 anni, Minusio

Giuseppe Colombo, 77 anni, Chiasso

Domenico Decristophoris, 83 anni, Roveredo GR

Angelo Perucchi, 88 anni, Stabio

Franco Petrini, 90 anni, Comano

Ovidio Ponzio, 101 anni, Bellinzona

Gabriele Rossini, 78 anni, Grono

Mario Tirelli, 92 anni, Balerna

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

Il comitato

Il «Pacchetto mobilità», dall'impronta neoliberale, rispedito al mittente

Vittoria per i sindacati europei

Il Parlamento Europeo ha respinto e rimandato in Commissione Trasporti il cosiddetto Mobility Package, nel quale la Commissione europea proponeva modifiche del regolamento che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, introducendo, tra l'altro, norme meno tutelanti per i lavoratori in tema di riposi e carichi di lavoro.

In una votazione di mercoledì 4 luglio, i deputati hanno respinto gli emendamenti alle tre proposte, sull'aggiornamento delle norme relative ai periodi di riposo dei conducenti, al cabotaggio e al distacco dei con-



ducenti e alla lotta alle pratiche illegali e li hanno rinviati alla commissione per un ulteriore esame, ai sensi dell'articolo 59, paragrafo 4, del regolamento del Parlamento.

Le reazioni dei sindacati

Le proposte relative al distacco dei conducenti, ai periodi di riposo dei conducenti e all'accesso alla professione di trasportatore su strada e al mercato del trasporto di merci su strada fanno parte del «pacchetto mobilità» presentato dalla Commissione europea nel maggio 2017.

I sindacati hanno accolto posi-

tivamente il voto del Parlamento europeo, che ha rimandato il pacchetto mobilità alla Commissione Trasporti. Così com'è infatti avrebbe peggiorato di molto le condizioni di vita e di lavoro degli autisti di camion e autobus a lunga percorrenza. Il pacchetto – secondo i sindacati – si sarebbe tradotto in un attacco alle condizioni di lavoro, aumentando le ore di guida per gli autisti e diminuendo quelle di riposo.

No al dumping sociale

Uno dei tanti risultati negativi di questo provvedimento, ha detto per esempio il segretario

della FIT-CISL Maurizio Diamante in una nota del sindacato – «sarebbe stato riempire le strade europee di camion e autobus guidati da autisti molto più stanchi, con l'impatto sulla sicurezza stradale che tutti possiamo immaginare. Ma non vogliamo dimenticare un'altra conseguenza nefasta come l'aumento del dumping sociale, cioè della concorrenza sleale tra aziende europee di trasporto su gomma basata sullo sfruttamento dei lavoratori».

Le ragioni della mobilitazione

Gli ha fatto eco anche Claudio Tarlazzi, della UIL Trasporti: «Le ragioni della grande mobilitazione europea dei lavoratori coinvolti dalle misure previste dal Pacchetto, che avrebbero inciso negativamente sulla qualità del lavoro degli autisti di camion e pullman e sulle condizioni di concorrenza tra le imprese, sono state per ora re-

cepite dai parlamentari. Da tempo si chiedono regole per migliorare il lavoro, la vita dei lavoratori e per garantire il diritto alla mobilità di persone e merci e la leale concorrenza in tutti i Paesi dell'Unione Europea».

Così i segretari nazionali della Filt Cgil, Giulia Guida e Michele De Rose «Per la seconda volta in poche settimane registriamo con soddisfazione che il Parlamento europeo respinge le proposte della Commissione Trasporti sul Pacchetto Mobilità. Con questa nuova opportunità che si apre – spiegano i due dirigenti nazionali della Filt – auspichiamo che riparta il dialogo. Da parte nostra continueremo a vigilare per tutelare il lavoro di autisti e camionisti e per garantire la sicurezza lungo le strade».

ETF e diversi comunicati

■ Sottofederazione AS, settore P Sempre meno personale

Durante la riunione del settore P del 21 giugno, i partecipanti hanno discusso i seguenti argomenti:

FFS Defect-App: l'annuncio sviluppo dell'app FFS, con la funzione di segnalare danni, ecc. è stata attivata a metà marzo 2018. Prendiamo atto positivamente sulla decisione dell'azienda di non introdurre nella colonna «stazione» eventuali valutazioni sul personale FFS. Questo punto era stato criticato in più occasioni.

Sempre meno punti di vendita. Gli orari d'apertura verranno rivalutati a tutti i livelli. L'anno prossimo, secondo l'articolo di un quotidiano, verranno chiusi altri 12 sportelli. In tutta la Svizzera rimarranno pertanto gestiti da personale unicamente 141 sportelli. Questo avrà un ef-

petto sul comportamento della clientela, la quale si recherà maggiormente nei centri, ma anche un impatto significativo sul lavoro delle colleghe e colleghi al fronte, con conseguenze negative per quanto riguarda lo stress e la mole di lavoro.

Non tutte le nuove cose funzionano meglio - il nuovo sistema di vendita «Casa»: per i rimborsi, in particolare di biglietti online e abbonamenti della tariffa comunitaria il sistema «Casa» funziona perfettamente! Questo miglioramento non compensa però le carenze del nuovo sistema di vendita. In futuro ci aspettiamo significativi miglioramenti in termini di prestazioni e praticità nell'utilizzo.

Clemens Cola

■ Sottofederazione AS, settore infrastruttura Riorganizzazioni e aumenti di rendimento

La riunione di giugno del settore infrastruttura si è svolta in Ticino. Un segnale positivo è l'evoluzione nel settore infrastruttura della nostra sottofederazione; due nuovi membri hanno aderito al settore, contribuendo attivamente al sostegno dei nostri affiliati. Ulteriore segnale positivo è l'aumento dei partecipanti ai corsi di preparazione agli esami periodici per i responsabili circolazione treni (RCT) organizzati dal SEV, sia per il numero dei partecipanti che per il risultato. Tema principale della riunione sono nuovamente state le informazioni sulle trattative CCL, senza dimenticare però molte altre tematiche.

■ Nel questionario medico, ci sono ancora alcuni punti da correggere. Per questo motivo ci siamo rivolti a HR

■ Il rapporto con la direzione Infrastruttura non è attualmente dei migliori, il tutto è probabilmente legato all'imminente grande ristrutturazione

■ Appena si discute di cosa succede nel «mondo delle FFS», ci sono ovunque temi che destano preoccupazione, come Railfit, FFSagili, ecc. Regolarmente siamo confrontati a nuovi progetti, ma l'obiettivo rimane sempre lo stesso: sempre più lavoro con meno personale. Questo influisce in parte sulla salute, ad esempio: i RCT devono organizzare sempre

più sicurezze sui cantieri, senza che gli venga però messo a disposizione il tempo necessario

■ Sono in corso le riorganizzazioni presso FN, con conseguenze poco chiare per il personale. In futuro i colleghi ticinesi di OMC dovranno essere in grado di gestire anche le perturbazioni nella Svizzera francese

■ Nuovi sistemi - nuovi grattacapi. I problemi della radio con sistema «Lisa» rendono il lavoro dei RCT sempre più difficile

■ Nella Svizzera tedesca si sono stabilizzati gli effettivi dei RCT, anche se è ancora difficile reclutare personale nella Svizzera centrale. Nella Svizzera francese la problematica è più sentita

■ Cosa succede con il Dispo-OP? Quali saranno le conseguenze sul lavoro quotidiano dei RCT? Vogliamo essere informati in tempo utile sulle conseguenze e l'impatto di questo importante cambiamento. Non abbiamo ancora ricevuto risposte soddisfacenti a molte delle nostre domande.

Insieme siamo più forti, in un sindacato ancor di più. Per questo motivo aderite tutti!

Bruno Käppler

INFO

Informiamo i nostri lettori e le nostre lettrici che durante il periodo estivo la redazione prende una pausa.

La prossima edizione di *contatto.sev* uscirà il 30 agosto.



PV Ticino e Moesano - ferrovieri pensionati Gita all'alpe Foppa ai piedi del Tamaro giovedì 6 settembre 2018

Dopo la bella e sorprendente visita a Volandia e al centro commerciale di Arese, le vacanze balneari a Cesenatico eccoci pronti per l'uscita autunnale in terra ticinese. Vi proponiamo di nuovo una visita, dopo diversi anni, dell'Alpe Foppa sulle pendici del Monte Tamaro. Avrete la possibilità di visitare la chiesetta progettata dal nostro architetto di punta Mario Botta oppure fare una passeggiata salutare all'aria aperta e gustarvi lo stupendo panorama. Altra possibilità, per chi non teme la velocità, diventare bambini per un attimo e scendere nella massima sicurezza sul bellissimo percorso di «Bob». Alle ore 11.45 gusteremo l'aperitivo, tempo permettendo all'aperto e di seguito il pranzo all'interno del ristorante a base di specialità autunnali seguiti da un buon dolce.

Intolleranze: chi avesse problemi alimentari (allergie o intolleranze) è pregato di comunicarlo con l'iscrizione. **Costo** della gita CHF 60.- comprendente biglietto andata e ritorno in telecabina, pranzo, vino, acqua e caffè.

Ritrovo alla stazione di partenza della telecabina a Rivera dalle ore 10.45 - ritiro biglietti e salita individuale all'Alpe Foppa - tempo a disposizione per godere del panorama o passeggiata. Posteggi a disposizione per chi arriva con mezzi propri.

Treni consigliati: Da Chiasso pt. 9.50 S10 - Mendrisio pt. 10.05 - Lugano pt. 10.26 Da Airolo pt 9.13 RE - Faido pt. 9.31 - Biasca pt. 9.54 - Bellinzona ar. 10.09 - cambio treno e partenza 10.32 S10

Da Locarno pt. 10.05 S20 - Cambio a Giubiasco pt. 10.36 S10

Arrivo a Rivera stazione ore 10.42 da Sud e 10.45 da Nord percorso a piedi ca 300 metri

Orari per il rientro verso Sud: Rivera stazione partenza ore 15.45 - 16.15 - 16.45

Orari per il rientro verso Nord: Rivera stazione partenza ore 15.42 - 16.12 - 16.42

Termine d'iscrizione: sabato 1. settembre 2018



ISCRIZIONE alla gita autunnale all'alpe Foppa, Monte Tamaro, giovedì 6 settembre 2018

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:.....

Numeri telefono:.....

Intolleranze :

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo di Marco Hefti, Via Salim 7, 6653 Verscio, oppure heftimarco@gmail.com o telefonare 091 796.28.16 o 078 846.91.73 (event. lasciare messaggio, sarete richiamati)

Corso di formazione SEV su Ldl e Oldl - giovedì 20 settembre

Il corso di formazione si terrà presso la Casa del popolo a Bellinzona ed è previsto per il personale delle imprese concensionarie di trasporto.

Descrizione del tema: Legge federale sulla durata del lavoro (Ldl) e relativa ordinanza (Oldl)

Il lavoro a turni costituisce un carico molto importante per il personale dei trasporti pubblici, che deve conciliare anche le esigenze private e l'indispensabile riposo fisico.

La sua tutela è disciplinata dalla legge federale sulla durata del lavoro nelle imprese di trasporti pubblici e la relativa ordinanza.

I partecipanti acquisiranno le disposizioni fondamentali della Ldl e dell'Oldl e saranno in grado di sorvegliare e far rispettare queste disposizioni in particolare sulla pianificazione degli orari di lavoro in seno all'azienda.

Relatore: Pascal Fiscalini, sindacalista SEV

Costo: membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

Iscrizione entro il 15 settembre a:

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

**Restiamo in contatto:
abbonati alla newsletter!**

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch

Redazione: Vivian Bologna (caporedattore), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP. 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 825 01 15

Tiratura: edizione italiana: 3591 copie; totale: 40'995; certificata il 06.02.2018

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: Fachmedien Zürichsee Werbe AG, Laubstrüti 44, 8712 Stäfa, tel. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

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

Stampa: Mittelland Zeitungsdruk AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruk.ch

ISSN 1662-8470

**Prossima edizione:
il 30 agosto.
Chiusura redazionale:
il 23 agosto,
ore 10**

L'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali (IFP) protegge queste zone uniche da 40 anni.

Veri gioielli della natura

Gestire in modo accurato i nostri paesaggi più pregiati e particolarmente tipici vale la pena, in quanto essi creano un'identità, offrono spazi ricreativi per le persone, costituiscono spazi vitali per una varietà di specie animali e vegetali e contribuiscono in misura significativa a rendere attrattivo il nostro Paese. L'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali (IFP) protegge queste zone uniche da 40 anni.

L'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali (IFP) è nato dalla volontà della popolazione di conservare il patrimonio paesaggistico. Il boom economico del dopoguerra ha segnato il paesaggio in modo sempre più marcato, suscitando un disagio crescente nella maggior parte della popolazione svizzera e minacciando l'unicità, la bellezza e la varietà dei paesaggi nonché la ricchezza di specie e spazi vitali. Sempre più spesso ci si è opposti a grandi progetti, ad esempio l'officina idroelettrica di Rheinau o la costruzione di una piazza d'armi nelle Franches-Montagnes giurassiane. Sebbene l'iniziativa a favore dell'officina di Rheinau e iniziative popolari simili siano state respinte, gli sforzi profusi hanno consentito l'entrata in vigore della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN) nel 1966 e dell'IFP nel 1977.

Attualmente l'IFP comprende 162 paesaggi naturali e culturali, che sono stati iscritti nell'inventario con il coinvolgimento dei Cantoni. Gli oggetti iscritti nell'IFP coprono oggi quasi il 19 per cento della superficie nazionale e sono considerati gli hotspot paesaggistici della Svizzera.



Vista dalla cima del Monte San Giorgio, iscritto nell'Inventario federale dei paesaggi

Per questo motivo, il diritto federale garantisce loro «di essere conservati intatti» e «di essere salvaguardati per quanto possibile».

Tutti i Cantoni, ad eccezione del Cantone di Basilea Città, ospitano almeno uno di questi paesaggi di particolare valore. La maggior parte degli oggetti iscritti nell'IFP presenta diverse qualità paesaggistiche. Ad esempio, l'alpe di Engstligen con le cascate dell'Entschlige è una tipica pianura alluvionale alpina delle Alpi svizzere occidentali situata in un avvallamento di origine glaciale. La dimensione di questa zona la rende un paesaggio unico. Si tratta di uno spazio ricreativo noto e apprezzato soprattutto per escursioni in montagna e per la pratica dello sci. Le cascate dell'Entschlige, tra le più alte in Svizzera con un salto di 400 metri, rappresentano un monumento naturale inserito in un paesaggio straordinario. Generazioni di famiglie contadine di Frutigen e Adalboden sfruttano l'alpeggio come regione d'estivazione per il bestiame. Degna di nota è la sali-

ta delle mandrie ai pascoli, che da oltre un centinaio di anni si snoda lungo le pareti rocciose della cascata.

Per ogni oggetto iscritto nell'IFP è specificato come si è sviluppato il paesaggio attuale, quale varietà di specie animali e vegetali ospita, in che modo il paesaggio rurale è impostato e utilizzato dall'uomo e in che modo il sito si presenta ed è protetto oggi.

Come si è formata la gola intagliata nei pressi di Ponte Brolla, tempestata di stravaganti formazioni rocciose e situata all'ingresso della Vallemaggia? A cosa serviva il sistema collettivo di irrigazione utilizzato per secoli nei prati irrigui dell'Altipiano?

Le risposte si trovano nel migliaio di pagine delle schede degli oggetti, consultabili insieme alle carte topografiche su: <https://map.geo.admin.ch>. L'uomo vive nel e con il paesaggio. Da un lato il paesaggio è contraddistinto da caratteristiche esteriori proprie di una zona, dall'altro è plasmato in misura marcata anche da immagini interiori nonché da im-

pressioni personali e sociali. L'uomo percepisce i paesaggi con tutti i sensi, da ciò che può vedere ai rumori e agli odori. Il sole, l'altitudine, il vento e l'acqua suscitano inoltre impressioni fisiche e trasmettono un'immagine personale di un paesaggio.

È documentato che i paesaggi naturali e culturali ben conservati hanno un effetto positivo sulla salute fisica e psichica e sul benessere dell'uomo. La varietà di tali effetti rispecchia le possibilità esistenti per l'utilizzo dei paesaggi, che si tratti di passeggiare in un bosco, rilassarsi o giocare in riva a un fiume o a un lago, fare un'escursione su una vetta o ammirare il panorama. Una qualità paesaggistica elevata e una biodiversità intatta accrescono l'esperienza vissuta e la sensazione di piacere.

Le esigenze di utilizzazione, in particolare la crescita insediativa, le forme di sfruttamento agricolo nuove o intensive, le esigenze del turismo e la costruzione di impianti eolici e idroelettrici, esercitano una pressione notevole soprattutto

sugli oggetti di grandi dimensioni iscritti nell'IFP. Il bilancio positivo dello stato del paesaggio e delle tendenze di sviluppo negli oggetti iscritti nell'IFP, riferito agli ultimi dieci anni, è dovuto in particolare al fatto che in tali zone si attribuisce un'importanza maggiore a un'evoluzione qualitativa del paesaggio con considerazione del rispettivo carattere autonomo.

Questo risultato è stato possibile grazie a diversi attori, tra cui il Fondo Svizzero per il Paesaggio (FSP) istituito nel 1991 in occasione del 700° anniversario della Confederazione. La serie di loro fotografie mostra esempi di valorizzazione con confronti temporali.

Ripercorrendo i 40 anni di storia dell'IFP risulta che non è sempre stato ovvio gestire in maniera più consapevole i paesaggi più pregiati della Svizzera. Oggi l'IFP offre buone premesse per uno sviluppo qualitativo dei paesaggi a lungo termine.

CCL BLS

Trattative CCL soddisfacenti

Nell'autunno 2016, i partner sociali hanno concordato di riprendere le trattative CCL solo nel corso della revisione della legge sulla durata del lavoro (LDL) e della relativa ordinanza (OLDL). Dopo quattro costruttive tornate di negoziati, il CCL rettificato è ora stato approvato dai rispettivi organi.

Le nuove disposizioni della LDL e OLDL saranno approvate definitivamente quest'estate dal Consiglio federale. I partner sociali (sindacati SEV, transfair, VSLF e la BLS) hanno esaminato nelle ultime settimane le conseguenze della revisione e hanno sottoposto le loro modifiche durante le trattative del contratto collettivo di lavoro (CCL). Il 31 maggio, dopo quattro tornate di trattative è stato presentato il risultato. Questo è ora stato approvato dagli organi competenti della BLS (Consiglio d'amministrazione) e dai sindacati (conferenza CCL).



Michael Buletti

Un dare per avere da entrambe le parti

Obiettivo principale delle trattative CCL riguardava le disposizioni sul tempo di lavoro e sui riposi. Le nuove regolamentazioni sulle pause sono state attenuate da un aumento dei supplementi per il servizio notturno. Per quanto riguarda le nuove norme per i riposi domenicali, i dipendenti della BLS beneficeranno in particolare d'interi fine settimana liberi, il che rappresenta un sostanziale miglioramento dell'attuale situazione. Per particolari settori come la navigazione, lavori e manutenzione, officine o il personale di sicurezza, sono state aggiunte nuove deroghe o sono state adattate quelle esistenti.



Attrattivo per giovani dipendenti e famiglie

Oltre agli adeguamenti, negoziati sulla base della revisione LDL / OLDL, i partner sociali hanno anche concordato ulteriori misure, in particolare per la funzione dei giovani costruttori di binari. Queste misure si ripercuoteranno pertanto anche per quanto concerne le nuove assunzioni. La BLS ha riconosciuto che negli ultimi anni l'assunzione di giovani costruttori di binari era molto difficile a causa dei salari iniziali piuttosto bassi. In futuro, i salari iniziali aumenteranno molto più rapidamente, questo si ripercuoterà sull'attrattiva della BLS verso i giovani costruttori di binari. L'implementazione avverrà in due passag-

gi. Inoltre, verrà ancorato nel CCL il congedo di paternità di dieci giorni e il congedo di maternità di 18 settimane, già concessi oggi. La BLS è così in linea con la decisione di dicembre 2017 del tribunale arbitrale.

Discussioni costruttive con esito positivo

All'inizio delle trattative c'era molta fiducia da entrambe le parti. Michael Buletti, segretario sindacale SEV e capo della comunità delle trattative sindacale afferma: «Le discussioni si sono svolte in un quadro costruttivo, orientate a delle buone soluzioni». Purtroppo come spesso accade, al termine delle trattative non ci sono solo vincitori.

In alcuni ambiti, una piccola parte del personale dovrà accettare un piccolo peggioramento. «Tuttavia, la grande maggioranza dei dipendenti BLS beneficerà delle nuove disposizioni del CCL. Il personale recupererà almeno parzialmente ciò che la BLS guadagnerà in termini di produttività. Per questo motivo valutiamo i negoziati in generale come un successo», continua Buletti.

Il nuovo CCL entrerà in vigore al cambio orario 2018/19.

chf

Photomystère: «Dove è stata scattata questa foto?»



Potete rispondere alla domanda del concorso **entro mercoledì 22 agosto 2018;**

inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;
per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

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

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

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

In palio vi è un coltellino «outrider» con il logo SEV, che verrà sorteggiato tra coloro che avranno dato la risposta esatta.

La foto dell'ultima edizione mostrava un dettaglio della stazione di Milano centrale (I).

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito www.sev-online.ch.

Il fortunato vincitore dei buoni Reka del valore di 40 franchi è:

Abdurrahman Oymak di Rapperswil, membro RPV Argovia.