

SEV N.13

Il giornale del sindacato del personale dei trasporti



CCL FFS/FFS CARGO

Senza di voi nessun risultato

GIORGIO TUTI



Il nuovo CCL FFS/FFS Cargo è nato dopo nove mesi di gestazione e di negoziazioni. Esattamente il tempo di una gravidanza. E come spesso per una gravidanza, i primi tre mesi sono spesso stati contrassegnati da notevoli disagi. Le sconcertanti richieste delle FFS ci hanno ripetutamente dato la nausea. Questi nove mesi sono stati difficili per tutti noi, bloccati in vicoli ciechi e incertezze. Per molto tempo non sapevamo in quale direzione avanzare per trovare una via d'uscita. Ma siamo rimasti risoluti. Abbiamo ottenuto dalle FFS la rinuncia alle loro richieste iniziali. Questo era l'unico modo per continuare i negoziati. L'impegno e la mobilitazione dei nostri membri ci hanno dato i mezzi

per continuare le trattative. Avete partecipato a molte azioni, distribuito volantini, cioccolatini, indossato spille e lanciato palloncini. Avete preso dei rischi, avete tematizzato il CCL sui vostri posti di lavoro e avete chiaramente e inequivocabilmente segnalato alle FFS che in tali condizioni – cioè con le richieste che FFS e FFS Cargo volevano imporre – non ci sarebbe stato nessun nuovo CCL. E voi non avete mollato nulla, non avete ceduto di un millimetro nemmeno nei primi tre mesi di questa lunga gestazione contrattuale.

Grazie mille a tutti e a tutte voi! Senza il vostro impegno, tutto ciò non sarebbe stato possibile. Naturalmente, i miei ringraziamenti vanno anche all'in-

tera delegazione delle trattative: segretari e segretarie del SEV, presidenti centrali delle sottofederazioni, che per nove mesi, al fronte e nelle retrovie, hanno ostinatamente e onestamente contribuito alla discussione con mente aperta e costruttiva. Con tutto questo bagaglio abbiamo raggiunto un buon risultato. E non dimentichiamo il resto del personale del SEV, il cui supporto costante ci ha permesso di raggiungere questo traguardo.

Siamo quindi molto felici di presentare il nostro neonato chiamato CCL FFS/FFS Cargo n° 6. I membri della conferenza CCL, che hanno accettato il nuovo CCL FFS/FFS Cargo nella misura dell'85%, condividono la nostra gioia.

Bravi.

Sciopero generale

Nello sguardo dello storico Adrian Zimmermann anche il ruolo dei ferrovieri

4

Parità

Oltre 20 mila persone a Berna per chiedere parità e diritti per le donne

5

Ritratto

Ultimo giorno di lavoro per Peter Bernet, sempre in prima fila con il SEV

10

NORS: molte incognite

Il settore FFS Manutenzione di Infrastruttura I-IH è nuovamente in fase di riorganizzazione, ma questa volta massicciamente. Già dal 1° gennaio 2019, il progetto pilota NORS (nuova organizzazione regione sud) prevede di modificare radicalmente i processi dei lavori attualmente svolti. Dal punto di vista sindacale, prendiamo per lo meno atto che non ci saranno diminuzioni dei posti di lavoro, del fatto che le nuove classificazioni avranno una ripercussione positiva e che i team rimarranno in linea di principio nei loro reparti. Tuttavia, verranno letteralmente frantumate tutte le attuali strutture dei capiteam. Molte domande poste dal SEV ai responsabili del progetto non hanno ricevuto una risposta convincente. Il SEV chiede pertanto che la fase pilota venga valutata come tale in maniera oggettiva. Purtroppo temiamo che questo sia solo un alibi, poiché tutto è già stato deciso.

Salute: i vostri diritti

In occasione degli esami medici di idoneità svolti dalle FFS, l'Health and Medical Service (HMS) ha usato finora un questionario dettagliato che fa storcere il naso. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ne ha vietato l'uso fino a nuovo ordine. Nel frattempo, al posto di quel questionario, è l'Allegato 1 della direttiva medica dell'UFT «Esame d'idoneità medica per l'abilitazione a svolgere attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario» a dover essere utilizzato. Se, in occasione di esami sull'idoneità medica svolti sui collaboratori di BLS, l'HMS dovesse continuare a far capo al proprio questionario, dovrebbe essere applicata la medesima procedura. In caso di discordanze, il SEV sarà al vostro fianco per aiutarvi.

AVS/AI

Il Consiglio federale ha deciso di adeguare a partire dal 1° gennaio 2019 le rendite AVS/AI all'attuale evoluzione dei prezzi e dei salari. La rendita minima AVS/AI passerà dunque a 1185 franchi al mese. Allo stesso tempo sono previsti adeguamenti nell'ambito dei contributi, delle prestazioni complementari e della previdenza professionale obbligatoria. La rendita minima di vecchiaia passerà da 1175 a 1185 franchi al mese, quella massima da 2350 a 2370 franchi.



Il diritto a non essere reperibili è ora ancorato nel CCL FFS FFS/Cargo: un passo avanti significativo. (Foto: Sandro Almir Immanuel, pixelio.)

CCL FFS/FFS CARGO

Un sì massiccio

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Circa l'85% di sì per il nuovo CCL FFS / FFS Cargo! Il voto dei delegati CCL del 17 settembre è stato chiaro. Manca unicamente l'approvazione da parte del Consiglio d'amministrazione delle FFS, che si pronuncerà mercoledì 26 settembre, dopo la nostra chiusura redazionale. Il risultato ottenuto dimostra che la delegazione delle trattative del SEV ha ottenuto un buon CCL, in linea con le aspettative dei delegati, anche se alcuni elementi sono stati giudicati insoddisfacenti. L'inizio dei dibattiti è stato lanciato dal presidente SEV Giorgio Tuti: «Vent'anni fa, alcuni di voi erano già presenti in veste di delegati nella conferenza CCL. Lo statuto dei funzionari stava per cadere, il SEV stava entrando nel mondo del CCL. A quell'epoca il mantenimento del contratto sociale era ad alto rischio! Oggi stiamo discutendo del sesto CCL FFS / FFS Cargo. Malgrado il contratto sociale torni sul tavolo ad ogni trattativa, è sempre rimasto ancorato nel CCL! Questo è l'unico CCL in Svizzera che prevede un contratto sociale di questo tipo. Che questo punto sia ancora presente nell'attuale CCL dimo-

stra la nostra capacità d'organizzazione e mobilitazione. Ora si tratta di analizzare questo risultato in maniera globale per l'insieme del personale delle FFS!»

Anche Manuel Avallone, vicepresidente SEV e capo della comunità delle trattative, si è soffermato sul contesto legato ai negoziati. «Abbiamo lanciato un sondaggio in cui le garanzie ToCo e la protezione contro il licenziamento erano i punti fondamentali. La progressione salariale, le sfide della digitalizzazione, il miglioramento del congedo paternità e l'invalidità professionale erano anch'essi tra gli elementi ritenuti tra i più importanti. Un anno dopo, penso di poter dire che abbiamo ascoltato il parere dei nostri membri».

«Il miglior compromesso possibile»

Le eccessive richieste della direzione hanno reso difficile l'inizio delle trattative: attacchi contro il contratto sociale, indennità regionali, garanzie ToCo, premi fedeltà, vacanze per gli ultra 60enni... «È grazie alla presenza sul terreno, alle reazioni del personale su intranet e alla mobilitazione SEV del 18 giugno, che le trattative sono state riportate su una base ragionevole. Da non dimenticare inoltre i

vari interventi sugli organi di informazione».

Un delegato ironicamente ha detto: «Grazie per aver trasformato il pitbull FFS in un chihuahua. Penso che l'azienda abbia successo grazie a noi, ma che non sia capace di ringraziarci come dovrebbe». Alla fine delle discussioni, i/de delegati/e hanno chiaramente rifiutato la proposta fatta da un delegato AS, il quale chiedeva di far dipendere l'accettazione del CCL dalla decisione del CdA sul dossier della cassa pensioni. Le sottofederazioni ritengono che il pacchetto sia «complessivamente buono nonostante qualche elemento negativo che riguarda il settore dei lavori», ha affermato Hans-Ulrich Keller. Per la LPV, il risultato è il migliore possibile. Danilo Tonina della RPV, ha sottolineato che l'accordo sulle garanzie ToCo potrebbe creare malcontenti nella sua sottofederazione.

In chiusura, Giorgio Tuti ha ringraziato i/de delegati/e per il loro impegno durante tutta la fase delle trattative. Ha pure ringraziato calorosamente tutti i collaboratori del SEV, i presidenti centrali e i suoi due vicepresidenti per aver guidato la comunità delle trattative. «Ma i più grandi ringraziamenti vanno ai nostri membri: senza di loro non avremmo raggiunto questo risultato!»

Digitalizzazione e diritti

Il SEV è stato in grado di tematizzare i fattori negativi dovuti alla digitalizzazione. Il diritto a non essere reperibili e il diritto di leggere le nuove informazioni durante il tempo di lavoro, saranno ancorate nel CCL. Un'altra novità, oggetto di un progetto pilota, sarà la possibilità di analizzare la propria posizione sul mercato del lavoro (concetto «fermata ai box»). I costi saranno a carico del datore di lavoro.

Partecipazione ai costi di malattia: per il personale attualmente impiegato la trattenuta dell'1,2% (in tre tappe dello 0,4% per gli anni 2019/20/21), verrà contemporaneamente compensata da aumenti corrispondenti. Le indennità sottoposte all'AVS saranno incluse nel salario assicurato. I malati a lunga durata che lavorano a orari irregolari riceveranno un'indennità giornaliera forfettaria già dal primo giorno d'assenza, questo migliorerà significativamente il reddito dei gruppi professionali con orari di lavoro molto irregolari. Il congedo paternità è stato raddoppiato a 20 giorni.

«Il rischio di perdere le garanzie ToCo era grande»

Nella tematica del tempo di lavoro, viene mantenuta la garanzia di 115 giorni liberi e la settimana di ferie per gli ultra 60enni. Nessun cambiamento anche per quanto concerne i premi fedeltà. A causa della revisione della legge sulla durata del lavoro (LDL) e della rispettiva ordinanza (OLDL), è stato necessario negoziare alcune novità. Pertanto, il personale impiegato a turni avrà diritto ad almeno 12 fine settimana di libero. A partire dal cambio orario 2019/20 il supplemento di tempo per le pause fuori luogo sarà del 15%, se la pausa dura più di un'ora sarà del 30%. Questa regolamentazione è migliorativa rispetto alla LDL. Secondo Martin Allemann specialista LDL del SEV, le modifiche toccheranno circa 12'000 dipendenti.

L'evoluzione salariale è migliorata. Rimarrà invariato lo 0,8% della massa salariale per l'evoluzione del salario, per il 2021 sarà addirittura previsto un aumento dello 0,9%. La grande novità: la quota di prestazione unica verrà fissata allo 0,4% della massa salariale. Questo significa che dopo la ge-

stione della massa salariale, verrà versato circa lo 0,15% a tutti coloro che si trovano nel 1° e nel 2° terzo dello spettro salariale.

Ha fatto molto discutere l'accordo legato alla cassa pensioni sulla rinuncia a trattative salariali se il rincaro non raggiunge l'1,2%. «Negli ultimi anni non c'è stato alcun rincaro, ha ricordato Manuel Avallone. Ci siamo pertanto concentrati sulle esigenze dei giovani che si trovano nell'evoluzione salariale».

L'accordo sulle garanzie ToCo ha suscitato molte reazioni. Le garanzie inferiori o uguali a 5000 CHF non verranno toccate. Quelle superiori verranno ridotte in due tappe (2020 e 2022) di un importo pari al 5% del valore massimo del rispettivo livello d'esigenza. In futuro la garanzia rimanente non sarà più oggetto di discussione. «Per oltre 3'000 persone questo non sarà più un tema. Il rischio di perdere tutto tra tre anni per più di 3800 persone era veramente grande! Questo è impopolare, ma è la verità», ha affermato Giorgio Tuti.

GIORGIO TUTI risponde

Perché un nuovo logo?

? Ho sentito che il SEV introdurrà presto un nuovo logo. Perché cambiare qualche cosa che era ben apprezzato?

Al SEV abbiamo un problema demografico: i baby boomer stanno lentamente andando in pensione. Pertanto dobbiamo assolutamente essere in grado di reclutare nel nostro sindacato le giovani generazioni che lavorano nelle aziende dei trasporti pubblici. Abbiamo analizzato il futuro, coinvolgendo i giovani e i nostri specialisti della comunicazione. Se vogliamo rivolgerci ai più giovani, allora dobbiamo anche modernizzare il nostro aspetto e un nuovo logo fa chiaramente parte del cambiamento.

Nel 2019, il SEV celebrerà il suo centesimo anniversario. È quindi il momento giusto per mostrare ai/alle nostri/e affiliati/e e ai/alle potenziali nuovi/e soci/e che, nonostante la sua età avanzata, questa organizzazione rimane attiva e moderna, piuttosto che diventare un pezzo da museo.

Il nuovo logo aiuta inoltre a compattare il SEV e le sue

sottofederazioni dando un'immagine d'unità comune verso l'esterno. In futuro sarà chiaro per tutti che le sottofederazioni fanno parte del SEV.

Non preoccupatevi, durante tutte le nostre attività non dimenticheremo l'anziana generazione, composta dai nostri cari soci, fedeli da molti anni. Sono loro che hanno plasmato il SEV negli ultimi decenni, contribuendo significativamente a fare in modo che possiamo celebrare questo ambito anniversario. Sicuramente la nostra futura comunicazione non si concentrerà «unicamente» sui giovani.

Ma la nostra forza maggiore rimane da sempre lo stretto contatto personale con i/le nostri/e affiliati/e. La nostra comunicazione non cambierà: sia durante le azioni in piazza, sia per iscritto, al telefono o online, saremo sempre vicini anche nei prossimi 100 anni!

Vuoi fare anche tu una domanda a Giorgio oppure ad un altro membro del comitato SEV? Allora scrivi a: giornale@sev-online.ch

COMITATO SEV

USS: Maillard il prescelto

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Il comitato SEV ha indicato il nominativo di Pierre-Yves Maillard per la corsa alla presidenza dell'Unione sindacale svizzera (USS). Il suo Congresso deciderà il 1° dicembre. Il bilancio del 2019 del SEV è stato approvato senza colpo ferire.

Venerdì 21 settembre il Comitato del SEV ha avuto l'opportunità di ascoltare i due candidati alla presidenza dell'USS: Barbara Gysi e Pierre-Yves Maillard. Tra due persone con esperienza riconosciuta, la lotta si è subito annunciata molto serrata. La consigliera nazionale socialista ha fatto valere la sua esperienza pro-

fessionale e politica a favore del servizio pubblico. Tra le priorità, ha fatto notare che «l'USS deve combattere con maggiore fermezza le discriminazioni salariali». Nella politica salariale, ha aggiunto, «occorre difendere salari dignitosi nel settore pubblico e privato».

Come asso nella manica, Barbara Gysi non ha mancato di ricordare il suo lavoro nella Commissione della sicurezza sociale e della sanità «in cui vengono affrontate questioni fondamentali per i sindacati». Interpellata dai membri del Comitato SEV sulle sfide del mondo sindacale, ha affermato che «i risparmi derivanti dalle nuove tecnologie dovrebbero andare a vantaggio dei dipendenti. I miglioramenti ottenuti nel CCL FFS su questo tema sono anche un esempio». Ha pure proposto una soluzione per

arginare l'erosione dei membri dell'USS. Come? «Concentrarsi sulle donne che sono ancora insufficientemente organizzate», ha sottolineato Gysi che è anche presidente dell'Associazione del personale della Confederazione.

Il consigliere di Stato socialista vodese Pierre-Yves Maillard ha ricordato le sue battaglie sindacali come il referendum contro la liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica mentre era segretario regionale della FLMO Vaud/Friburgo. Ha anche portato gli esempi legati alla sua azione politica nel canton Vaud, dove dirige il Dipartimento della sanità e della socialità. «Con piccoli passi, ma sicuri, siamo riusciti a migliorare i bassi redditi plafonando i premi di cassa malati dei/delle vodesi dal 1° primo gennaio 2019». I suoi progetti per il movimento sindacale svizzero? «L'erosione dei membri non è una fatalità. Si tratta di curare la base indebolita e di espandere il nostro movimento. Alcuni sindacati o associazioni professionali hanno avuto un ruolo di osservatori per anni. È forse giunto il tempo di fare il salto e unirsi pienamente all'USS. Dobbiamo anche chiederci se abbia senso avere due organizzazioni sindacali mantello nel nostro Paese». Atteso al giro di boa della parità salariale, ha detto che è il momento di lanciare un'iniziativa per chiedere il controllo della parità salariale da parte delle autorità pubbliche nelle aziende. Più in generale, è a favore di un uso più frequente dell'iniziativa popolare, «non per creare dibattito, ma per ottenere delle vittorie».

Il profilo dei due candidati ha impressionato il Comitato SEV, che ha però deciso per Pierre-Yves Maillard, la cui forte esperienza politica e sindacale a vari livelli, ha avuto un notevole peso. La sua forte personalità ha poi fatto pendere l'ago della bilancia a suo favore.

Conti 2019 approvati

Il Comitato ha approvato all'unanimità il preventivo 2019 per costi complessivi di circa 13 milioni. L'equilibrio viene raggiunto dopo aver detratto gli importi assegnati al 100° anniversario del SEV (l'anno prossimo) e gli investimenti relativi al progetto Fairlog. Questo dal lato della spesa. Per quanto riguarda le entrate, i bassi tassi di interesse sul mercato finanziario fanno sì che le entrate rimangano basse, anche se superiori rispetto al 2018. «Il calo dei membri, dovuto principalmente ai decessi, è inferiore alle attese grazie al buon reclutamento svolto in occasione del rinnovo del CCL FFS/FFS Cargo e all'integrazione degli ex membri di PUSH nel 2017. L'obiettivo della nostra politica finanziaria rimane il pareggio di bilancio. E lo stiamo facendo negli ultimi sei anni attraverso la disciplina dei costi» ha commentato il capo delle finanze Aroldo Cambi.



Barbara Gysi e Pierre-Yves Maillard: tra i duellanti, il SEV punta sul romando.



«Ce l'abbiamo fatta: adesso servono i fatti». L'associazione Pro Velo Svizzera tramite una nota ha espresso grande soddisfazione per il sostegno che il popolo elvetico ha dato al decreto federale bici. «Si tratta di una decisione importante a favore di tutti gli utenti della strada e di un passo avanti per la mobilità in Svizzera». Pro Velo invita la Confederazione a imporre ai cantoni la progettazione e la realizzazione di reti di vie ciclabili laddove lacunose, con l'obiettivo di disporre di rispettivi piani direttori e settoriali entro 10 anni. A tale scopo, tutti i cantoni dovranno creare appositi servizi specializzati.

Il responsabile a interim di Autopostale Thomas Baur ha ammesso, in un'intervista al «Blick», grossolani errori dell'impresa nei rapporti con gli autisti. «I conducenti sono stati spremuti». Per diversi anni i conducenti non hanno infatti ricevuto l'insieme delle indennità che spettava loro. Ora l'azienda vuole porre rimedio agli ultimi due anni. Ma la legge sulla durata del lavoro prevede il diritto al rimborso fino a 5 anni. Il SEV condivide pertanto la posizione di Syndicom che esige da Autopostale il rimborso totale degli ultimi cinque anni.



Assembramento pacifico di soldati e ferrovieri durante il blocco dei binari a Granges il 13 novembre 1918. (Archivi della città di Granges)

CENTO ANNI FA

I ferrovieri nel cuore dello sciopero generale

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Un secolo fa, dal 12 al 14 novembre 1918, 250.000 persone (un quarto dei salariati) presero parte allo sciopero generale. Paralizzando il Paese, i ferrovieri svolsero un ruolo cruciale. Anche tranvieri, metalmeccanici, meccanici e orologiai furono molto coinvolti. Lo storico Adrian Zimmermann ripercorre questo importante evento della storia svizzera che ha fissato l'agenda sindacale del XX secolo.

Bio express

Adrian Zimmermann è storico esperto in relazioni del lavoro e movimenti sociali. È l'autore della pubblicazione del SEV (1970-2010). Pubblicherà in novembre un libro con Jean-Claude Renwald « La Grève générale de 1918 en Suisse » (Alph).



È ci troviamo in un contesto internazionale particolare.

In effetti, la guerra finì l'11 no-

Perché ci fu questo sciopero generale?

Adrian Zimmermann: Innanzitutto per cause profondamente radicate, economiche e sociali, legate alla Prima guerra mondiale che ebbero conseguenze in Svizzera. A causa dell'inflazione, il prezzo dei beni di prima necessità (cibo, energia) fu più che raddoppiato in quattro anni. Questo aumento dei prezzi creò una serie di movimenti - dal personale federale al personale delle imprese concessionarie - per compensare l'inflazione attraverso indennità o aumenti salariali. Tra il 1917 e il 1919, assistemmo alla seconda più grande ondata di scioperi mai vissuta in Svizzera, anche nelle compagnie private di trasporto.

Ci sono state cause più immediate...

Ciò che scatenò lo sciopero generale fu la provocazione dell'occupazione militare del 7 novembre a Zurigo e Berna, che portò prima a uno sciopero di protesta il 9 novembre. A Zurigo, lo sciopero proseguì nei due giorni successivi, seguito anche dai ferrovieri di Zurigo. Il Consiglio federale rifiutando di fare marcia indietro, spinse il comitato di Olten a lanciare il 10 novembre una chiamata allo sciopero generale per il 12 novembre. Prima ci furono le truppe e dopo lo sciopero. E non il contrario!

vembre. In Germania e Austria-Ungheria la rivoluzione iniziò con ammutinamenti di marinai e soldati alla fine di ottobre. Nei giorni dello sciopero generale in Svizzera, le due monarchie nei due paesi vicini crollarono. A Berlino la Repubblica venne dichiarata il 9 novembre e a Vienna il 12 novembre. Nella Svizzera francese la stampa era più orientata verso la Francia che celebrava l'armistizio; ciò non impedì un'importante partecipazione romanda allo sciopero generale, sebbene fu a lungo sottovalutata dagli storici. Detto questo, l'arrivo a Losanna del bernese August Huggler, segretario della ZPV, fu decisivo per lo sciopero. Avendo partecipato allo sciopero generale a Ginevra nel 1902, fu in grado di convincere i suoi colleghi.

Quale è stato il ruolo dei ferrovieri nello sciopero?

Affinché lo sciopero generale fosse visibile, la partecipazione dei ferrovieri fu decisiva. Se lo sciopero si sentì anche nei villaggi più remoti, fu perché per tre giorni non ci furono quasi treni in circolazione. A livello organizzativo, lo sciopero fu un successo. Per il generale Ulrich Wille, che mobilitò 100.000 soldati, fu molto importante - simbolicamente - che alcuni treni circolassero grazie all'aiuto dei crumiri. Questo è il motivo per cui esistono le fotografie di barricate sui binari per bloccare i pochi treni ancora in movimento (foto). Ad

esempio a Bienne, in una foto abbastanza conosciuta, dove vediamo la folla che blocca i binari, lo sciopero avrebbe potuto degenerare l'ultimo giorno. I soldati spararono sulla folla, senza uccidere, e furono disarmati dai ferrovieri.

Che legame vede tra lo sciopero generale e la creazione del SEV, pochi mesi dopo?

Il percorso verso un'organizzazione più unitaria dei ferrovieri non prese forma solo durante i tre giorni dello sciopero generale, ma in un movimento più generale che svolgerà un ruolo di accelerazione. I ferrovieri si unirono all'USS, non senza qualche resistenza, e rafforzarono la loro volontà di creare un sindacato comune. Il prestigio di Emil Düby, uno dei leader dello sciopero generale - che sarà il primo segretario generale del SEV - ebbe pure un ruolo.

Con la creazione il 4 febbraio 1918 del Comitato Olten, che riuniva la direzione dei sindacati più importanti - tra cui i ferrovieri - e la direzione del Partito socialista, il movimento venne lanciato. Ad aprile, il personale della Confederazione e i ferrovieri aderirono al movimento di protesta contro l'aumento del 25% del prezzo del latte. A luglio, nacque anche un movimento per un maggiore rincaro. Ad ogni occasione il Comitato Olten non esitò a brandire la minaccia di uno sciopero generale e i ferrovieri mostrarono chiaramente la loro solidarietà con i funzionari.

Il coinvolgimento dei ferrovieri fece riflettere la destra?

In effetti Ernst Laur, leader dei contadini, suggerì in seguito al Consiglio federale di avere più camion dell'esercito per sostituire le ferrovie. Le guardie civiche, formazioni paramilitari che si formarono in questo contesto, reclutarono anche persone in grado di guidare un treno. E nel 1927, la legge sui funzionari pubblici - che approvata importanti progressi sociali - introdusse anche il divieto di scioperare. Chiaramente una tardiva vendetta da parte delle autorità per il ruolo dei ferrovieri nello sciopero.

Quale repressione colpì i ferrovieri?

Durante lo sciopero, il Consiglio federale sottopose i ferrovieri alla disciplina militare. Il rifiuto di lavorare equivaleva a un rifiuto di servire. La magistratura militare avviò indagini contro 3504 persone, incriminato 223 persone e condannato 127 - affinché servissero di esempio - tra cui 100 ferrovieri, per un totale di 10,5 anni di carcere e multe. Molti procedimenti disciplinari anche all'interno delle FFS. D'altra parte, i leader sindacali - tra cui Emil Düby e Harald Woker, avvocato e futuro presidente del SEV - furono assolti nel corso del processo contro una parte del Comitato Olten e dei loro sostenitori. Quattro leader socialisti, Robert Grimm, Friedrich Schneider, Fritz Platten e Ernst Nobs furono condannati a pene detentive. Ma in questo processo, che ebbe luogo dal 12 marzo al 9 aprile 1919, furono gli imputati a vincere perché poterono ridicolizzare le accuse.

Quale posto occupa questo sciopero nella memoria dei ferrovieri?

La relazione con lo sciopero generale cambiò nel tempo. A differenza degli anni precedenti il 1918, il periodo intorno alla Seconda guerra mondiale fu caratterizzato da un compromesso tra il movimento operaio e la borghesia. Nel 1943 Ernst Nobs, che criticò aspramente la sospensione dello sciopero nel 1918, divenne il primo consigliere federale socialista. Nei due decenni successivi dopo il 1945, lo sciopero generale fu quindi visto come una traccia di un'epoca

passata e fu raramente menzionato nelle pubblicazioni dei sindacati. Il cinquantenario dello sciopero generale del 1968 vide un rinnovato interesse con varie pubblicazioni.

E oggi?

Con la fine «des Trente glorieuses» e l'arrivo del neoliberalismo alla fine degli anni '80, lo sguardo cambia di nuovo. Dagli anni '90, il ricorso agli scioperi fu seriamente discusso dai ferrovieri. Negli ultimi anni, il SEV ha vissuto un certo numero di scioperi (Officine, TPG e NLM). Questa modalità di azione ritrova quindi nel SEV tutto il suo posto. Questo centenario, che sarà celebrato dai

10 novembre a Olten, Festa dei 100 anni. Info: <http://generalstreik.ch/>

sindacati sabato 10 novembre a Olten, è un'occasione per commemorare la storia ma anche per interrogarsi sull'attualità.

Mentre le ore di lavoro legali furono ridotte a 59 ore solo nel 1914, il Parlamento rivide la legge sulle fabbriche nel giugno 1919 per fissare un orario di lavoro standard di 48 ore. La riduzione del tempo di lavoro di 11 ore settimanali in un colpo solo dopo lo sciopero generale, apre delle prospettive nell'era della digitalizzazione!

Breve cronologia dello sciopero (1918)

7 novembre: Le truppe dell'esercito svizzero invadono Zurigo.

9 novembre: Sciopero di protesta

10 novembre: A Zurigo, l'Unione operaia continua lo sciopero. Scontri tra manifestanti e soldati. Il Comitato di Olten lancia l'appello allo sciopero generale per il 12 novembre.

12 novembre: Inizia lo sciopero generale. Il paese è paralizzato.

13 novembre: Ultimatum del Consiglio federale. L'esercito potrebbe avere l'ordine di sparare sugli scioperanti.

14 novembre: Il Comitato di Olten accetta l'ultimatum per paura di un bagno di sangue: «la classe lavoratrice ha ceduto di fronte alle baionette, ma non è sconfitta». L'esercito uccide tre giovani orologiai a Grenchen.

15 novembre: Ripresa del lavoro.

Comitato di Olten: le 9 rivendicazioni

1. Rinnovo immediato del Consiglio nazionale secondo il sistema di rappresentanza proporzionale. Le prime elezioni proporzionali si sono svolte nel 1919 (anziché nel 1920).

2. Diritto di voto e di eleggibilità per le donne. A livello nazionale, sarà necessario attendere fino al 1971 e 1990 per Appenzello interno (su decisione di TF).

3. Introduzione del diritto al lavoro per tutti: non ottenuto.

4. Introduzione della settimana di 48 ore, in tutte le aziende. Fu introdotta nel giugno 1919 nella legge sulle fabbriche e nel 1920 nei trasporti pubblici.

5. Organizzazione di un esercito essenzialmente popolare: non ottenuto.

6. Misure per garantire l'approvvigionamento. Dal 1938, istituzione di un apparato statale per l'economia di guerra (Plan Wahlen, razionamento).

7. Assicurazione per la vecchiaia e per i superstiti L'AVS è stata introdotta nel 1947.

8. Monopolo statale per le importazioni e le esportazioni. Idem misura 6 (economia di guerra, 1939-45).

9. Pagamento dei debiti pubblici da parte dei proprietari: non ottenuto.

ysa

PARITÀ

Donne pronte a incrociare le braccia

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch
Foto di Annette Boutellier

Pochi giorni fa ci ha lasciato Aretha Franklin. Tutte noi ci ricordiamo la magnifica canzone «Respect» per i diritti delle donne e i diritti civili. Ebbene la manifestazione di sabato per la parità e i diritti delle donne, è stata anche una richiesta corale di rispetto: oltre 20 mila voci si sono alzate nel cielo azzurro sopra Berna per chiedere il rispetto dalla parità salariale, per chiedere il rispetto dell'articolo costituzionale sull'uguaglianza che da 37 anni non viene rispettato. «Essere qui oggi - ha detto una delle oratrici ufficiali, Pepita Vera Conforti - significa esigere che sia rispettata la parità salariale. E questo è un atto di rispetto prima di tutto verso noi stesse. Significa riconoscere la nostra professionalità, sapere che siamo in grado di decidere quando il nostro tempo è volontariamente non retribuito - ma non per questo di minor valore sociale e economico - e quando deve essere monetizzato. Non siamo qui a chiedere, elemosinare, raccattare favori o favoritismi. Oggi noi diciamo alle nostre figlie che possono diventare le donne adulte che desiderano essere».

Le donne guadagnano circa un quinto in meno rispetto agli uomini, sono sottorappresentate in politica e nell'economia e svolgono la maggior parte del lavoro non retribuito. Una donna guadagna mediamente 600 franchi in meno al mese di un collega di sesso maschile. Lavora all'anno 44 giorni gratuitamente. Questo denaro manca alla persona stessa, alla sua famiglia e in futuro alla sua pensione, ma rappresenta anche minori entrate fiscali. La misura è colma e dalle donne dei sindacati si è alzata forte e chiaro un messaggio: se le donne vogliono, tutto si ferma, annunciando così lo sciopero delle donne nel 2019. Perché la lista delle discriminazioni è lunga, molto lunga, come hanno fatto notare le diverse oratrici, tra cui Lucie Waser del SEV dal palco della Schützenmatte. Lunedì intanto il Consiglio nazionale ha accolto la già timida revisione della legge appiattendosi sulla versione del Consiglio degli Stati. La delusione delle donne resta altissima per questo ennesimo sgarbo. Sarà sciopero!



Il necessario femminismo, oggi più che mai



È davvero tempo di dire basta



Parità subito per maggiore giustizia



Una folla di oltre 20 mila persone in corteo verso Piazza federale a Berna. Piena solidarietà alle donne da parte degli uomini

USS

E ora anche i salari devono crescere

USS/frg
info@sgeb.ch

L'USS chiede aumenti salariali del 2-2,5% «Siamo in pieno boom economico. Le aziende realizzano utili e la produttività aumenta: è ora che della ripresa approfittino anche i lavoratori e le lavoratrici.

L'ora è venuta anche per chi il lavoro lo produce. L'Unione sindacale svizzera (USS) chiede per l'anno prossimo aumenti salariali del 2-2,5% per compensare l'incremento dei premi di cassa malattia e dei contributi del secondo pilastro. «È ora di avviare discussioni salariali che portino a risultati positivi per i lavoratori. Questi ultimi meritano stipendi più alti perché hanno contribuito in modo determinante all'evoluzione economica favorevole», ha affermato il presidente dell'USS, Paul Rechsteiner, in occasione di una conferenza stampa lo scorso 17 settembre. «Al di là dei fattori economici favorevoli - ha aggiunto il presidente dell'USS - occorre anche considerare il ritardo sui salari che ora deve essere colmato. Se facciamo un bilancio di questi ultimi anni, appare evidente l'esistenza di questo ritardo salariale specialmente per le persone che percepiscono un salario basso o medio».

Il peso delle casse malati

E quando si dice che i dati economici sono favorevoli, ci pensa Daniel Lampart, capo economista dell'USS, a fornire il quadro: «Nel primo semestre dell'anno il Prodotto interno lordo (PIL) è salito del 3,2% rispetto al 2017. Nell'industria, e in particolare nel settore delle macchine, i dati presentati dagli analisti del KOF (il Centro di ricerche congiunturali del politecnico di Zurigo) sono i più alti degli ultimi dieci anni. Nel primo semestre ha registrato una crescita di quasi il 6% rispetto all'anno precedente. La tendenza al rialzo - osserva Lampart - si è sensibilmente rafforzato nell'economia domestica». Il buon momento economico, ha proseguito Lampart, non si è però ripercosso sui salari reali, che nel 2017 e nel 2018 hanno ristagnato. Oltretutto da tempo i premi di malattia crescono molto di più di quanto non facciano i salari e anche i contributi del secondo pilastro, gli ha fatto eco il presidente dell'USS. La questione dei premi di cassa malati pesano tantissimo sulle trattative salariali che ogni anno si svolgono in numerose azien-

de. Il fatto che i premi non sono considerati nel paniere del rincaro, limita notevolmente i margini di manovra, mentre sul bilancio familiari i costi della salute pesano come un macigno. Pertanto l'USS chiede aumenti salariali fra il 2 e il 2,5%. È importante che siano generali, perché «l'individualizzazione degli incrementi porta a risultati sproporzionati che favoriscono i salari alti e molto alti», ha messo in guardia Rechtsteiner.

Secondo la presidente di UNIA, Vania Alleve nel settore delle costruzioni, l'aumento generale deve essere di 150 franchi. Alleve ha pure sottolineato la necessità di ritoccare verso l'alto le remunerazioni nei settori della logistica e dei trasporti. Per il presidente di Syndicom, Daniel Münger, i dipendenti dei grandi gruppi mediatici devono ottenere aumenti di almeno 100 franchi. Per Swisscom e La Posta l'incremento deve essere del 2%.

Sulla questione salariale è molto interessante anche il punto di vista del giornalista del periodico romando «Bilan» Jean-Philippe Buchs. Secondo lui la situazione è paradossale: «I salari hanno tendenza a stagnare quando invece i dividendi sono aumentati circa del 50% tra il 2009 e il 2017. La percentuale di distribuzione degli utili in dividendi non è mai stata così alta tra le aziende che fanno parte dell'indice borsistico elvetico SMI. Questo significa che l'azionariato ha preso maggior peso in azienda, i salariati dunque sono penalizzati rispetto agli azionisti».

La questione femminile resta al centro

L'USS chiede infine che i salari delle donne siano ritoccati verso l'alto in modo più sostanzioso, per «correggere le discriminazioni di cui sono vittime». Guadagnano in media il 20% in meno degli uomini, e ciò malgrado il principio di parità salariale ancorato nella Costituzione (vedi resoconto della manifestazione nazionale del 22 settembre a Berna a pagina 5, ndr). La discriminazione salariale costituisce un furto di 7,7 miliardi di franchi all'anno e malgrado il problema sia conosciuto, le cause per disparità salariale sono respinte dai tribunali nel 76% dei casi. Oltre a guadagnare circa il 20% in meno degli uomini, al momento del pensionamento percepiscono rendite inferiori del 37%. Vi è una segregazione nel mondo del lavoro e le professioni in prevalenza femminili (nelle cure, nel sociale, nell'educazione) sono meno valorizzate e meno retribuite.



Più soldi nelle tasche dei lavoratori e delle lavoratrici: lo chiede l'USS

FAN DI CALCIO

Treni di tifosi: la polizia dei trasporti è importante

Markus Fischer Le FFS vogliono togliere la Polizia dei trasporti (TPO) dai treni speciali per le tifoserie di calcio. «Dopo negoziati molto intensi abbiamo ottenuto che la TPO accompagni ancora solo due club (FCZ e San Gallo)», scrive la «Berner Zeitung» dell'8 settembre, citando un verbale del rapporto ufficiale della TPO del 26 luglio. Stando al verbale sono troppo poche le persone che si annunciano volontariamente per questi particolari servizi. «Le ragioni principali sono il compito ingrato, l'impossibilità di far valere la legge, il fatto che gli agenti non sono armati». Anche il lavoro prolungato la sera e nel fine settimana, sommato all'aggressività dei tifosi, rende poco apprezzati questi interventi, scrive ancora la BZ. Il portavoce delle FFS Christian Ginsig ha spiegato che si tratta prima di tutto di «mantenere per quanto possibile ridotto l'impegno del personale per i treni speciali delle partite». Le esperienze negli anni con l'adozione di misure repressive scarse la sicurezza nelle stazioni di partenza e di arrivo. Quel che Ginsig non dice è che la Polizia dei trasporti FFS preferisce impiegare i propri effettivi in attività più redditizie, ad esempio per la Comunità dei trasporti di Zurigo o le aziende di trasporti di Ginevra.

Da alcuni anni i convogli con i supporter dello YB circolano senza agenti TPO ma con 10 e fino a 15 assistenti dei tifosi in aggiunta agli accompagnatori dei treni. Da novembre 2015 questa prassi è in vigore anche sui treni del FCB. Ora le FFS hanno convenuto con altre società sportive che, a parte il personale del treno e di locomotiva, a bordo non vi saranno più agenti della Polizia dei trasporti; alcuni incaricati del club assumeranno al loro posto i compiti di accompagnamento e di pulizia. «Lavorare con i tifosi anziché reprimerli» suona bene, anche se in verità di repressione da tempo non si può più parlare, dato

che la stessa TPO ha progressivamente ridotto il numero di agenti per singolo treno dai 10 - 12 del 2012 a non più dei due o tre attuali. Questi, sostiene la BZ, con quasi 700 tifosi a bordo «non avrebbero più voce in capitolo».

Il ritiro della TPO va dunque visto come una capitolazione alle schiere dei facinorosi? Proprio come quelli che a maggio, con le loro minacce, avevano indotto gli agenti della polizia dei trasporti e il personale viaggiante a scendere da un treno di tifosi del GC? Le organizzazioni dei tifosi hanno spiegato che il ritiro della TPO non avviene per una loro richiesta ma che l'iniziativa è partita dalla direzione del Corpo. Dal canto suo, il FC San Gallo ha saputo convincere la stessa Polizia dei trasporti, dopo «trattative complicate ma costruttive», a continuare a scortare i treni, sui quali deve salire personale formato, a conoscenza del proprio compito e se necessario - come ha illustrato il responsabile della sicurezza - anche in grado di prestare i primi soccorsi. Ora i convogli saranno accompagnati da agenti TPO capaci di lavorare bene e volentieri con i giovani.

«Relazione con i tifosi ed elevata competenza sociale non sono importanti solo per la TPO ma anche per capitreno e macchinisti», sostiene Ruedi Baumann, vicepresidente della ZPV Säntis Bodensee, che accompagna i tifosi del FC San Gallo. «Se possibile, inoltre, andrebbero sempre impiegate le medesime persone, perché si stabilisca un rapporto di fiducia coi responsabili delle tifoserie. La presenza della TPO è importante, poiché gli agenti hanno la formazione e le prerogative di un organo di polizia, ad esempio quando si tratta di impedire che i tifosi abbandonino il treno. Il Corpo è altresì in contatto diretto con gli specialisti del ramo della Polizia cantonale e può segnalare se nel treno vi sono fan a rischio». Per il segretario sindacale Jürg Hurni, alle FFS incombe in ogni caso la responsabilità per la sicurezza del proprio personale: «Gli effettivi della Polizia dei trasporti devono essere sufficienti per poter intervenire nel treno in caso di emergenza».

NAVIGAZIONE

SNL in conciliazione

SEV Negli scorsi giorni, sindacati e maestranze hanno appreso dai media che un accordo sui salari sarebbe stato raggiunto tra il Presidente Zali e il presidente della Società Navigazione Lago di Lugano Agostino Ferrazzini. Il contenuto dell'accordo è stato solo successivamente presentato ai sindacati SEV, UNIA e OCST così come alle maestranze. Questa proposta prevede un adattamento dell'attuale scala salariale SNL del 2% per i prossimi 3 anni. In seguito, subordinatamente al rinnovo dei contratti dei battelli e alla sostenibilità economica legata all'andamento dell'attività, sarebbe previsto dal 2022 al 2023 un ulteriore aumento del 2%. Tradotto in soldoni, perdite finanziarie per i dipendenti che superano anche i CHF 1000.- mensili, comparativamente ai salari attualmente percepiti a Locarno! Una soluzione che di certo non soddisfa maestranze e sindacati che hanno deciso di appellarsi all'Ufficio Cantonale di Conciliazione (UCC).

La documentazione relativa alla domanda di intervento dell'UCC è appena stata inviata al suo presidente Christian Vitta. «La principale ragione di questa richiesta - ha spiegato il sindacalista del SEV Angelo Stroppini - è molto semplice: tra un mese terminerà la stagione estiva e circa la metà dei dipendenti attualmente impiegati (i dipendenti stagionali) rischiano di ritrovarsi senza nessun contratto, che sia collettivo o individuale:

una situazione evidentemente inaccettabile! E visto lo stallo che ancora oggi si conferma, il rischio di non giungere a nessun accordo nei temi necessari (21 ottobre 2018) è troppo alto per cui chiediamo l'intervento dell'UCC, organo cantonale preposto a «favorire la conclusione di Contratti Collettivi di Lavoro» (Art. 2b, Legge sull'UCC)».

Di fatto, le trattative per il CCL dei dipendenti ex NLM non sono mai decollate. Tutti i temi che compongono il CCL devono ancora essere affrontati. Sulla tredicesima mensilità non è stato trovato nessun accordo e sui salari la proposta frutto di un incontro tra il Presidente del Governo e il presidente della Società Agostino Ferrazzini non può essere considerata ragionevole. Adattare del 2%, l'attuale scala salariale SNL, significa di fatto adattare di poco o nulla i salari tra i più bassi pagati sui laghi svizzeri. Per i dipendenti ex NLM, questo significherebbe una perdita salariale dagli 800 ai 1100 CHF al mese! Insomma, una situazione di chiarissimo dumping salariale. Tutto questo è ancor meno comprensibile alla luce del business plan in cui era stata individuata come via praticabile un adeguamento salariale del 5% dei salari SNL per tutti i dipendenti dei due laghi. Va inoltre segnalato, come questa azienda benefici, grazie allo sciopero dell'anno scorso, di importanti sostegni finanziari, quantificabili attorno al milione di franchi!

COLPI DI DIRITTO

Allattamento e lavoro



Servizio di protezione giuridica SEV

È ormai riconosciuto che allattare giovi al rapporto mamma-bambino/a e irrobustisca lo stato di salute di entrambi. La protezione della mamma è parte integrante della protezione di lavoratrici e lavoratori ed è regolata dalla legge sul lavoro, con disposizioni applicabili anche ai settori sottoposti alla legge sulla durata del lavoro.

Il datore di lavoro deve particolare riguardo alle mamme che allattano e definire le loro condizioni di lavoro (tipo e intensità dell'attività, orari ecc.) in modo che possano allattare durante il tempo di lavoro. La mamma deve poter contare anche su un locale adeguato all'allattamento dal punto di vista del comfort e dell'intimità. Se ciò non fosse possibile, alla mamma dovrà essere offerto un lavoro equivalente nell'ambito di un trasferimento preventivo. Nella misura in cui gli è stato comunicato in anticipo, il datore di lavoro deve pure accettare che la mamma non si presenti al lavoro o se ne assenti. In questo caso, tuttavia, il tempo necessario per l'allattamento non conta come tempo di lavoro.

Durante il primo anno di vita del figlio o della figlia, la mamma ha diritto al pagamento del tempo di allattamento. Per una durata del lavoro giornaliera di 4 ore, vengono computati per l'allattamento 30 minuti di lavoro pagato. Se la durata giornaliera del lavoro è superiore, vengono computati come tempo di lavoro pagato 60 minuti di allattamento e se il tempo di lavoro supera le 7 ore giornaliere, il tempo di allattamento pagato è di 90 mi-

nuti. Il tempo allattamento giornaliero può essere compensato in globo oppure a blocchi e non ha alcuna importanza se la mamma allatta sul posto di lavoro oppure ha provveduto in precedenza ad estrarre il latte. Se le circostanze lo permettono, in questo periodo è possibile allattare il bambino a casa oppure all'asilo nido. I valori indicati vanno intesi come minimi ed è quindi possibile concordare soluzioni più generose.

Il datore di lavoro non può sottrarre il tempo di allattamento pagato dal tempo di riposo o di compensazione previsto dalla legge, né dedurlo dal conteggio del tempo di lavoro o dalle vacanze. La mamma che allatta lavora normalmente per il tempo convenuto, al massimo però 9 ore al giorno. In questo periodo non sono ammesse ore supplementari o straordinarie.

In linea di principio, per le mamme che allattano sono escluse attività lavorative gravose o pericolose, a meno che sul posto di lavoro sia stata condotta una valutazione specialistica dei rischi che abbia permesso di giungere alla definizione di misure di protezione adeguate. In questi casi, il medico curante della mamma che allatta deve chiarire l'idoneità della sua paziente per questa attività. Se non è possibile prendere provvedimenti adeguati, o se la mamma non risulta idonea dal profilo della salute a svolgere il lavoro richiesto, spetta al datore di lavoro offrirgliene un altro equivalente, ma privo di rischi. Se nemmeno ciò fosse possibile, la mamma non deve essere penalizzata e deve ricevere un'indennità di perdita di guadagno pari all'80 per cento del suo salario abituale.

Fra teoria e pratica molto da fare

La protezione della maternità è regolata per legge e sono ben chiari i diritti che spettano alle madri che allattano. Questo almeno in teoria. Nella pratica spesso le cose sono più complicate. Le grandi imprese di trasporto hanno adattato alle norme di legge le loro direttive interne e gli effettivi di personale numerosi offrono di regola più ampi spazi di manovra. Spesso però sono proprio le imprese più piccole a incontrare difficoltà nella pianificazione del personale, quando si tratta di tener conto delle nuove disposizioni. Molta creatività è richiesta soprattutto nel settore del personale viaggiante, dove a volte l'attuazione delle basi legali rappresenta una sfida.

Il SEV ovviamente è favorevole a fissare nella legge le direttive per la protezione delle madri. Un passo importante nella giusta direzione verso la conciliazione tra vita professionale e familiare. Per la segretaria sindacale Lucie Waser «molte mamme non conoscono ancora bene i loro diritti e non li rivendicano». Il SEV è molto interessato a conoscere dove vi sono tuttora problemi in quest'ambito e sostiene le proprie socie e le aziende interessate nella ricerca di soluzioni. «Siamo sensibili al fatto che non vi siano discriminazioni nei confronti delle donne che diventeranno madri. Oggi le lavoratrici hanno tutte una buona formazione e sono un potenziale importante nel mondo del lavoro. E poi i bambini sono il futuro, anche nell'ottica dei tp», conclude Lucie Waser.

CONSULENZA

Buone coperture assicurative per la felicità della famiglia

Fra poche settimane nascerà il nostro primogenito, quali sono gli aspetti che una giovane famiglia deve considerare in fatto di assicurazioni? Ecco illustrate alcune risposte molto utili da tenere sempre presenti.

Prima di tutto, condividiamo con voi la gioia per il vostro primo figlio che fra poco verrà al mondo. La vostra domanda è del tutto legittima anche perché con le giuste soluzioni assicurative potete evitare molte preoccupazioni.

Innanzitutto il bambino deve essere registrato presso la cassa malati entro i primi tre mesi dal parto. Per quanto riguarda le assicurazioni complementari, l'ideale è registrarlo già da oggi, poiché è alquanto improbabile che si applichino delle riserve. Poca fretta invece ha l'assicurazione cure dentarie. Per lo stesso motivo, vi consigliamo però di concluderla prima del quarto anno di età. Anche le spese di cura in caso d'infortunio vanno assicurate presso la cassa malati.

Una lacuna sussiste però per l'incapacità di guadagno. Se il figlio minore diventa incapace al guadagno in seguito a malattia o infortunio, l'Assicurazione invalidità (AI) provvede a versare solo le prestazioni minime.

Pertanto, sarebbe bene stipulare presso la cassa malati anche un'assicurazione di capitale. Tuttavia, dovete prestare attenzione al fatto che la prestazione è erogata anche in caso di malattia e non solo in seguito a infortunio.

L'assicurazione di rendite di incapacità di guadagno è inoltre un'integrazione intelligente in quanto garantisce prestazioni puntuali in caso di incapacità di guadagno fino all'età di pensionamento. Una pro-

tezione sufficiente in caso di invalidità o decesso è importante anche per i genitori, in particolare per le donne. Spesso le madri riducono la loro percentuale di lavoro oppure cessano temporaneamente di esercitare un'attività lavorativa. Se diventano invalide o addirittura muoiono, al dolore si aggiungono anche notevoli lacune reddituali e costi aggiuntivi per l'assistenza ai figli. Se, oltre a ciò, i genitori si trovano in regime di convivenza e la madre non esercita più un'attività lucrativa, dovrà continuare a versare i contributi minimi AVS.

Se il lavoro viene ridotto a meno di otto ore settimanali o interrotto del tutto, occorre stipulare nuovamente una copertura contro gli infortuni presso una cassa malati privata a garanzia delle spese di cura di infortuni non professionali che si verificano nella vita privata.

Con i vari acquisti per il bambino e per arredare lo spazio a lui dedicato, aumenta anche il valore della mobilia domestica. Controllate quindi la somma d'assicurazione e aumentatela, se necessario. Infine, la nascita di vostro figlio va notificata anche all'assicurazione di responsabilità civile. Di norma l'assicurazione include nella polizza familiare i figli fino al 25esimo anno d'età senza premio aggiuntivo.

In partenariato con



IMPRESSUM

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: SEV il giornale, casella postale, 6501 Bellinzona, e-mail: giornale@sev-online.ch, tel. 091 825 01 15

Tiratura: edizione italiana: 3591 copie; totale: 40'995; certificata il 6. 2. 2018
Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, div. 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, Laubisrüti 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 Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch
ISSN 2624-7836

Prossima edizione: l'11 ottobre.
Chiusura redazionale: il 4 ottobre, ore 10

CONDOGLIANZE

Sezione LPV Ticino La sezione LPV Ticino si stringe attorno al suo presidente Thomas Giedemann per la perdita del papà Rolf, e porge ai familiari le più sentite condoglianze.



PREFERISCI LEGGERE IL GIORNALE ONLINE?

Il nuovo giornale SEV è disponibile anche in formato PDF sul nostro sito sev-online.ch. Se per motivi pratici o ecologici non desideri più ricevere la versione cartacea per posta, invia un'email a mutation@sev-online.ch e abbonati alla nostra newsletter eseguendo la scansione di questo codice QR oppure su sev-online.ch/it/newsletter. Buona lettura!



Pensionati

18.10.
PV Ticino e Moesano

14.30 **Castagnata a Castione** Vista la bella esperienza e la buona partecipazione dell'anno scorso ripropiamo una castagnata unica in luogo centrale e facile da raggiungere con i mezzi pubblici. Il luogo scelto è il Ristorante Meridiano di Castione, a soli 100 m dalla stazione FFS, dove vi attendiamo, giovedì 18 ottobre, a partire dalle ore 14.30.

Gli addetti alle caldaie faranno il possibile per preparare al meglio le caldaroste. Oltre alle castagne vi sarà servito del lardo e formaggio dell'alpe, il tutto bagnato con del buon vino e acque minerali. Non è necessario iscriversi.

Treni consigliati: per Castione-Arbedo:

da Airolo pt 13.13 - Faido 13.31 - Biasca 13.54, Castione-A. arr 14.04.

da Locarno pt 14.05 - Cadenazzo 14.19 - Giubiasco 14.25 - Bellinzona 14.31 - Castione-A. arr 14.34

da Chiasso pt 13.20*(cambio a Mendrisio) - Mendrisio 13.35 - Lugano 13.56 - cambiare a Giubiasco arrivo 14.22 X S20 pt 14.25 - Castione-A. arrivo 14.34

Treni consigliati per il rientro: per Airolo pt 16.55 - per Locarno pt 16.52 per Chiasso pt 17.04

A disposizione un ampio posteggio per chi arriva con un mezzo proprio.

Alle colleghe e ai colleghi che vorranno onorarci della loro presenza portiamo già sin d'ora il più cordiale benvenuto. *Il comitato sezionale*

Sezioni

8.11.
ZPV RhB

Assemblea regionale L'assemblea avrà luogo a Summaprada presso il ristorante Reich, con inizio alle 9.15. Dalle 8.45 benvenuto con caffè e cornetto, offerti dalla sezione. Sono cordialmente invitati tutti i membri, gli apprendisti e i pensionati. Verranno trattati temi di attualità, come per esempio lo sviluppo del contratto aziendale; presenti vari ospiti, come P. Peyer e T. Caviezel.

Dopo l'assemblea è previsto il pranzo, al quale bisogna iscriversi. Iscrizioni (e maggiori informazioni) per mail a: roger.tschirky@zpv.ch o per telefono: 079 331 81 17.

Sezioni

21.11
AS Ticino

Cari colleghi riservate la data per la nostra assemblea generale che si terrà il 21 novembre dalle ore 18.30 alla Casa del popolo a Bellinzona. Sarà presente il presidente centrale Peter Käppler che ci informerà anche sulle attività a livello nazionale, tra cui i festeggiamenti dei 100 anni del SEV. Presente anche il segretario sindacale regionale Pascal Fiscalini. Ecco l'ordine del giorno: Apertura e saluto del presidente sezionale, lista di presen-

za; approvazione ordine del giorno; nomina presidente del giorno e scrutatori; approvazione verbale ultima assemblea; rapporto del cassiere; consegna distintivi 25° e 40° d'appartenza a SEV / AS

Al termine dell'assemblea sarà servito un aperitivo.
Il presidente Vanni Nembrini

Gioventù

6.10.
Bellinzona

Incontro a Bellinzona Ritrovo: piazza della stazione, ore 9.20. A dipendenza della meteo faremo un'escursione nei dintorni o ci recheremo allo Splash e & Spa di Rivera.

Portate quindi costume e scarponi! Maggiori informazioni e iscrizioni: gioventu@sev-online.ch sev-young.ch

Donne

23.11.
Berna

La giornata di formazione avrà luogo presso l'hotel Ador a partire dalle ore 09.45 e tratterà il tema:

«Cambiamenti, digitalizzazione, flessibilità». Informazioni e iscrizioni: bildung@sev-online.ch

PV TICINO E MOESANO (E PENSIONATI VPT TICINO)

Vacanze a Abano Terme

dal 27 dicembre 2018 al 6 gennaio 2019

Sono aperte le iscrizioni per le vacanze-cure termali che anche quest'anno trascorreremo presso l'Hotel Terme Paradiso di Abano Terme e sempre a prezzi vantaggiosi:

camera doppia CHF 1'100.- p.p.
camera singola CHF 1'250.- p.p. comprendenti il viaggio in torpedone, la pensione completa incluse le bevande ai pasti (1/4 vino, 1/2 acqua minerale), il cenone di San Silvestro, un accappatoio, l'uso delle piscine, della grotta sudatoria e della palestra. Sono escluse le bevande supplementari e le cure; quest'ultime sono da concordare e pagare direttamente sul posto.

Pure esclusa dalla quota l'assicurazione annullamento; si raccomanda a chi non ne è ancora in possesso di stipularla prima dell'iscrizione.

NB. Non sono ammesse modifiche del pacchetto (ad es. data andata o ritorno)!

Chi necessita di assistenza dev'essere accompagnato da una persona di fiducia. Il numero massimo di camere singole è fissato a 20 e farà stato il timbro postale!

Per una tempestiva riservazione delle camere vi chiediamo di **iscrivervi entro il 30 settembre** tramite la cedola sottostante da inviare a: Eliana Biaggio, via Monte Tabor 10, 6512 Giubiasco. (Non si accettano prenotazioni telefoniche!)

Quale conferma della vostra iscrizione vi chiederemo un acconto di CHF 500.- p.p. da versare entro 10 giorni dal ricevimento della fattura. Sono benvenuti anche i colleghi e le colleghe pensionati della VPT Ticino! Per informazioni su viaggio e vacanze: Eliana Biaggio, resp. vacanze, tel. 091 857 49 19, e-mail eliana.biaggio@hisppeed.ch. Per informazioni sul pagamento: Renato Bomio, cassiere, tel. 091 743 80 66

Cedola di iscrizione - vacanze a Abano Terme
2018/2019

Dati personali	1. persona	2. persona
Cognome		
Nome		
Indirizzo		
CAP/Località		
Telefono casa		
Telefono cellulare		
Data di nascita		
Tipo di camera	<input type="checkbox"/> doppio <input type="checkbox"/> singola *)	<input type="checkbox"/> doppio <input type="checkbox"/> singola *)
*) mettere una x nella casella entrante in considerazione		
Luogo e data:	
Firma:	

Agenda 13/18

PV TICINO E MOESANO

Il Tamaro e le sue meraviglie

Il comitato Puntuali, da buoni (ex) ferrovieri, una trentina fra socie e soci della Sezione SEV PV Ticino e Moesano si sono dati appuntamento alla stazione di partenza della Funivia del Monte Tamaro a Rivera.

Nonostante il caldo e l'afa del piano, ai 1500 metri dell'Alpe Foppa il sole si nascondeva fra le nubi, con una temperatura che già annuncia l'autunno. Questo non ci ha impedito di trascorrere alcune ore in piacevole compagnia. Iniziata con la visita d'obbligo alla chiesa di Santa Maria degli Angeli dell'architetto Mario Botta, da dove si può godere di una vista spettacolare su pianure e montagne ticinesi, la giornata è proseguita con l'aperitivo e il gustoso pranzo a base di polenta e spezzatino, ottimamente serviti dal ristorante Alpe Foppa, non prima di aver ricevuto dal presidente sezionale Eligio Zappa i saluti di benvenuto.

Al dessert, il collega Ernesto Ghielmini ha letto una

sua poesia in dialetto, molto apprezzata dai presenti, creata per l'occasione e dedicata all'amicizia e alla collegialità fra colleghi di lunga data ma anche al Monte Tamaro, che divide e allo stesso tempo unisce e «protegge» il Sopra- e Sottoceneri. Fra i classici ricordi dei bei tempi e le chiacchiere tra amiche e amici, nel pomeriggio abbiamo poi ripreso la via del ritorno, approfittandone per ammirare nuovamente il panorama dalle traballanti cabine che ci riportavano al piano e al suo clima settembrino.

Con i ringraziamenti al collega Marco Hefti che ha curato l'organizzazione della gita, il Comitato sezionale invita sin d'ora al prossimo appuntamento, ossia la castagnata che si terrà il 18 ottobre al Ristorante Meridiano di Castione. Non mancate, e ricordate che da un recente studio scientifico è emerso che stare insieme è un vero toccasana per il cervello e l'umore.



La Chiesa di Santa Maria degli Angeli, una perla sul Tamaro

OFFICINE

«Priorità al lavoro»

frg La scelta della futura sede delle Officine di Bellinzona potrebbe essere sottoposta a una perizia esterna. Dopo che la scorsa settimana era toccato al Governo, alla Città di Bellinzona e alle FFS, l'altro giorno sono stati sentiti i rappresentanti del comitato «Giù le mani dalle Officine», della Commissione regionale dei trasporti Tre Valli e dei Comuni della bassa Leventina. Comuni e Commissione dei trasporti difendono la candidatura dell'area ex Monteforno quale sede del nuovo stabilimento.

Le FFS optano, come noto, per Arbedo-Castione, ma sul sedime scelto sono stati inoltrati diversi ricorsi, perché si tratta di superfici agricole di pregio. «La Commissione ha scritto al Governo, per capire meglio i contenuti del piano industriale e tutta una serie di altri elementi, legati alle tracce, ai costi e alle lacune in ambito infrastrutturale. Se il Consiglio di Stato non ha queste informazioni le chiederà alle FFS. E semmai la Commissione approfondirà ulteriormente il dossier tramite un mandato esterno», ha

confermato il presidente della Gestione, il popolare democratico Raffaele De Rosa. Per i sindacati e le maestranze, che hanno pure incontrato la Commissione della Gestione, il nodo della questione resta legato a doppio filo ai posti di lavoro. «L'abbiamo detto e ripetuto e continueremo a farlo. Per sindacati e maestranze - ha sottolineato il sindacalista del SEV Pascal Fiscalini, titolare del dossier - resta direttamente la questione occupazionale. Perché nei piani delle FFS dagli attuali 400 impieghi si passerebbe a 200-230. Le nostre cifre non coincidono però con quelle dell'azienda. Chiediamo inoltre -precisa Fiscalini - che venga allestito un piano industriale concertato, soprattutto nell'ottica di garantire una corretta transizione dal vecchio al nuovo stabilimento industriale». La Commissione della gestione ha poi comunicato alla delegazione sindacale che il tesoro dell'iniziativa popolare per la creazione di un polo tecnologico industriale è al centro di un ulteriore affinamento prima che il dossier torni nel plenum.



«OUTBACK»

Flavia Leuenberger

La prima volta che visitai l'«outback» australiano avevo 22 anni, era il 2007. Viaggiai sola per alcuni giorni e, per tornare sulla costa, presi il «Ghan» da Alice Springs ad Adelaide. 10 anni dopo sono tornata: vedere le rotaie mi ha ricordato quanto quel viaggio in treno fu determinante per lo sviluppo della mia indipendenza. «Outback», South Australia, 2018.

CARTA BIANCA Graziano Pestoni, presidente USS Ticino

I beni comuni

Nell'Ottocento l'industria e l'artigianato avevano bisogno di mezzi di trasporto per le loro merci e di servizi postali. Visto l'inefficienza del settore privato, il parlamento federale decise di nazionalizzare le poste e successivamente le ferrovie e le telecomunicazioni. Per rispondere ai bisogni della popolazione, sotto la spinta delle forze progressiste e di quelle sindacali, in anni più recenti nacquero gli ospedali pubblici, le aziende elettriche, servizi sociali e amministrativi. Il nostro Paese, gradualmente, costruì quindi una rete di servizi pubblici di alta qualità, invidiata da mezzo mondo.

La crescente avidità delle forze economiche e finanziarie

A partire dagli anni Settanta le forze economiche e finanziarie divennero più avidi. Con la complicità del mondo politico e sotto la spinta dell'Unione europea, decisero di cambiare rotta. L'unico loro obiettivo divenne la ricerca, nel breve periodo, del massimo profitto. E il servizio pubblico rappresentava un bocconcino prelibato. Tutto quanto era potenzialmente redditizio andava pertanto privatizzato. Molte proposte furono bocciate soprattutto in seguito a referendum popolari. Furono invece privatizzate le ex-regie federali: Poste, Telecomunicazioni, FFS. Il capitale dell'

azienda, per esempio delle Poste e delle FFS, è ancora detenuto dalla Confederazione, ma molti settori sono ceduti al privato e l'obiettivo è cambiato: non è più prevalente la qualità del servizio offerto alla popolazione, bensì i risultati finanziari. La chiusura degli uffici postali, malgrado le proteste dei cittadini e dei comuni, ne è una testimonianza.

Il servizio pubblico sotto attacco: ecco come reagire

Cosa significa tutto questo? Significa disporre di scuole, di servizi postali, amministrativi, sociali, di trasporti pubblici e di ospedali meno efficienti. Significa condizioni di lavoro meno interessanti, più precariato, meno salario, meno diritti. Significa pure calpestare la dignità e l'orgoglio del pubblico dipendente, che spesso è messo in condizioni di non poter svolgere l'attività nel pieno rispetto della propria professionalità. Significa ancora meno democrazia. Perché un servizio privatizzato non può essere controllato da nessuno.

La sfida? Per evitare il continuo degrado della qualità dei servizi e delle condizioni di lavoro, i servizi pubblici dovrebbero essere nuovamente gestiti dall'Ente pubblico. E, nel limite del possibile, bisognerebbe prevedere una partecipazione diretta della cittadinanza alla gestione di ciò che oggi chiamiamo «i beni comuni».

AVIAZIONE

Fra scioperi e agitazioni, che succede a Ryanair?



Di Karin Taglang
karin.taglang@
sev-online.ch

Il 15 dicembre 2017 Ryanair aveva promesso di riconoscere i sindacati europei dei piloti, al fine di impedire uno sciopero. Il 19 settembre 2018 è intervenuta la Commissione trasporti dell'UE, i piloti chiedono un nuovo management e il 28 settembre è annunciato un nuovo sciopero a tappeto del personale di bordo. Come si è giunti a questa situazione?

Quest'anno a Ryanair si è scioperato molto, a più riprese e in vari Paesi europei. Una volta gli assistenti di volo, un'altra volta i piloti - tutti comunque uniti nella lotta per ottenere migliori condizioni di lavoro e il ricono-

scimento dei loro sindacati.

1° gennaio 2017: l'irlandese Ryanair apre il nuovo anno come più grande compagnia aerea low cost in Europa, dopo aver superato per la prima volta nel 2016 la tedesca Lufthansa. Se per il CEO Michael O'Leary questo è un motivo per festeggiare, non lo è invece per il suo personale, visto come finora lo sfruttamento dei dipendenti appaia quasi come uno dei pilastri della filosofia imprenditoriale.

15 dicembre 2017: un barlume di speranza per il personale? Ryanair invia una lettera ai sindacati di categoria di vari Paesi europei e promette di volerli accettare come rappresentanza ufficiale dei piloti. «Riconoscere i sindacati rappresenterà un cambiamento significativo per Ryanair, ma abbiamo già dimostrato di saper

adottare mutamenti anche radicali», sostiene O'Leary in un comunicato. Lentamente anche gli assistenti di volo si organizzano.

18 luglio 2018: Ryanair riconosce il sindacato Ver.di quale organismo sindacale di rappresentanza di tutto il personale di cabina impiegato in Germania. Nel frattempo, l'ITF (International Transport Federation), della quale fa parte anche il SEV, ha lanciato la campagna «Cabin Crew United» e affianca i sindacati in altri Stati d'Europa nel riconoscimento da parte di Ryanair.

30 agosto 2018: anche il sindacato irlandese Fórsa viene accettato come organizzazione che rappresenta il personale di cabina irlandese. In un comunicato, l'azienda scrive che vuole elaborare con il sindacato e il «Company Council» (la commissione

del personale) un CCL per il personale di cabina. L'ITF vede in questa decisione «un passo importante per una giusta retribuzione e condizioni di lavoro eque per il personale impiegato direttamente in Irlanda», ma rileva al contempo come in altre numerose nazioni dove il vettore low cost è attivo non vi siano ancora contratti simili. Per questo richiama ancora una volta l'azienda a «collaborare in modo costruttivo con i sindacati in tutti i Paesi della sua rete di rotte». Per esercitare la necessaria pressione e fare in modo che ciò avvenga effettivamente, per il prossimo 28 settembre è previsto un nuovo grande sciopero del personale di cabina in Spagna, Belgio, Portogallo e Paesi Bassi. In Italia vi aderiranno in più anche i piloti, dato che in molte sedi la loro situazione non è ancora risolta.

Per i suoi piloti, Ryanair ha adottato una forma di assunzione particolarmente svantaggiosa, se non immorale: molti di loro infatti sono occupati in una specie di pseudo-indipendenza. Una parte del problema è anche data dal fatto che Ryanair riconosce solo il diritto irlandese e rifiuta ad esempio le assicurazioni sociali tedesche. Molti piloti inoltre non lavorano direttamente per Ryanair, ma per un'agenzia interinale che fa da tramite con la compagnia, sono impiegati a tempo determinato e obbligati a trasferirsi in tempi brevi anche in altre sedi. Nella questione su quale diritto valga, a questo punto si è inserita anche la Commissione dei trasporti dell'UE, che chiede a Ryanair di rispettare gli standard sociali e le norme nazionali sul lavoro. Finora la compagnia ha continuato a sostenere che durante il

lavoro i suoi dipendenti sono perlopiù in aria e su aerei irlandesi, e fa quindi capo al diritto di questo Paese, meno favorevole ai lavoratori. Ma a decidere quali norme vadano applicate non è tanto il simbolo sulla carlinga bensì il luogo di lavoro effettivo degli impiegati, come ha spiegato la Commissaria agli affari sociali del Parlamento europeo Marianne Thyssen a «Die Welt». Dunque, le cose sono chiare: Ryanair deve finalmente venire a miti consigli e assumere le sue responsabilità per il personale che impiega.

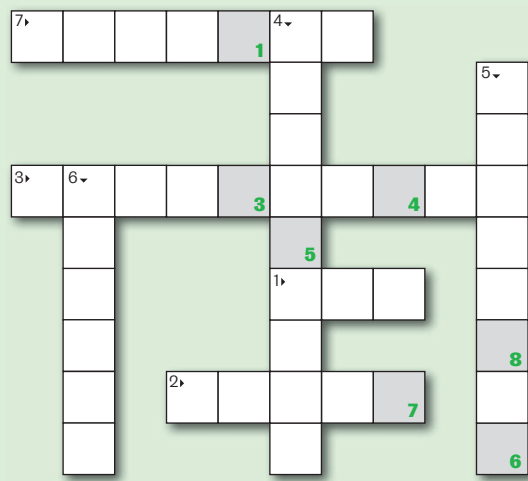
Pionieri dei voli low cost

Ryanair è più vecchia di quanto si pensi: è stata infatti fondata nel 1985 dall'uomo d'affari irlandese Tony Ryan, aprendo la sua attività su un'unica rotta, quella che univa Waterford in Irlanda a London Gatwick. Nel 1993 l'attuale CEO Michael O'Leary ne riprende le redini puntando sin dall'inizio sul suo programma di voli economici. Nel 1997 Ryanair effettua i primi voli fuori dell'Irlanda e della Gran Bretagna, con offerte low cost verso Stoccolma, Oslo, Parigi e Bruxelles. Da allora il numero di passeggeri trasportati è costantemente aumentato. Negli anni seguenti Ryanair amplia la sua rete a livello europeo e nel 2001 apre a Bruxelles la prima sede sul continente. Un'altra base viene inaugurata nel 2002 a Frankfurt Hahn, e la compagnia diventa così la prima concorrente low cost della tedesca Lufthansa. Nel 2017 Ryanair ha trasportato complessivamente 117 milioni di passeggeri.

?

PARTECIPATE

Cruciverba in salsa sindacale



- 1 Legge sulla durata del lavoro (abbreviazione)
- 2 Nome del presidente AS
- 3 Ubicazione delle officine
- 4 Nome della fermata tram del segretariato centrale SEV
- 5 Vicepresidente SEV
- 6 Slogan della manifestazione delle donne
- 7 Peter Bernet è ...

Soluzione

1	C	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

Potete rispondere alla domanda del concorso **entro il 3 ottobre 2018**;

inviando una cartolina postale con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Quiz, casella postale, 3000 Berna 6;
per e-mail: a mystere@sev-online.ch;
via internet: su www.sev-online.ch/quiz

Il nome della vincitrice o del vincitore - che riceverà un coltello SEV - sarà pubblicato sul numero successivo. Non verrà tenuta alcuna corrispondenza sul concorso. Le vie legali sono escluse.

Le soluzioni del numero 12: 1: A, 2: B, 3: B, 4: C, 5: B o C (secondo la mediana, lo scarto salariale globale tra donne e uomini che non può essere spiegato è di 585 franchi).

La fortunata vincitrice di buoni Reka del valore di 40 franchi è: **Corinne Grossenbacher, Meikirch, ZPV Berna.**

SULLE ORME DI...

Peter Bernet, conducente di bus



Peter Bernet, gli ultimi giorni di lavoro.

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Domani, venerdì, per Peter Bernet sarà l'ultimo giorno di lavoro. 31 anni al servizio dei TPL, in mezzo al traffico di Lugano, la più grande città del Ticino.

Corsa numero 1, 10.15 del mattino. Peter Bernet parte puntuale verso le Fornaci. Il lungolago è illuminato da una bellissima luce, passiamo davanti al Centro culturale Lac in direzione di Paradiso. Un veloce sguardo e un sorriso: «Ti sei seduta nel posto più ambito» (vicino al conducente, ndr). A quest'ora non c'è molto traffico, le persone salgono e scendono tranquille e anche Peter può proseguire il suo giro senza intoppi e sempre attento alla strada, alle auto, ai pedoni, a chi attraversa senza guardare. «La nostra è spesso una guida preventiva, dobbiamo anticipare se possibile le reazioni delle persone».

Giunto in Ticino negli anni Settanta perché voleva imparare l'italiano, Peter si è subito ben inserito nella cultura latina. Da giovane apprendista in una fonderia, ha lavorato come autista per una ditta di acque minerali per poi approdare nel settore dei trasporti pubblici, dove ha lavorato per 31 anni. La passione per la guida è talmente radicata in lui che quando la direzione dei TPL (Trasporti pubblici luganesi) gli ha proposto di diventare ispettore, ha declinato cortesemente l'invito: «Mi piace guidare, stare in mezzo alle persone, essere immerso nella vivacità della città». Ma la vivacità può anche subito essere stressante, gli chiediamo. «Sì è vero - conferma Peter - per questo chi sceglie di fare questo mestiere deve avere molta pazienza, mostrare sangue freddo. Ci sono talmente tanti elementi da considerare sulle strade di una città, che la tranquillità ti consente di essere lucido».

Ma non sempre è facile, specialmente nelle ore di punta dove tutti vogliono tornare a casa il più velocemente possibile, magari dopo una giornata di lavoro pesante. E così auto, pedoni, biciclette animano un formicaio umano che brulica senza sosta, con il suo bagaglio di storie, esperienze, episodi di quotidianità. Mentre il conducente di autobus, con il suo carico di passeggeri, deve prestare sempre la massima attenzione. E resistere, a volte, all'aggressività dell'utenza, scoccata per i ritardi. «Proprio per questo - ripete ancora Peter - l'autista deve avere pazienza. Fa parte del nostro mestiere. Lasciami però anche dire che molte persone apprezzano il nostro lavoro, salutano quando sal-

gono e scendono dal bus. Specialmente i giovani di oggi, di cui si parla troppo spesso male».

Sulla corsa numero 1 continuiamo il giro. La luce del giorno è nel frattempo cambiata, mentre alla guida Peter saluta i colleghi che incrocia sulla strada. «Questa è una fascia oraria che non crea problemi, ma sulla strada non sai mai che cosa può accadere; gli imprevisti sono sempre dietro l'angolo». L'esperienza del conducente conta tantissimo: «Certo, sappiamo valutare rapidamente la situazione e prendere le decisioni opportune. Sarebbe bello che, come nella stragrande maggioranza delle città svizzere, ai semafori i trasporti pubblici avessero sempre la precedenza. Purtroppo non è così». Ed ecco uscire la fibra sindacale di Peter, vicepresidente nazionale della VPT e ancora per poco alla testa della VPT Sottoceneri, che ha guidato per tantissimi anni con autorevolezza. «Il sindacato è molto importante - osserva - tanto più adesso, dove le spinte della concorrenza e della liberalizzazione premono sulle aziende e di conseguenze sul personale. Tutelare le condizioni di lavoro, contrattuali e salariali è fondamentale. Solo buone condizioni di lavoro sono la premessa affinché i dipendenti possano garantire i servizi richiesti, assicurando qualità nell'equità. E solo con un alto grado di sindacalizzazione si può costruire un potere contrattuale solido. Buone condizioni di lavoro sono anche un asso per l'azienda, che può così contare su un personale stabile».

Domani, dopo l'uscita di questo numero, sarà l'ultimo giorno di lavoro. Sei contento Peter? «Sì, sono contento. Ho amato tantissimo questo mestiere, che mi ha fatto conoscere persone stupende e altre meno belle (ride...). Ho voglia di pensare anche un po' a me». E come dargli torto, anche se... Anche se Peter resta attivo nel SEV, sia come membro del Comitato SEV, sia come vicepresidente centrale VPT. «Comunque - dice di nuovo ridendo - non vi sbazzarete presto di me». Per fortuna, vien da dire, perché Peter è uno di quelli che veste la maglia numero 10. «Ma la sezione VPT Sottoceneri - osserva - è in ottime mani, con persone motivate e capaci che sapranno dare la loro impronta, come è giusto che sia».

Passiamo ancora sul lungolago e incrociamo il manifesto che annuncia una mostra di Magritte. C'è scritto: «Magritte, la ligne de vie». E di certo la vita di Peter seguirà altre linee. Tante lo porteranno nelle sue amate montagne, dove ama rifugiarsi nella pace. Perché l'uomo che ama immergersi nel caos cittadino, gradisce anche fermarsi dove le stelle si vedono meglio.

SVIZZERA - UE: AVVICINAMENTO RITARDATO

Silvan Wegmann

