

Nuovo sito internet

Il SEV si rinnova per essere ancora più vicino ai propri membri.

Pagina 3



Giornate VPT – ferrovia e bus

Due temi forti: la sicurezza quotidiana di chi lavora e la capacità di mobilitazione per ottenere buone condizioni di lavoro.

Pagine 4 e 5



Salario minimo

Uno degli strumenti per contrastare la disparità salariale.

Pagina 11

Moderni sistemi di bus sono importanti per il futuro dei trasporti pubblici

Via libera per i bus

Nelle città i bus rappresentano il futuro, ma a condizioni che vi sia una reale libertà di movimento.

Che sia nella brasiliana Curitiba o nell'elvetica Losanna, i pianificatori puntano sui bus come mezzi di trasporto cittadini. Ma occorrono precise condizioni: il bus costituisce un vantaggio se può viaggiare in modo fluido. Attualmente in Svizzera assistiamo alla situazione contraria: la velocità media diminuisce, i conducenti si lamentano delle rotonde, delle zone con priorità pedonali e delle bici sulle strade. Una corsia preferenziale propria, con fermate ben definite sono condizioni *sine qua non* affinché i bus possano avere via libera. Il vicepresidente VPT Ueli Müller, lui stesso conducente di bus a Thun, afferma: «Separiamo i diversi attori del traffico!»

pmo



Rotonde, automobili, corsia per le bici: la via libera per i bus sarebbe un'altra cosa.

Dossier alle pagine 8, 9 e 10

FFS Cargo

Il 1° aprile, oltre 100 macchinisti passeranno da FFS Cargo a SBB Cargo International. Per loro, il SEV ha ottenuto una garanzia di ripresa nell'eventualità di ristrutturazioni per motivi di ordine economico e per l'impiego transfrontaliero. Intanto al direttore Nicolas Perrin è stata consegnata una petizione sull'importanza della prossimità.

alle pagine 3 e 16

Solida situazione finanziaria del SEV

A favore dei membri

Le quote di adesione sono la linfa vitale del SEV. Lo conferma il rapporto di attività 2013 che il Comitato ha approvato nella sua ultima riunione. Un rapporto che si chiude con le cifre in nero. Il direttore amministrativo Aroldo Cambi parla di una chiusura dei conti solida, che comprende anche le spese straordinarie, come il coaching delle sezioni e il contributo per la campagna per la

votazione su FAIF. Sui conti incide anche l'aumento delle tariffe postali per la distribuzione del giornale sindacale *contatto.sev*.

Naturalmente il SEV ha usato principalmente le risorse finanziarie a favore dei membri; la protezione giuridica fa la parte del leone.

a pagina 2

EDITORIALE

I 25 voti a 16 del Consiglio degli Stati per un secondo tubo autostradale al San Gottardo, sostenuto dalla maggioranza borghese, fa capire che la proposta passerà probabilmente anche l'esame del Consiglio nazionale. Le ragioni addotte per questo sostegno sono principalmente tre: il miglioramento della sicurezza della galleria, la volon-

«Il raddoppio al San Gottardo non è l'unica via.»

Pietro Gianolli, segretario SEV

tà di garantire un collegamento al Ticino e la provvisorietà degli investimenti per trasferire il traffico in caso di rinuncia al secondo tubo. A ben vedere, queste considerazioni non portano necessariamente alla conclusione sostenuta. Dal 2017, tra Ticino e Svizzera interna vi sarà la nuova linea di base, veloce, sicura e in grado di assorbire una mole di trasporto nettamente superiore all'attuale. I terminali di trasbordo per portare le merci su questa linea, se ben concepiti, concretizzerebbero definitivamente la politica di trasferimento delle merci su ferrovia voluta dal popolo. La conseguente diminuzione del traffico pesante migliorerebbe in misura sensibile la sicurezza di tutto l'asse autostradale, ma anche la qualità dell'aria e della vita di tutte le regioni attraversate. È quanto il popolo ha sempre voluto e che, con tutta probabilità, dovrà ribadire ancora una volta.

IN BREVE

Traffico merci
in aumento

■ L'anno scorso il volume di merci trasportate su rotaia attraverso le Alpi svizzere è cresciuto e la quota di mercato della ferrovia si è attestata al 66 per cento. Nel traffico merci stradale i transiti alpini sono invece scesi a 1,14 milioni, tornando praticamente ai livelli degli anni 1996-1997. Nel complesso l'anno scorso il volume di merci trasportate su strada e per ferrovia nel traffico transalpino attraverso la Svizzera è stato di 38 milioni di tonnellate, pari a un aumento dell'1,8 per cento. L'aumento è da ricondurre soprattutto alla situazione economica in Europa e in particolare alla ripresa del commercio dell'Italia con la Germania e il resto dell'UE. L'ingresso sul mercato di nuovi operatori e l'offerta di nuove relazioni hanno inoltre accresciuto la competitività e l'attrattiva della ferrovia e assicurato condizioni di mercato nel traffico merci transalpino. La quota della ferrovia in questo settore è così aumentata dal 63,4 al 66,1 per cento, la più elevata dal 2006.

Salario minimo:
echi di uno scandalo

■ Scandalo all'UBS, come denuncia l'Unione sindacale svizzera (USS): i salari dei manager sono stati rivisti al rialzo, mentre per il personale delle pulizie resistono i salari bassi. «L'altro giorno» – informa l'USS – «abbiamo appreso che i salari di Sergio Ermotti e del presidente del Consiglio di amministrazione della medesima banca, Axel Weber, sono aumentati in modo assurdo per passare a 10,7 milioni (+ 21%) e 6,1 milioni (+ 69%). Intanto nella loro banca ci sono persone che non guadagnano nemmeno 4 mila franchi al mese per fare pulizia nei loro uffici. Si tratta di una vera vergogna». Per inviare una mail di protesta andate sul sito: www.proteggere-i-salari.ch. Per maggiore giustizia il prossimo **18 maggio ricordiamo di votare SI al salario minimo.**

I conti 2013 confermano la solidità finanziaria del SEV

Pareggio nonostante le spese

L'aumento delle quote e il reddito da capitale hanno permesso di bilanciare alcune spese supplementari.

Come preannunciato in febbraio, l'amministratore del SEV Aroldo Cambi ha potuto presentare consuntivi soddisfacenti: «conti d'esercizio e bilancio confermano la solidità finanziaria del SEV» è stato il suo commento.

Quote fondamentali

La fonte principale di entrate, nella misura di circa il 90%, continuano evidentemente ad essere le quote dei membri, completate dalle entrate per servizi e dai redditi sul capitale. Le spese ordinarie e quelle per il personale sono risultate nettamente inferiori alle entrate, nonostante gli aumenti delle tariffe postali abbiano fatto lievitare le spese per l'invio di *contatto.sev*. Ciò ha permesso ai conti d'esercizio di assorbire la campagna per la votazione su FAIF, il sondaggio sul CCL FFS e il condono del debito dell'albergo Brenscino senza scivolare nelle cifre rosse.

Vantaggi per i membri

Le voci di spesa principali sono state la protezione giuridica, gli organi del sindacato (tra i quali il congresso) e la comunicazione, compreso *contatto.sev*. Cambi ha però dovuto esporre anche alcune considerazioni negative, in particolare



Il comitato SEV è chiamato a riflettere sulle sorti del Brenscino.

a seguito del continuo calo di membri, a fronte di un aumento delle spese per la loro assistenza e per i vari servizi. Il mercato dei capitali continua inoltre ad offrire interessi molto bassi, che hanno compresso gli utili. Egli ha potuto illustrare come, continuando con questa tendenza, entro il 2016 gli effetti positivi dell'aumento di quote saranno annullati. «Dobbiamo prepararci per tempo», ha indicato, annunciando l'esame dettagliato di alcune prestazioni, che sarà accompagnato da un gruppo di lavoro

appositamente costituito dal comitato.

CVG soddisfatta

Oltre a quello finanziario, il comitato ha discusso anche il bilancio dell'operato del sindacato, presentato dal rapporto della commissione di verifica della gestione (CVG), che ha tratto una valutazione positiva, sottolineando anche la brillante rielezione della direzione del SEV da parte del congresso, a conferma della soddisfazione generale per il lavoro svolto. La CVG ha per contro

tenuto a criticare l'impegno che il SEV deve continuare ad esprimere per ottenere una corretta applicazione del sistema salariale FFS, introdotto ormai tre anni fa.

Una valutazione positiva è invece andata al progetto di coaching delle sezioni, suscettibile di ovviare alle lacune constatate nel reclutamento a cura di sottofederazioni e sezioni.

Critiche sono poi andate al convegno della gioventù SEV che, nonostante un programma interessante, ha riunito poche persone.

Preoccupazioni per il Brenscino

Capitolo a parte poi quello che riguarda l'albergo Brenscino, la cui situazione continua ad essere considerata con preoccupazione dalla CVG.

Essa ha pertanto espresso al comitato la raccomandazione di dedicare la necessaria attenzione a questa struttura e di decidere in che senso procedere nei suoi confronti.

Peter Moor

Il Comitato in breve

Il SEV continua la sua campagna nel settore degli **impianti di risalita**. Dopo la conclusione del CCL quadro del canton Berna, bisogna curarne l'applicazione, ampliando nel contempo il numero di membri. Il comitato ha approvato il rapporto che descrive i prossimi passi: costituire una solida base di fiduciari e seguirli nella loro attività. Il comitato ha anche stanziato un credito per mezzi specifici di reclutamento.

Sono iniziate le **trattative per il CCL FFS**. Come previsto, esse richiedono un grosso impegno per raggiungere gli obiettivi. Non vi sono ancora risultati concreti.

La direzione ha assunto la 38enne Anja Meierhans per sostituire Renate Sinzig, che lascia il SEV per motivi familiari, quale addetta alla **documentazione del SEV**. Anja ha frequentato la scuola di commercio a Olten e

lavorato in una casa editrice del canton Argovia.

Il SEV dispone di 11 mandati per **l'assemblea dei delegati** dell'Unione sindacale svizzera. 8 sono attribuiti ai presidenti centrali delle sottofederazioni. Il comitato ha deciso di affidare gli altri ai rappresentanti delle tre commissioni in seno al comitato, ossia: Stefan Bruderer (giovani), Madeleine Wüthrich (donne) e Eugenio Tura (migrazione).

Barbara Amsler si è congedata personalmente dai membri del comitato quale **delegata per la parità** del SEV, presentando un breve bilancio di quanto svolto. In primo piano il dialogo per la parità salariale, che il SEV ha potuto presentare a sei aziende, anche se solo due lo hanno poi portato a termine: RhB e Swiss. Entrambe presentano disparità salariali piuttosto contenute in

tutti i reparti, pur con alcuni casi singoli che devono essere approfonditi. FFS e SEV avevano pure intrapreso questa procedura, poi interrotta a seguito della necessità di approfondire alcune informazioni. BLS e TPG, per il momento, non sono andate oltre alla sottoscrizione di una dichiarazione di intenti. Nel complesso, a livello nazionale, questo progetto ha chiaramente mancato i propri obiettivi. Secondo Amsler, ciò dimostra che ormai il tempo degli impegni facoltativi è terminato. Amsler ha infine rivolto un appello alle sottofederazioni a designare donne in seno ai loro comitati e commissioni.

Il comitato ha anche incontrato **Lucie Waser**, che sostituirà Barbara Amsler.

pmo

IN CIFRE

Importi in migliaia di franchi	
Numero di membri	43393
Quote sociali	13677
Utile finanziario	631
Utile da immobili	370
Spese	-6271
Spese di personale	-8013
Imposte e spese straordinarie	-379
Risultato	15
Attribuzioni e prelievi	103
Chiusura	118

Il sito internet www.sev-online.ch aggiorna tecnica e presentazione

Al passo con i tempi di internet

Al computer, sul tablet oppure su uno smartphone: il nuovo sito del SEV sarà sempre ben leggibile grazie ad un adeguamento tecnico.

Il sito internet del SEV www.sev-online.ch si presenta da questa settimana in modo nuovo e maggiormente accattivante, che per di più si adegua automaticamente all'apparecchio con il quale viene consultato. Per i tecnici, questa opzione si chiama «responsive design» ed è ormai diventata una componente essenziale, dato che i siti vengono sempre più consultati con apparecchi mobili.

Dal punto di vista dei contenuti, il sito non presenta moltissime novità. Nel prossimo futuro, tuttavia, per meglio



Il sito SEV presenta look fresco e pulito e una tecnica aggiornata.

rispondere alle esigenze dell'attualità, gli articoli di contatto.sev potranno apparire sul sito anche prima di essere stampati. Nel corso dell'anno, prevediamo pure di approfondire i contenuti dei vari articoli. Il sito è costruito in modo da fa-

cilitare maggiormente l'adesione al SEV agli interessati e per sollecitare una maggior interattività: diverse pagine prevedono infatti la possibilità di iscrivere un proprio commento che, per motivi di ordine legale, prima di essere pubblicato

dovrà essere verificato e, se necessario, rivisto dalla redazione.

Valore aggiunto per associate e associati

Un'altra novità importante è il fatto che non tutte le pagine saranno accessibili in modo generalizzato. Diverse di esse saranno infatti riservate esclusivamente alle associate e agli associati, che potranno accedere dopo essersi annunciati con il proprio numero di membro e la data di nascita e aver effettuato, come spesso succede per altri siti, un login personale.

In un primo tempo, in questa parte si troveranno gli articoli della nostra serie «colpi di diritto», gli «info» SEV sull'attualità del sindacato e altre informazioni sulla campagna di reclutamento «via sev». La parte pub-

blica continuerà a riportare i comunicati stampa, gli articoli oltre che, naturalmente, l'agenda con tutte le attività del SEV e delle sue sottofederazioni e sezioni.

App per Android

Fotografando il codice QR qui sotto, i possessori di un apparecchio Android potranno accedere direttamente al nostro sito. Stiamo sviluppando anche un codice per iPhone, che pubblicheremo prossimamente.

pmo



Consegnata una petizione dei macchinisti FFS Cargo

Un malloppo per Perrin

464 macchinisti hanno sottoscritto una petizione in cui chiedono che la direzione operativa e la distribuzione del personale di locomotiva venga mantenuta nella sua attuale forma anche dopo il 2014. Le firme sono state consegnate al direttore di Cargo Nicolas Perrin da una delegazione SEV e LPV.

«La centralizzazione non deve compromettere i contatti personali, fondamentali per la soddisfazione del personale e la qualità della produzione», ha puntualizzato Philipp Hador, segretario sindacale responsabile del dossier Cargo. Il trasferimento a Basilea della direzione loc e della «disposi-

zione dei carichi», avvenuta nel 2012, ha evidenziato i chiari limiti della centralizzazione, dimostrandosi una mossa sbagliata. L'attuale sistema ha numerosi vantaggi, che compensano ampiamente i risparmi conseguibili con una gestione centralizzata.

■ I collaboratori sul posto conoscono bene la situazione locale e le modalità di funzionamento dei team; sono pertanto in grado di reagire correttamente in caso di avvenimenti particolari.

■ Il contatto diretto e privo di barriere linguistiche favorisce lo spirito di gruppo, permettendo una rapida capacità di reazione in casi di perturbazione e di imprevisti.

■ Conoscere personalmente ogni collega offre numerosi vantaggi per la pianificazione generale e per i cambiamenti

dell'ultimo minuto. Bisogna inoltre tener presente che nei casi particolari, essi possono offrire un validissimo sostegno al personale interessato.

■ Un macchinista è maggiormente disponibile ad accettare un cambiamento di turno o uno spostamento di giorni liberi se la richiesta viene da una persona conosciuta con cui ha un rapporto di collaborazione. Condizioni che mancherebbero se le richieste dovessero giungere da una direzione centralizzata.

■ Le ricadute sulla soddisfazione del personale non possono che essere negative.

■ Sostituire professionisti collaudati con personale inesperto implica un'importante perdita di competenze.

FFS Cargo ha assicurato di esaminare le richieste. **SEV**

Rapporto dell'USTRA sul raddoppio

Troppo costoso

Su lungo termine il raddoppio del tunnel autostradale del Gottardo costa di più rispetto ad un'autostrada viaggiante. È la conclusione a cui è giunto il rapporto di esperti commissionato dall'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Estratti del rapporto sono stati pubblicati domenica scorsa dalla «NZZ am Sonntag». Secondo gli esperti incaricati di svolgere questo studio, la costruzione di una seconda canna costerebbe circa 2,8 miliardi franchi. Una semplice ristrutturazione con costruzione di un'autostrada viaggiante (trasferimento su rotaia) verrebbe invece a costare 1,7 miliardi, con un risparmio pari a 1,1 miliardi di franchi.

Gli esperti sono andati oltre, calcolando gli oneri di gestione e ristrutturazione di entrambe le varianti fino al 2090. Sul lungo termine la seconda canna costerebbe 5 miliardi, contro i 3,6 miliardi dell'autostrada viaggiante. Il trasferimento su rotaia diventerebbe quindi ancora più conveniente, con un risparmio di 1,4 miliardi. Sul breve periodo, il raddoppio è più costoso del 67/93%. Nel calcolo dinamico a lungo termine, la differenza scende al 41/52%. Come noto la scorsa settimana il Consiglio degli Stati ha iniziato il dibattito sul raddoppio, che riprenderà giovedì prossimo (vedi anche l'editoriale in prima pagina, ndr). In caso di approvazione del progetto del raddoppio, Iniziativa delle Alpi e SEV saranno pronte a dare battaglia. **red**

Settore Bus-GATU

«Democrazia e indipendenza importanti per la mobilitazione»

Una sessantina di colleghi del settore VPT Bus-GATU si sono incontrati a Olten per discutere di linee messe a concorso, LDL e priorità del settore. Gli echi della lotta dei dipendenti dei TPG ha fatto vibrare l'assemblea.

«Alzatevi!» Indicando una dozzina di attivisti della sezione SEV/TPG il suo presidente, Vincent Leggiero, ha dato un volto al conflitto che da mesi scuote i trasporti pubblici di Ginevra (TPG). Il presidente ha voluto ringraziarli pubblicamente in occasione dell'assemblea del settore Bus-GATU «È grazie a loro se siamo qui!»

Dal 20 febbraio la sezione SEV/TPG sta negoziando bilateralmente con la direzione, senza gli altri due sindacati: ASIP e transfair: «Davanti alla camera dei rapporti collettivi di lavoro (*Chambre des relations collectives de travail*, istanza giuridica prevista nell'ordinamento del Canton Ginevra, ndr) abbiamo ottenuto il diritto di negoziare senza parassiti».

Ogni lotta ha la sua storia

Ma prima di rendere omaggio ai



La giornata ha interessato un buon numero di colleghi ticinesi, soddisfatti della loro trasferta a Olten.

militanti attivi sul terreno, Vincent Leggiero ha ricordato che ogni lotta ha la sua storia e non si può generalizzare. Il conflitto di Ginevra trae le sue radici già nel 2010, quando sono state definite condizioni di guida insufficienti, confermate anche da una consultazione tra il personale: «Abbiamo visto colleghi andare in depressione sebbene esercitino questa professione da oltre 30 anni. Abbiamo visto colleghi soffrire di problemi di concentrazione. Abbiamo riscontrato i sintomi del peggioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti. E durante questo

tempo – ha spiegato Leggiero – gli altri due sindacati hanno sostenuto la direzione aziendale ritenendo che non vi fosse alcuna necessità di negoziare con i vertici. Il SEV ha dunque deciso di lasciare la commissione degli orari». In seguito un preavviso di sciopero è stato plebiscitato da oltre l'80% dei votanti del SEV e legittimato da altri dipendenti in proporzioni analoghe. È stata così confermata la bontà della strategia adottata dalla sezione ginevrina del SEV. «Ma non c'è mobilitazione senza democrazia e senza indipendenza. Abbiamo sempre lavorato sulla base di mandati che abbiamo ricevuto dai nostri membri», ha sottolineato il presidente. «E l'indipendenza della nostra sezione –

ha aggiunto – si manifesta con il lavoro che svolgiamo. Ogni collega TPG lavora 1 minuto di più al giorno. È il minuto sindacale. Questo tempo è in seguito utilizzato dai sindacati. È dunque ai nostri colleghi che dobbiamo rendere conto, non alla direzione».

Un'impostazione che si traduce in un aumento delle adesioni: «120 nuovi membri in un mese e mezzo. Abbiamo dimostrato che noi difendiamo i colleghi e loro si fidano di noi», ha assicurato Vincent Leggiero, ora a capo di una sezione di oltre 700 membri.

Il suo resoconto ha galvanizzato i sessanta membri presenti a Olten. Del resto la situazione a Ginevra è

seguita da vicino da altri colleghi e dal comitato centrale VPT.

Il presidente centrale Gilbert D' Alessandro aveva già elogiato i colleghi per il loro impegno durante la campagna per FAIF. «Nel caso della manifestazione del 21 settembre contro le rendite variabili, la nostra presenza era nella media. Mentre per la campagna in favore di FAIF il 50% delle sezioni VPT erano presenti su tutto il territorio nazionale per il volantinaggio in favore di FAIF. È una quota enorme. Dobbiamo subito riflettere alle nuove leve e al modo in cui inserirle nei comitati». Ha pure esortato i membri a partecipare all'assemblea dei delegati del 22 maggio: le iscrizioni vanno inoltrate entro il 25 marzo (www.vpt-online.ch).

Ci sono gabinetti?

L'assemblea ha inoltre eletto René Taglang nel comitato di settore. Presidente della sezione VZO (trasporto pubblico dell'Oberland zurighese), ha già un bel bagaglio: ha lavorato nella costruzione dei binari, nel settore sociale e sanitario. «Quando faccio qualcosa, vado a fondo». Una motivazione che non è sfuggita al segretario sindacale Christian Fankhauser, coordinatore del settore Bus-GATU: «Ci ralleghiamo di avere qualcuno a Zurigo. I quattro angoli del paese sono ora ben rappresentati nel comitato». Comitato che seguirà molto attentamente i dossier sulla LDL, le aggressioni, il Forum europeo dei trasporti urbani, la campagna «10 ore bastano» e che dovrebbe rispolverare il dossier sul riconoscimento delle competenze dei conducenti. Infine un altro tema... scottante: i gabinetti. «Nel XXI secolo e in Svizzera dei colleghi devono fare la pipì nelle bottiglie. Se vivete situazioni aberranti, inviateci delle foto» ha dichiarato Christian Fankhauser.

Vivian Bologna

REVISIONE DELLA LDL

Il grande punto nero: le pause

Nel corso della giornata del settore Bus-GATU, è stata anche discussa la revisione della legge sulla durata del Lavoro (LDL), attualmente in consultazione. Barbara Spalinger, vicepresidente del SEV, ha illustrato le principali modifiche: «Per noi era importante che le imprese che effettuano lavori connessi alla sicurezza, debbano essere assoggettate alla LDL. Per contro la revisione prevede che il personale amministrativo di una azienda di trasporti non vi sia più

assoggettato». Spalinger ha messo in luce il punto nero di questa revisione: la regolamentazione delle pause: i datori di lavoro vedrebbero di buon occhio la soppressione delle pause prese all'esterno. «La nuova legge è certamente meno dettagliata rispetto ad oggi, ma spetta all'ordinanza definire i dettagli. Per noi è chiaro – ha concluso Spalinger – che questi supplementi devono essere mantenuti».

vbo

LINEE MESSE A CONCORSO

La messa a concorso delle linee di autobus costituisce un altro punto di preoccupazione. Ecco perché all'interno del SEV è stato costituito un gruppo di lavoro per seguire questa spinosa questione. Le usuali condizioni del settore devono essere rispettate dalle imprese che vogliono gestire una linea messa a concorso. Quali sono queste condizioni? Per ora l'Ufficio federale dei trasporti sta preparando una nuova direttiva.

La consigliera nazionale socialista e segretaria sindacale del SEV, Edith Graf-Litscher, ha dichiarato che era necessario proteggere i salari attraverso CCL quadro cantonali. Vincent Leggiero ha dal canto suo denunciato questa politica di apertura del mercato che mira soltanto a massimizzare i profitti. «Al di là dei salari – ha sottolineato Christian Fankhauser, membro del gruppo di lavoro – è il principio stesso del servizio pubblico ad essere messo in questione». Ha poi criticato «i cantoni pronti a distruggere le aziende di cui sono proprietari». Il dossier, c'è da scommettere, si profila rovente....

vbo

Giornata VPT ferrovie

Il valore della sicurezza

Durante le giornate VPT i/le partecipanti incontrano altre persone e trovano sempre punti in comuni, al di là delle frontiere linguistiche e indipendentemente dalle aziende in cui lavorano.

Per favorire un contesto coeso, i responsabili del settore ferrovie della VPT hanno invitato un esperto nel campo della sicurezza, Hanspeter Egli dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Punto di partenza della sua relazione, il tragico incidente della scorsa estate a Granges-Marnand. L'esperto ha in particolare spiegato quali misure ha assunto l'UFT per migliorare la sicurezza. Egli lavora presso l'UFT da sei anni, forte della sua ventennale esperienza come impiegato delle FFS. Nella relazione Egli ha ricordato quali sono i compiti dell'UFT nel campo della sicurezza e quali sono i partner con cui collabora. Prima ancora che un treno parta, una serie di questioni legate alle sicurezza si impongono. A cominciare dal materiale rotabile, e a seguire le installazioni ferroviarie e i collaboratori che devono rispondere a una serie di regole allo scopo di contenere al massimo i rischi di incidente.

Definire l'azione

All'UFT compete la responsabilità di indicare a tutti i livelli le azioni da intraprendere. Può trattarsi di miglioramenti puntuali oppure di provvedimenti veri e propri con un impatto diretto su tutta la rete. L'UFT può, sulla scorta di analisi, cambiare le prescrizioni, adattare i processi di autorizzazione o completare punti importanti relativi all'esercizio. Dopo un incidente, può essere implementato un programma di risanamento, come i due attualmente in corso: sicurezza nelle gallerie e sicurezza ai passaggi a livello. Possono anche venire modificati i pacchet-



Hanspeter Egli ha illustrato le misure dell'UFT in materia di sicurezza ferroviaria.

ti di misure; nel caso dei segnali, per esempio, si può controllare il processo di partenza, l'utilizzo del sistema di sicurezza e il fattore umano: che cosa può essere fatto per ridurre gli errori dei dipendenti o impedirli? Per scongiurare un incidente vengono pure valutati i posti di lavoro e i cantieri.

Sistema ferroviario sempre più sicuro

A livello di sicurezza la tendenza è certamente positiva nella ferrovia. Il traffico ferroviario è e sarà sempre più sicuro. Ma non è scontato. Gli incidenti devono servire ad apportare miglioramenti concreti. Lo sviluppo del paesaggio ferroviario mette tutti davanti a grandi sfide: «Per conservare questa tendenza positiva» – ha sottolineato Egli – «occorre la costruttiva collaborazione di tutti gli attori in campo». La relazione del funzionario federale è stata molto apprezzata dai partecipanti, che hanno tuttavia reagito. Il dibattito tra lo specialista e i ferrovieri – che hanno messo sul tappeto alcuni dettagli del loro lavoro quotidiano – è stato infatti decisamente animato.

Sicurezza: un dovere per tutti

Sono stati affrontati tutti gli aspetti legati alla sicurezza:

veicoli, installazioni e procedure. La sicurezza dei dipendenti delle ferrovie è, evidentemente, di primaria importanza. Non riguarda solo le autorità e i lavoratori, bensì anche l'azienda.

Attualità del settore

Gilbert D'Alessandro, presidente centrale della VPT, si è soffermato sugli argomenti di attualità che riguardano il settore. In questo contesto ha espresso il desiderio di sviluppare il settore ferrovia, sottolineando che per questo obiettivo non occorre solo tempo, ma anche volontà. Si è detto comunque fiducioso. La cartolina contro le aggressioni, utile anche al personale treno, non funziona così bene nel settore della ferrovia. Ecco perché la VPT vuole verificare se vi siano margini di miglioramento. D'Alessandro ha anche ricordato che la manifestazione dello scorso autunno non ha avuto un grande successo. «Eppure – ha esclamato – maggiore è la presenza dei sindacalisti nelle piazze, più ascolto avremo nella politica». Si rallegra invece per la partecipazione dei militanti VPT in occasione della distribuzione dei volantini su FAIF: hanno risposto presente la metà delle sezioni, contribuendo al successo della votazione.

Scambio con i colleghi

D'Alessandro ha invitato i/le partecipanti a pensare ai/alle giovani (numerosi alla giornata del settore ferrovia): devono essere integrati nei comitati. I più anziani devono restare nel sindacato, perché il sindacato è lì per loro. Ancora una volta si è potuto constatare che le giornate e le assemblee VPT permettono scambi interessanti con colleghi e colleghe di aziende differenti. Scambi che possono contribuire ad individuare soluzioni a certi problemi.

Reclutare membri e prendersene cura

Ueli Müller, vicepresidente VPT, ha affrontato la questione molto importante del reclutamento dei nuovi membri; occorre poi occuparsene concretamente. Se si arrabbiano a causa di un problema individuale, bisogna dare loro ascolto e aiutarli. In caso di domande, possono sempre rivolgersi al comitato.

Alla vice-presidente del SEV Barbara Spalinger è spettata la comunicazione sull'attualità sindacale. Ha in particolare annunciato che prossimamente dovrebbe diventare realtà un CCL con Crossrail (deposito di Briga). Il reclutamento dei colleghi italiani sta già iniziando.

Ha poi sottolineato l'importanza delle trattative per il rinnovo del CCL di FFS, «poiché avrà un impatto sugli altri CCL». Barbara Spalinger ha inoltre illustrato la revisione della LDL (cfr. *contatto.sev* edizioni 02/14 e 04/14).

Petizione

Laurent Juillerat di Les Brenets, ha proposto di firmare una petizione in favore del mantenimento della linea Le Locle – Les Brenets; un tratto di 4 chilometri minacciato di chiusura a causa delle misure di risparmio della Confederazione.

Giro d'orizzonte politico

Il segretario sindacale Jérôme Hayoz è tornato sull'attualità politica e non ha mancato di sottolineare l'importanza di FAIF, ma ha invitato a tenere ben presente che lo stato negativo delle finanze cantonali ha concrete ripercussioni sui trasporti pubblici e sulle imprese concessionarie di trasporto. Il clima di austerità ha pure conseguenze sulle trattative in corso per il rinnovo dei CCL. La situazione, ha ammonito, è difficile e potrebbe peggiorare. Non poteva non mancare uno sguardo sull'iniziativa sul salario minimo. Si tratta di una proposta che si inserisce nel solco di iniziative volte ad una maggiore giustizia sociale, come la 1:12 e quella sulle imposte di successione e i forfait fiscali.

In conclusione Hayoz ha illustrato il sondaggio sulla qualità degli impieghi nei depositi, che dovrebbe prendere avvio nel mese di aprile. Si potrà partecipare rispondendo per via cartacea o direttamente su internet. In base ai risultati raccolti, si prevede di iniziare una campagna nel 2015. Con la dichiarazione «Sindacalizzarsi è una necessità», il presidente di settore René Tschantz ha chiuso la proficua giornata di lavori.

Peter Anliker

Una riflessione sull'applicazione delle iniziative popolari



L'Iniziativa delle Alpi e il nodo costituzionale

Specialista di diritto costituzionale, Etienne Grisel si sofferma sull'applicazione delle iniziative. Secondo il professore emerito dell'Università di Losanna, la messa in pratica rapida dell'iniziativa «Contro l'immigrazione di massa» è tutto sommato abbastanza logica. Per quanto riguarda l'attuazione dell'Iniziativa delle Alpi, non intravede necessariamente problemi di attuazione.

■ **contatto.sev:** Una settimana dopo il voto del 9 febbraio sull'iniziativa contro l'immigrazione di massa, la Svizzera ha annunciato che non firmerà l'accordo sulla libera circolazione delle persone con la Croazia. È da considerarsi sorprendente un'applicazione così immediata? Ci sono altri esempi simili?

Etienne Grisel: La velocità con cui il Consiglio federale ha reagito alla votazione del 9 feb-

braio rinunciando, almeno temporaneamente, a firmare l'accordo sulla libera circolazione delle persone con la Croazia, non è sorprendente. L'iniziativa prevede una gestione autonoma dell'immigrazione, attraverso un sistema di quote e di contingentamenti. Vieta inoltre la conclusione di un trattato internazionale contrario a queste regole. L'approvazione del trattato riguardante la Croazia potrebbe essere considerata una flagrante violazione dell'articolo 121 bis della nuova Costituzione. Il Consiglio federale non ha voluto incorrere in questo problema. Il caso ha voluto che la questione della Croazia si ponesse proprio in questo momento. In altri casi l'adozione di misure tempestive non era stato ritenuto necessario. L'iniziativa sulle case secondarie, tuttavia, ha imposto al Consiglio federale una rapida reazione.

■ **Qualche eccezione andrebbe però considerata... 20 anni fa il popolo svizzero aveva approvato l'Iniziativa delle Alpi. Oggi se ne attende ancora la concreta e completa applicazione... Siamo forse di fronte a due pesi e due misure?**

Mi pare eccessivo affermare che l'Iniziativa delle Alpi non «è ancora stata applicata». L'attuazione delle iniziative è

una questione difficile perché è necessario differenziare le risposte a seconda dello scopo e della portata delle domande contenute nelle iniziative popolari. Alcune di loro sono direttamente applicabili e possono essere messe in atto in quanto tali; questo è probabilmente il caso per la richiesta di vietare i minareti. Altre, invece, presumono una normativa di attuazione e persino attività concrete e spese.

«L'iniziativa delle Alpi comprende due principali rivendicazioni: una vieta l'aumento della capacità delle strade di transito nelle regioni alpine ed è stata immediatamente realizzata con la legge del 17 giugno 1994 sul traffico di transito nell'arco alpino.»

L'iniziativa delle Alpi comprende due principali rivendicazioni: da un lato vieta l'aumento della capacità delle strade di transito nelle regioni alpine; questa prima parte è stata immediatamente realizzata con la legge del 17 giugno 1994 sul traffico di transito nell'arco alpino e si considera che nel suo insieme sia stata rispettata...

■ **Si ma il Consiglio federale propone però di costruire un secondo tubo nella galleria autostradale del Gottardo. Non siamo forse di fronte a un riconoscimento della democrazia?**

La costruzione di un secondo tubo della galleria del San Got-

tardo non sarebbe contraria alla Costituzione, a condizione di non aumentare la capacità del traffico in transito. Devono anche essere considerati gli obblighi internazionali della Svizzera in materia di traffico internazionale.

■ **Nonostante il Consiglio federale assicuri che la capacità non sarà aumentata, molti sottolineano un effettivo rischio di conflitto con**

l'Unione europea se non si utilizzerà l'intera capacità delle due gallerie. Il rischio è di minare gli accordi bilaterali.

Sulla scorta della letteratura specializzata dobbiamo riconoscere che la Svizzera non può ignorare né i propri impegni verso l'Unione europea né i doveri derivanti dal diritto internazionale generale.

■ **Se la capisco bene, una seconda canna usata solo al 50% sarebbe contraria all'accordo bilaterale sui trasporti terrestri?**

Sarebbe necessario uno studio approfondito per rispondere a questa domanda in modo ottimale.

■ **Torniamo al duplice mandato popolare contenuto nell'Iniziativa delle Alpi, per ricordare che una parte è rimasto lettera morta in quanto il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia avrebbe dovuto essere realtà nel giro di dieci anni dal voto...**

Questo mandato si trova in effetti confrontato con enormi sfide, in particolare dal profilo finanziario e tecnico, ma anche in relazione al diritto internazionale, che garantisce sia la libertà di transito, sia la scelta dei mezzi di trasporto.

■ **Ci sono altri esempi in cui la volontà popolare espressa anni fa in votazione tarda ad essere applicata?**

Certo, si possono citare altri esempi di iniziative accettate ma non ancora applicate o non del tutto applicate. Parliamo dell'assicurazione maternità, il cui principio era stato inserito nella Costituzione federale nel 1945: ci è voluto oltre mezzo secolo affinché questa assicurazione sociale vedesse la luce e fosse una realtà. L'iniziativa per l'espulsione dei criminali stranieri approvata nel 2010, non è ancora realtà; il Tribunale federale ha rifiutato di interpretarla come direttamente applicabile, impedendo il rinvio di una persona che in base al testo dell'iniziativa sarebbe stato imperativo.

BIO

Etienne Grisel è nato a Neuchâtel e ha 69 anni. Ha conseguito il dottorato in Diritto a Losanna nel 1968 e nel 1969 il Master of Laws presso la Harvard University. Ottiene il brevetto di avvocato a Losanna nel 1971.

Professore onorario all'Università di Losanna dal 2009, è stato anche professore ordinario di Diritto pubblico dal 1978 al 2009. È stato pure cofondatore e condirettore del Centro di diritto pubblico dal 1973 e al 2009.

È attivo anche come esperto per la Confederazione (Consiglio federale, Dipartimento federale di giustizia e polizia, commissioni parlamentari) e Cantoni (emendamenti costituzionali, elaborazione delle leggi).



Etienne Grisel immortalato alla televisione romanda. Specialista in diritto costituzionale, ritiene che il Consiglio federale non si dimostra zelante nell'applicazione dell'iniziativa UDC «contro l'immigrazione di massa».

■ **Alcune iniziative sembrano dunque porre seri problemi di attuazione. Dato il maggiore ricorso allo strumento dell'iniziativa popolare, sarebbe favorevole a un controllo più rigoroso della validità dei testi prima del lancio e della raccolta firme?**

Alcune iniziative pongono seri problemi di applicazione. La gravità e la portata di questi problemi dipendono, naturalmente, dal tema contenuto nel testo approvato dal popolo. In alcuni casi è necessario elaborare una legislazione complessa, come per esempio per l'iniziativa «contro le remunerazioni abusive». In altre situazioni la Corte europea dei diritti dell'essere umano e la giurisprudenza della Corte, rendono delicata la rigorosa applicazione dell'iniziativa, come nel caso dell'espulsione dei criminali stranieri o dell'internamento a vita dei delinquenti sessuali. Ciò non preclude un uso più frequente del diritto di iniziativa (130 do-

mande tra il 1891 e il 2000, 60 richieste da allora). A questo si aggiunge anche una percentuale di accettazione superiore rispetto al passato (10% prima del 2000, il 15% da allora). Per quanto riguarda l'idea di verificare la validità delle iniziative, sembra contraria al nostro concetto di democrazia diretta, che garantisce appunto la libertà di fare

proposte e di sottoporle al voto popolare. Se il controllo si svolgesse prima della raccolta delle firme, tale libertà sarebbe eccessivamente ridotta. Storicamente il controllo avviene dopo la presentazione della domanda e in base al principio *in dubio populo*. Le uniche restrizioni al diritto di iniziativa sono legate ad alcune regole formali (unità di ma-

teria e di forma) e a un piccolo numero di norme internazionali obbligatorie (divieto di genocidio o tortura, per esempio). Ecco perché le iniziative annullate sono rare. Una pratica più rigorosa non sarebbe auspicabile.

■ **Perché?**

Non sarebbe opportuno disciplinare il diritto di iniziativa

«Parliamo dell'assicurazione maternità, il cui principio era stato inserito nella Costituzione federale nel 1945: ci è voluto oltre mezzo secolo affinché questa assicurazione sociale vedesse la luce e fosse una realtà.»

più di quanto lo sia oggi. Oltre tutto i tentativi sperimentati finora sono falliti. I cittadini e le cittadine del nostro Paese sono chiaramente legati all'iniziativa popolare, peraltro un pilastro essenziale del nostro sistema politico. Limitando le iniziative al campo costituzionale, il legislatore ha già posto una restrizione significativa, dal momento che il testo deve

poi ancora essere realizzato o implementato successivamente. Si tratta di un compromesso a livello federale; a livello cantonale, infatti, il diritto di iniziativa gode di maggiori margini.

■ **La commissione delle istituzioni politiche del Consiglio degli Stati ha rinunciato ad invalidare l'iniziativa popolare Ecopop «Stop alla sovrappopolazione» e non ha voluto opporvi un controprogetto. Che cosa pensa di questa decisione?**

La validità dell'iniziativa Ecopop era in dubbio a causa di una possibile violazione del principio di unità di materia. Tuttavia, data la prassi delle nostre autorità, l'iniziativa è senza dubbio valida. Per quanto riguarda la presentazione di un controprogetto, dipende dalla libera volontà del Parlamento federale ed è pertanto una decisione puramente politica.

■ **Secondo lei, quale istanza**

dovrebbe chinarsi sull'invalidazione di un'iniziativa e sulla base di quali criteri?

Se le condizioni di validità delle iniziative dovessero essere ampliate e rese più rigorose, sarebbe auspicabile istituire un organo speciale per verificare la validità dei testi. L'Assemblea federale, a questo punto, non sarebbe l'autorità appropriata. Va in particolare notato che la compatibilità di una iniziativa con una particolare regola di diritto internazionale è una domanda difficile che soltanto giudici specializzati sarebbero in grado di valutare in modo serio ed obiettivo. La questione dovrebbe anche essere oggetto di procedure giuridiche che garantiscano i diritti degli uni e degli altri.

Vivian Bologna

Il trasporto con il bus ha un futuro promettente

«Occorre una separazione dei vettori di trasporto!»

Ueli Müller, autista di bus e vicepresidente della VPT



Molte reti di bus devono essere rivalutate

Nelle città e negli agglomerati svizzeri vi sono molte più reti di bus che di tram. Esse vengono ampliate solo in modo puntuale e molto pragmatico. Esperti di trasporti chiedono però di aumentare il livello di prestazioni, anche perché la velocità commerciale sta diminuendo.

Anche il sondaggio condotto da *contatto.sev* presso le aziende di trasporto urbane conferma che, nelle città e negli agglomerati, i bus diventano sempre più lenti. Negli ultimi anni, la velocità d'orario è diminuita «di alcuni chilometri l'ora» precisa l'addetta stampa dei trasporti pubblici di Losanna (TL) Valérie Maire. Le cause sono da ricercare nell'incremento del traffico privato.

Da Winterthur e Zurigo giungono ulteriori conferme. «Siamo tendenzialmente sempre più lenti», afferma Daniela Tobler delle imprese di trasporto di Zurigo VBZ, che oltre all'aumento del traffico, ravvisa un'ulteriore causa nella «riconquista delle superfici di trasporto da parte della mobilità lenta».

Questo fenomeno colpisce i tram in misura molto minore, dato che essi dispongono spesso di un proprio tracciato, sul quale hanno la priorità anche rispetto ai pedoni. Qualche avvisaglia però c'è: a Zurigo, per esempio, la velocità media dei tram è diminuita negli ultimi 10 anni da 17 a 16 km/h.

Evoluzione preoccupante e cara

Per il trasporto pubblico, si tratta di un'evoluzione negativa, in quanto la minor velocità

compromette spesso anche l'affidabilità dell'orario. Nelle ore di punta, quando alle fermate vi sono numerosi utenti, i bus si ritrovano bloccati in colonna. La velocità è uno dei fattori chiave per il successo di tram e bus, condizionando la scelta del mezzo di trasporto. Inoltre, ha ripercussioni anche sui costi. A parità di offerta, bus lenti richiedono l'impiego di un maggior numero di mezzi e, quindi, di più personale. Aumentano di conseguenza i costi per le aziende di trasporto e per le collettività chiamate a contribuire al finanziamento. La velocità d'orario dei bus circolanti nelle città svizzere è spesso inferiore ai 20 km/h. A Berna, per esempio, sulle linee principali al di fuori degli orari di punta, si registra una velocità media di 17,9 km/h. A Losanna, la frequentatissima linea 9 (Lutry-Prilly) viene percorsa nelle ore di punta a 15 km/h, che aumentano a 20 nelle ore serali.

Provvedimenti conosciuti

Numerosi dei provvedimenti che permetterebbero di accelerare i mezzi di trasporto pubblici sono noti, ma vengono realizzati solo in parte, laddove le condizioni materiali e finanziarie lo permettono. I principali sono la creazione di corsie preferenziali, di semafo-

ri che danno la priorità ai bus, oppure la creazione di fermate in corsia, anziché in spiazzi laterali per evitare al bus fermo di essere superato dalla colonna di autoveicoli, nella quale deve conquistarsi lo spazio per rientrare. A volte però questi spiazzi sono necessari per permettere al bus di compensare eventuali anticipi sull'orario senza intralciare oltremisura il traffico.

Vi sono infine anche le modifiche ai veicoli, come i piani ribassati o l'aumento del numero di porte,

che permettono di accelerare la salita e la discesa degli utenti. Provvedimenti che l'aumento degli utenti, anche di corse in coincidenza, della maggior parte delle aziende hanno reso ancora più importanti. «In una certa misura, possiamo affermare di essere vittima del nostro successo» ci conferma Thomas Nideröst, direttore dei bus urbani di Winterthur.

Thomas Ledergerber, capo del management della rete di Bernmobil, ha presentato un'ulteriore proposta, consistente nell'aumento della distanza tra le varie fermate che, nel settore urbano, dovrebbe idealmente situarsi tra i 400 e i 500 metri. A Berna, per esempio, questa

distanza è spesso inferiore. «Sopprimere fermate è però una decisione molto delicata e difficile». Bernmobil ne ha fatto l'esperienza, ritrovandosi confrontata ad un nugolo di proteste quando ha comunicato la soppressione di una fermata.

Ostacoli politici

Anche altre idee vanno a cozzare contro ostacoli di carattere politico. La creazione di cor-

«Non dobbiamo limitarci alle rotaie, dobbiamo fare progressi anche nel campo dei bus»

Ulrich Weidmann, istituto per la pianificazione del traffico e dei sistemi di trasporto

sie preferenziali nelle stradine dei nuclei cittadini sottrae forzatamente spazi al traffico individuale, scatenando le opposizioni delle associazioni di automobilisti. Lo stesso capita spesso con i semafori prioritari per i bus, che penalizzano inevitabilmente gli altri utenti della strada. «Qualcuno ci va sempre di mezzo» commenta Ledergerber.

Il professore al politecnico Ulrich Weidmann, direttore dell'istituto per la pianificazione del traffico e dei sistemi di trasporto (IVT), ha constatato che «riconoscere le dovute priorità al trasporto pubblico negli ultimi tempi non dà più gli stessi effetti».

Per questo si cercano nuovi

adeguamenti puntuali, come a Winterthur, dove Thomas Nideröst propone di realizzare semafori che spostino le colonne laddove è possibile creare corsie preferenziali per i bus, «in modo da permettere loro di aggirare le colonne».

Weidmann ha un'altra proposta, mirata soprattutto alle periferie che potrebbero beneficiare di corsie preferenziali, da realizzare laddove esistono già doppie corsie. Una di queste potrebbe essere dedicata ai bus solo nel momento in cui essi stanno per sorpassare tramite un'apposita segnaletica.

Pianificare come i tram

Weidmann ritiene urgente migliorare l'offerta di bus. «Non dobbiamo limitarci alle rotaie, dobbiamo fare progressi anche nel campo dei bus». Secondo lui, la chiave per migliorare quest'offerta non è nei veicoli o nella loro trazione, quanto nell'infrastruttura. La pianificazione di linee di bus molto frequentate deve ricevere gli stessi riguardi di una linea di tram, invece di essere considerata solo in modo marginale. «Il bus è un sistema di trasporti che necessita di infrastrutture adeguate su tutto il suo tracciato».



Il futuro inizia da Losanna: disegno della nuova linea di bus Pully-Lutry.

Oltre alle corsie preferenziali, un riguardo particolare va prestato anche alle fermate, in particolare quelle che offrono coincidenze. Sino ad ora, la loro ubicazione dipendeva da esigenze più che altro della pianificazione territoriale, mentre in futuro al centro dell'attenzione vi dovrebbero essere le esigenze dei viaggiatori e dei bus «mentre il trasporto individuale, flessibile per definizione, deve essere deviato di conseguenza».

Nuove soluzioni a Losanna

Questi sistemi vengono definiti dagli specialisti del ramo «linee bus con offerta di alto livello», ambito nel quale Losanna sta ritagliandosi il ruolo di precursore, elaborando un «Réseau des axes forts» (rete delle linee principali) che dovrebbe andare in servizio nel 2018 con tre linee di bus a «alto livello di servizi (BHNS)». Queste linee prevedono un tracciato dedicato e la priorità assoluta ai bus sugli incroci, incrementando così l'affidabilità e la velocità commerciale dei bus. Quest'ultima dovrebbe

passare dagli attuali 10 km/h ad almeno 18 km/h. La cadenza elevata di circolazione di bus a due articolazioni, con capacità per 150 persone e accesso ribassato dovrebbero contribuire all'aumento dell'attrattiva di queste linee.

Passo a passo verso il tram?

Ma su queste linee non sarebbe a questo punto meglio rivedere l'impiego di tram, in grado di accogliere sino a 250 persone? Secondo Ulrich Weidmann, non vi sono indicazioni precise sul numero di viaggiatori oltre il quale sarebbe opportuno passare al tram. L'offerta di una linea di tram percorsa ogni cinque-dieci minuti può essere coperta anche sui tronconi ben frequentati, anche da bus che circolano ogni due-tre minuti. Vi sono poi anche considerazioni di ordine pianificatorio, secondo le quali la creazione di una linea di tram può contribuire a rivalutare un quartiere o un agglomerato. Oggi vi sono diverse città di media grandezza, tra le quali Bienne, Lucerna, Winterthur e

Lugano, che stanno riflettendo alla possibilità di reintrodurre il tram.

Per Weidmann, un approccio pragmatico e progressivo permette di evitare il peso di un dibattito di principio, grazie alla possibilità di sviluppare dapprima il tracciato per il bus, per poi renderlo praticabile ai passeggeri lo renderà necessario.

Nideröst è per contro scettico su questi investimenti a tappe, anche a causa del tempo occorrente fino a quando essi spiegano i loro effetti positivi. «Prima del 2035 sarà difficile vedere un tram a Winterthur» ci dice. Le infrastrutture per i bus devono quindi essere realizzate in modo da durare almeno 25 anni. «La lunghezza dei bus attuali ha permesso di colmare gran parte del distacco dai tram».

Peter Krebs

Leggi anche a pag. 10

Il punto di vista del personale

■ **contatto.sev: gli autisti di bus come vivono le continue riduzioni della velocità dei loro mezzi?**

Ueli Müller: da decenni, assistiamo all'ampliamento degli orari di punta, in cui il flusso dei pendolari è più intenso. Orari in cui giungo regolarmente in ritardo al capolinea, invece di poter disporre di qualche minuto per tirare il fiato.

■ **Ma quali sono i principali ostacoli al flusso di traffico?**

Per esempio, le rotonde, che possono essere percorse solo molto lentamente. In certe stradine di quartiere, inoltre, i bus possono circolare solo a passo di lumaca e ci manca persino lo spazio per superare una bicicletta.

■ **Secondo il personale, quali sarebbero le misure più urgenti?**

L'adeguamento degli orari alle circostanze reali e alle esigenze

del personale, invece di basarli su valori del tutto teorici.

■ **Reti di bus completamente separate dagli altri vettori, come succede per i tram, potrebbero costituire una soluzione?**

Secondo me, la soluzione sta proprio nella separazione dei vettori di traffico, riservando le stradine a biciclette e ai confinanti, creando corsie preferenziali per i bus e creando camminamenti sicuri per pedoni davanti alle stazioni e ai centri commerciali, per esempio con fermate sotterranee. Provvedimenti del genere lasciano spazi alle bici, permettono ai bus di circolare spediti e senza intoppi e mettono a loro agio i pedoni.

Ueli Müller è vicepresidente della VPT e rappresenta il settore dei bus nel comitato centrale della sottofederazione. Lavora come autista di bus a Thun.

Bus con una propria corsia e un orario ben stabilito: la soluzione ai problemi delle regioni in piena crescita

Curitiba: un modello per la Svizzera?

Grazie a un sistema efficace, la maggioranza delle persone della metropoli brasiliana Curitiba usa il bus. Benché la situazione iniziale sia molto diversa, la Svizzera può trarne utili insegnamenti.

Tra gli specialisti nel campo dei trasporti, la metropoli brasiliana Curitiba (oltre 2 milioni di abitanti) gode di ottima fama. Negli anni Settanta la città ha introdotto un nuovo sistema di bus che ha contribuito a grandi miglioramenti per i passeggeri. Questi ultimi erano abituati a viaggiare in veicoli sovraffollati che dovevano giostrarsi con un frenetico traffico privato. Quando nel 1974 i primi 20 km sono stati aperti alla circolazione, i passeggeri hanno potuto sperimentare una corsia rapida per i bus, sulla quale circolavano mezzi a doppia articolazione che si susseguivano a brevi intervalli. Semplice la vendita di biglietti e l'accesso: si sale a bordo da un marciapiede sullo stesso piano dei mezzi pubblici, aumentando così l'accessibilità nelle fermate coperte.

Alta offerta di trasporti pubblici

Accanto ai bus rapidi, Curitiba ha creato zone pedonali e piste ciclabili. «La città organizza regolarmente una classifica sulla qualità della vita in Sud



Bus a doppia articolazione su corsie dedicate e fermate ben definite (Curitiba).

America. Curitiba è diventato un luogo di pellegrinaggio per esperti di trasporto di tutto il mondo», scrive David Sorg nella sua tesi di master dedicata ai sistemi di bus ad alto livello di servizio che ha ricevuto il Prix Litra 2012. La città brasiliana di 2,2 milioni di abitanti ha moltiplicato per 50 la propria offerta di bus nello spazio di 20 anni. La quota di trasporti pubblici in relazione al traffico complessivo è molto più alto rispetto a città comparabili in Sud America. I residenti, inoltre, per i loro viaggi pagano meno che altrove.

L'abbreviazione BRT (Bus Ra-

pid Transit) è nel frattempo diventato il prodotto di esportazione di Curitiba. Nel 2011 più di 120 sistemi di trasporto pubblico urbano sono stati chiamati BRT, anche se non tutti sono stati implementati «con la stessa determinazione e la stessa cura», secondo Sorg. In molte città dei paesi emergenti, questi sistemi hanno sovente sostituito «sistemi di trasporto spesso carenti» e hanno quindi «portato enormi miglioramenti in termini di affidabilità, velocità, impatto ambientale e immagine dei trasporti pubblici», sostiene ancora David Sorg.

Grandi città come Bogotá, Giacarta e Istanbul puntano su sistemi BRT, per i seguenti vantaggi: realizzazione relativamente rapida, costi di investimento al di sotto di un treno urbano o di una metropolitana. All'epoca Curitiba ha costruito le corsie dei bus al posto e invece di una metropolitana che sarebbe costata molto di più.

Un modello da valorizzare

Secondo Sorg il modello brasiliano non può essere trasferito alla realtà svizzera pari pari, senza i necessari adeguamenti. I sistemi BRT vengono indicati come «piccole nicchie di sistemi di bus convenzionali e sistemi di trasporto ferroviario». Ciò è dovuto soprattutto agli alti salari in Svizzera e in Europa. Ragion per cui i veicoli sui binari, che possono trasportare un numero maggiore di persone con meno personale, hanno costi di esercizio minori a partire da una certa frequenza. Secondo Sorg, i sistemi BRT sono adatti come «mezzi di trasporto di massa nei paesi emergenti o in via di sviluppo con una politica salariale bassa».

Valutazione condivisa dal professor Weidman, insegnante al Politecnico federale: «Dal mo-

mento che i salari aumenteranno, anche i tram e la metropolitana verranno privilegiati in America del Sud e in Cina». L'idea del BRT è tuttavia interessante per la sua valorizzazione sistematica della qualità. Da questo punto di vista potrebbe pertanto servire da esempio anche in Svizzera.

La versione europea del BRT si chiama BHLS (*Bus with a high level of service*, bus ad alto livello di servizio, cfr. articolo principale alle pagine 8 e 9). Il sistema BHLS punta soprattutto sul miglioramento della qualità rispetto alla quantità. Tiene anche in considerazione il fatto che non è possibile che solo in alcune città europee i bus viaggino su una propria corsia preferenziale per lunghe tratte. Grazie a diverse misure, l'offerta può essere sistematicamente migliorata, anche se il livello è già relativamente alto; l'idea è di permettere ai bus di viaggiare più velocemente, acquistare maggiore affidabilità ed essere più capienti per aumentare il trasporto dei passeggeri.

PK



Aumento del benessere = pressioni sulla mobilità: il sistema bus nella capitale colombiana Bogotá.

Il salario minimo è uno strumento che permette di combattere le disparità salariali

Contrastare le discriminazioni

Un appello molto chiaro quello della commissione femminile dell'USS: l'iniziativa in votazione il prossimo 18 maggio costituisce un valido contributo nella lotta alle disparità salariali. Un appello che va oltre l'Otto marzo.

Secondo l'ultimo rilevamento dell'Ufficio federale di statistica (UST), nel 2010 la disparità in busta paga tra i sessi era del 18,4%. Concretamente ciò significa che le donne in Svizzera «devono lavorare sino al 7 di marzo per ricevere lo stesso salario che gli uomini hanno percepito alla fine di dicembre dell'anno precedente». Lo scarto è ancora maggiore se una donna è sposata. In questo caso la differenza con il collega di lavoro è del 31%.

Cifre che indicano come in Svizzera le donne interessate dai bassi salari sono molto numerose. Questa situazione è figlia delle discriminazioni salariali di cui sono vittime.

Le donne, fa notare la commissione femminile dell'USS, hanno quest'anno un'opportunità concreta per contrastare le disparità salariali: si tratta dell'iniziativa sul salario minimo legale che sarà posta in votazione popolare il prossimo 18 maggio. «Con un salario minimo di 22 franchi all'ora – si legge nella nota dell'USS – a più di 220 mila donne verrà aumentato lo stipendio; un mezzo importante, dunque, per lottare contro le disuguaglianze salariali tra donne e uomini».

In Svizzera, è bene ricordarlo, oltre i 2/3 delle 330 mila persone che guadagnano meno di 22 franchi all'ora sono donne. I settori caratterizzati dai bassi salari sono molti: dal commercio al dettaglio al settore delle cure private, dai call center alle aziende di pulizie. «Nel commercio al dettaglio – indica l'USS – le commesse percepiscono in busta paga 633 fran-

chi in meno al mese rispetto ai colleghi maschi». Si tratta di una palese forma di discriminazione diretta: essere pagate meno solo perché di sesso femminile. Una vergogna!

«La nostra iniziativa sul salario minimo – sostengono le donne dell'USS – permetterebbe di rimediare a questa situazione. I salari di oltre 200 mila donne verrebbero ritoccati verso l'alto. Complessivamente la massa salariale concernente queste donne verrebbe aumentata di un miliardo di franchi. È più di 1/8 della differenza discriminatoria totale tra i salari femminili e quelli maschili. L'iniziativa sui salari minimi rappresenta dunque una delle misure più efficaci per lottare contro le discriminazioni che penalizzano le donne».

Insomma, grazie all'iniziativa sul salario minimo l'obiettivo contenuto nel principio costituzionale «a parità di lavoro, parità di salario» sarebbe meno lontano dalla meta della reale parità salariale.

La battaglia per il salario minimo non deve dunque essere solo al centro delle rivendicazioni dell'Otto marzo, ma deve essere una costante quotidiana. Pochi mesi ci separano dalla votazione del 18 maggio, per cui occorre cogliere ogni occasione per fare passare il messaggio.

frg



BILANCIO DI GENERE PER LA POLITICA DELLA PARITÀ

Il bilancio di genere, o *gender budgeting* è uno strumento di analisi dei bilanci pubblici che prevede l'applicazione nella procedura di bilancio della prospettiva dell'uguaglianza tra uomini e donne in tutte le fasi e a tutti i livelli delle politiche pubbliche e da parte di tutti gli attori coinvolti nei processi decisionali. L'obiettivo è infatti di adottare una valutazione di impatto sugli uomini e sulle donne delle politiche di bilancio, ristrutturando le entrate e le uscite al fine di una maggiore equità, efficienza e trasparenza della azione pubblica rispetto alle pari opportunità.

A livello internazionale il primo paese a sperimentare il *gender budgeting* è stato

l'Australia nel 1984. Successivamente altri paesi hanno promosso ed utilizzato tale strumento, tra i più attivi si possono citare: il Sudafrica, il Canada, la Gran Bretagna, la Francia, Israele, la Svizzera, la Norvegia, la Svezia e la Danimarca.

In Ticino quattro deputate del Partito socialista (**Pelin Kandemir Bordoli, Milena Garobbio, Raffaella Martinelli e Mara Rossi**) hanno inoltrato una mozione al Consiglio di Stato chiedendo di adottare un progetto di bilancio di genere sull'esempio del Cantone di Basilea per dare un reale impulso alle pari opportunità. Nella Costituzione ticinese, fanno notare le deputate, sono

contemplate le pari opportunità per i cittadini. L'introduzione del bilancio di genere contribuirebbe fattivamente al raggiungimento di un principio, quello della parità, iscritto a chiare lettere anche nella Magna Charta svizzera.

I destinatari del bilancio di genere sono: i decisori politici (che sulla base del documento possono effettuare politiche di allocazione delle risorse più efficienti), il personale dell'ente (che viene coinvolto e stimolato a gestire i servizi in ottica di genere), la comunità (il bilancio di genere infatti rappresenta una forma di rendicontazione sociale).

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Sulla via della democrazia

Il 6 marzo di un anno fa oltre due milioni di persone percorsero le strade di Caracas al seguito del feretro di Hugo Chavez. Per onorarne le spoglie nella capitale venezuelana giunsero decine di capi di stato e delegazioni diplomatiche di tutto il pianeta. In questi giorni quelle stesse strade sono teatro di violente manifestazioni anti-governative che hanno causato numerose vittime, fra morti e feriti. Se un anno fa veniva pianto l'uomo che aveva riscattato milioni e milioni di venezuelani, strappandoli da condizioni di vita d'estrema miseria, restituendo loro dignità umana, oggi chi scende in piazza ha ben altro obiettivo: riappropriarsi di quei privilegi che il bolivarianismo di Hugo Chavez ha tolto loro a vantaggio delle masse dei diseredati.

Alcuni dei mali denunciati dalle opposizioni sono reali, come l'altissima inflazione, la corruzione, la delinquenza comune. La politica di accaparramento (ricordate come venne preparato il golpe di Pinochet in Cile, con la scomparsa dal mercato dei principali beni di consumo, che poi riapparvero come per miracolo, all'indomani del 1. settembre?) e le campagne di stampa (la maggioranza dei media è in mano ai privati ed è controllata dall'opposizione di destra) aiutano a esasperare gli animi e a fomentare le violenze di piazza.

A soffiare sul fuoco ci pensano inoltre le forze esterne, politiche, economiche e finanziarie, che vedono nel Venezuela il maggiore responsabile, con Cuba, della progressiva marcia di liberazione dei paesi latino-americani. E fin dove si pensi di poter arrivare per sconfiggere questa epocale svolta lo ha lasciato chiaramente intendere il senatore repubblicano John McCain che in un'intervista televisiva si è lanciato a ipotizzare l'intervento armato.

D'altronde, come si giudichino in casa USA gli eventi a Caracas lo ha lasciato intendere lo stesso Obama, che li ha paragonati a quelli in Ucraina, come fossero frutto di un'identica generica aspirazione popolare. Ma il parallelismo che si può tracciare è un altro: in entrambi i Paesi, a determinare le vicende interne sono le interferenze esterne. Come in Venezuela, anche in Ucraina la rivolta di piazza è stata sponsorizzata: dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti, in un'ottica espansionista tesa a chiudere la Russia con un cordone dal Mar Baltico a quello Nero. E ora Unione Europea e Stati Uniti gridano alla violazione del diritto internazionale per il referendum sull'autodeterminazione della Crimea, dopo essere stati pronti a riconoscere l'indipendenza del Kosovo, che era stata esclusa dagli accordi di pace!

Nonostante tutto, il Venezuela bolivariano non dà segni di cedimento. Anche senza Chavez il popolo mostra di volerne seguire il cammino tracciato. La vittoria elettorale di Maduro è stata solo l'ultima della ventina di votazioni che nei tre lustri trascorsi hanno certificato la «rivoluzione democratica» del defunto presidente. Votazioni la cui correttezza è sempre stata riconosciuta da osservatori internazionali. Per tutti basti ricordare l'ex-presidente americano Jimmy Carter che ebbe ad auspicare elezioni altrettanto democratiche... negli Stati Uniti!

IMPRESSUM

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

Editore: SEV, www.sev-online.ch.

Redazione: Peter Moor (caporedattore), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini Minotti, Henriette Schaffter.

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

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

Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo: SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi.

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

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

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

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: il 3 aprile.
Chiusura redazionale: giovedì
27 marzo, ore 10.

Jetzt:
Weichen
stellen 😊

zb Die Zentralbahn.

Suchen Sie eine neue Herausforderung bei der innovativsten Meterspurbahn der Schweiz? Toll! Dann stellen Sie noch heute die Weichen und bewerben Sie sich bei uns im Depot Luzern als:

Lokomotivführer/in (Kat. B)

Ihr Reisegepäck

Sie haben eine abgeschlossene Ausbildung zum/r Lokomotivführer/in (Kategorie B), sind hilfsbereit, freundlich, belastbar sowie handeln und denken kundenorientiert, Sie übernehmen gerne Verantwortung und haben ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein.

Unser Angebot

Führen der Züge auf dem Netz der Zentralbahn zwischen Luzern, Interlaken und Engelberg durch wunderschöne See- und Berglandschaften, Verantwortung für die Sicherheit und das Wohlbefinden unserer Gäste.

Ihr Kontakt

Für weitere Infos: Alfred Epp, Leiter Lokpersonal, Tel. 079 252 11 66.

Unsere Adresse für Ihre Bewerbungsunterlagen:



zb Zentralbahn AG, Human Resources,
Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
oder an hr@zentralbahn.ch

Wir freuen uns. www.zentralbahn.ch/hr

Gewinnerin Swiss HR Award 2013

SBB CFF FFS

Hin und weg.

Colpi di diritto

Pomo della discordia? Le patate

Il salario sotto la lente tra diritti, doveri e regole

Quando un dipendente è liberato dalle sue funzioni durante il periodo di disdetta, il datore di lavoro rinuncia alle sue prestazioni. Per contro il dipendente deve dedurre dalla propria retribuzione qualsiasi altro reddito. Che cosa si intende per salario? Storia di una situazione poco chiara.

Ludovico lavora al servizio binari di un'azienda di trasporto pubblico che chiamiamo Ferrovie delle Alpi SA, dove ha svolto bene il proprio lavoro per lunghi anni. Fino a quando l'azienda si ristrutturava e nomina un nuovo capo, che procede a molti cambiamenti, a cominciare dalle procedure di lavoro. Un'iniziativa che non è

per nulla piaciuta a Ludovico, che non si è privato di farlo sapere senza peli sulla lingua. Dopo discussioni con il suo superiore e in seno al gruppo, sono inevitabilmente comparsi disaccordi e dissapori. Per cui Ludovico è stato messo alla porta. L'intervento della protezione giuridica professionale non ha potuto portare all'annullamento del licenziamento, ma Ludovico ha ottenuto di essere sollevato dal suo incarico con effetto immediato, dal momento che è stato in grado di spiegare in modo convincente che le tensioni all'interno del gruppo non erano dipese solo da lui.

Ludovico ha almeno abbastanza tempo per cercare un lavoro; cosa che gli riesce in tempi rapidi: un mese dopo il termine di disdetta, inizierà una nuova avventura pro-

fessionale. Siccome nel frattempo ha molto tempo libero, Ludovico ha deciso di dare una mano a suo cognato agricoltore durante la raccolta delle patate.

Non immaginate la sua sorpresa al recapito di una lettera da parte di Ferrovie delle Alpi SA in cui si spiegava, in modo molto conciso, che erano venuti a sapere del suo impiego presso suo cognato. Gli era così stato chiesto di inviare il contegno del salario, in modo tale che l'azienda potesse ridurre il salario dovuto fino al termine della disdetta. Presa carta e penna, Ludovico invia una lettera indignata al suo ex datore di lavoro, precisando di essere al servizio del cognato per pura amicizia. Ha ricevuto al massimo alcuni pasti e qualche raro biglietto da 100 franchi. La risposta non

si è fatta attendere: il lavoro presso il cognato non è stato prestato gratuitamente. L'azienda ha inoltre richiamato l'articolo 320 comma 2 del Codice delle obbligazioni (CO): «Il contratto di lavoro è considerato concluso anche quando il datore di lavoro accetta, per un certo tempo, l'esecuzione d'un lavoro, la cui prestazione secondo le circostanze non può attendersi senza salario». L'azienda ha inoltre sostenuto che i biglietti da 100 franchi di Ludovico non rappresentano molto, è vero, ma siccome Ludovico aveva vissuto nella fattoria, una parte del suo stipendio è stato pagato in natura come previsto dall'articolo 322 comma 2 del CO: «Se il lavoratore vive in comunione domestica con il datore di lavoro, il suo mantenimento nella casa con vitto e

alloggio fa parte del salario, salvo accordo o uso contrario». Incavolato, Ludovico si è rivolto alla protezione giuridica professionale, che ha illustrato all'ex datore di lavoro che in quel caso non si era trattato di un rapporto di lavoro, ma di un favore. Fortunatamente il cognato aveva fatto capo ad altre persone per la raccolta, retribuite regolarmente e quindi non solo con 300 franchi. Inoltre Ludovico aveva lavorato solo sporadicamente in fattoria, dove non aveva neppure soggiornato regolarmente, trattenendosi solo per un paio di notti.

L'azienda ha allentato le pressioni su Ludovico, che ha ricevuto integralmente il proprio salario fino alla fine del periodo di disdetta.

Servizio di protezione giuridica

■ SEV Ferrovia retica

RhB: che l'arbitrato chiarisca!

Il SEV e la RhB hanno stipulato un contratto. Il SEV lo rispetta, ma ritiene che la RhB non lo faccia. Ha quindi chiesto al tribunale arbitrale di pronunciarsi sulla validità del contratto.

Lo scorso 28 giugno, il SEV ha scritto al direttore e al consiglio d'amministrazione delle RhB chiedendo di verificare le classificazioni salariali e di poter incontrare un gruppo di giovani collaboratori. Il 19 settembre, il SEV ha sollecitato un riscontro alle sue richieste. Il 3 marzo 2014 ha poi ricevuto una risposta della RhB, in cui precisa che, secondo il contratto aziendale di lavoro, (CAL) le parti contraenti sono disponibili secondo il principio della buona fede a verifi-

care le reciproche richieste. Otto mesi appaiono però decisamente troppi.

Nell'autunno del 2013, la RhB ha informato il SEV di voler sottoscrivere un'assicurazione di perdita di guadagno per malattia per i casi di lunga durata. Sino a quel momento, la RhB si assumeva, come da CAL, il versamento dell'80% dello stipendio. Il SEV ha reagito documentando gli svantaggi di una simile assicurazione e facendo notare che la sua introduzione avrebbe necessitato la modifica del CAL. La RhB ha però introdotto unilateralmente questa assicurazione il 1° gennaio 2014.

Per caso il SEV è poi venuto a conoscenza dell'intenzione della RhB di creare una «regione modello alta Engadina» secondo la quale sei collaboratori della vendita avrebbero

dovuto lavorare in diverse stazioni. Ha quindi richiesto informazioni dettagliate sulle conseguenze di questa decisione, ricevendo per tutta risposta il rimando all'art. 26 del CAL, che prevede che «singoli collaboratori» possono «per motivi economici o di servizio» essere trasferiti. Questo rimando è di per sé corretto, ma lo stesso articolo dice anche che per il trasferimento di gruppi di oltre 5 collaboratori bisogna dapprima consultare i sindacati...

Dal cambiamento d'orario 2014/2015, la RhB assumerà in prima persona lo svolgimento delle prestazioni di manovra nella stazione di Coira. Questa decisione tocca 25 persone attualmente alle dipendenze delle FFS, che potrebbero passare alla RhB. Un progetto di sicura rilevanza per il personale, che dovrebbe indurre la RhB ad in-

formare compiutamente i partners sociali, anche perché la RhB sta mettendo a concorso posti per funzioni che non sono previste, rispettivamente che lei stessa ha soppresso in fase di elaborazione dell'attuale panoramica delle funzioni. Questa lista di esempi potrebbe essere prolungata all'infinito. Il più recente riguarda una procedura di licenziamento nella quale la RhB ha semplicemente ignorato tutti i provvedimenti previsti dal CAL per i casi di prestazioni insufficienti o di comportamento insoddisfacente.

Collaboratrici e collaboratori della RhB e il SEV vogliono sapere se il CAL RhB è ancora rilevante. In caso contrario, il tribunale arbitrale dovrà intervenire per correggere la situazione.

Peter Peyer

INFO

Composizione del tribunale arbitrale

Il tribunale arbitrale è l'istanza chiamata per conciliare in caso di divergenze d'opinione sul CAL. È composto da cinque membri, due designati dalla RhB, due dal SEV e da un presidente designato di comune accordo. Se non si giunge ad un accordo, la carica viene assunta dal presidente del tribunale cantonale. I due membri del SEV sono la vicepresidente Barbara Spalinger e l'ex segretario sindacale di San Gallo Peter Hartmann.

I compiti

Il tribunale arbitrale effettua dei tentativi di ricomposizione e sottopone alle parti proposte di soluzione. In caso di mancato accordo, decide in ultima istanza.

(CAL RhB, Art. 6, cpv. 3 e 4)

Assemblea generale PV Ticino e Moesano

martedì 25 marzo, ore 15.30
Casa del Popolo Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Apertura e approvazione O.d.G.
2. Nomina scrutatori
3. Approvazione verbale ultima AG
4. Rapporti:
 - a) del Presidente b) del Cassiere
 - c) della CVG d) discussione e approvazione rapporti
5. Preventivo 2014
6. Nomine: a) di un membro del comitato

- b) di un supplente nella CVG
- c) di due rappresentanti all'assemblea dei delegati PV
7. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV
8. Consegna attestati di benemeranza (40.mo, 50.mo, 60.mo, 70.mo e 80.mo di affiliazione SEV)
9. Eventuali

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

Il Comitato

■ Sezione Lavori (Bau) Ticino

Assemblea primaverile ordinaria

Venerdì 4 aprile, ore 18.00, ristorante Casa del Popolo a Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Saluti
2. Nomina di 2 scrutatori
3. Lettura e approvazione ultimo verbale
4. Relazione a) del presidente b) del cassiere c) della commissione di verifica della gestione
5. Approvazione dei conti 2013
6. Dimissioni e/o nomine
7. Relazione del presidente o di un rappresentante del CC Bau sull'attualità sindacale

8. Relazione di un rappresentante del segretariato SEV sull'attualità sindacale
9. Eventuali (comunicazioni Cope)

Seguirà un momento ricreativo con aperitivo offerto dalla sezione.

La presidente: Barbara Marcionetti

■ ZPV Ticino

Assemblea sezionale 2014

Martedì 15 aprile, ore 16.30
Sala conferenze (1° piano), stazione FFS Chiasso

Ordine del giorno:

1. SALUTO INTRODUTTIVO
2. NOMINA PRESIDENTE DEL GIORNO
3. NOMINA SCRUTATORI
4. APPROVAZIONE ORDINE DEL GIORNO
5. LETTURA VERBALE 30 OTTOBRE 2013
6. 2016: APERTURA TUNNEL DI BASE DEL SAN GOTTARDO, QUALE FUTURO PER I DEPOSITI DEL PERSONALE TRENO TICINESI?
- Relazione di Flavio Crivelli, responsabile della Regione Gottardo
- Discussione / Presentazione risoluzione, Angelo Stroppini, sindacalista SEV
7. RELAZIONI:
 - a) PRESIDENTE SEZIONALE
 - b) SEGRETARIO SINDACALE ANGELO STROPPINI
8. RAPPORTO DEL CASSIERE E REVISORI
9. NOMINA DUE MEMBRI DI COMITATO E UN

- SUPPLENTE NELLA COMMISSIONE DI GESTIONE.
10. PROPOSTA MODIFICA REGOLAMENTO DI GESTIONE
11. PROPOSTE ASSEMBLEA DEI DELEGATI
12. BENEMERENZE PER I 25 E 40 ANNI DI MILITANZA NEL SEV
13. EVENTUALI

Seguirà l'aperitivo e la cena offerti dalla sezione (presso Hotel Bahnhof a Chiasso dalle ore 19.00).

Per motivi organizzativi, i colleghi che intendono partecipare alla cena sono pregati di iscriversi nell'apposita lista esposta nei due depositi **entro il 10 aprile 2014**.

Vi aspettiamo!

Il comitato ZPV Ticino

■ Sezione TS Ticino

Assemblea generale ordinaria

Mercoledì 8 aprile, ore 17.15
Ristorante Casa del Popolo a Bellinzona

Ordine del giorno:

1. Saluto introduttivo
2. Verbale ultima assemblea
3. Rapporti
 - a) del segretario sindacale e presidente sezionale ad interim
 - b) del cassiere e dei revisori
4. Approvazione dei conti
5. Distribuzione gratuita agende: ripercussioni finanziarie
 - a) discussione
 - b) decisioni
6. Consegna onorificenze per 25 e 40 di appartenenza al SEV
7. Eventuali

Alla riunione parteciperà pure il presidente centrale TS Werner Schwarzer.

Seguirà un rinfresco e uno spuntino. Vi attendiamo numerosi!

Il Comitato

Corsi di formazione SEV 2014: reclutamento

mercoledì 30 aprile

Casa del Popolo a Bellinzona

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

Obiettivi: i/le partecipanti acquisiranno le varie strategie per reclutare e arricchiranno il loro bagaglio di esperienze. Il corso permetterà infatti uno scambio di esperienze tra i/le reclutatori/trici, definendo le buone e le cattive attitudini, il colloquio di reclutamento, cosa si deve sapere e come pianificare il reclutamento per la propria sezione.

Relatore: Angelo Stroppini, segretario sindacale SEV

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

Costo: membri SEV gratuito, non membri 250 franchi

Iscrizione

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

Sabato
29
marzo

Festa

per la giustizia
sociale e contro
la xenofobia

Entrata
libera

Dibattiti, musica, bancarelle buvette, cibi multietnici

Ore 15.00-24.00, Capannone delle feste
Lugano-Pregassona, Via Ceresio 25

■ Sottofederazione ZPV

FVP: esonero fiscale acclamato

In occasione della riunione del comitato centrale, lo scorso 11 febbraio, i presenti hanno potuto manifestare la propria soddisfazione per l'esonero fiscale delle FVP per il personale treno (vedi *contatto.sev* N. 2). Un risultato ottenuto grazie al segretario sindacale Jürg Hurli, che i presenti hanno potuto ringraziare di cuore per il successo ottenuto. La ZPV ha inoltrato alla conferenza CCL 12 proposte. La CoPe del personale treno ne ha trasmessa una che chiede il mantenimento del sistema attuale per le commissioni del personale di superficie in materia di regolamento del tempo di lavoro e di pianificazione delle disponibilità. A causa del lavoro in costante aumento, il numero dei giorni messi a disposizione dovrebbe essere adattato verso l'alto. Al momento non è dato di sapere se queste proposte saranno recepite nel CCL. Anche quest'anno torneranno le azioni di ringraziamento di Janine Truttmann e Sa-

brina Tessmer. Le prime visite sono già avvenute: si tratta dei depositi di San Gallo e di Coira e delle RhB di Coira. Altri dettagli saranno reperibili sul sito internet della ZPV www.zpv.ch. Roger Tschirky, coordinatore RhB, ha ringraziato Sabrina Tessmer e Janine Truttmann per l'azione del 4 febbraio, a cui ha preso parte anche Florian Stadler, rappresentante dei giovani presso le RhB. Quest'anno le RhB festeggiano i 125 anni e per questa occasione ogni collaboratore/trice riceverà uno Swatch. Janine Truttmann ha ricordato la scadenza del 30 marzo per il prossimo bollettino ZPV. Il presidente centrale Andreas Menet ha richiamato l'assemblea dei delegati il prossimo 28 maggio a Berna. È stato comunicato che in seguito al pensionamento di Beatrice Ben Amara, al segretariato centrale a Berna il suo posto sarà preso da Eveline Tanner Steiner.

Janine Truttmann

A SPROPOSITO DI...

DI ROBERTO DE ROBERTIS

... collaborazione

L'aveva già notato un ingegnere francese del Novecento: i cavalli da tiro, quando sono più di uno, tendono a lavorare di meno rispetto a quando devono tirare il carro da soli. In una certa misura è normale che, se il carico di lavoro viene distribuito, ciascuno fatiche di meno. La cosa curiosa è che, applicando lo stesso principio al tiro alla fune, quando a tirarla sono due persone ciascuna tende ad applicare circa il 90% della propria forza. Ma, più sono i tiratori, più la percentuale scende: in otto, ad esempio, lo sforzo individuale arriva a malapena al 50%! Un fenomeno noto in psicologia come «ozio sociale», che entra in gioco quando la prestazione del singolo si disperde in quella del gruppo e non è quindi più valutabile. Su una barca mettere ai remi due vogatori, anziché uno, non significa necessariamente raddoppiare la potenza propulsiva; a meno che non si riesca a far remare ciascuno dei due al massimo delle proprie capacità, come se fossero un'unica persona. In fondo l'abbiamo provato un po' tutti, andando in tandem o sul pedalò: si tende sempre a minimizzare il proprio sforzo, facendo affidamento sull'impegno muscolare dell'altro. Quando invece a pedalare si è da soli bisogna per forza mettercela tutta, se si vuole mantenere una certa andatura. Allora sì che l'impegno individuale è ben evidente e non è possibile barare. Un dato altrettanto interessante è che, per quanto ogni persona tenda a rendere di meno quando lavora in gruppo, un minimo sforzo ce lo mettono tutti. Anche perché, se davvero qualcuno non facesse proprio nulla, gli altri prima o poi se ne accorgerebbero e lo escluderebbero dal gruppo, costringendolo poi a farsi tutto il lavoro da solo. Quindi anche l'ozio sociale ha comunque dei limiti, che coincidono con il minimo dello sforzo individuabile. Il vero problema è che, quando si lavora in gruppo, oltre a risparmiare le proprie forze si tende a distribuire anche le proprie responsabilità. Non per niente, statisticamente parlando, si è visto che quando le decisioni vengono prese in gruppo sono tendenzialmente delle scelte a più alto rischio: ciascuno pensa che, se andrà male, non dovrà assumersi tutta lui la responsabilità e spesso, anche in caso di fallimento, il gruppo tende ad autoassolversi o comunque a fare barriera contro ogni critica esterna. Ecco perché ogni «top manager» si circonda immancabilmente di un suo stato maggiore: se le cose vanno male, potrà sempre scaricare la colpa su tutti gli altri che lo hanno «mal consigliato».

FFS Cargo International avrà i propri macchinisti

Il SEV ottiene garanzie a lungo termine

Il 1° aprile, oltre 100 macchinisti passeranno da FFS Cargo a SBB Cargo International. Per loro, il SEV ha ottenuto una garanzia di ripresa nell'eventualità di ristrutturazioni per motivi di ordine economico e per l'impiego transfrontaliero.



I treni di SCI trasporteranno principalmente traffico combinato e treni blocco dai porti del Nord all'Italia.

SBB Cargo International (SCI) è una società di proprietà di FFS Cargo SA per il 75% e di Hupac per il 25%, creata nel 2011. Sino ad oggi, SCI non dispone in Svizzera di macchinisti propri, contrariamente alle filiali estere SBB Cargo Italia e SBB Cargo Deutschland. Le prestazioni di condotta venivano quindi acquistate presso la casa madre. «È quanto avevamo a suo tempo concordato, spiega il segretario sindacale **Philipp Hadorn** che segue le questioni Cargo, pur non opponendoci di principio a che SCI assumesse macchinisti propri, a precise condizioni. La principale riguardava l'elaborazione di un CCL, come richiesto per ogni esternalizzazio-

ne». Il CCL è poi stato sottoscritto il 1° maggio 2012, dopo una lunga e dura trattativa ed è applicabile, oltre che al personale amministrativo e della centrale operativa, anche per i futuri macchinisti.

I due CCL di FFS Cargo e SCI, pur nel complesso equivalenti, presentano alcune differenze: quello di SCI prevede disposizioni più flessibili per il tempo di lavoro e non prevede più il passaggio al mercato del lavoro FFS con pagamento dello stipendio per una durata illimitata in caso di perdita del posto di lavoro per motivi di ordine economico o aziendale, compensate da una serie ap-

prezzabile di prestazioni da negoziare caso per caso.

Rientro in caso di ristrutturazioni

Nell'autunno 2013, FFS Cargo ha presentato ai partners sociali un progetto di struttura dei depositi che prevede il passaggio dei quasi 80 macchinisti di Bellinzona e di circa 30 dei 100 macchinisti di Basilea a SCI per il 1° aprile 2014. Il SEV ha posto due condizioni: in caso di ristrutturazioni per motivi di ordine economico, gli interessati dovevano poter rientrare alla casa madre e a inizio anno i sindacati SEV, VSLF, Transfair e AQTP hanno sotto-

scritto con FFS Cargo un suo impegno in tal senso sino a fine 2018. L'accordo prevede anche che le parti si riuniscano a metà 2018 per analizzare le ripercussioni dell'apertura della galleria di base sui macchinisti di SCI e per concordare eventuali provvedimenti.

Garantire condizioni di impiego svizzere

Il SEV ha inoltre richiesto che i macchinisti dei depositi italiani e tedeschi non avessero nel traffico transfrontaliero a percorrere più chilometri sulla rete svizzera, dei macchinisti svizzeri sulle rispettive reti estere. Tale accordo è poi stato ripreso a fine anno da SCI in una convenzione con i quattro sindacati che non potrà essere disdetta prima della fine del 2023. «La durata e la formulazione vincolante di questo accordo pongono nuovi parametri per questo genere di accordi» ha commentato **Philipp Hadorn**.

Il coinvolgimento della base

Philipp Hadorn e il segretario ticinese del SEV **Angelo Stroppini** sottolineano l'impegno e il coinvolgimento della

sottofederazione LPV in questa trattativa. «A Bellinzona abbiamo organizzato diverse assemblee per discutere le nostre rivendicazioni e, in seguito, i risultati delle trattative, che sono poi stati approvati all'unanimità» ci spiega **Angelo Stroppini**. «Questo procedimento ci ha permesso di coinvolgere i diretti interessati, che ci hanno manifestato il loro sostegno anche durante le trattative, e ci ha anche portato numerosi nuovi membri».

Il SEV esige anche da SCI che i macchinisti svizzeri non vengano impiegati per svolgere turni di colleghi esteri quando questi sono in sciopero. Questa richiesta è tutt'ora oggetto di trattative.

I nuovi contratti di lavoro per SCI sono stati recapitati in questi giorni ai diretti interessati. A Basilea è tutt'ora in corso la ricerca di candidati, in quanto l'interesse per il nuovo datore di lavoro si è rivelato nettamente al di sotto delle aspettative dell'azienda.

Markus Fischer

Photomystère: dov'è stata scattata questa foto?



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

Si può partecipare al concorso **entro mercoledì 26 marzo 2014:**

inviando una cartolina

postale: con nome, cognome, indirizzo e soluzione a: SEV, Photomystère, casella postale, 3000 Berna 6;

per e-mail: inviando le stesse indicazioni della cartolina a mystere@sev-online.ch;

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

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

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

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

La foto dell'ultima edizione del concorso illustrava la stazione innevata di Bulle FR, che in pochi hanno riconosciuto.

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

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

François Charrière, Vuadens, membro della sezione VPT tpf Rail.