

Primo Maggio

Un corteo, migliaia di persone per riaffermare i diritti di chi lavora

Pagine 4 e 5



Salario minimo: sì il 18 maggio

Contro discriminazioni e salari indecenti, il salario minimo è un'opportunità da cogliere e non crea ulteriore disoccupazione.

Pagine 6, 7 e 8



Focus.sev

Ferrovie del Giura, turno illegale soppresso.

Pagina 20

Riorganizzazione nelle e delle stazioni di smistamento

Grandi manovre

In Svizzera resteranno, a termine, soltanto cinque stazioni di smistamento. Le due sedi di Däniken e di Zurigo Mülligen sono infatti destinate a scomparire.

Ma i cambiamenti non finiscono qui. I dipendenti della manovra di Losanna e Zurigo Limmatt passeranno dalla Divisione Infrastruttura a Cargo. L'annuncio di questo trasferimento è stato fatto all'inizio del mese, ma le voci sulle imminenti grandi manovre circolavano da tempo, lasciando il personale in un clima di grande incertezza. Se, nella sostanza, per il SEV questi cambiamenti sono sensati, non sono privi di interrogativi. Da ora alla loro implementazione, il SEV resterà con gli occhi aperti e garantirà il proprio sostegno ai colleghi che potrebbero essere confrontati con eventuali problemi.

Dossier alle pagine 10, 11 e 12



Crossrail: l'appello dei macchinisti

Non è accettabile che un'azienda faccia orecchie da mercante, non risponda agli inviti, agli appelli e pratici la strategia del muro di gomma: riuniti in assemblea lunedì 5 maggio, i macchinisti di Crossrail hanno formalmente invitato l'azienda a sedersi attorno ad un tavolo negoziale con i sindacati SEV e UIL. Intanto la pressione è alle stelle.

alle pagine 2 e 3

Legge sul traffico merci: il SEV critica il governo

Impostazione sbagliata



Il Consiglio federale non considera il trasporto merci una componente

del servizio pubblico. È quanto emerge dal progetto di legge sul trasporto merci. In occasione del dibattito parlamentare, il SEV ribadirà che si tratta di una posizione sbagliata e non mancherà di

evidenziarne le lacune. Con questo progetto di legge, il Consiglio federale dà seguito ad un mandato del Parlamento, deviando però in un punto molto importante: respinge ogni promozione attiva del trasporto merci per ferrovia, omettendo di conseguenza anche di formulare obiettivi di trasferimento.

a pagina 14

EDITORIALE

Due casi recenti hanno confermato l'importanza di avere qualcuno che verifichi il rispetto delle disposizioni di legge e dei CCL: presso la TransN, il SEV è dovuto intervenire in quanto l'azienda aveva mutato unilateralmente le condizioni d'impiego del personale a tempo parziale, attribuendolo ad un gruppo di rimpiazzanti, infrangendo il CCL.

«Sbagliando si impara...»

Barbara Spalinger, Vicepresidente SEV

Presso le CJ, il SEV è invece insorto contro un turno di riserva contrario alle disposizioni della LdL (cfr. pag. 20). In entrambi i casi, le direzioni hanno ammesso i loro errori e si sono scusate. Il mancato rispetto di leggi o di CCL da parte delle aziende, indipendentemente se deliberato o per incompetenza, è un fatto grave, che va corretto e criticato. Per questo, vi sono i professionisti del sindacato, informati dai loro attenti membri e che dispongono delle conoscenze e dell'esperienza necessaria per valutare le situazioni. Alcune persone sono del parere che questo compito possa essere attribuito alle commissioni del personale, ma senza professionisti indipendenti non è possibile raggiungere questi traguardi. Sbagliando si impara. Vale anche per i membri delle direzioni, a condizione che siano disposti ad ammettere i loro errori e a porvi rimedio. Nella fattispecie, rimborsando le differenze accumulate nel caso della CJ.

IN BREVE

4 METRI

Il 1° giugno 2014 entrerà in vigore una legge che prevede la realizzazione e il finanziamento di un corridoio da 4 metri lungo l'asse ferroviario del San Gottardo. Il termine di referendum è scaduto inutilizzato il 6 aprile 2014. Nel traffico merci transalpino è sempre più frequente il trasporto di semirimorchi con altezza agli angoli di 4 metri. Per tale ragione il 13 dicembre 2013 il Parlamento ha approvato una legge che stabilisce di adeguare le tratte d'accesso alle gallerie di base lungo l'asse del San Gottardo al transito di semirimorchi con altezza agli angoli di 4 metri. Per la realizzazione del corridoio il Parlamento ha approvato lo stanziamento di 990 milioni di franchi. La legge prevede che il corridoio del San Gottardo sia percorribile dai semirimorchi entro il 2020.

Aggressioni: cartolina soppressa

Un anno fa ai lettori e alle lettrici di *contatto.sev* era stata presentata la cartolina di annuncio delle aggressioni, attraverso la quale i membri potevano informare il SEV in caso, appunto, di aggressione. Dal momento che è stata poco utilizzata, non sarà più stampata. Ciò non significa che non vi siano più aggressioni, ma piuttosto che i membri prediligono altri canali per informare il datore di lavoro e il SEV.

Nel frattempo si può constatare che numerose aziende hanno preso sul serio il problema delle aggressioni e hanno organizzato un'assistenza professionale per i/le colleghi/e interessati/e.

Il SEV interrompe la produzione della cartolina, ma continua con impegno la lotta contro le aggressioni, privilegiando altri supporti. Un grazie di cuore a coloro che hanno utilizzato la cartolina durante quest'anno.

pmo

Appello dei macchinisti affinché l'azienda incontri i sindacati e avvii un confronto costruttivo

«Crossrail si sieda attorno

Basta schivare l'oliva, non rispondere agli inviti, agli appelli e fare il muro di gomma: riuniti in assemblea lunedì 5 maggio, i macchinisti hanno formalmente invitato l'azienda a sedersi attorno ad un tavolo negoziale con i sindacati SEV e UIL.

La tensione è palpabile e l'attesa si fa sempre più pesante per chi, come ogni macchinista, vive sulla propria pelle una condizione di incertezza e di incognite. Perché questa è la situazione attuale per i dipendenti di Crossrail che da Domodossola dovrebbero essere trasferiti a Briga. Un trasferimento a condizioni salariali da dumping - rispetto ai salari in uso nel settore in Svizzera - e senza la protezione dal licenziamento.

«Divide et impera»

La tattica dell'azienda è chiara: rifiutarsi di sedersi al tavolo con i sindacati per avviare trattative degne di questo nome, diluire e dilatare i tempi per sgretolare la compattezza dei macchinisti, proporre contratti individuali che altro non sono che il miglior mezzo - per l'azienda - di controllare ogni singolo lavoratore dividendolo dal gruppo. Insomma Crossrail adotta la strategia del «divide



I rappresentanti del SEV e della UIL di fronte all'assemblea.



Barbara Spalinger e Angelo Stroppini.

et impera», finalizzata al mantenimento del controllo sul personale dividendo e frammentando il gruppo affinché non sia nelle condizioni di lot-

tare per un obiettivo comune, come per esempio un Contratto collettivo di lavoro (CCL). E, soprattutto, facendo credere ai dipendenti che il nemico è il

sindacato, non l'azienda che dà loro da mangiare. Non importa in quali condizioni, non importa se in assenza del rispetto delle regole e delle leggi. Non importa se crea insidiose discriminazioni. Ciò che conta è andare alla conquista del mercato senza regole.

Ma i sindacati non ci stanno. **Angelo Cotroneo** (UIL Trasporti), **Pancrazio Raimondo** (UIL Frontalieri), **Angelo Stroppini** (SEV) e **Barbara Spalinger** (SEV), hanno spiegato in lungo e in largo qual è la posta in gioco, evidenziando il comportamento profondamente anti-sindacale della Crossrail. Di fronte ad un personale visibilmente sulle spine, i colleghi della UIL hanno dovuto ribadire

Commissione del personale e sindacati hanno chiesto spiegazioni

Perquisizione alle

del giorno della riunione con la direzione delle Officine del 14 maggio, dopo la chiusura del presente numero di *contatto.sev*.

Venerdì, i rappresentanti del personale hanno distribuito un volantino in cui ricordano l'accaduto, sottolineando l'arbitra-

rietà dell'azione condotta dalla direzione e il loro disappunto nei confronti di un modo di procedere definito «subdolo». «Tutti noi - si legge nel volantino - mercoledì 7 maggio, alla fine della giornata lavorativa e senza alcun preavviso agli albi, siamo stati oggetto di una

sistematica, accurata e approfondita perquisizione da parte di personale della Securitas. Le perquisizioni sono state effettuate ai tre cancelli d'uscita, da due agenti Securitas per postazione. Le persone sprovviste di borse o zainetti hanno dovuto ugualmente sottoporsi

al tavolo!»

re di non essere contrari ad un trasferimento dell'attività da Domodossola a Briga, «ma di essere contrari ad un trasferimento senza tutele, come propone il CEO di Crossrail Jeroen Le Jeune». Un direttore generale che continua a rifiutare un incontro con i sindacati, mentre preferisce parlare con i dipendenti durante gli «happy hours», facendo balenare l'idea che un contratto individuale è il miglior passaporto verso l'Eldorado svizzero.

Ma nell'Eldorado svizzero ci sono regole da rispettare

Nell'Eldorado, o presunto tale, non solo ci sono regole molto chiare che vanno rispettate, ma prassi giuridiche che in assenza di un contratto collettivo di lavoro tutelano poco il singolo lavoratore in caso di licenziamento. «In Svizzera anche di fronte ad un licenziamento abusivo - tenta di spiegare Barbara Spalinger, giurista e vicepresidente del SEV - il massimo che si può ottenere è un risarcimento, non la reintegrazione del posto di lavoro». Un principio, quello delle tutele, su cui hanno battuto il chiodo anche Angelo Cotroneo e Pancrazio Raimondo: «Siamo qui per tutelare i vostri diritti. E per rendervi attenti sugli strumenti di pressione usati dall'azienda per mettervi con le spalle al muro, come quello di negarvi una formazione se non firmate

il contratto individuale. Sono minacce inaccettabili». «Ricordatevi - sbotta Angelo Cotroneo - che i nemici non sono i sindacati: il vostro avversario è un'azienda che per risparmiare e slegarsi dalle tutele previste dalla legge italiana, vuole andare in Svizzera dove sui treni c'è un solo macchinista. E ci vuole andare con pratiche da dumping».

Un gioco spregiudicato

Ma che importa? Per un macchinista italiano 3500, 3700 o 4000 franchi sono una bella somma. Che importa se in Svizzera i salari d'uso sono più alti e se sulle spalle dei colleghi svizzeri grava la minaccia del dumping salariale mettendo a rischio la loro professione e le condizioni di impiego? Il gioco spregiudicato di Le Jeune è fin troppo lampante. Non c'è neppure bisogno di smaschiarlo. «A questo pericoloso gioco al massacro dove a perdere sono solo i lavoratori - tuona Angelo Stroppini - i sindacati non ci stanno. La lezione della liberalizzazione l'abbiamo imparata bene».

L'odore delle spinte neoliberaliste, che possono stordire i lavoratori presi ad uno ad uno, i sindacati lo fiutano infatti da lontano. «Ma non vedete qual è il piano di Le Jeune? È quello del caos: salari diversi per tutti - aggiunge Stroppini - a dipendenza da criteri molto persona-

li, come la simpatia o la docilità. Mi potete spiegare per quale motivo l'indennità domenicale per i macchinisti svizzeri vale 80 franchi e per quelli italiani 35 franchi? Valetate forse meno? Ecco perché è importante, uniti, combattere il dumping salariale al di qua e al di là della frontiera. Mettere i lavoratori gli uni contro gli altri, è lo scopo di un datore di lavoro come Crossrail. Se gli lasciamo le mani libere, avrà vinto lui». E l'Eldorado agognato rischia di trasformarsi nella migliore delle ipotesi in un miraggio e nella peggiore in un sogno molto amaro. Alla fine i macchinisti hanno affidato ai sindacati il compito di chiedere a Le Jeune di sedersi al tavolo delle trattative.

Nel frattempo il CEO di Crossrail propone stipendi al rialzo ma sempre molto bassi rispetto ai salari d'uso in Svizzera, mentre l'Ufficio federale dei trasporti aspetta ancora dall'azienda una documentazione completa e circostanziata sul progetto di trasferimento da Domodossola a Briga. Un'attesa che di certo non mette in buona luce un'azienda che da un lato palesa tutta la sua spregiudicatezza e, d'altro lato, mostra l'incapacità di confrontarsi con i sindacati.

Françoise Gehring

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Un calcio ai diritti

Quando manca una manciata di settimane al fischio di avvio dei campionati mondiali di calcio in Brasile, logico che scemi l'attenzione (per la verità sempre assai scarsa) su quanto avviene in un'altra sede deputata a divenire la capitale mondiale calcistica, il Qatar dove ci si sta preparando all'abbuffata pallonara del 2022.

Privo di qualsiasi struttura atta a ospitare il grande evento, questo Emirato, ricchissimo di sabbia e petrolio, deve letteralmente rifondarsi, costruirsi ex-novo per il grande evento, fortissimamente voluto e ottenuto anche grazie, a quanto si dice, a laute bustarelle. Uno scandalo in divenire, secondo fonti giornalistiche britanniche che potrebbero portare addirittura allo spostamento di sede. Non si tratta solo di costruire le strutture sportive, in primis stadi e campi di allenamento, ma anche alberghi, villaggi turistici, strade e tutto quanto ancora necessita per ospitare centinaia di migliaia di visitatori. Strutture che ovviamente sono intese a divenire una solida e perenne attrattiva per turisti, non certa limitata ai tempi di un evento singolo.

Due dunque le condizioni base per far fronte alla grande sfida: avere una disponibilità illimitata di denari e di mano d'opera. Nessun problema per l'emirato. Il flusso di soldi è garantito da quello del petrolio; quello di lavoratori dalla miseria imperante in mezzo pianeta, e in particolare, considerata la posizione geografica del Qatar, nelle regioni asiatiche.

Così oltre un milione di diseredati del Nepal, del Bangladesh, dell'India, delle Filippine (solo per citare i Paesi che forniscono il maggior numero di lavoratori) da tempo hanno raggiunto l'emirato con il miraggio di un lavoro ben retribuito, anche 250-300 euro mensili, una vera fortuna. E altri ne giungono quotidianamente.

Ma ciò che hanno trovato e trovano è ben altro: condizioni di lavoro impossibili, disumane, stipendi da fame, una quotidianità di sfruttamento che può essere definita con una sola parola: schiavismo. 12 e più ore al giorno di lavoro, sotto il sole, senza pause, sette giorni su sette, per 5 euro al giorno, senza assistenza, sequestrati e ricattati.

I rapporti redatti dalla Federazione Mondiale dei lavoratori degli edili e del legno, alla Confederazione sindacale internazionale e da Amnesty International sono precisi e particolareggiati atti di accusa. Le impossibili condizioni di lavoro imposte a questi paria, hanno già causato dal 2011 a oggi almeno 400 morti, una cifra indicata per difetto poiché stando ai dati diffusi da Nepal e India il numero delle vittime avrebbe già superato il migliaio. E si stima che quando verrà tirato il calcio d'avvio, nel 2022, i morti saranno già stati, secondo calcoli ottimistici, almeno 4000.

Ma la FIFA, che fa? Che cosa dice? Ha preso provvedimenti, quali? O intende prenderli? Bene, stando a resoconti giornalistici pare che infine il Signor Blatter stia per uscire dal letargo. Se fino a poco tempo fa si diceva rassicurato dalle... assicurazioni ricevute dalle autorità del Qatar, ora sembrerebbe pronto a muoversi di concerto con i sindacati e a minacciare l'emirato di riconsiderare l'assegnazione dei giochi.

alla direzione

Officine

all'attenzione dell'agente in divisa mediante una perquisizione corporale, almeno per quanto attiene l'uscita nord». Visto il susseguirsi delle più che legittime richieste di informazioni, oltre ai messaggi di sconcerto e disapprovazione, il Comitato condanna questo

modo di procedere, ritenendo tra l'altro che non vi sono, oltre naturalmente alla mancata applicazione della regola del buon senso e della proporzionalità, nemmeno le basi legali che permettano alla direzione di intraprendere azioni di questo tipo».

Aspetti che la commissione aveva puntualmente segnalato alla Direzione, manifestando la sua opposizione a questo subdolo modo di procedere.

Nei prossimi giorni sindacati e CoPe decideranno quali passi intraprendere su una vicenda che ha dell'incredibile e che ha generato grande malumore.

red

Panoramica del Primo Maggio in tutta la Svizzera

Un coro per il salario minimo



A Zurigo il SEV ha marcato la propria presenza in prima fila.



Philipp Hadorn alla tribuna a Soletta.



Giorgio Tuti alla Casa del popolo a Zurigo.



Come sfondo la bandiera del SEV per la consigliera di Stato di Zugo Manuela Weichelt-Picard.



A Zurigo, presso la Casa del popolo, il coro senior intona i canti «Tigersprung» e «Maivorfeiers».

Il Primo Maggio 2014 è stato celebrato in circa 50 località della Svizzera. Oltre 10 mila persone hanno manifestato per la dignità del lavoro e per il salario minimo.

Nel suo appello al Primo Maggio, l'Unione sindacale svizzera ha posto l'accento sulla votazione sul salario minimo, una rivendicazione portata avanti con convinzione. 22 franchi all'ora (o 4 mila franchi al mese) sono davvero il minimo per una retribuzione degna di questo nome. Nel suo discorso a Norimberga, il presidente dell'USS **Paul Rechsteiner** ha dichiarato che l'iniziativa sindacale del salario minimo in Svizzera è già un grande successo perché «la campagna ha spinto diverse aziende ad alzare il basso livello delle rispettive retribuzioni». E ha citato gli esempi di Aldi, Lidl oppure H&M che hanno corretto al rialzo i salari dei/delle loro dipendenti. «La rivendicazione del salario a minimo - ha sottolineato il presidente dell'USS - è oggi centrale come allora era stata la lotta contro il lavoro minorile, la lotta per regolare la durata del lavoro e il diritto alle vacanze. Rivendicazioni per le quali abbiamo dovuto combattere per anni».

A Briga il presidente del SEV **Giorgio Tuti** ha speso molte parole sul tema della previdenza vecchiaia; non poteva non soffermarsi sull'iniziativa «AVS-plus», che «davvero rappresenterà un contributo per le persone che già ora sono in pensione e che fanno fatica a vivere, e per coloro che guardano con apprensione al momento del pensionamento». Il segretario sindacale del SEV consigliere nazionale **Philipp Hadorn** si è invece rivolto alla piazza di Soletta. Ha privilegiato, nel suo intervento, soprattutto temi di attualità. Ma ha ricordato che il Primo Maggio rappresenta la lotta collettiva di tutte le forze progressiste. E di questo momento comune abbiamo ancora e sempre bisogno.

uss/pan/frg

L'appello di Saverio Lurati, presidente dell'Unione sindacale svizzera Ticino e Moesa

Un futuro decoroso per tutti



Lavoratori, lavoratrici, pensionati e pensionate, personalità politiche e della società civile compatti e solidali per il Primo Maggio.



Donne contro i maschilisti della destra conservatrice



Una piazza gremita



New entry nella squadra dei cucinatori SEV: Pascal Fiscalini e Marco Belloli

Grande successo al Primo Maggio USS a Lugano, con un corteo molto seguito.

Anche quest'anno il SEV ha dato man forte in cucina, capitanati dal mitico Ornello Polti. Hanno risposto al consueto appello Edy Lucchini, Yuri de Biasi, Giuseppe Lupica e, new entry come cucinatori, Marco Belloli e Pascal Fiscalini e alcuni colleghi di Unia, come Igor Cima e Rocco Rainone. Per la parte politica, il presidente dell'USS Ticino e Moesa Saverio Lurati ha ricordato che «Ogni giorno in Svizzera migliaia di lavoratori precari, senza un salario decente e privi di tutele fondamentali, faticano a costruirsi un futuro e migliaia di famiglie non ce la fanno ad arrivare alla fine del mese, mentre centinaia di approfittatori si arricchiscono e vivono da nababbi». Il dito viene puntato quindi contro la politica, accusata di aver fatto finta di non vedere il fenomeno. E anche contro la SECO, «arrivata in ritardo o meglio non è arrivata del tutto a proporre correttivi». La proposta dell'USS è quindi quella di «un salario minimo di 4000 franchi, una responsabilità solidale più efficace e sanzioni esemplari».



Un corteo molto partecipato



Militanti SEV in prima linea

Per Lurati l'occupazione residente va difesa così come i redditi dei salariati e dei pensionati: «È impensabile garantire un futuro ai nostri figli se si continua a sostituire lavoratori residenti con lavoratori provenienti dai più disparati Paesi, costringendoli a prestazioni remunerate indecentemente. Solo lottando in maniera unitaria i lavoratori e le lavoratrici potranno impedire un ulteriore degrado sociale». Particolarmente apprezzati gli interventi dell'ex consigliere di



Denuncia contro il dumping da parte di Angelo Stroppini

Stato Pietro Martinelli e della giornalista Giulia Fretta, che vi proporremo nelle successive edizioni di *contatto.sev*.

Per Vania Alleva, l'iniziativa per salari minimi favorisce l'uguaglianza salariale



«Salari minimi contro la discriminazione»

L'iniziativa per salari minimi avrebbe un grosso effetto anti discriminazione, ossia i bassi salari delle donne. Anche i contratti collettivi di lavoro servono a realizzare maggiore giustizia retributiva.

■ **contatto.sev:** Vania Alleva, l'Ufficio federale di statistica il 28 aprile ha presentato la sua rilevazione della struttura dei salari e, il giorno seguente, l'USS il suo studio sull'uguaglianza salariale. Di che cosa si tratta nei due casi?

L'Ufficio federale di statistica ha pubblicato cifre molto importanti, che confermano ufficialmente che la forbice retributiva si è allargata: gli stipendi superiori sono cresciuti sensibilmente, mentre quelli inferiori sono persino calati. Nonostante la crisi economica e certe retribuzioni scandalose, il divario non cessa di ingrandirsi: sono dati impressionanti e persino scioccanti. Fanno paura soprattutto i dati riferiti alle donne: il loro coinvolgimento nel settore dei bassi salari è cresciuto, come pure il divario retributivo fra i due sessi dopo che, negli ultimi anni, era leggermente calato, seppure molto lentamente. Questo ci fa capire quanto sia importante l'iniziativa per salari minimi. Con un SI possiamo dare un segnale per una maggior giustizia retributiva e contro una nuova divaricazione, ma pure fare qualcosa di concreto e immediato contro la disuguaglianza salariale.

Lo studio dell'USS prende in considerazione soprattutto le differenze retributive fra uomini e donne, solo sotto l'aspetto del sesso e quindi la discriminazione.

Esso indica però anche come questa discriminazione può essere combattuta. Se ne deduce che queste differenze sono ancora troppo grandi e che le professioni femminili sono sottovalutate in materia salariale. Sappiamo che fra tutti coloro che guadagnano meno di 4000 franchi, le donne sono il 70%. A causa di questa discriminazione, alle donne vengono a mancare 7,7 miliardi di franchi all'anno! Già solo grazie all'iniziativa, la discriminazione salariale potrebbe essere ridotta di un miliardo! Ecco quindi che l'iniziativa è un importante passo verso una maggior giustizia retributiva.

Un altro strumento importante sono i contratti collettivi di lavoro. La nostra iniziativa postula pure lo sviluppo dei contratti collettivi. Laddove esiste la protezione di un CCL, le differenze salariali fra donne e uomini sono inferiori, come ad esempio nel settore della ristorazione, un settore dove vivono i salari bassi, ma dove c'è la copertura di un contratto collettivo. Per contro, nel settore del commercio al dettaglio, dove non abbiamo un contratto collettivo nazionale, vi sono ancora grosse disparità.

A parte ciò, sono necessarie altre misure vincolanti per realizzare la parità salariale. Sappiamo che lasciare alle imprese e alle aziende il compito di vegliare al rispetto dell'uguaglianza salariale serve a poco.

Discuteremo in seno all'USS quali altre misure legali vincolanti occorrono per raggiungere questo obiettivo.

■ **Tu sostieni che i salari minimi contribuiscono a ridurre la discriminazione salariale. Come spieghi questo effetto?**

Nei contratti collettivi con salari minimi di regola non viene fissato solo il salario più basso, ma pure quello per i dipendenti con formazione professionale, per quelli con esperienza pluriennale, eccetera. I limiti inferiori di retribuzione vengono quindi fissati per le varie categorie e questo serve: si fissano così vincolanti limiti inferiori, indipendentemente dal sesso e i dipendenti conoscono questi limiti e sanno quanto gli spetta, rispettivamente quale sarà la loro dinamica salariale.

■ **Non ci sarebbe il grande pericolo che, qualche tempo dopo l'introduzione del salario minimo, l'intera struttura salariale possa vacillare, con gli uomini ad ottenere alte retribuzione e le donne che stanno a guardare?**

Ripeto, sono le donne ad essere mal pagate e da questo profilo la nostra iniziativa avrebbe un effetto immediato: essa causa rapidamente l'innalzamento dei salari bassi e, di conseguenza, anche di quelli di molte donne.

Nei mestieri cosiddetti femminili, vengono versati salari da fame. E inoltre, si tratta di settori dove la copertura dei contratti collettivi è molto bassa e in cui parte dei datori di lavoro si oppongono categoricamente alla conclusione di un CCL.

L'iniziativa prevede pure di incentivare la firma di contratti collettivi, ciò che di principio porterà alla fissazione di salari minimi anche per altre categorie di salario. Nei settori in cui già vigono salari minimi, si è fatto sentire un effetto positivo su tutta la struttura salariale e la discriminazione salariale è stata bandita. Presso Coop e Migros, grazie alle battaglie sindacali, sull'arco di dieci anni i salari sono aumentati di circa 1000 franchi al mese, con conseguenze molto positive in particolare per le donne, poiché nelle categorie inferiori sono occupate soprattutto donne. I dati pubblicati dall'Ufficio federale di statistica dimostrano che la discriminazione salariale nel complesso è aumentata di un mezzo per cento,

minimo e la pressione sindacale producono un effetto positivo in vista dell'abolizione della discriminazione salariale.

■ **Il mondo dei trasporti pubblici è ancora un settore a predominanza maschile. Le maggiori imprese dispongono di contratti collettivi e quindi il problema della diversità salariale non dovrebbe avere lì la stessa rilevanza come in altre aziende. Tuttavia, ci sono ancora imprese che rifiutano la conclusione di un CCL. Ci chiediamo se le cifre dell'UFS nel settore dei trasporti pubblici dimostrino pure l'esistenza di una discriminazione retributiva.**

Per poter trarre conclusioni sicure, questi dati dovrebbero essere valutati in modo specifico per i diversi settori. In generale, abbiamo constatato che laddove non esistono contratti collettivi, la probabilità che vi sia discriminazione è indubbiamente più alta. Nel caso di una grande azienda come le

«Gli stipendi superiori sono cresciuti sensibilmente, mentre quelli inferiori sono persino calati.»

mentre nel commercio al dettaglio è diminuita nella stessa misura. Essa rimane ancora troppo alta e dev'essere ulteriormente ridotta, ma le cifre indicano che il nostro lavoro con la campagna per il salario

FFS, con un buon contratto e una scala salariale ben specificata, le differenze salariali fra uomini e donne sono molto più piccole. È un buon esempio a riprova dell'efficacia dei contratti collettivi di lavoro.



Vania Alleva (nella foto oratrice al 1° Maggio di quest'anno a Zugo) è responsabile sindacale per il miglioramento dei lavoratori in Svizzera.

Ecco perché anche i dipendenti dei trasporti pubblici dovrebbero impegnarsi a favore dei salari minimi, sia perché servono a combattere le differenze, sia perché rappresentano una protezione per i livelli salariali fissati nei CCL.

■ **Il pericolo di dover lavorare per un salario misero è particolarmente presente nei settori a bassi salari, ma non sono da escludere altri fattori, come il rimanere poco tempo nella professione, il perfezionamento della formazione o il grado di occupazione.**

Non sono certo le donne responsabili per la discriminazione salariale. Se il direttore dell'Associazione dei datori di lavoro Müller accolla alle donne la colpa della loro posizione interna, è uno scandalo e dimostra quale rispetto ha della legge, dato che l'uguaglianza di trattamento è inserita nella Costituzione. Ma dimostra pure la sua scarsa considerazione per le donne.

Effettivamente, i lavoratori a tempo parziale sono sottovalutati e molte aziende trascurano la promozione della donna. È ovvio che, da sola, l'iniziativa

«Grazie all'iniziativa, la discriminazione salariale potrebbe essere ridotta di un miliardo!»

per salari minimi non basta, ma ci vogliono altre misure, che i sindacati invocano da tempo, come una miglior assistenza per le famiglie, non solo per i bambini, ma pure per i famigliari non autosufficienti. In questi casi, le donne prestano lavoro non retribuito. Le argomentazioni del direttore dell'associazione padronale sono semplicemente false, perché le cifre dimostrano che la discriminazione salariale si registra a tutti i livelli ed è spesso ancora maggiore per le donne in posizioni dirigenti. L'affermazione secondo cui le donne non si danno abbastanza da fare per migliorare la loro posizione è smentita dai fatti.

■ **Un'ultima domanda: la votazione su questa iniziativa sarà domenica prossima. L'esito è incerto: quali sono le prospettive?**

La cosa più importante è che si voti SI, dando un chiaro segnale contro i salari da fame e per l'uguaglianza retributiva. Questo avrà un effetto positivo in quei settori dove già esiste un CCL. Già ora possiamo constatare che l'iniziativa è stata utile. Questa campagna ha fatto sì che in molti settori siano stati introdotti salari minimi oppure che siano state aumentate le retribuzioni. È il caso del CCL degli impianti di risalita, un passo importante, anche se questo contratto non copre ancora tutto il settore. L'anno scorso, per la prima volta nell'industria delle macchine, dopo 75 anni sono stati introdotti salari minimi, mentre diverse

imprese hanno fissato il loro salario a 22 franchi all'ora, ossia 4000 franchi al mese, come Aldi, Lidl, Bata, H&M. L'associazione dei fioristi raccomanda ai suoi membri di fissare nei prossimi anni il salario minimo a 4000 franchi, lo stesso ha fatto l'associazione dei panettieri e i salari sono stati aumentati pure nell'editoria, ciò che ci fa dire che l'iniziativa ha già avuto un effetto positivo.

Non siamo però ancora arrivati al traguardo e quindi ci vuole un SI il 18 maggio.

Peter Anliker

BIO

Vania Alleva (44) è cresciuta a Zurigo in una famiglia di emigranti italiani. Ha concluso gli studi in storia della cultura a Roma, conseguendo il titolo di dottoressa in lettere.

Poi ha seguito un corso di postdiploma in comunicazione interculturale. Ha lavorato come giornalista e docente di scuola media e dal 1997 è attiva presso il sindacato SEI, mentre oggi è copresidente di Unia e vicepresidente dell'USS.

Possiede la doppia nazionalità italiana e svizzera, è sposata e vive a Berna.

Azione a Mendrisio del Gruppo Donne USS Ticino e Moesa: il 18 maggio nell'urna un sì al salario minimo

Per una vera dignità salariale



Piazzale alla Valle, Mendrisio: un'azione per sottolineare l'importanza del salario minimo come contributo alla lotta contro la disparità salariale.

Per sottolineare l'importanza del salario minimo per le donne, il Gruppo USS (Unione sindacale svizzera) Ticino e Moesa ha animato, sabato 26 aprile, una bancarella in Piazzale alla Valle a Mendrisio e ha scritto sul piazzale la cifra 4 mila con gli oggetti della vita quotidiana e professionale delle donne. Donne che spesso, rispetto agli uomini, devono assumersi doppi e tripli ruoli. Che spesso, rispettano agli uomini, subiscono gravi discriminazioni salariali. E alle quali, a giudicare da alcuni tenori della politica e dell'economia, viene negata l'autodeterminazione, qualificando i salari femminili, «salario accessorio» o «argent de poche». Alla manifestazione, che ha suscitato la curiosità dei passanti, erano presenti le organizzatrici Linda Cortesi, sindacato VPOD e presidente del Gruppo Donne USS Ticino e Moesa; Laura Calabasso, sindacato VPOD; Roberta Bonato Knuchel, sindacato Unia; Françoise Gehring, Sindacato del personale dei trasporti (SEV).

Vi ricordate le pubblicità degli anni Cinquanta? Illustrazioni di donne «bon ton» fiere di usare il nuovo aspirapolvere, felici di aver scoperto un nuovo brodo per non fare la solita minestra? Insomma, alludiamo all'icona dell'angelo del focolare, che dentro le quattro mura domestiche lava, stira, cucina, spolvera, riordina, si occupa dei pupi e, trepidante, attende l'arrivo del re, il capofamiglia, il *male breadwinner*, ossia colui che provvede al sostenta-

mento della famiglia. Questa icona *vintage* viene spolverata dagli avversari del salario minimo che ripropongono, in modo del tutto disinvolto e soprattutto antistorico, un'immagine d'altri tempi che evidentemente richiama nelle loro teste un'atmosfera vissuta con nostalgia.

Il dibattito sul salario minimo, in votazione il 18 maggio, ci sta infatti riportando indietro di oltre cinquant'anni, come se il modello della parità di gene-

re fosse fantascienza, come se l'ingresso delle donne nel mondo del lavoro fosse un'alucinazione collettiva. I discorsi di diversi tenori dell'economia e della politica - tutti maschi, e non è un caso - ci lasciano basite: in fondo - affermano - il salario della donna non è altro che «argent de poche», un «salario accessorio», complementare a quello dell'uomo. Quindi non si vede perché dovrebbero rivendicare un salario minimo di 4 mila franchi. Si accontentino del loro ruolo di comprimarie e di un salario conseguente, in base al principio secondo cui l'uomo è il «produttore e protettore» e in fondo la donna è colei che svolge le funzioni riproduttive e di cura. Questi signori insultano né più né meno le donne, non considerate persone a parte intera, ma la metà di qualcosa o di qualcuno. La solita minestra della discriminazione e della mancanza di considerazione è dunque di nuovo servita dai maggiordomi dell'economia e della politica, che non si vergognano minimamente di quello che mettono nel piatto. L'immagine antiquata della donna e del ruolo della donna, è stata maldestramente riproposta dal direttore dell'Unione svizzera delle arti e mestieri

(USAM) Hans-Ulrich Bigler. Per il signor Bigler la situazione attuale va bene così, convinto come è che i salari bassi delle donne si giustificano perché «salari accessori». È quanto ha dichiarato su «20 minuti» a commento della situazione dei bassi salari che si riscontrano, per esempio, nei saloni di parucchiere. In buona sostanza le giovani donne toccate dai salari bassi - che rimangono a vivere con i genitori perché non riescono a provvedere al proprio sostentamento - non dovrebbero fare altro che aspettare il principe azzurro, trasferirsi nella sua casa e contribuire con il «salario accessorio femminile», alle spese della coppia. Nell'appello «Salari femminili solo argent de poche? No grazie», diverse consigliere nazionali socialiste - tra cui la vicepresidente del PS Svizzero Marina Carobbio Guscetti - hanno denunciato queste dichiarazioni anacronistiche e discriminanti.

Per Biegler, evidentemente, l'autonomia e l'autodeterminazione della donna sono concetti fuori dalla sua visione del mondo. Si dimentica che nel 1981 il popolo svizzero ha iscritto nella Costituzione federale il principio dell'uguaglianza tra donne e uomini e che il

primo luglio 1996 è entrata in vigore la Legge federale sulla parità tra i sessi. Fa finta di non vedere che le discriminazioni salariali colpiscono gravemente le donne.

Drammaticamente reali sono le cifre dei salari bassi. In Svizzera ben 330 mila dipendenti guadagnano meno di 22 franchi all'ora o meno di 4 mila franchi per un impiego a tempo pieno. La maggior parte delle persone - ben 230 mila - che percepisce salari così bassi, sono donne. In Svizzera, infatti, una donna attiva su otto guadagna meno di 22 franchi l'ora, rispetto ad un uomo su venticinque. Le donne sono dunque colpite da questi salari in maniera sproporzionata. Le donne, inoltre, spesso svolgono professioni mal pagate. E questa non è una coincidenza: più donne lavorano in un settore, più basso è il salario. Il cosiddetto «tipico lavoro femminile» se paragonato al «tipico lavoro maschile» viene valutato meno e dunque meno pagato. Ingiustamente!

Il salario minimo è atto di giustizia. E all'indigesta minestra dei detrattori, le donne pretendono di guadagnarsi il pane con salari davvero dignitosi.

Riorganizzazione nelle stazioni di smistamento

«La cosa più importante è che nessun collaboratore si ritrovi senza posto di lavoro!»

Daniilo Tonina, vicepresidente RPV



Il SEV esige prospettive d'impiego nelle stazioni di smistamento

Da inizio 2015, FFS Cargo riprenderà la pianificazione e la produzione delle stazioni di smistamento di Limmattal e Losanna, finora assicurate da FFS Infrastruttura, che rimangono responsabili per il controllo del traffico. Due delle attuali stazioni di smistamento, quelle di Däniken e di Zurigo Mülligen, chiuderanno. Tutto il personale di manovra sarà ripreso da FFS Cargo. Il SEV esige la salvaguardia dei posti di lavoro e il miglioramento delle prospettive professionali.

Delle attuali sette stazioni di smistamento (Losanna Triage, Basilea, Buchs, Zurigo Limmattal, Chiasso, Zurigo Mülligen e Däniken), ne rimarranno solo cinque. Däniken e Zurigo Mülligen chiudono i battenti. La data della fine del loro esercizio non è ancora nota. «In caso di rinuncia definitiva agli impianti, le FFS svilupperanno alternative di utilizzazione, coinvolgendo cantoni e comuni. Le FFS presenteranno un'offerta di lavoro ai 35 dipendenti delle stazioni di manovra Däniken e Zurigo Mülligen. Gli impianti li-

berati saranno utilizzate fino a nuovo avviso per il ricovero dei veicoli», hanno detto le FFS nel loro comunicato del 5 maggio.

Profondi cambiamenti a Losanna e Zurigo Limmattal

Delle cinque altre stazioni di smistamento, quelle di Losanna e Zurigo Limmattal subiranno profondi cambiamenti a partire da gennaio 2015. Lo scorso 3 maggio, le FFS hanno presentato ai collaboratori interessati la riorganizzazione e la loro parziale ripresa da parte di FFS Cargo, mentre oggi dipendono dalla Divisione Infra-

struttura; con questa informazione si è posto fine all'incertezza, anche se i dipendenti avevano già avuto, a grandi linee, un sentore del progetto. La situazione rimane invariata per le stazioni di smistamento di Basilea, Chiasso e Buchs. Unico utente delle stazioni di smistamento di Zurigo Limmattal e Losanna, FFS Cargo assicurerà l'intero processo di produzione del traffico merci, dalla presa in consegna dei vagoni presso i clienti fino alla consegna ai destinatari, passando attraverso lo smistamento. FFS Infrastruttura resterà

comunque responsabile delle stazioni di smistamento. La divisione rimarrà inoltre l'interlocutore delle imprese di trasporto ferroviarie e continuerà ad assicurare la regolazione in entrambe le stazioni di smistamento, in modo da garantire l'accesso indiscriminato alla rete. Nonostante la prevista chiusura di Däniken, Olten e Däniken manterranno alcuni posti di lavoro, mentre gli altri dipendenti otterranno un impiego alla stazione di smistamento di Basilea.

Le FFS continueranno ad occupare circa 220 collaboratrici e collaboratori delle stazioni di smistamento di Limmattal e Losanna. 170 di loro passeranno da FFS Infrastruttura a FFS Cargo. Tutti i dipendenti di manovra (dallo specialista al capo operativo, passando dal macchinista), delle stazioni di smistamento di Losanna e Zurigo Limmattal, diventeranno dipendenti di FFS Cargo SA e saranno assoggettati a un contratto di diritto privato e non pubblico. Le differenze tra i due contratti sono in continua diminuzione anche perché le trattative di entrambi i CCL (FFS e FFS Cargo) puntano all'uguaglianza di trattamento dei dipendenti di entrambe le aziende.

Per quanto riguarda i responsabili della circolazione dei treni, una parte resterà presso Infrastruttura, mentre l'altra parte andrà a Cargo nelle vesti di distributore o capo team. Quanto al personale di portineria e in reintegrazione, nonché quello attivo nella pianificazione dei lavori, rimarrà presso Infrastruttura.

«Occorre offrire prospettive per il futuro»

Per il SEV, il parziale trasferimento delle stazioni di smistamento interne da FFS Infrastruttura a FFS Cargo è giustificabile. L'importante è però che siano assicurati i posti di lavoro e che il cambiamento non peggiori le prospettive professionali dei collaboratori toccati da questa misura, bensì possibilmente le migliori.

Le stazioni di smistamento sono un importante tassello di un traffico merci efficiente. Esse svolgono una funzione essenziale per l'esercizio e impongono un lavoro molto intenso al personale: quello del manovratore rimane un lavoro duro. La Confederazione assegna alle FFS il mandato di gestire questi impianti; così, essi fanno parte della dotazione di base dell'infrastruttura. Nel contempo, la Confederazione ha pure stabili-

LOSANNA

L'annuncio della garanzia degli impieghi a Losanna ha offerto una boccata di ossigeno ai dipendenti delle stazioni di smistamento di Denges. «Cargo dice di volere personale polivalente e si dice pronta a fornire la formazione necessaria. Ma cosa accadrà per il personale che non supererà gli esami? Per ora non c'è ancora chiarezza su questo tema che preoccupa il personale e i membri del SEV della stazione di

smistamento di Losanna», osserva Jean-Pierre Etique, segretario sindacale del SEV, incaricato di seguire la sezione di Losanna smistamento. Gli interrogativi dei dipendenti provengono anche dal fatto che gran parte di loro hanno conoscenze linguistiche di base in francese. Rischiano di essere lesi da questo trasferimento a Cargo? I dipendenti del sito di Losanna smistamento si aspettano risposte chiare da

Cargo. Del resto durante l'assemblea generale della sezione RPV del 26 aprile 2014, i colleghi hanno votato all'unanimità l'elenco delle loro preoccupazioni. Le domande illustrate nel documento sono state inoltrate alla direzione di FFS Cargo e Infra lo scorso 3 maggio, alle quali è stato preteso di rispondere in forma scritta. Ora il comitato si aspetta risposte precise. *Affaire à suivre...*



Cargo riprende gli impiegati di RBL e Losanna smistamento. Restano in sospeso diverse questioni, aspettando la realizzazione del primo gennaio 2015.

to che il traffico a carri completo in Svizzera sia svolto da FFS Cargo, di modo che questa è in effetti l'unico cliente delle stazioni di smistamento interne. Il Sindacato del personale dei trasporti SEV può quindi approvare il parziale trasferimento a FFS Cargo dei compiti attribuiti alle stazioni di smistamento all'interno del Paese. «Per la Divisione merci, questo rappresenta una costante re-

sponsabilità, che può semplificare le procedure» costata Philipp Hadorn, il segretario sindacale competente per Cargo. Per il sindacato è essenziale che il personale toccato da questa misura non si veda peggiorare le condizioni di lavoro. «Ai dipendenti dev'essere, se del caso, offerto il miglior futuro professionale possibile», aggiunge Urs Huber, segretario sindacale competente per FFS Infrastrut-

tura. Va riconosciuto che molti collaboratori hanno svolto per decenni un lavoro fisicamente pesante, in ogni condizione meteo e spesso di notte. Il temporaneo ulteriore funzionamento della stazione di smistamento di Däniken «deve essere sfruttato per trovare una soluzione ai problemi di tutti gli attuali collaboratori» aggiunge Huber. Un punto interrogativo il SEV lo pone all'idea di tenere in

funzione solo due impianti di smistamento per l'intera rete. Philipp Hadorn si aspetta che FFS Cargo offra valide prospettive ai suoi nuovi collaboratori: «FFS Cargo deve indicare in che modo, eventualmente, possono essere prospettate possibilità di carriera per il personale delle stazioni di smistamento». Per il SEV è chiaro che il traffico a carri completi rimarrà anche in futuro un compito centrale di

FFS Cargo. In questo senso si è pronunciato, in occasione della consultazione sulla legge sul traffico merci, decisamente a favore di un rafforzamento di questo traffico, per contrastare il suo trasferimento alla strada.

Vivian Bologna

■ Danilo Tonina, vicepresidente RPV

«Il personale aveva bisogno di maggiori informazioni»

Danilo Tonina è soddisfatto: per tutti si prospetta un nuovo posto di lavoro, senza nemmeno passare dal Centro del mercato del lavoro FFS. Deplora tuttavia una comunicazione destabilizzante.

«La cosa più importante è che nessuno perde il suo lavoro!» Danilo Tonina, vicepresidente della sottofederazione RPV è sollevato dopo l'annuncio, lo scorso 3 maggio, sulla riorganizzazione delle stazioni di smistamento. «Ora è necessa-



Danilo Tonina critica la comunicazione su questo dossier.

rio far combaciare i profili ai requisiti professionali. A Infra e a Cargo non si lavora allo stesso modo», osserva lo specialista di produzione regionale di Cargo. Secondo lui, le prospettive di miglioramento professionale sono più favorevoli a Cargo, dove i livelli di esigenza possono essere superiori. Tuttavia, Danilo Tonina è molto critico rispetto alla comunicazione adottata per questo dossier: «I nostri membri e il resto del personale hanno sentito molte voci. Noi, all'interno del SEV, eravamo tenuti alla riservatezza durante la fase di consultazione. Al termine, una co-

municazione sarebbe stata auspicabile. Siccome la direzione FFS ha dovuto pronunciarsi in merito il 29 aprile, non è stato possibile informare il personale prima di tale data. Ciò ha complicato la comunicazione perché molte assemblee del SEV si sono svolte nel mese di aprile e il personale aveva bisogno di maggiori informazioni». Questa incertezza ha portato alla partenza di almeno un collaboratore sperimentato. «Si tratta di un unico caso? Non lo so, ma si tratta già di una partenza di troppo perché è una perdita di conoscenze e competenze», lamenta Danilo Tonina.

vbo

L'opinione di Philipp Hadorn

Per clienti e personale
ci sarà qualità

Philipp Hadorn ritiene che in questi ultimi anni FFS Cargo non abbia certo brillato per la sua capacità innovativa.

In questi ultimi anni l'unica cosa stabile presso FFS Cargo, è il cambiamento. Le riorganizzazioni si sono susseguite una dopo l'altra. Molti dipendenti hanno cambiato funzione e la descrizione del lavoro quasi ogni due anni. Molti altri hanno dovuto cambiare il loro luogo di servizio. FFS Cargo non si è distinta per spirito innovativo, tanto sul fronte della riduzione del traffico a carri completi isolati, quanto sul trasferimento a SBB Cargo International. Nulla di nuovo neppure quando si trattava di posizionare il traffico merci come servizio pubblico presso la direzione FFS, la Confederazione o sul piano politico. Se non altro il personale ha finalmente potuto trarre qualche beneficio dal successo registrato nel 2013.

Entrando nel merito di questo dossier, il trasferimento delle stazioni di smistamento a FFS Cargo è piuttosto sensato. Resta tuttavia da dimostrare che la concentrazione su alcune stazioni sia logisticamente fattibile e utile per eseguire il lavoro correttamente. La chiusura delle stazioni di smistamento solleva interrogativi.

Si tratta ora di garantire che tutti i di-

pendenti interessati ottengano un posto di lavoro dove possono utilizzare le loro conoscenze, la loro esperienza e capacità in modo significativo. Ad ogni modo molti dipendenti avranno nuove opportunità nel quadro dell'implementazione negoziata di profili professionali Cargo (produzione) ed effettive opportunità di promozione.

Restano tuttavia da completare i profili professionali, a causa della riorganizzazione di FFS Cargo. Su questo tema presteremo attenzione affinché gli interessi dei lavoratori - esistenti e nuovi - vengano rispettati; una delegazione del SEV verrà creata ad hoc. È importante vegliare affinché le norme minime del CCL siano coerentemente applicate. L'innovazione consiste nel fornire buoni prodotti, ma anche nel creare, se necessario, offerte su misura per i dipendenti. La competenza e la motivazione di tutti i dipendenti delle FFS sono la premessa per garantire una mobilità dolce, auspicata per le persone e per le merci.

Philipp Hadorn, responsabile del dossier Cargo

L'opinione di Urs Huber

Un avvenire migliore
grazie alla collaborazione?

In seno alle stazioni di smistamento gestite da Infra, lo scenario si ripete inesorabile dal 2005: di riduzione in riduzione, di chiusura in chiusura. Le stazioni di smistamento di Bienne, Rotkreuz e Olten sono state chiuse in due tappe. A Basilea e Chiasso, passando da Buchs e Losanna, gli effettivi sono stati ridotti. I colleghi di queste stazioni di smistamento hanno sempre dipeso dalle attività di Cargo e dai suoi progetti. Al SEV ci siamo opposti, abbiamo organizzato assemblee, azioni di protesta, interruzioni di lavoro, ecc. Ma siccome il traffico dei carri completi subiva la pressione dei costi e della cifra d'affari, ai colleghi delle stazioni di smistamento non restava altro che constatare come le conseguenze delle decisioni di Cargo ricadessero immanabilmente su di loro.

Partendo da questa constatazione, il trasferimento dei dipendenti RBL e di Losanna smistamento a Cargo è un'opportunità. Tutti avranno un posto di lavoro, avranno la speranza di lavorare maggiormente di giorno, verranno loro proposti profili professionali interessanti e potranno aspettarsi classificazioni migliori, ecc. Ovviamente, questa non è una mera formalità per le persone interessate, ma è meglio che la perdita secca del proprio posto di lavoro. Diversa la questione della chiusura della stazioni di smistamento di Däniken, i cui impieghi sono destinati davvero a scomparire. Si prospetta tuttavia un periodo relativamente lungo prima della scadenza, poiché gli impieghi dovrebbero scomparire al più presto nel mese di dicembre del 2015. Molti dipendenti sono già relativamente anziani. Per loro esigiamo dalle FFS un sostegno particolare in vista del pensionamento. E non sarà un lusso per queste persone: per più di 45 anni hanno svolto un lavoro estenuante, pesante, pericoloso e, ne-



Urs Huber ricorda che il SEV si batterà per soluzioni adeguate.

gli ultimi anni, sempre più spesso di notte. Sui 27 posti di lavoro attuali, ne resteranno solo 10; per 17 colleghi dobbiamo dunque trovare soluzioni. Ci batteremo: sull'arco di un anno e mezzo, individuare alternative deve essere possibile. I colleghi di RB Mülligen - che dovrebbe chiudere i battenti nel dicembre 2015 - più vicini a RB Limmattal, se la cavano meglio. Hanno ricevuto un segnale positivo da Cargo.

Ancora una volta, i dipendenti della manovra, specialisti, macchinisti, capi manovra operativi, capi della circolazione dei treni, ecc., devono vivere sulla loro pelle i cambiamenti e sono comprensibilmente ansiosi. Per il SEV le cose sono chiare: per RBL e Losanna si sta andando avanti con Cargo, non senza interrogativi da parte del personale. A Däniken sono necessarie soluzioni. E per porre rimedio a tali situazioni, è necessario un buon CCL!

Urs Huber, responsabile del dossier Infra

Assemblea della RPV Ticino a Bellinzona

Riconoscere le multifunzioni

A chi lavora in manovra viene chiesto di essere polivalente, flessibile e pronto ad esercitare molte funzioni. Un mestiere a 360 gradi che merita un maggiore riconoscimento.

«Pochi ma buoni». Sono le parole di **Yuri De Biasi**, presidente della RPV Ticino, nell'aprire l'annuale assemblea a Bellinzona. Lo si dice sempre - e in tutti i contesti - quando gli appelli alla partecipazione vengono solo parzialmente ascoltati. «Eppure - sottolinea il presidente - siamo in pieno negoziato per il rinnovo del CCL. E come membro della conferenza CCL vi posso dire che non sarà una passeggiata». Sì, perché le FFS - come ricordato dalla segretaria sindacale **Françoise Gehring** - desiderano allentare il contratto sociale garantendo la protezione dal



Foto in versione POP per un gruppetto sempre in prima linea.

licenziamento solo ai dipendenti che lavorano per le FFS da almeno cinque anni. **Giuseppe Lupica**, segretario della RPV, ha invitato i colleghi a leggere la comunicazione del SEV che «riassume in modo molto chiaro lo stato attuale delle trattative. Si tratta del no-

stro lavoro e del nostro contratto: è nel nostro interesse essere informati». E a proposito di lavoro, nel corso dell'assemblea è stato ancora espresso un certo rammarico per il mancato riconoscimento della professione. «A chi lavora in manovra - precisa De Biasi - si

chiede non solo la polivalenza, ma pure l'esercizio di più funzioni, che andrebbero anche riconosciute con una migliore retribuzione». Osservazione condivisa in modo unanime dall'assemblea e che sfocerà in una proposta formale da presentare ufficialmente al-

l'imminente assemblea dei delegati. I manovristi hanno preso atto che Chiasso smistamento rimarrà sotto la Divisione Infrastruttura, ma non sono mancati gli interrogativi sul passaggio a Cargo. In ogni caso il SEV seguirà con attenzione l'evoluzione. La segretaria sindacale, ricordando quanto sta succedendo con Crossrail, ha invitato ad essere particolarmente attivi perché le pressioni della liberalizzazione dei trasporti non finiscano qui. De Biasi ha poi condiviso con i colleghi i complimenti ricevuti dal comitato centrale RPV, che lo scorso mese di marzo si è riunito a Mendrisio. «L'organizzazione dei lavori e degli eventi collaterali - aggiunge il presidente - è stata molto apprezzata». E siccome il tempo non si ferma mai, l'assemblea ha stabilito che la giornata del manovrista si terrà domenica 14 settembre a Rovio. **red**

L'assemblea ha approvato un cambiamento carico di significati

È nata la VPT Sottoceneri

L'assemblea 2014 della VPT Lugano TPL ha aggiornato le strutture sezionali, ma è stata caratterizzata anche da un ospite importante.

La discussione è infatti stata aperta dal procuratore pubblico Paolo Bordoli che, su invito del comitato sezionale, ha esposto diversi chiarimenti sulle procedure da seguire in caso di aggressioni al personale dei trasporti pubblici, che da alcuni anni sono perseguibili d'ufficio.

Avremo modo di approfondire con lui l'argomento su uno dei prossimi numeri di *contatto.sev*. In questa sede, ci limitiamo ad anticipare che il concetto di perseguibilità d'ufficio

risveglia in parte aspettative esagerate. Affinché le aggressioni vengano perseguite, occorre infatti una segnalazione alle autorità, che spesso non avviene, impedendo quindi al procedimento di prendere avvio.

Nuovo nome e nuovo comitato

Da diversi anni, la sezione Lugano TPL ha integrato le sezioni e i gruppi della VPT della regione. Gruppi che, grazie ad alcuni successi significativi nel reclutamento, hanno anche rimpolpato i loro ranghi. Nel comitato, sino ad ora composto solo da membri TPL, si è quindi fatta strada una riflessione sulle strutture e sulla denominazione della sezione, in modo da dare una collocazione più precisa alle colleghe e ai



Un comitato rappresentativo per tutta la regione: Calogero Conti-Nibali, Igor Sassi, Michele Ponzio, Alessandro Galasso (per la FLP), Peter Bernet, Mauro Cappelletti e Renato Brion (seduto). Mancano Nicola Capoferri, Aldo Anzalone e Sandro Bartolini.

colleghe delle altre aziende. Dopo aver evaso le trattative statutarie, l'assemblea ha quindi approvato la proposta di ribattezzare la sezione in «VPT Sottoceneri» e di ampliare il comitato, che risulta così

composto: presidente Peter Bernet, vicepresidente Calogero Conti-Nibali, cassiere Igor Sassi, segretario Michele Ponzio (nuovo che subentra a Gaetano Carpenito, ringraziato per il suo impegno) e i nuovi Nicola

Capoferri e Aldo Anzalone (FLP), Mauro Cappelletti (AMSA), Sandro Bartolini (SNL) e Renato Brion (TPL). **gi**

Il trasporto di merci su rotaia sarà rafforzato – Garantiti a lungo termine i diritti di circolazione

Traffico merci in Parlamento



Il SEV deluso dalle proposte del Consiglio federale che non considera il trasporto merci un servizio pubblico.

Alla fine di aprile il Consiglio federale ha approvato e trasmesso al Parlamento il messaggio concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci.

Conclusa la procedura di consultazione, il Consiglio federale conferma le principali proposte di modifica. Il trasporto di merci su rotaia sarà rafforzato grazie a nuovi strumenti che garantiranno a lungo termine i diritti di circolazione (tracce) interessanti. Sarà inoltre migliorato il coinvolgimento dei Cantoni e degli attori del settore nel processo di pianificazione. In linea di massima, il trasporto di merci per ferrovia sarà finanziariamente autonomo e le FFS saranno esonerate dall'obbligo legale di fornire prestazioni nel traffico merci come compito chiave. Nel traffico interno e in quello d'importazione e d'esportazione il Consiglio federale intende rinunciare a un obiettivo di trasferimento analogo a quello fissato per il traffico merci transalpino.

■ Saranno introdotti i nuovi strumenti «programma di utilizzazione della rete» e «piani di utilizzazione della rete» per

«IL GOVERNO HA PERSO UN'OCCASIONE»

Il Consiglio federale non considera il trasporto merci una componente del servizio pubblico. È l'atteggiamento che emerge dal progetto di legge sul trasporto merci pubblicato negli scorsi giorni. Nel dibattito parlamentare, il SEV ribadirà come questa posizione, senza sorprendere, è comunque sbagliata e non mancherà di evidenziarne le lacune.

Con questo progetto di legge, il Consiglio federale dà seguito ad un mandato del Parlamento, deviando però in un punto molto importante: respinge ogni promozione attiva del trasporto merci per ferrovia, omettendo di conseguenza anche di formulare obiettivi di trasferimento.

Il Sindacato del personale dei trasporti SEV continua a ritenere sbagliata questa posizione e non condivide di conseguenza il sostegno espresso dal settore ferroviario. L'incarico di raggiungere la copertura dei costi nel trasporto merci per ferrovia, di fatto, condanna tutto il settore. «La Confederazione riconosce l'importanza per il servizio pubblico del traffico regionale passeggeri e lo sostiene adeguatamente, ma si rifiuta di intervenire a favore del trasporto merci, nonostante l'onere sia molto più modesto», constata Daniela Lehmann, coordinatrice della politica dei trasporti del SEV.

Il SEV è anche preoccupato dall'allentamento dell'obbligo di trasporto, che di fatto permette alle FFS di abbandonare settori poco redditizi. Si tratta di un'ulteriore contraddizione rispetto al traffico viaggiatori, che ha proprio nell'obbligo di trasporto un elemento centrale.

Il SEV prende atto anche di alcuni aspetti positivi del progetto, quali l'elaborazione di piani per l'utilizzazione della rete, miglioramenti nella procedura di attribuzione delle tracce e il mantenimento di limitazioni del traffico stradale (per esempio il divieto di circolazione in giorni festivi). Non mancherà di sollevare, grazie ai suoi contatti in Parlamento, la discussione sugli aspetti negativi, nell'interesse del trasporto merci per ferrovia e dell'ambiente, ricordando come il popolo svizzero abbia impartito un chiaro incarico di trasferire le merci in transito su ferrovia. Fa quindi specie, che il Consiglio federale non ritenga di dover fare altrettanto per il trasporto interno.

SEV

garantire a lungo termine i diritti di circolazione (tracce) interessanti nel traffico merci ferroviario. Si eviterà che il traffico merci risulti penalizzato rispetto al traffico viaggiatori.

■ I Cantoni e gli attori interessati saranno coinvolti in un processo di pianificazione isti-

tuzionalizzato del traffico merci ferroviario. Il Consiglio federale propone di sancire per legge il coinvolgimento dei Cantoni e degli attori interessati, nonché l'armonizzazione del processo di pianificazione del traffico merci con gli strumenti della pianificazione territoriale.

■ In futuro i contributi d'investimento della Confederazione per binari di raccordo e impianti di trasbordo del TC saranno erogati esclusivamente sotto forma di contributi a fondo perso. La concessione di mutui è prevista solo per impianti di trasbordo del TC all'estero, qualora siano utili per

il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

■ Il Parlamento gestirà questo promovimento attraverso crediti quadro per contributi d'investimento a favore del trasporto di merci ferroviario. Il primo credito quadro per gli anni 2016-2019 ammonterà a 210 milioni di franchi.

■ Le offerte del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale dovranno essere finanziariamente autonome. La Confederazione potrà derogare a questo principio e concedere contributi d'esercizio solo in caso di ordinazioni di offerte effettuate dai Cantoni oppure per promuovere l'avvio di nuove offerte con un finanziamento iniziale della durata massima di tre anni.

■ Le FFS saranno esonerate dall'obbligo legale di fornire prestazioni nel traffico merci come compito chiave.

■ Il Consiglio federale non intende stabilire un obiettivo di trasferimento per il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale, poiché ciò contrasterebbe con il principio dell'autonomia finanziaria e sarebbe di difficile attuazione.

Fonte: comunicato stampa del Consiglio federale

Colpi di diritto

Durata determinata o no?

Bisogna diffidare se improvvisamente cambia la natura giuridica del rapporto d'impiego.

Tutt'a un tratto, un rapporto d'impiego di durata indeterminata è stato modificato in uno di durata determinata.

La differenza tra un rapporto di lavoro di durata determinata e uno di durata indeterminata dovrebbe risultare evidente. Per chiarezza, ricordiamo comunque che un rapporto di durata determinata termina alla data concordata, senza necessità di disdetta, termini da rispettare e senza offrire periodi di protezione in caso di

malattia o infortunio, che invece devono essere osservati per il contratto di durata indeterminata.

Presso le FFS si incontrano però di tanto in tanto superiori che tentano di far passare un contratto per un altro, sperando di farla franca. Eccone un esempio significativo:

Un giovane collaboratore, che chiameremo John, segue una seconda formazione presso le FFS come accompagnatore treno. Le valutazioni nei suoi confronti sono molto positive e corredate da elogi da parte della

clientela. Non tutto è però così roseo, dato che al termine dell'anno di formazione non riesce a superare l'esame. Viene quindi messa in discussione la continuazione del suo rapporto di lavoro in seno all'azienda. Qualche giorno prima della fine del suo contratto di formazione, John riceve tuttavia un nuovo contratto di lavoro di durata indeterminata, che rispedisce debitamente firmato. È pertanto molto sorpreso, dieci giorni dopo, di ricevere un nuovo contratto di durata determinata, accompagnato dalla

comunicazione che le modifiche sarebbero state concordate con lui.

Intervento del SEV

John però non è per niente d'accordo e si rivolge pertanto al SEV. La protezione giuridica interviene immediatamente presso i suoi superiori, che si limitano a sostenere che, secondo loro, il contratto valido sarebbe unicamente quello di durata limitata. Peccato per loro che vi fosse anche un altro contratto di durata illimitata, che non può essere semplicemente ignorato o stral-

ciato. Il SEV ribadisce quindi che la disdetta dovrebbe semmai essere portata avanti secondo la procedura ordinaria e nel rispetto dei termini. Dopo diverse discussioni, si è trovato un accordo, con il rapporto di lavoro sciolto consensualmente, ma riconoscendo a John un'indennità d'uscita per facilitargli il riorientamento professionale.

Vale quindi la pena di approfondire i diversi aspetti legali e formali.

Assistenza giuridica SEV

■ Cooperativa delle case di vacanza e di sci dei ferrovieri FSG

Risultato comunque soddisfacente

Il 25 marzo si è svolta a Berna la 51.ma assemblea dei delegati e, in contemporanea, la 24.ma assemblea generale della FSG, con la partecipazione dei rappresentanti dei membri collettivi, dei membri singoli, dell'ufficio di controllo, come pure degli ospiti e dei cooperatori. Il presidente Markus Käser ha porto a tutti il benvenuto, salutandolo in particolare i membri onorari Bruno Krattinger e Andreas Lüthi, oltre agli ospiti Stefan Kappeler, Banca Coop, e Michael Gebel della Reka. Markus Käser ha approfittato dell'occasione per una retrospettiva su alcuni aspetti.

Nel 2011, per la prima volta le due assemblee sono state organizzate insieme. Questo permette ai partecipanti all'AG di avere una migliore visione d'insieme dell'attività della FSG e la possibilità di conoscere personalmente i loro rappresentanti. Nello stesso anno ha preso avvio anche la collaborazione con il portale internet «Vacando», per le locazioni.

In seguito a ristrutturazioni, già un anno dopo esso veniva ripreso da Interhome. Per evitare di far subire rischi ai capitali depositati, nel 2012 sono stati operati importanti rimborsi degli averi dei cooperatori, operati dai conti di deposito. Pure in quell'anno, è cessata la collaborazione con Syndicom.

Il 9 aprile 2013, 60 anni dopo la fondazione della FSG, a Grindelwald si è svolta la 50.ma assemblea generale. Grindelwald è la culla della FSG, perché lì che è stata costruita la prima casa di vacanza.

Bilancio rallegrante

Il risultato della gestione 2013 è soddisfacente. Nonostante sia diminuito l'introito degli affitti, il risultato è migliore di quello del 2012. Dopo gli ammortamenti, l'utile ammonta a franchi 5262. A questo ha contribuito la disciplina di spesa per la manutenzione, praticata dai responsabili delle residenze. Con ammortamenti ridotti, nel 2013 tutte le proprietà sono iscritte a

bilancio al loro valore commerciale. L'interesse sui conti di deposito rimane fissato allo 0,5%. L'ufficio di controllo ha raccomandato alla FSG di approvare i conti, tenuti in modo impeccabile. Il rapporto di gestione 2013 e il preventivo 2014 sono stati approvati dagli aventi diritto di voto. Per quanto riguarda i responsabili delle residenze, ci sono grandi cambiamenti: Daniel Freiburghaus assume l'ufficio di Grindelwald, Heinz Schütz diventa responsabile per la casa alla Bettmeralp e Christoph e Thomas Lehmann si mettono a disposizione per Samedan.

Avvicendamento alla testa della FSG

Si è poi proceduto alle nomine per il periodo 2014-2017. Patrick Eicher, che fa parte dell'amministrazione dal 2007, riprende l'ufficio di presidenza da Markus Käser. Christian Hunziker, fiduciario, subentra a Jürg Schneider nella tenuta della contabilità. Miriam Brand, responsabile del personale a

SEV dal novembre 2013, sostituisce Ursula Lüthi nell'amministrazione della FSG. Christoph Lehmann, capo team alle officine FFS di Olten e Thomas Lehmann, capomontatore presso la RBS, si spartiscono la responsabilità della residenza di Samedan.

Patrick Eicher ha preso commiato dai due che lasciano il loro incarico. Markus Käser, da 19 anni alla FSG e presidente dal 2008, è stato ringraziato per il suo grande impegno. Un sentito grazie anche a Jürg Schneider, che ha curato con grande acume la contabilità della FSG per 8 anni. Entrambi sono stati applauditi a lungo.

La prossima assemblea dei delegati e l'assemblea generale si terranno il 26 marzo 2015.

Miriam Brand, responsabile del personale SEV e membro dell'amministrazione FSG

MAGGIORI INFORMAZIONI:

Sul sito www.fsg-ferien.ch si possono trovare molte informazioni sulle case di vacanza, l'affitto, le azioni, come pure il rapporto d'attività integrale. Tutti i membri SEV, in quanto tali, sono membri collettivi della FSG ed hanno diritto ad un ribasso del 10% sul prezzo di base. I membri singoli ottengono inoltre un ulteriore ribasso del 10%! Le relative informazioni si trovano negli statuti. Si può pure riservare telefonicamente, al numero 031 911 46 88.

Petizione della sottofederazione Lavori

Condizioni di lavoro con Alptransit: consegnate 159 firme

Oltre 100 colleghi e colleghe chiedono garanzie per la loro sicurezza.

159 colleghe e colleghi della Regione Sud (compreso il territorio di Goldau) hanno espresso, attraverso una petizione, una serie di rivendicazioni sulle future condizioni di lavoro in occasione dell'apertura della nuova galleria di base e della galleria del Ceneri. I timori legati al deterioramento delle condizioni di lavoro, sono palesi. Ad Arth Goldau, una delegazione di lavoratori ha consegnato le firme direttamente nelle mani di **Christoph Störi** (capo della manutenzione delle infrastrutture). Alla presenza del presidente centrale della sottofederazione SEV/Lavori **Christian Suter** e di **Urs Huber**, segretario sindacale SEV e responsabile del dossier Infrastruttura, le rivendicazioni sono state discusse con lo stesso

Störi. Sul tavolo delle discussioni: le condizioni di lavoro nei tunnel; l'inasprimento dei requisiti, come per esempio l'idoneità al lavoro in galleria; il peggioramento degli orari di lavoro; la soppressione dell'indennità per il lavoro in galleria. Il sindacato ha sottolineato, per esempio, che abolire tale indennità nella galleria ferroviaria più lunga del mondo, è un passo completamente sbagliato. E in occasione del rinnovo del CCL, questa opzione verrà contestata. I dipendenti sono evidentemente molto preoccupati per il fatto che con tali condizioni di lavoro sarà impossibile assumere nuovi collaboratori. In vista dell'arrivo di nuovo personale – o del mantenimento di quello attuale – è importante sapere con chiarezza quali saranno le condizioni di lavoro.

Urs Huber

ZPV

La doppia scorta non è negoziabile

Sabrina Tessmer, responsabile reclutamento e giovani, prevede di organizzare una giornata «gioventù», la cui data sarà comunicata prossimamente. La giornata del traffico regionale si terrà il 28 ottobre a Olten. Il SEV e la ZPV chiedono, per quanto concerne i treni dei tifosi, un adeguamento alla legge sui trasporti; i tifosi vanno condotti sui luoghi delle manifestazioni solo nei treni speciali. Andreas Menet informa che la cartolina «Stop aggressioni» non sarà più distribuita perché scarsamente utilizzata. Thomas Walther, rappresentante della CoPe, ha informato che sono state ordinate le borse

ELAZ per il traffico a lunga percorrenza. Proposte di miglioramento sono ben accolte. Roger Tschirky, coordinatore RhB, informa che la consultazione sui turni della stagione estiva ha suscitato grandi discussioni. Era la prima volta che i turni venivano stabiliti dal personale: sono buoni per gli uni, e meno buoni per gli altri. A fine anno si trarrà un bilancio. Andreas Menet ha fornito alcune informazioni sul progetto «Accompagnamento treni 2016»: per ora nessun bisogno di intervento. Per contro sulla doppia scorta la ZPV non intende demordere: non si tocca! **ZPV**

Consegna delle chiavi alla nuova delegata della parità al SEV

La riunione della Commissione Donne del SEV è stata movimentata: l'uscente **Barbara**

Amsler è stata ringraziata per il suo instancabile impegno in seno alla commissione. Il passaggio delle consegne con la nuova delegata alle pari opportunità del SEV

Lucie Waser è stato simboleggiato da un dolce a forma di chiave. Nella stessa seduta, la commissione donne ha accolto tre nuove colleghe. Si tratta di giovani donne provenienti da diversi settori professionali. Ciascuna di loro porterà alla commissione nuovo slancio e nuove competenze, che consentiranno di dare nuove prospettive al lavoro comune. Con **Nadia Brunner**



Passaggio delle consegne: Lucie Waser (a sinistra) riceve le chiavi da Barbara Amsler, ora al beneficio della pensione.

(ZPV), **Petra Hegi** (AS) e **Branca Vukicevic** (ZPV) la commissione conta ora 18 componenti. Le donne che vogliono impegnarsi sono le benvenute. **SEV**

■ LPV comitato centrale

Malumori per i problemi in sospeso

Per il presidente centrale Urs Mächler è stata la penultima seduta, dato che dal 1° aprile lavora in ufficio ed ha praticamente archiviato la chiave dei veicoli. Ma non gli manca lo slancio per svolgere la funzione, come finora.

Il comitato centrale è sempre alla ricerca di un o una nuovo/a cassiere/a centrale. Gli interessati sono cordialmente invitati ad annunciarsi. Il 23 aprile si terrà al Race-Inn di Roggwil il momento di avvio del nuovo gruppo LPV U30. Anche se finora le iscrizioni sono inferiori alle attese, ci rallegriamo e speriamo in una buona partenza.

Presso la BLS al momento la situazione è tranquilla. Anche lì si va piano piano verso nuove trattative per il CCL e la BLS intende integrarvi il nuovo sistema salariale. Salta all'occhio che, negli ultimi tempi, relativamente molti macchinisti sono stati tolti dal traffico dal medico ferroviario.

Alla RhB si è tenuta una prima conferenza per il CCL, durante la quale sono stati precisati alcuni punti sui quali occorrerà negoziare. L'istruzione per il settore d'attività del personale loc è stata completata ed ora è un'istruzione tecnica. L'assemblea della sezione di Landquart è stata frequentata molto bene, una volta di più, ed è rallegrante.

Presso FFS Cargo, diversi meeting e incontri sono stati annullati, a causa di mancanza di trattande. In gennaio, alcuni dirigenti di FFS Cargo hanno espresso il parere che i termini di comunicazione, definiti nelle regolamentazioni specifiche sulla durata del lavoro (BAR), non valgono per le finestre temporali.

In occasione di un colloquio, Ruedi Büchi ha confermato che questi termini sono uguali come per i turni. Per avere un conferma scritta di ciò si è dovuto attendere fino ad aprile. Il trasferimento da nazionale a internazionale o vice-versa a Erstfeld e Basilea a metà anno non è ancora stato regolato. La direzione del personale loc è stata richiamata alcune volte a questo proposito. In occasione della riunione fra SEV e FFS Cargo dell'8 aprile se n'è riparlato e stabilito che i giorni di compensazione messi in tabella fino alla fine dell'anno sono vincolanti. Si è pure dovuto far presente a FFS Cargo International, una volta di più, che vengono previsti turni che si urtano con le norme della LDL o delle BAR. La risposta dell'impresa è stata: «Anche in futuro rispetteremo le prescrizioni, in misura ragionevole.»

Non è certamente necessario spiegare in quale considerazione siano tenute tali risposte. Se non sarà possibile risolvere questi problemi internamente, ci rivolgeremo direttamente ai servizi competenti.

In febbraio si è svolta una seduta con la direzione di FFS Infrastruttura e il responsabile del settore FFS V, sul tema PU Turgi. Se n'è parlato nell'info LPV 04-14. Per il resto, alle FFS le cose viaggiano (ancora) sul binario giusto. Si va però verso una carenza di personale. Qui si sviluppano ancora tempi interessanti.

Ora i depositi di Payerne e Beinwil sono stati inclusi nel profilo delle esigenze G.

Marcel Maurer

PV Ticino e Moesano

Vacanze al mare



Hotel Punta Nord**** Torre Pedrera-Rimini da sabato 5 a sabato 19 luglio

Un po' più tardi dell'anno scorso per poter trovare il mare più caldo, torniamo a Torre Pedrera, ma nella struttura principale dell'hotel.

La quota richiesta comprende: il viaggio in torpedone, la pensione completa con un quarto di vino e acqua minerale, ombrellone e lettino in spiaggia e ... sana allegria.

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

Accogliamo volentieri anche membri di altre sezioni SEV e simpatizzanti.

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

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

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

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

Mi iscrivo / Ci iscriviamo a Torre Pedrera 2014

Dati personali:

1^a persona

2^a persona

Cognome

Nome

Indirizzo

CAP/Località

Telefono casa e/o natel

Data di nascita

Tipo di camera*):

doppia singola doppia singola

*) mettere una x nella casella entrante in considerazione

Data:

Firma:

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Gita Asti - Cocconato giovedì 5 giugno 2014

Per la gita primaverile di quest'anno vi chiediamo di volgere lo sguardo a ovest, verso la regione Piemonte, con la quale abbiamo molte affinità. Nell'andata effettueremo una fermata ad Asti, città che ci ricorda spumanti, Barbera e tartufi. I bus ci porteranno a pochi passi dal centro storico e pedonale dove ognuno sarà libero di seguire i propri interessi. Poi via per la meta finale, Cocconato in Provincia di Asti, un ameno villaggio posto sulla cima di una collina a 491 m s.l.m, conosciuto come la «riviera del Monferrato», grazie al particolare microclima in tutte le stagioni.

Presso il rinomato Ristorante Vecchio Castagno circondato da un magnifico giardino dal quale si gode un bellissimo panorama ci saranno servite le seguenti pietanze: vitello tonnato, robiola di Cocconato al pepe verde, carne cruda alla monferrina, sformato di verdure con fonduta e fiori di zucca ripieni di ricotta, risotto con taleggio e pere, crespelle vegetariane con ricotta e spinaci, cosciotto di maiale al forno con contorno di verdure e la tavolozza di dessert, caffè. Il tutto annaffiato con i vini locali Farnei e Barbera e ... tanta, buona, acqua minerale. Costo della gita CHF 70.- tutto compreso.

Il numero di partecipanti è limitato a 150.

L'iscrizione dovrà pervenire entro lunedì 26 maggio a:
Renato Bomio, via R. Simen 77A, 6648 Minusio,
tel. 091 743 80 66, e-mail: renatobomio@bluewin.ch

Orari bus e fermate

Leventina e Riviera

Airolo Stazione	06:20
Ambri	06:25
Rodi, Colonia Von Mentlen	06:30
Faido Posta	06:35
Lavorgo	06:40
Bodio, rist. Giardinetto	06:50
Biasca Centro (Gambrinus)	07:00
Biasca Stazione	07:03
Osogna Stazione	07:08
Claro Fermata Shell	07:11
Castione, rist. Meridiano	07:15
Chiasso Dogana Brogeda	08:10

Fermate e orari sono provvisori e potranno subire modifiche a seconda delle iscrizioni.

Bellinzonese

Cadenazzo Stazione	06:40
Giubiasco Mercato Coperto	06:50
Giubiasco Casa Anziani	06:55
Bellinzona Stazione FFS	07:05
Bellinzona, fermata S. Gottardo 59	07:15
Chiasso Dogana Brogeda	08:10

Lugano/Mendrisio/Chiasso

Lugano Cornaredo	
Parceggio bus turistici	07:10
Melano Posta	07:25
Capolago, P. Duttweiler	07:30
Mendrisio Stazione	07:35
Coldrerio, fermata AMSA Ideal	07:47
Balerna, fermata AMSA Piazza	07:50
Chiasso, Piazzale Chiesa	08:00
Chiasso, Piazza Boffalora	08:05
Chiasso Dogana Brogeda	08:10

Tagliando di iscrizione alla gita ad Asti - Cocconato 5 giugno 2014

Numero di persone che si iscrivono:

Cognome e nome:

Numeri telefono:.....

Salita a:

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo indicato sopra di Renato Bomio.

Pensionati Ferrovia Retica RhB

Gita agli antichi bagni di Pfäfers – 11 giugno 2014

Siete cordialmente invitati a prendere parte a questa gita nel canton S. Gallo, nella gola della Tamina.



Iscrizioni **entro l'8 giugno** e informazioni a: Felix Murk, Brämabühlstrasse 7c, Davos Platz, telefono 078 606 60 25 o 081 413 74 65, mail: felix.murk@bluewin.ch.

PROGRAMMA: partenza alle 10.35 dalla stazione FFS di Bad Ragaz con il bus navetta. In seguito avrà luogo la visita degli antichi bagni e del museo.

Costi: il pranzo in comune con scelta tra arrosto di maiale (fr. 29.50) o filetto di pesce persico con contorni (fr. 32.50), il bus (andata e ritorno 8 franchi) e l'entrata al museo 4 franchi.

Ritorno ore 14.56 con il relativo bus oppure a piedi e poi rientro individuale. La gita avrà luogo con qualsiasi tempo. Consigliate scarpe appropriate.

vpt. Propaganda 2014

La VPT premia le sezioni che si impegnano!

1. La sezione riceve la quota di franchi 50.- per ogni nuovo membro reclutato, fino ad un massimo di 20 nuovi membri.
2. Se si supera la quota dei 20 nuovi membri, verranno versati 500.- franchi supplementari.
3. Le dieci sezioni, che saranno riuscite a maggiormente aumentare percentualmente il loro effettivo, riceveranno un premio supplementare.

- I versamenti saranno effettuati a favore della cassa sezionale.
- Il pagamento avverrà al termine dell'azione.
- Domande in merito all'azione di propaganda: peter.bernet@vpt-online.ch



E adesso, avanti a tutta birra con il reclutamento!
Peter Bernet, ZA VPT

■ Preavviso

Giornata cantonale VPT Ticino 27 settembre a Lugano



Alla giornata sono cordialmente invitati tutti gli affigliati, attivi e pensionati, della sottofederazione VPT delle imprese concessionarie dei trasporti del canton Ticino. Interverranno ospiti del mondo politico e lavorativo.

Vogliamo dare loro un segnale forte in merito ai preannunciati risparmi.

Non ci lasciamo spremere come limoni!
Vi invito pertanto a riservare questa data e a partecipare numerosi!
Il programma dettagliato segue.

Peter Bernet,
membro comitato direttivo VPT

www.sev-online.ch

COLONIE DEI SINDACATI: turni e iscrizioni

In montagna a Rodi:

ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

1° turno: domenica
29 giugno - domenica
13 luglio

2° turno: mercoledì
16 luglio - mercoledì
30 luglio

Sindacalizzati fr. 340.-,
non sindacalizzati 440.-

Mare a Igea Marina:

ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

domenica 6 luglio -
martedì 22 luglio

Sindacalizzati fr. 590.-,
non sindacalizzati
fr. 690.-.

Per informazioni e/o modulo d'iscrizione:

Colonie dei Sindacati,
viale Stazione 31, 6501
Bellinzona;
tel. 091 826 35 77,
fax 091 826 31 92.

Sussidi per famiglie bisognose possono essere richiesti alla cancelleria del proprio Comune.

Giornata migrazione SEV – 8 novembre, ore 9, Hotel Olten, Olten

Tema della giornata: «I miei diritti nel sindacato»

La giornata è rivolta ai migranti e alle migranti (anche non membri del SEV) e a tutti/e gli/le interessati/e membri del SEV.

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](mailto:contatto@sev-online.ch), CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 82501 15, fax 091 826 19 45.

Tiratura: edizione italiana: 3687 copie; totale: 44656; certificata il 31.10.2013.

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

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

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

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

ISSN 1662-8470

Prossima edizione: il 30 maggio. Chiusura redazionale: giovedì 22 maggio, ore 10.

La consulenza di Helvetia ai nostri lettori e alle nostre lettrici

Attenzione ai danni compiuti durante i traslochi

Traslochiamo il primo giugno in un nuovo appartamento. Vogliamo sapere come dobbiamo assicurarci affinché danni eventuali durante il trasloco siano coperti. K. e B.Z.V.

Gentile signora, egregio signore, l'assicurazione responsabilità civile privata (RC) e l'assicurazione domestica fanno parte delle assicurazioni di base di una economia domestica. La RC assicura i danni causati a terzi. Se siete inquilini, i danni inferti all'appartamento non legati ad una normale utilizzazione dei locali, sono coperti dalla RC. Può trattarsi di un danno al lavabo o di un graffio sul parquet. La RC non paga però quando i danni si sono verificati durante il periodo in affitto. La prova deve essere fornita dal proprietario. È possibile evitare molte irritazioni compilando un rapporto sullo stato dell'appartamento all'ingresso e all'uscita; queste constatazioni devono descrivere danni e difetti rilevati e il documento deve essere firmato dal proprietario. Come inquilino dovete pagare non il valore

nuovo dell'oggetto danneggiato, bensì il valore attuale. È la base in materia di assicurazione responsabilità civile.

Attenzione agli eventuali aiuti

Se qualcuno vi aiuta durante il trasloco e procura un danno a qualche cosa, deve pagare il valore dell'oggetto non nuovo, ma attuale. Questo danno è coperto dalla RC della persona che vi ha dato una mano, ma la responsabilità è ridotta nel caso di servizio reso senza retribuzione.

L'assicurazione economia domestica copre i beni contro gli incendi, le calamità naturali, i danni causati dall'acqua, il furto e la rottura del vetro. In questo caso è il valore nuovo ad essere coperto. È possibile sottoscrivere un'assicurazione supplementare per, ad esempio, assicurare i vostri gioielli. Nel caso di trasloco, è necessario verificare l'importo assicurato nell'assicurazione economia domestica e, se necessario, adattarlo. Le biciclette elettriche sono comprese in questa assicurazione. Queste assicurazioni sono valide per traslochi in tutto il pae-

se. La terza assicurazione che può rivelarsi interessante – spesso indispensabile per inquilini – è la garanzia della pigione. Una cauzione da uno a tre mesi deve essere versata quando si affitta un appartamento. La garanzia di pigione della vostra assicurazione offre un'alternativa: potete disporre del vostro denaro senza che esso sia bloccato su un conto bancario.

Protezione giuridica privata: interessante

Un completamento utile a queste tre assicurazioni è la protezione giuridica privata, che vi aiuta in caso di conflitti con il proprietario o l'azienda di trasloco.

Il servizio di consulenza d'Helvetia

*Avete domande? Esperti ed esperte vi rispondono:
www.blog.helvetia.ch*

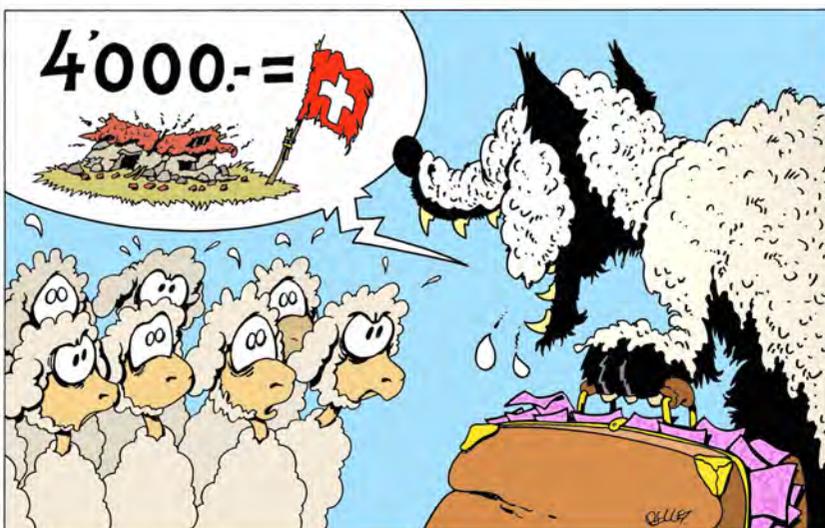
A SPROPOSITO DI...

ROBERTO DE ROBERTIS

... Lavoisier

In questo mese di maggio ricorre il 220° anniversario della morte del grande chimico francese, Antoine Lavoisier. Figlio di una ricca famiglia parigina, poté dedicarsi anima e corpo alle scienze naturali, scrivendo il suo primo trattato scientifico all'età di appena 10 anni. Vicino alla filosofia dell'Illuminismo, divenne il più giovane membro dell'Accademia delle Scienze pubblicando un saggio sull'illuminazione... stradale. È considerato il padre della chimica per la sua famosa legge di conservazione della massa: «In natura nulla si crea e nulla si distrugge; tutto si trasforma». Fu il primo a pubblicare una tabella con 30 elementi chimici; anche se fra questi figuravano ancora la luce e il calore! Stiamo comunque parlando del 1789, quando gli alchimisti cercavano ancora la «pietra filosofale», la fantomatica sostanza catalizzatrice capace di trasformare il vile metallo in oro e di risanare la corruzione della materia. Lavoisier capì pure che l'agente responsabile della combustione non era l'alchemico «flogisto»; bensì l'ossigeno presente nell'aria. Poi dimostrò che anche la respirazione è una sorta di combustione, che produce il calore animale e l'anidride carbonica (CO₂), altro componente dell'aria. Facendo degli esperimenti sulla cosiddetta «aria infiammabile» (l'idrogeno), scoprì che la rugiada che si forma unendo l'idrogeno (= H) con l'ossigeno (= O), non è altro che acqua (= H₂O). Ben per questo lo chiamò «idrogeno», ossia «che genera acqua». Purtroppo, per finanziare i suoi esperimenti, Lavoisier si ridusse anche a fare l'esattore delle tasse che, si sa, non è mai stato un mestiere molto ben visto dal popolo. Il cittadino Marat (quello che poi sarebbe stato pugnalato nella sua vasca da bagno da un'aristocratica), eroe della Rivoluzione Francese e «amico del popolo», ebbe dunque gioco facile a denunciarlo come traditore. Tanto più che aveva un vecchio conto da regolare con lui, perché Jean-Paul Marat era uno scienziato mediocre e Lavoisier era stato così impertinente da dirglielo in faccia. Qualcuno cercò di metterci una buona parola, ricordando che si stava processando uno dei più grandi scienziati di Francia; ma l'implacabile tagliatore di teste, Robespierre, mise a tacere tutti, sentenziando: «La Repubblica non ha bisogno di geni!» e condannò Lavoisier alla ghigliottina. Uno dei suoi amici avrebbe poi commentato: «Ci hanno messo un istante a tagliargli la testa; ma forse ci vorranno secoli alla Francia per produrne un'altra come la sua».

La campagna del padronato sui salari equi... secondo Pellet



Ferrovie del Giura CJ

Turno illegale soppresso!

Nel dicembre 2013, le CJ hanno deciso di introdurre un turno di riserva, senza però tener conto delle disposizioni della legge sulla durata del lavoro (LdL) e della sua ordinanza (OLdL). La reazione del SEV ha poi permesso di rimettere le cose in regola.

Il turno di riserva introdotto unilateralmente dalla direzione delle ferrovie del Giura CJ, senza alcuna modifica del CCL sottoscritto con il SEV, veniva attribuito nei giorni di riposo degli autisti e compensato solo con un'indennità di 40 fran-

chi, versata in ogni caso. Se l'autista veniva chiamato in servizio, il giorno veniva considerato come lavorativo e compensato normalmente come da CCL. Se viceversa, l'autista non veniva chiamato, il giorno di riposo veniva considerato come goduto.

E il tempo libero?

Ne conseguiva che l'autista, nel suo giorno di riposo, doveva sempre essere raggiungibile telefonicamente, con tutte le limitazioni che ciò comporta, muoversi entro un raggio che gli permettesse di entrare in servizio in 30 minuti e mantenersi in uno stato psicofisico che gli permettesse di guidare

un autobus. Limitazioni suscettibili di compromettere gravemente lo scopo del giorno di riposo ai sensi della LdL. Con questo provvedimento, le CJ aggiravano inoltre l'obbligo di versare l'indennità di chiamata in servizio prevista dal CCL, oltre che di prevedere un turno di riserva vero e proprio.

Marcia indietro

Il SEV è intervenuto presso la direzione non appena messo a conoscenza di questo provvedimento, chiedendone l'annullamento immediato e la correzione degli accrediti in tempo con effetto retroattivo.

Il direttore Frédéric Bolliger ha reagito rapidamente, accogliendo la richiesta di sopprimere questo giorno di riserva con queste modalità. «Siamo soddisfatti di questa decisione e della rapidità con la quale è stata presa» ci dice il segretario SEV Jean-Pierre Etique, «ma siamo un po' delusi dal fatto che la direzione non abbia voluto entrare nel merito di un risanamento retroattivo della situazione. In fondo sarebbe logico che, se hanno riconosciuto di aver commesso un

errore, ne debbano correggere anche gli effetti negativi sul personale».

Secondo la direzione, invece, il servizio è stato applicato per un periodo insufficiente da giustificare una correzione retroattiva. Per ottenere soddisfazione, ai dipendenti non resterebbe altra via che sporgere querela. I dipendenti si sono tuttavia dichiarati soddisfatti da quanto ottenuto e non sembrano intenzionati a compiere questo ulteriore passo.

Due pesi e due misure

Una situazione che, al di là del progresso ottenuto, lascia un po' di amaro in bocca. L'autista che incorre in un'infrazione deve assumersene tutte le conseguenze, mentre per ottenere lo stesso dalla direzione, che per mesi è incorsa in un'irregolarità, si dovrebbe ricorrere ad una denuncia, che comprensibilmente i dipendenti non si sentono di sporgere.

Henriette Schaffter



La direzione delle CJ ha fatto marcia indietro sul turno di riserva, non appena ha ricevuto la segnalazione del SEV.

INFO

Abbiamo posto due domande ad un autista di bus delle CJ.

■ Come avete reagito alla decisione della direzione di abbandonare il turno di riserva?

Ne siamo soddisfatti, ma siamo un po' delusi dal fatto che la direzione, pur avendo riconosciuto l'errore e porto le sue scuse, non voglia correggerne le conseguenze degli scorsi mesi.

■ Ma non avete reagito quando questo turno di riserva è stato introdotto, nel dicembre scorso?

Avevamo infatti molti dubbi, ma nessuno ha protestato con la direzione, anche perché ci siamo resi conto della portata del problema solo con il passare del tempo.

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 21 maggio 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.

Considerata la difficoltà del quiz di questa edizione, oltre agli abituali 40 franchi in buoni Reka, la vincitrice o il vincitore riceverà un pacchetto di biscotti.

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

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

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

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Andreas Järmann
3360 Herzogenbuchsee
Membro LPV Mittelland