

Fritz Augsburger

Il presidente della Cope Infra si ritira, richiamato dal Gottardo.

Pagine 6 e 7



Salari minimi: vittoria del SEV

A Ginevra l'Ufficio cantonale dei rapporti di lavoro ha imposto l'applicazione del salario minimo per gli autisti dal 1° luglio prossimo.

Pagina 16



Crossrail

Denuncia del SEV all'UFT: ora basta con il dumping.

Pagina 2

Le trattative con le FFS prolungate di alcuni mesi

Più tempo per il CCL

Le trattative per il nuovo CCL FFS sono a buon punto, ma alcuni dettagli hanno ancora bisogno di approfondimento.

La conferenza CCL del SEV è convocata il giorno di distribuzione del nostro giornale e i delegati saranno informati sullo stato delle trattative e sui motivi che hanno richiesto una proroga per la loro conclusione.

«Nel complesso, il tempo a disposizione era piuttosto ridotto e ci siamo così ritrovati a dover definire in due giorni tutto quello che era stato elaborato dai gruppi di lavoro e dalle tornate precedenti in quattro mesi di trattativa», spiega il capo delegazione Manuel Avallone.

«Non abbiamo voluto correre rischi, per cui abbiamo deciso, d'accordo con le FFS, di prenderci il tempo necessario per chiarire tutti gli aspetti del testo».

Avallone resta comunque fiducioso sulla possibilità di giungere ad un accordo favorevole per il personale. «Il sondaggio svolto presso i nostri membri ci aveva indicato la necessità di modelli di pensionamento anticipato, per i quali si sta profilando una soluzione che porta

miglioramenti per la maggior parte del personale e per l'azienda». I colleghi più anziani non saranno però gli unici a beneficiare del nuovo CCL che «prevede un miglioramento anche dell'evoluzio-



ne salariale del quale beneficino in particolare i giovani», ci indica Avallone. I sindacati hanno d'altro canto fatto alcune concessioni, sotto forma di una lieve flessibilizzazione delle norme di durata del lavoro e



di un avvicinamento delle regole applicate dal nuovo orientamento professionale a quelle applicate dall'assicurazione disoccupazione, senza però rimettere in discussione il contratto sociale.

Questo rinvio dovrebbe permettere di definire tutti i dettagli. Sul prossimo numero di *contatto.sev* riferiremo della conferenza CCL e dello stato delle trattative.

pmo



Lo sguardo di Urs Huber sulla divisione

Infrastruttura alla lente



La divisione Infrastruttura delle FFS ha dovuto elaborare un program-

ma di misure per far fronte a impreviste necessità di manutenzione, che non erano state contemplate al momento della definizione della convenzione di prestazioni con la Confederazione e per

le quali mancano di conseguenza i mezzi finanziari. La Confederazione si riserva di versare ulteriori contributi solo dal 2016. Misure di risparmio nel breve termine possono però risultare poco efficaci e, alla lunga, finanziariamente controproducenti.

alle pagine 8, 9 e 10

EDITORIALE

Il nuovo passante ferroviario di Zurigo dispiegherà tutti i suoi effetti solo tra un anno e mezzo, ma già oggi si possono intuirne gli enormi vantaggi, anche per il personale: evitare le inversioni di marcia dei treni permette di avere turni molto più interessanti per i macchinisti. Da fine 2015, quando verrà utilizzato anche dai treni a lunga percor-

«Il nuovo passante crea posti di lavoro. Non è detto che ciò avvenga anche per la nuova linea di base del Gottardo.»

Peter Moor, redattore capo contatto.sev

renza, molti macchinisti e accompagnatori treno si vedranno assegnati nuovi turni. Il passante di Zurigo non avrà solo il vantaggio di rendere i collegamenti più diretti e rapidi, ma anche di portare più treni, creando così nuovi posti di lavoro.

Una prospettiva che potrebbe non ripresentarsi con il prossimo importante ampliamento della rete ferroviaria. La linea di base del San Gottardo porterà senz'altro un'estensione dell'offerta, accompagnata però da un'importante riduzione dei tempi di percorrenza, tale da rendere possibile un maggior numero di corse all'interno di un turno. Bisognerà quindi fare in modo che l'aumento del numero dei treni possa compensare la minor durata delle corse del traffico viaggiatori, ma soprattutto anche delle merci in transito.

Parità: «E ora controlli!»

Le donne dell'USS chiedono al governo maggiori e concreti controlli



per verificare la reale applicazione della Legge federale per la parità tra i sessi all'interno delle aziende.

a pagina 5

IN BREVE

Bonus-malus
nei trasporti pubblici?

■ L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) intende creare un nuovo sistema di valutazione della qualità nel trasporto pubblico regionale che crei standard minimi globali. Lo ha indicato alla «NZZ am Sonntag» il vicedirettore Pierre-André Meyrat, sottolineando come ritardi, guasti e informazione carente siano spesso male accolti dall'utenza. I controlli dovrebbero spronare i gestori di treni e autopostali a migliorare



la loro offerta, mostrando a Confederazione e cantoni come investono i 900 milioni che ricevono ogni anno per il trasporto regionale. La base legale per l'introduzione del sistema di verifica esiste già dal 2009.

Nuovi impianti
a Andermatt-Sedrun

■ L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha autorizzato l'impresa Andermatt-Sedrun Sport SA (ASS) a unire e modernizzare i due comprensori sciistici di Andermatt e Sedrun. Il progetto comprende la costruzione di 15 nuovi impianti di trasporto a fune, otto dei quali sostituiranno funivie esistenti. La decisione di approvazione dei piani per l'intero progetto e il rilascio delle concessioni per i vari impianti segnano la conclusione della più ampia procedura d'autorizzazione mai svolta dall'UFT nel campo del diritto degli impianti a fune. Per garantire una valutazione esaustiva di ogni aspetto di questo progetto di grande portata sono state adottate soluzioni inedite: d'intesa con le altre autorità interessate, gli impianti accessori come le piste stesche, i dispositivi d'innevamento e i parcheggi sono stati integrati nella procedura federale.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) deve fissare regole chiare

Crossrail: la denuncia del SEV

Il SEV ha ancora fatto un passo avanti nella vicenda Crossrail: ha inviato una denuncia formale all'UFT, affinché fissi salari annuali di settore.

Da qualche settimana i primi macchinisti di Domodossola lavorano a Briga. Crossrail ha introdotto e applica i suoi salari da dumping, senza preoccuparsi minimamente delle proteste del personale e delle reiterate richieste del SEV. Il SEV ha potuto verificare un contratto che fissa un salario di 3600 franchi, dopo la formazione; un salario corrisposto per 41 ore di lavoro settimanali e con la tredicesima. Si parla dunque di un salario annuo di



Crossrail se ne infischia e va avanti con il dumping.

46 800 franchi. Il SEV non può assolutamente accettare una simile situazione; ha dunque inoltrato una denuncia formale all'Ufficio federale dei trasporti. Nella denuncia il SEV «esige da parte di Crossrail l'applicazione retroattiva di condizioni

di impiego e di salario in uso nel settore». L'UFT deve usare, come mezzo di pressione, la minaccia di ritirare a Crossrail l'autorizzazione ad usare la rete ferroviaria svizzera. Il SEV basa la propria denuncia in base ai CCL in vigore presso

FFS Cargo e BLS, che offrono condizioni salariali ben più elevate già al momento dell'assunzione. Per il SEV è fuori di dubbio che i CCL menzionati sono significativi per il settore, dal momento che stiamo parlando delle due aziende più grandi attive nel trasporto merci in Svizzera.

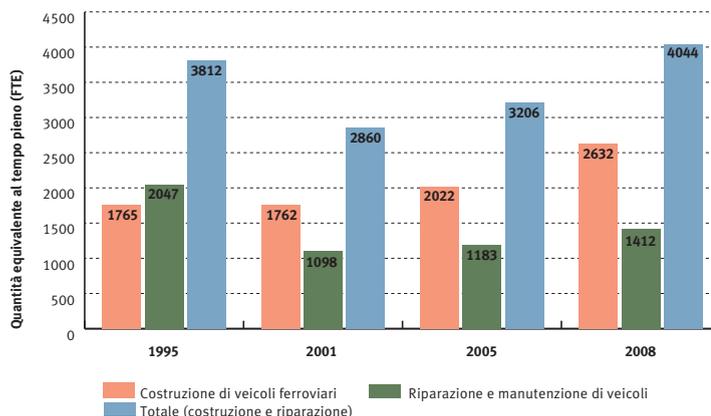
Il SEV completa le sue rivendicazioni in questo modo: «Vi chiediamo di fissare salari minimi per il traffico merci su rotaia, come è stato fatto per i bus». La scorsa primavera, infatti, l'UFT aveva fissato per i conducenti di bus un salario minimo di 58 300 franchi all'anno. Una cifra ricavata dai CCL firmati dal SEV con le aziende attive nel settore e presa come riferimento. **pmo**

Studio dei sindacati per l'avvenire dell'industria del materiale rotabile ferroviario

Puntare sulla formazione

Non esiste un altro Paese al mondo che da oltre 150 anni sia stato influenzato in simile misura dalla ferrovia. La Svizzera è il Paese della ferrovia. Non solo da un punto di vista nostalgico, ma anche in prospettiva futura.

La presentazione di un nuovo studio sull'industria del materiale rotabile eseguito dai sindacati SEV e Unia è in relazione diretta con il fatto che l'industria ferroviaria rappresenta un fattore decisivo per il futuro della Svizzera, per ragioni ecologiche, economiche e di mobilità. Lo studio della *Metron Verkehrsplanung AG* dimostra che il mercato ferroviario crescerà ulteriormente in Europa e nel mondo. L'insegnamento che ne traiamo è chiaro: in futuro il ruolo e l'importanza dell'industria del materiale rotabile e ferroviaria



svizzera dipenderanno sostanzialmente dalla gestione della politica nazionale e regionale dei trasporti, dagli investimenti nell'infrastruttura, nella ricerca e nello sviluppo nonché dalla qualità e promozione della formazione professionale e dagli investimenti nelle università e nelle scuole universitarie professionali. Sarebbe pertanto irresponsabile ritenere che lo sviluppo futuro dei trasporti pubblici e dell'intero sistema dei trasporti possa essere de-

mandato alla logica del libero mercato.

Nello studio sono stati evidenziati i seguenti problemi:

- mancanza generale di manodopera, con i conseguenti e relativi problemi di reclutamento;
- accresciuta necessità di reclutare manodopera altamente qualificata sul mercato internazionale;
- stagnazione delle opportunità di trovare un impiego per la manodopera esecutiva, considerato l'aumento dei bisogni di perso-

nale qualificato. I due sindacati hanno stabilito un catalogo di rivendicazioni, il cui obiettivo è di mantenere e sviluppare un alto livello tecnico. «In questo modo i posti di lavoro ad alto valore aggiunto sarebbero garantiti» ha sotto-

lineato **Corrado Pardini**, consigliere nazionale e responsabile del settore industria di Unia. E il presidente del SEV **Giorgio Tuti** ha aggiunto: «Le aziende ferroviarie e l'industria ferroviaria devono lavorare insieme in futuro e per il futuro. Una condivisione intelligente del lavoro conviene ad entrambe». **pmo/Hes**

Lo studio in versione integrale è consultabile su: www.sev-online.ch

Il Comitato SEV discute sull'organizzazione della Conferenza CCL

La base al centro

La conferenza CCL deve essere più ristretta? No, è la chiara posizione del Comitato SEV: per il sindacato la voce della base è semplicemente insostituibile.

Il presidente centrale della VPT Gilbert D'Alessandro ha chiarito la propria posizione: «Non sto parlando di come le sottofederazioni delle FFS organizzano il proprio lavoro. La mia osservazione era di carattere generale e va nel senso di considerare che la nostra ampia base è il nostro argomento più forte nei confronti dei datori di lavoro». Un'ampia Conferenza CCL non solo conferisce valore e legittimità ai risultati negoziali, ma rafforza al tempo stesso la comunità di trattative. Una visione totalmente condivisa dal Comitato SEV. La discussione ha avuto luogo per dare seguito ad una propo-

sta scaturita dal congresso 2011, che chiedeva una riduzione significativa della Conferenza CCL. Si pensava che le dimensioni della conferenza fossero troppo grandi per discutere in modo approfondito e circostanziato sui contenuti all'interno delle delegazioni. La proposta era già stata respinta dalla commissione direttiva, dal comitato e da ultimo dal congresso, ma il messaggio di riflettere sull'organizzazione della Conferenza CCL era stato comunque accolto. Cosa fatta. E, soprattutto, organizzazione riconfermata: la Conferenza CCL con 150 delegati/e continuerà ad essere il gremio incaricato di esaminare, valutare e approvare il risultato delle trattative. Tuttavia diversi presidenti centrali hanno fatto notare come sia difficile trovare all'interno della propria sottofederazione delegati/e con un medesimo livello di conoscenza.

C'è comunque margine di miglioramento.

Mantenere l'attuale dimensione della Conferenza CCL permette, soprattutto, di garantire la rappresentanza delle regioni attraverso i/le rispettivi/e delegati/e, che ricevono direttamente dalla base il mandato di esprimersi sull'esito delle trattative.

Il Comitato SEV ha inoltre discusso su un documento strategico che sarà presentato al congresso dell'Unione sindacale svizzera, in agenda nel mese di ottobre. Riguarda il servizio pubblico che, anche secondo il SEV, deve essere rafforzato. Ovviamente l'accento è stato posto sul trasporto pubblico. Il SEV sarà presente al congresso USS con una delegazione di 19 persone, divisa tra donne e uomini in base alle disposizioni dell'USS.

Peter Moor

COMITATO IN BREVE

■ Nuova distribuzione dei compiti presso il segretario centrale a Berna: **Lucie Waser**, assunta nel mese di aprile come responsabile delle pari opportunità e della Commissione donne del SEV, eredita da subito anche la **commissione giovani**, fin qui nelle mani del segretario sindacale Jérôme Hayoz. Hayoz è stato liberato dall'incombenza poiché deve gestire due grossi dossier: la formazione e la BLS. Lucie Waser passa così dal 50 all'80 per cento e porta al SEV anche la sua esperienza nel campo della politica giovanile.

■ La pratica relativa all'**invito al congresso del SEV**, sarà unificata. Finora, infatti, venivano applicate regole diverse a dipendenza dalle funzioni: presidenti centrali, segretari/e sindacali/e,

personale amministrativo. Da ora in poi tutti/e saranno invitati/e a prendere parte a quattro congressi dopo il pensionamento. Eccezione per le istanze dirigenti, invitate ad ogni congresso. Altro cambiamento: saranno invitate personalità estere solo in occasione del congresso di due giorni.

■ Il Comitato ha infine dato il nulla osta per la firma del **CCL Swiss – personale di terra** e ha garantito il proprio sostegno ad eventuali misure di lotta presso i subappaltatori dei **Trasporti pubblici di Ginevra**.

pmo

Coaching

La coach delle sezioni **Elena Obreschkow** ha presentato un rapporto intermedio che fa stato di cifre lusinghiere, tanto a livello di contatti con le sezioni, quanto a livello di evoluzione dei membri. Nel 2014 il numero delle nuove adesioni si situa nettamente al di sopra rispetto agli anni precedenti; anche le dimissioni sono diminuite. È da anni che non si otteneva un simile risultato. Per il secondo anno, Elena Obreschkow si fissa due obiettivi: continuare con i contatti diretti e migliorare i contatti tra sezioni. Si tratta inoltre di sviluppare le rete di persone di fiducia e assicurare nuove leve. Occorre infine mettere a disposizione a livello centrale adeguati mezzi di supporto alle sezioni.

pmo

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Una giornata come tante

Una giornata storica per il Medio Oriente. Senza eccessiva fantasia i media, specie italiani, hanno così definito il pomeriggio di preghiera trascorso in Vaticano, dal Papa, dall'israeliano Shimon Peres, dal palestinese Abu Mazen e dal patriarca ortodosso di Gerusalemme. Certo, si parla del futuro della terra santa per antonomasia e quindi presumibilmente sensibile alle preci. Ma si dà però il caso che da quelle parti, come lo testimonia il Libro delle tre religioni monoteiste, le esortazioni che venivano dall'alto sono state il più delle volte inviti e ordini a distruzioni e stragi senza riguardo per anziani, donne, bambini, ma nemmeno per asini buoi, pecore, tanto che a paragone il terribile Attila ci fa la figura del bianco agnellino.

Passata la «storica giornata», la realtà che viene offerta dalla quotidianità è e resta quella di sempre, immutata da decenni: la popolazione palestinese, privata dei suoi diritti, resta alla mercé dell'occupante israeliano. Una quotidianità caratterizzata da violenze, soprusi e angherie di ogni genere, di cui sono responsabili non solo Israele, ma anche tutti gli stati, europei e Stati Uniti per primi, che appoggiano e sostengono un'occupazione che calpesta i diritti umani, viola le norme del diritto internazionale, nonché numerose risoluzioni delle Nazioni Unite.

Un'occupazione che cresce nel tempo e nello spazio con l'ampliamento delle colonie nei territori occupati di Gerusalemme Est e della Cisgiordania. Proprio recentemente, dopo l'accordo governativo fra Al Fatah e Hamas (salutato positivamente anche da Washington!), il governo di Tel Aviv ha annunciato, come rappresaglia, la creazione di altri 3.000 alloggi per i coloni: in pratica, ulteriori confische di terre ai palestinesi, non solo per la costruzione delle abitazioni, ma anche per la creazione di infrastrutture, come strade per i soli coloni, posti di blocco e la recinzione di vaste aeree «di sicurezza», nonché l'abbattimento di case e alberi di villaggi ritenuti troppo vicini alle colonie. Episodi, isolati, di violenza palestinese, non cambiano di una virgola la realtà dell'occupazione e delle responsabilità israeliane!

Ma come cambia la vita per i palestinesi che abitano nelle zone rurali ricche di colonie sioniste come nella valle del Giordano? A parte le restrizioni di movimento, le operazioni di controllo dei soldati, le prepotenze e le sopraffazioni, viene loro tolta la possibilità di lavorare i campi, come hanno fatto per generazioni e generazioni. Lo si fa togliendo loro l'accesso all'acqua che deve essere acquistata dai fornitori israeliani ad un prezzo sino a dieci volte superiore a quello per i coloni. Per maggiore sicurezza si vieta loro anche di scavare pozzi sulle loro terre, possibilità ovviamente riservata ai soli coloni.

Accade così che i palestinesi siano obbligati a una scelta: o emigrare verso le città (lasciando che i coloni si impadroniscano del rimanente delle loro terre, in quanto incolte e abbandonate) o lavorare per i coloni stessi, (per dieci euro al giorno, quando la paga di un israeliano è di 5 euro l'ora) contribuendo così al consolidamento della loro occupazione.

Nei giardini del Vaticano è stato piantato un ulivo. Che voglia simboleggiare le migliaia di ulivi divelti dai campi palestinesi dalle ruspe israeliane?

Nuova importante tappa nel potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico

Inaugurato il passante ferroviario di Zurigo

Sabato 14 giugno, la popolazione di Zurigo ha potuto prendere in consegna la nuova linea che attraversa le viscere della città.

Oltre 200.000 visitatori hanno dato seguito all'invito di visitare le nuove strutture e 10.000 hanno potuto percorrere in anteprima la nuova linea, inaugurata ufficialmente con il taglio del nastro da parte delle autorità due giorni prima.

Epicentro della rete ferroviaria

La realizzazione della nuova linea, completa di stazione sotterranea, ha richiesto un investimento di oltre due miliardi di franchi, coperto in ragione dei due terzi dalla Confederazione e il resto dal cantone. A suo tempo, quest'ultimo aveva anticipato i crediti per dare il via al cantiere, durato sette anni e concluso senza sorpassi di



La ministra Doris Leuthard (al centro) al taglio del nastro.

tempo, né di spesa. Questa nuova linea permetterà di ridurre le percorrenze dei treni di circa 6 minuti. A questo poco spettacolare vantaggio si aggiunge però la possibilità di evitare entrate e uscite contemporanee dei treni nella stazione di testa, sgravando in modo sensibile uno dei punti nevralgici di tutta la rete ferroviaria nazionale.

Grazie all'armata arancione

Tutti gli interventi alla cerimonia ufficiale di inaugurazione hanno tenuto a sottolineare i benefici di questa realizzazione per tutti gli utenti delle FFS e non solo per quelli che fanno capo a Zurigo, che sono pur sempre quasi mezzo milione al giorno. Nel suo intervento, la ministra dei trasporti Doris Leuthard ha tenuto a ringraziare anche chi ha messo il pro-

prio sudore per realizzare quello che ha definito un capolavoro. Anche il CEO FFS Andreas Meyer ha espresso un sentito ringraziamento all'armata arancione, facendo riferimento ad un documentario della CNN che aveva chiamato in questo modo gli addetti ai lavori.

Vantaggi anche per il personale

Meyer ha naturalmente ribadito i vantaggi dati dalla nuova linea, sotto forma di riduzioni di tempi di viaggio e per cambiare treno, nonché di maggior collegamenti diretti.

La nuova linea porta però notevoli cambiamenti anche per il personale, in particolare per i macchinisti, come ci spiega il presidente centrale LPV Hans-Ruedi Schürch. «La nuova linea porta nuovi orari, con modifiche al 60 per cento dei turni della Svizzera centrale e orientale». Modifiche che non risultano necessariamente negative (leggi anche l'editoriale a pagi-

na 1): «le notevoli modifiche d'orario sulla sponda sinistra del lago di Zurigo permettono di prolungare i tempi di inversione a Pfäffikon, come avevamo richiesto da tempo. Viene poi a cadere la necessità di avere due macchinisti per le inversioni dei treni di 200 metri».

A Winterthur e a Ziegelbrücke vi sono per contro timori che i turni con il nuovo passante incrementino la monotonia del lavoro.

Attualmente, la nuova linea viene percorsa solo dai treni della S-Bahn delle linee S2, S8 e S14. Il traffico a lunga percorrenza vi farà capo solo dal 13 dicembre 2015, portando a 460 i treni che vi transiteranno giornalmente (140 treni a lunga percorrenza e 320 treni suburbani).

pan./gi

■ Cambio di presidenza all'Unione sindacale Ticino e Moesa

Nel segno della continuità

Da sabato 14 giugno, l'USS Ticino e Moesa ha un nuovo presidente, l'ex segretario cantonale VPOD Graziano Pestoni, chiamato a dirigere l'organizzazione sindacale riprendendo la lotta contro gli stessi problemi individuati dal presidente uscente Saverio Lurati.

Dai due discorsi pronunciati all'assemblea dei delegati, svoltasi a Camignolo, è emersa un'identità di vedute sull'attuale momento vissuto sui posti di lavoro. «Lavoratrici e lavoratori vivono meno bene di vent'anni fa» ha detto Pestoni, indicando «nell'avidità del padronato, delle potenti lobby e dei loro complici nelle istituzioni politiche» le cause principali di questa evoluzione, con-

statata anche dal presidente uscente Saverio Lurati, per il quale «il posto di lavoro sta diventando terreno di scontro e di sopruso». Un terreno sul quale il sindacato deve muoversi coinvolgendo lavoratrici e lavoratori per uscire da una logica di competizione sfrenata e di affermazione individuale, per privilegiare un dialogo collettivo volto alla definizione di un benessere comune.

Programma di lavoro denso

Riprendendo il testimone da Saverio Lurati, che ha ufficialmente lasciato la presidenza dopo sette anni, ricevendo un commosso omaggio da parte di tutti i delegati, Pestoni ha espresso dapprima l'auspicio di poter continuare il lavoro del cartello sindacale nel clima di collaborazione che vi è regnato negli ultimi anni. «Per me, il sindacato è come una

seconda famiglia, alla quale ritorno volentieri» ha precisato l'ex segretario cantonale della VPOD, indicando la volontà di affrontare i problemi senza le

ri, occupati e disoccupati. Pestoni ha dato subito una dimostrazione concreta dello slancio con il quale intraprende il nuovo incarico.



Passaggio di consegne tra Saverio Lurati e Graziano Pestoni.

contrapposizioni spesso sollevate di questi tempi, tra giovani e anziani, svizzeri e stranie-

L'assemblea dei delegati è infatti stata chiamata ad esprimersi su ben sei risoluzioni.

La prima esprime solidarietà agli scalpellini, confrontati con gravissime pressioni da parte dei datori di lavoro e che hanno indetto una giornata di sciopero il 16 giugno.

La risoluzione principale indica punti concreti per l'azione del cartello sindacale nei prossimi anni.

Tre risoluzioni sono infine state adottate all'attenzione del prossimo congresso dell'USS e chiedono un intervento per un controllo democratico diretto dei servizi pubblici, di opporsi al dumping sociale e salariale, se del caso impugnando il referendum contro eventuali accordi con l'UE e di creare entro il 2018 un progetto di un'unica federazione sindacale che sostituisca ed integri le attuali strutture.

Pietro Gianolli

Azione delle donne dell'Unione sindacale svizzera - Lettera aperta al Consiglio federale

Parità: «Caro governo, ti scrivo»

Le donne dei sindacati hanno indirizzato una lettera aperta al Consiglio federale. Chiedono al governo di intraprendere rapidamente i passi legali necessari per realizzare, de facto, la parità salariale tra donne e uomini. Le donne dell'USS chiedono maggiori e concreti controlli per verificare la reale applicazione della Legge federale per la parità tra i sessi all'interno delle aziende.

La lettera è stata regolarmente inviata per posta, ma simbolicamente ne è stata recapitata una davanti alla Cancelleria federale a Berna. L'azione si è svolta a mezzogiorno del 12 giugno, due giorni prima dell'anniversario del leggendario sciopero nazionale delle donne, che ricorre il 14 giugno. All'evento hanno preso parte una cinquantina di persone, in maggioranza donne. Il SEV era ben rappresentato dalla nuova delegata alla parità **Lucie Wasser** e dal presidente **Giorgio Tuti**.

Le donne dell'USS sono stanche di aspettare. Già all'ultimo congresso, in occasione della presenza della consigliera federale e ministra della Giustizia **Simonetta Sommaruga**, le donne avevano fatto notare la portata dello scandalo delle disparità salariali: da quando è entrata in vigore la Legge federale per la parità tra i sessi, il 7 luglio 1996, le discriminazioni continuano a persistere. La parità esiste solo sulla carta. Non è più ammissibile. Dopo anni di lotte e di santa pazienza e dopo il fallimento del progetto «Dialogo sulla parità salariale» (che prevedeva la partecipazione volontaria delle aziende), le donne dell'USS esigono l'introduzione di severi controlli che siano supportati da un chiaro quadro legale. Nella lettera indirizzata al pre-



In cammino verso la Cancelleria federale. In primo piano con gli occhiali Michela Bovolenta, copresidente delle donne USS.

sidente della Confederazione **Didier Burkhalter**, il messaggio è chiaro: «L'articolo costituzionale sull'uguaglianza è stato approvato dal popolo 33 anni fa, la Legge federale sulla parità tra i sessi è in vigore da 18 anni. Non è accettabile dover attendere ancora 50 anni - come era stato il caso per l'assicurazione maternità - affinché la parità salariale sia una realtà concreta misurabile nei fatti».

Controlli rigorosi da subito

Le donne dell'USS non hanno dubbi: le aziende devono assumersi le loro responsabilità. Per questo si chiede:

- esami e verifiche periodiche dei salari all'interno delle aziende; le verifiche devono essere parte integrante del sistema salariale;
- creazione, con i partner sociali, di un'autorità nazionale con competenze di sorveglianza e intervento, quali azioni in giustizia, multe, decisioni formali e sanzioni;
- controlli d'ufficio, o su domanda dei sindacati, curati e coordinati dall'autorità nazionale;



Il presidente del SEV **Giorgio Tuti**, la delegata alle pari opportunità (occhiali e cappellino del SEV) e la sua assistente **Jris Piazzoli** (alla sua destra) decisi a difendere la parità salariale.

- trasparenza salariale nelle aziende e tolleranza zero in caso di constatazione di discriminazioni;
- adozione di un piano di misure di carattere obbligatorio in caso di conclamata discriminazione all'interno di un'azienda.

Contrastare le discriminazioni non è solo doveroso, ma urgente. Gli ultimi dati dell'«In-

chiesta svizzera sulla struttura dei salari 2012», indicano che il divario salariale tra donne e uomini è di nuovo cresciuto: oggi le donne guadagnano il 18,9% per cento in meno rispetto agli uomini; nel 2010 questo divario era del 18,4%. Il salario mediano degli uomini è passato da 6346 franchi nel 2010 a 6553 (ossia il 3,2% in più) nel 2014. Il salario mediano delle donne è passato da

5176 franchi a 5317 franchi ossia un aumento contenuto del 2,7%. Insomma la politica salariale nei confronti delle donne compie un passo in avanti e due indietro. Fintanto che non ci sarà anche una migliore redistribuzione dei compiti all'interno della famiglia e del lavoro remunerato e non remunerato, la strada sarà sempre in salita.

Françoise Gehring

Domicilio a Camorino, ufficio a Zurigo: il cammino da dirigente d'esercizio a presidente Cope



«Occorrono entrambi: la Cope e il SEV»

Fritz Augsburg fa parte da sempre delle commissioni del personale FFS. Ora, lascia la presidenza della Cope Infrastruttura, ma non per un pensionamento anticipato. La possibilità di collaborare con la messa in esercizio della galleria di base del Gottardo lo stuzzicava troppo.

■ **contatto.sev: fai parte della commissione del personale sin dalla sua prima ora. Come valuti la sua evoluzione in questi 13 anni?**

Fritz Augsburg: è stata indubbiamente molto marcata. All'inizio abbiamo dovuto identificare il nostro compito e ci siamo quindi occupati molto di noi stessi, ma in seguito abbiamo potuto sviluppare una situazione solida e possiamo affermare che la Cope viene coinvolta in tutte le questioni rilevanti per il personale.

■ **Quali cambiamenti concreti ha vissuto la sua organizzazione?**

Abbiamo vissuto un periodo in cui avevamo cinque gruppi specialistici. Nel frattempo sono scesi a tre: uno per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute, un altro per le questioni sociali e i compensi, al quale vengono demandati problemi che vanno dagli abiti di lavoro al ristoro del personale e il terzo che si occupa dei temi generali riguardanti la partecipazione. Abbiamo inoltre sviluppato le relazioni con il territorio, attribuendo la cura di ciascuna commissione di superficie ad un membro della nostra Cope, che in genere partecipa anche alle sue riunioni. Da qualche anno, orga-

nizziamo anche riunioni trimestrali con i presidenti delle Cope superficie, per uno scambio di informazioni con noi e tra di loro. Vi sono Cope molto attive, ma ve ne sono anche altre che lo sono meno.

■ **Ma le Cope non sono una specie di «sindacato ombra»?**

Non credo che si possa sostenere una simile affermazione, anche se non sono mancate le

rapporti molto migliore. La collaborazione sarebbe essenziale, ma a volte viene a mancare lo scambio di informazioni, non necessariamente per cattiva volontà, ma semplicemente perché non ci si pensa.

■ **Ma la suddivisione dei compiti è chiara?**

No! Avevamo un gruppo di lavoro tripartito per chiarire i ruoli, che le FFS hanno poi ridefinito in «sviluppo della par-

■ **Ma come si può rientrare nella professione dopo un mandato a tempo pieno nella Cope?**

Può essere in effetti una difficoltà, ma chi assume questo mandato si deve prendere anche qualche rischio. Un macchinista dovrà quindi senz'altro rifare l'esame, ma bisogna tener conto anche delle conoscenze che si possono acquisire lavorando nelle Cope.

■ **Cosa vorresti trasmettere al tuo successore?**

Di far prova di molta tolleranza, perché vi sono molti interessi e del coraggio di esporre le proprie opinioni.

■ **Più verso la direzione o più verso la base?**

Chiaramente verso la direzione. Al mio livello, non è però difficile come per un membro della superficie che ha un contrasto con il suo superiore diretto. Del resto, non ho contrasti con Philipp Gauderon. I problemi sorgono nei settori, per lo più al secondo livello, dove un presidente di superficie non ha i mezzi per risolverli.

■ **Cosa ti occupa di più?**

Ad occupare molte risorse sono i casi singoli. Ne ho da 8 a 12 l'anno, che richiedono colloqui difficili con tre o quattro interlocutori e che mettono a dura prova, anche perché non si può discuterne con nessun

«Per fare il presidente di una Cope occorre molta tolleranza e bisogna avere il coraggio di esporre le proprie opinioni.»

frizioni. Non tutto quello che abbiamo fatto è stato ben accolto ed è sorta l'impressione che alcuni segretari sindacali avessero paura che il loro ruolo venisse sminuito. Negli ultimi anni, le cose si sono però appianate e la maggior parte dei presidenti delle Cope hanno un ottimo contatto con il SEV. Penso che entrambe le istituzioni, SEV e Cope, siano necessarie.

■ **Quali sono i punti di forza delle Cope?**

Penso che siamo spesso in grado di prendere posizioni che godono di un sostegno maggiore di quelle del sindacato. Vi sono per esempio regioni linguistiche che sono molto poco rappresentate in seno alle sottofederazioni e con le quali noi abbiamo un

tecipazione aziendale», del quale facevano parte Cope, azienda e sindacati. Noi però non potevamo negoziare, in quanto ciò non rientra nelle nostre competenze, e quindi non c'è stato alcuno sviluppo.

■ **Quali sono le divergenze principali?**

I sindacati sono scettici nei confronti dei membri delle Cope a tempo pieno, che noi vediamo in modo diverso. Secondo noi, è più facile avere contatti con la base lavorando nella Cope che essendo legati al posto di lavoro, dove abbiamo contatti solo con il rispettivo settore. Naturalmente, non possono esserci solo mandati a tempo pieno, ma un presidente ha bisogno di quella flessibilità di cui non può disporre se è attribuito ad un servizio.

BIO

Fritz Augsburg ha 63 anni, è vedovo e padre di tre figli adulti. Abita a Camorino e lavora a Zurigo. È cresciuto a Bucheggberg, nel canton Soletta e, dopo la scuola di commercio di Bienne, ha svolto l'apprendistato di dirigente d'esercizio. Ha svolto un soggiorno linguistico in Ticino e, dopo un breve rientro in Svizzera tedesca, è ritornato a sud delle Alpi, diventando capostazione a Faido e in seguito a Cadenazzo.

Poco tempo dopo, ha assunto la presidenza della SBV Ticino e dell'associazione dei capistazio-

ne, sino al suo scioglimento. Al ritiro di Eric Levrat, è diventato presidente centrale ad interim della sottofederazione, sino all'entrata in carica di Elisabeth Jacchini.

Alla costituzione delle commissioni del personale da parte delle FFS, è stato eletto vicepresidente di quella dell'Infrastruttura e membro di quelle del gruppo FFS. Dal 2005 è presidente della Cope infrastruttura a tempo pieno, carica che lascerà a fine giugno all'attuale segretario Walter Buchmann.



Fritz Augsburger nel suo ufficio a Zurigo Westlink.

altro. I casi di mobbing sono poi molto delicati e spesso terminano con il più debole che cede, anche se aveva ragione. Spesso i rapporti risultano talmente compromessi da non poter essere ristabiliti in modo corretto.

■ **Qual è il tuo maggior successo come membro Cope?**

Quelli delle Cope sono sempre piccoli passi, per cui non posso indicare niente di spettacolare, anche se vado fiero di alcune piccole conquiste: il fatto che gli uffici di Bellinzona Pedemonte siano stati dotati di tavoli regolabili in altezza e che questa dotazione sia ormai standard per tutti i nuovi uffici, grazie al fatto che abbiamo saputo convincere la direzione della loro utilità. Su di un altro piano, abbiamo potuto indurre ad una maggior ragionevolezza nei confronti dei dispositivi di protezione del personale. Abbiamo potuto spiegare a chi lavora alla scrivania i problemi altrui, per esempio quelli legati al caldo che si soffre tra i binari delle stazioni di smistamento. Sono tutti passi che

hanno richiesto molto lavoro, costanza e pazienza.

■ **Adesso affronterai una nuova fase di vita!**

In realtà, avevo altri progetti. Dapprima, volevo andare in pensione anticipata per curare mia moglie, afflitta da una grave malattia, a seguito della quale è purtroppo deceduta. Ho quindi pensato di rimettere la presidenza della Cope quest'estate e beneficiare comunque un po' prima della pensione. Ho anche provveduto a pagare anticipatamente la rendita ponte e volevo dare l'opportunità al mio successore di profilarsi in vista del rinnovo delle cariche l'anno prossimo.

■ **Ma?**

Il capo del personale di Infrastruttura mi ha proposto un nuovo incarico. Nella Cope ho dovuto occuparmi negli ultimi anni dell'organizzazione del progetto Nord-Sud (PONS), che analizza le possibili situazioni di pericolo nella galleria di base, oltre che le modalità di assunzione e di formazione.

Abbiamo seguito l'acquisto di veicoli e i problemi del lavoro in galleria e alle temperature elevate. Sono aspetti che mi hanno sempre interessato moltissimo. Ora mi hanno proposto di assicurare il Change Management. I miei compiti non sono ancora del tutto defi-

«**In caso di incidente nella galleria di base, non si può semplicemente telefonare al 144 per far arrivare un treno di soccorso.**»

niti, ma devo mediare tra i vari settori per uniformare i livelli di conoscenza, evitando di concentrarsi solo sull'11 dicembre 2016 mantenendo una visione a lungo termine.

■ **Quali argomenti devi trattare?**

Dobbiamo anzitutto elaborare modelli validi di durata del lavoro. La direzione non ha accolto le nostre prime proposte, perché richiedono molto personale. Un altro problema, che abbiamo affrontato per tempo, è l'idoneità a lavorare in galleria. Si tratta certo di un esame medico, ma anche di un fattore psicologico, in quanto le con-

dizioni di lavoro in galleria sono molto difficili. In caso di incidente non si può semplicemente telefonare al 144 per far arrivare un treno di soccorso. A disposizione vi è solo l'altro cunicolo, dal quale però non arriverà assistenza medica, ma solo il prossimo treno. Adesso

bisogna informare il personale su questi aspetti.

■ **Continuerai quindi a lavorare sino all'11 dicembre 2016?**

Però solo al 60 per cento. Per l'altro 40 andrò effettivamente in pensione. Vorrei dare così anche un segnale, perché ritengo che la possibilità di pensionamento parziale non sia sfruttata a sufficienza. La mia attività continuerà poi sino a fine 2016, anche se compirò i 65 anni in maggio.

■ **Dovrai spostarti meno di oggi?**

Sì, avrò un ufficio a Bellinzona, anche se non so ancora dove.

■ **E poi? Hai qualche progetto che curi da tempo?**

Già il mese di luglio farò per la prima volta in vita mia un lungo viaggio e andrò con mia sorella in Canada. Non sono il tipo che resta ore sdraiato su di una spiaggia. Vorrei riprendere anche un po' il lavoro in vigna, che ho abbandonato a causa dell'attività nella Cope. La vite è una pianta delicata che necessita di cure continue. E sicuramente collaborerò con Frà Martino, che cura in Ticino il «tavolino magico». Mi sono già informato e lavorerò dapprima nel magazzino di Cadenazzo. Mi piacerebbe anche aiutare come cuoco in cucina.

Peter Moor

L'Infrastruttura FFS è confrontata con spese di manutenzione non previste

«Bisogna evitare misure di risparmio a breve termine che potrebbero più in là ritorcersi contro l'azienda.»

Urs Huber, segretario SEV, capo del team, Infrastruttura



Molto lavoro, ma mancano i mezzi

La divisione Infrastruttura delle FFS ha dovuto elaborare un programma di misure per far fronte a impreviste necessità di manutenzione, che non erano state contemplate al momento della definizione della convenzione di prestazioni con la Confederazione e per le quali mancano di conseguenza i mezzi finanziari. La Confederazione si riserva di versare ulteriori contributi solo dal 2016. Misure di risparmio nel breve termine possono però risultare poco efficaci e, alla lunga, finanziariamente controproducenti.

Alla sua conferenza stampa di bilancio del 2013, svoltasi il 25 marzo, le FFS avevano comunicato che la divisione Infrastruttura aveva fatto registrare un disavanzo di 72,3 milioni, a

fronte di un utile di 37,1 milioni nel 2012 e nonostante un ulteriore aumento dei chilometri di tracce d'orario venduti del 2,7%. Le FFS hanno addebitato questo disavanzo ad un maggior onere per lavori di

manutenzione dell'ordine di 129 milioni, a sua volta derivante da nuove conoscenze acquisite con l'impiego di un nuovo veicolo di diagnosi e dai controlli dopo la rottura di una rotaia a Schwerzenbach.

Maggior usura dei binari

Le FFS sono poi ritornate su queste maggiori esigenze di manutenzione della rete con un comunicato stampa del 21 maggio e nella loro rivista per il personale «In viaggio»,

in cui il responsabile impianti e tecnologia Wassim Badran ha spiegato che «più traffico e nuovo materiale rotabile più veloce in accelerazione e frenata gravano sulla linea ferroviaria», la cui durata di utilizzazione si sarebbe di conseguenza ridotta da 37 a 33 anni.

I rapporti sullo stato della rete svolti negli ultimi cinque anni confermano come la manutenzione non abbia tenuto conto di questi maggiori carichi.

Ritardi crescenti dal 1995

■ Nel 2009, un primo audit esterno ha quantificato in 1,35 miliardi il ritardo accumulato dalla manutenzione della rete, le cui origini erano state fatte risalire al 1995.

■ Il rapporto sullo stato della rete del 2012 ha poi quantificato questo ritardo in 1,8 miliardi,

■ che la più recente edizione del rapporto ha portato addirittura a 2,3 miliardi.

«In viaggio» si indica anche come dal 2012 al 2013 sia triplicato il numero dei difetti riscontrati al binario, passato da 1600 a 5100. Questo aumento sarebbe dovuto «in buona parte all'affinamento dei metodi di misurazione», impiegando in particolare un nuovo veicolo

LA POSIZIONE DELL'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

Un aumento del contributo all'infrastruttura FFS entra in linea di conto solo dal 2016

Nel 2013, le FFS hanno dovuto spendere per la manutenzione della rete 129 milioni in più di quanto previsto dalla convenzione sulle prestazioni con la Confederazione per gli anni 2013 - 2016. Siccome questo maggior onere appare destinato a ripetersi, stanno ora cercando una soluzione con la Confederazione. In merito, *contatto.sev* ha chiesto informazioni all'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

■ *contatto.sev*: A che punto sono le discussioni tra Confederazione e FFS?

BAV: UFT e FFS stanno analizzando le possibilità di finanziare i maggiori oneri legati alla manutenzione dopo il 2016, mentre non vediamo margini per aumentare i contributi previsti dalla convenzione sulle prestazioni per gli anni 2014 e 2015. Dal 2016, stiamo verificando le possibilità in tal senso date dall'applicazione di FAIF. L'aumento del credito quadro di 6,6 miliardi per il periodo 2013 - 2016 avrebbe invece bisogno dell'approvazione del Parlamento.

■ Perché non è possibile rivedere questo importo?

Confederazione e FFS hanno stabilito una convenzione sulle prestazioni per gli anni 2013 - 2016, nell'ambito della quale le FFS si sono impegnate a mettere a disposizione una rete ferroviaria in ottimo stato. Per questo impegno, il Parlamento ha liberato un credito di 6,6 miliardi, calcolato in base alle indicazioni delle stesse FFS, alle quali compete adesso di rispettarlo, adottando provvedimenti di carattere aziendale.

■ Le FFS vogliono risparmiare riesaminando e, d'intesa con la Confederazione, rinviando o fermando progetti di ampliamento e rinnovo. Vi sono già accordi in tal senso?

Le discussioni in corso stanno verificando l'urgenza di progetti di ampliamento previsti dalla convenzione, e che quindi non rientrano nel pacchetto SIF (sviluppo infrastruttura ferroviaria) o degli ampliamenti 2025. Non siamo però giunti a nessuna decisione.

■ La divisione Infrastruttura intende per contro concentrare i lavori di manutenzione sugli interventi «impellenti». In che misura l'UFT è d'accordo di accettare il calo della qualità della rete che ne deriverebbe, con l'inevitabile aumento dei rallentamenti di tratta?

La convenzione sulle prestazioni ha dato alle FFS indicazioni chiare sulla disponibilità e sulla qualità dello stato della rete. Adesso è responsabilità dell'azienda prendere i provvedimenti per garantire la disponibilità degli impianti. Eventuali sorpassi di spesa rispetto al quadro riconosciuto dal Parlamento rientrano nei rischi finanziari che l'azienda stessa si deve assumere, per le quali del resto le FFS dispongono di riserve vincolate, accumulate con gli utili del settore infrastruttura degli scorsi anni.

FI



L'impiego del nuovo veicolo di diagnosi delle rotaie SRS 241, dotato di ultrasuoni per rilevare crepe nella rotaia, ha accertato maggiori necessità di manutenzione.

di diagnosi dotato di nove testine a ultrasuoni per ogni tratto di rotaia che permettono di constatare con maggior sensibilità e precisione i danni sotto la superficie della rotaia.

Secondo Wassim Badran, questi importanti ritardi sono stati accumulati a causa delle mancanze di conoscenze e di fondi per gli interventi, che venivano destinati prioritariamente alle nuove costruzioni, prima fra tutte Ferrovia 2000. Badram indica come il recupero del ritardo necessiterà di almeno due decenni, a causa delle ristrettezze finanziarie e delle difficoltà nel reperire le risorse e pianificare gli sbarramenti necessari.

Ristrettezze finanziarie sino al 2016

A mancare sono però in primo luogo i soldi: «Fino all'entrata in vigore di FAIF, le risorse mancanti ammontavano pressappoco alle spese supplementari sostenute nel 2013», si legge nel comunicato stampa delle FFS. Il direttore dell'Infrastruttura Philippe Gauderon ha scritto il 14 aprile ai suoi quadri che stava tentando di trovare una soluzione con la Confederazione che permettesse di far fronte alle spese impreviste per la manutenzione (la lettera è stata pubblicata

sulla «Schweizer Eisenbahn-Revue» 6/2014).

La divisione è comunque chiamata a dare un suo sensibile contributo, ragion per cui ha varato un pacchetto di misure di risparmio:

- rinuncia o rinvio di progetti e programmi, di studi non urgenti, di manifestazioni esterne e interne, di progetti di ricerca, sviluppo e riorganizzazione, di incarichi di rappresentanza, viaggi ecc.;

- verifica dei progetti di ampliamento e, se possibile e d'intesa con la Confederazione, loro rinvio o interruzione;

- valutazione dei lavori di manutenzione secondo il criterio dell'urgenza;

- rioccupazione dei posti di lavoro dopo un periodo di carenza di sei mesi e riduzione al minimo indispensabile dell'impiego di collaboratori esterni e delle formazioni esterne. Viene tuttavia precisato che «una riduzione dei posti di lavoro non entra in linea di conto»;

- infine, vi sarà un gruppo di progetto che si occuperà di un'ulteriore aumento dell'efficienza.

Fi

Urs Huber analizza i problemi dell'infrastruttura FFS

«Sono misure che possono risultare controproducenti»

Urs Huber è il capo del team SEV dell'Infrastruttura FFS e invita a diffidare da misure di risparmio a breve termine e da nuove ristrutturazioni in una divisione che è già stata completamente ristrutturata recentemente.



- **contatto.sev:** lo scorso anno, Infra FFS ha fatto registrare un disavanzo di 129 milioni di franchi, causati in primo luogo da interventi di manutenzione non pianificati (vedi a fianco), che saranno necessari anche nel 2014 e nei prossimi anni. Cosa ne pensi?

Urs Huber: assumendo la direzione della divisione Infrastruttura, nel 2009, Philippe Gauderon aveva annunciato il programma «Eccellenza 2014».

Ormai, non se ne parla purtroppo più, ma si parla solo ancora di misure di risparmio, che vanno a scapito di progetti e di lavori di manutenzione considerati non urgenti, che vengono rinviati, e del personale, al quale si vogliono addossare ulteriori misure di risparmio. Temo poi che arrivino nuove ristrutturazioni. Il personale che lavora sull'arco delle 24 ore e in tutte le condizioni non porta però nessuna responsabilità e non dovrebbe pertanto risentire di questa situazione. Va inoltre considerato che per affrontare queste situazioni difficili occorre personale particolarmente motivato.

- **In fondo, per risolvere il problema, basterebbe disporre di più soldi.**

È il lato più tragico di questa vicenda: il lavoro da fare è tanto, ma mancano i mezzi. Per fare la manutenzione necessaria, occorrono più soldi. Il problema è che Infrastruttura ha creato questo disavanzo nel momento

peggiore, ossia subito dopo aver concluso la convenzione sulle prestazioni con la Confederazione, nell'ambito della quale aveva richiesto e ottenuto un aumento dei fondi per la manutenzione, che oggi risulta però insufficienti. Considerato poi che il popolo ha appena approvato FAIF, sarà veramente difficile ottenere un ulteriore aumento dei crediti dalla politica.

- **E cosa pensi delle misure di risparmio previste?**

Vi è il pericolo che questi risparmi a breve termine debbano poi essere pagati a caro prezzo a medio e lungo termine.

È quanto succede, per esempio, cambiando le rotaie senza molarle e rinalzare la massicciata. L'effetto a lungo termine è l'esatto opposto di quello auspicato da Infrastruttura.



Il 16 febbraio 2013 verso la 1.30, presso Schwerzenbach, una rotaia sbriciolata ha fatto deragliare un treno della S-Bahn, risoltosi fortunatamente senza ferimenti.

Segue da pagina 9

Del resto, la stessa direzione aveva giudicato molto criticamente queste modalità e aveva annunciato la volontà di correggerle.

■ Si torna quindi ad un passato che sembrava superato.

Vi è da temere che si ritorni ad una pianificazione alla giornata, che ci riporti a quando bisognava fermare un cantiere perché erano finiti i fondi; che si forzino progetti definiti indispensabili, per poi pigiare sui freni e ritirarli quando ormai sono pronti per la realizzazione. È quanto stiamo vivendo attualmente. Sappiamo per esempio che gli incarichi a I-AT (impianti e tecnologia) sono stati drasticamente tagliati. È un atteggiamento molto frustrante per i dipendenti, dai quali ci si aspetta una grande disponibilità: molti di loro svolgono servizio di picchetto e la maggior parte dei lavori vengono svolti di notte o nei fine settimana. Il minimo che potremmo aspettarci è che vi sia una pianificazione seria e affidabile nel lungo termine. Il SEV ha sempre sostenuto l'idea presentata da Philippe Gauderon e da Christoph Stoeri, capo della manutenzione, di migliorare la pianificazione, anche perché convinto che avrebbe portato un miglioramento anche delle condizioni di vita e di lavoro dei collaboratori. Ora ci troviamo a dover dubitare di questi miglioramenti della pianificazione.

■ Si prospettano nuove riorganizzazioni?

Saremmo veramente molto perplessi se, dopo aver letteralmente rivoluzionato tutta l'infrastruttura, si volesse ricominciare da capo. Bisogna smetterla di riorganizzare tutto ogni tre o quattro anni. Ogni riorganizzazione dovrebbe essere oggetto di una profonda rifles-

sione, anche perché comporta inevitabilmente delle perdite, dovute per esempio ai trasferimenti di persone e dalla loro necessità di riambientarsi, nonché di know-how dovuto alla partenza di persone. E se proprio una nuova riorganizzazione dovesse essere indispensabile, sarebbe veramente auspicabile che le persone al fronte, come i capi team, i capi progetto ecc. vengano ascoltati e coinvolti a dovere.

■ Ritieni che ciò non sia stato il caso in passato?

Ci sembrava che gli approcci a queste situazioni fossero corretti, ma evidentemente qualcosa è andato comunque storto. È però certo che queste continue ristrutturazioni sono molto frustranti per il personale che vuole soprattutto poter lavorare in modo efficiente. Non vi è quindi niente di più irritante dei dopponi e dei passaggi inutili, anche se vengono pomposamente definiti «processi». L'enorme pressione esercitata dal gruppo FFS sull'Infrastruttura comporta poi il pericolo che quest'ultima si concentri sulle proprie esigenze, trascurando la visione d'insieme. Del resto, vi sono già indicazioni che confermano questa tendenza.

■ Se non altro, la direzione di Infrastruttura ha precisato di non voler tagliare posti di lavoro.

Sarebbe un errore imperdonabile, considerata la mole di lavoro e il fatto che nei prossimi anni vi saranno molte partenze per raggiunto limite di età. Bisogna assolutamente fare in modo di conservare il know-how in azienda. Il ritardo nella rioccupazione dei posti è problematico proprio da questo punto di vista, perché ostacola il passaggio delle conoscenze.

Intervista: Markus Fischer

REPORTAGE

Risparmi e toppe

Le ristrettezze di bilancio d'Infrastruttura hanno conseguenze anche per il personale. Le assemblee delle sezioni romande hanno vissuto diversi interventi di colleghi che si sono visti rinviare incarichi, in un momento in cui i lavori da svolgere sarebbero tanti. La mancanza di mezzi finanziari a disposizione di Infrastruttura induce a «rattoppare» situazioni che necessiterebbero di interventi ben diversi. Il segretario sindacale Jean-Pierre Etique e *contatto.sev* hanno compiuto la scorsa primavera un sopralluogo in Svizzera romanda, constatando situazioni particolarmente delicate.

Tra Bienne e Ginevra, gli ICN che circolano a oltre 100 km/h dovevano percorrere un tratto che da diversi mesi stava cedendo. «Invece di risanarlo completamente, abbiamo dovuto metterci la classica pezza, infilando dei cunei sotto le rotaie. Dal profilo della sicurezza non vi erano problemi. Bastava controllare la situazione ogni 2 o 3 giorni. Il problema è che la loro minor stabilità genera una maggior usura delle rotaie, che vanno quindi sostituite più in fretta e ciò costa molto di più. È difficile capire la logica di queste modalità, che alla fine fanno lievitare i costi, con effetti opposti a quelli auspicati» critica Jean-Pierre Etique. Fortunatamente, la tratta in questione è poi stata risanata a inizio giugno, evitando costi supplementari. Secondo le FFS, invece, questo caso non è in relazione a misure di risparmio, come ci indica il loro servizio stampa: «l'intervento è stato messo in pianificazione nel mese di maggio 2013 per il giugno 2014 ed è poi stato svolto nel rispetto di questa pianificazione il 3 e 4 giugno. È vero che nel frattempo, in attesa dell'intervento, erano stati posati dei cunei e sono stati svolti controlli puntuali e standard ogni 2 e 3 settimane. Si trattava però di una procedura normale, in attesa dell'intervento definitivo.»

Si tratta però di situazioni che si ripetono: in una stazione della Romandia il binario ha ceduto, tanto che il locomotore di manovra ha urtato il marciapiede, risultato troppo vicino. «Dovremmo passare con la rinalzatrice, ma non ci sono i fondi per questo intervento, nonostante il difetto sia stato annunciato da tempo», ci ha indicato con rammarico un collega.

E poi ancora, bisognerebbe intervenire per stringere le viti per fissare le rotaie. «È un lavoro di un'ora circa per ogni 100 metri di rotaia, ma non abbiamo nessun mandato per farlo da parte dei nostri superiori. Quindi tutto rimane così, nonostante il rischio di un divaricamento delle rotaie, con la conseguenza che il treno finirebbe per terra. È una situazione assurda e pericolosa, che rischia di nuocere pesantemente alle FFS» si lamenta un altro collega.

Le numerose discussioni che Jean-Pierre Etique ha avuto su questo genere di situazioni confermano il disagio dei colleghi. Oltre tutto, a volte essi si sentono spesso rimproverare dai loro superiori una certa mancanza di impegno, nonostante annuncino sempre le lacune constatate e gli interventi necessari, che poi vengono rinviati. Un atteggiamento che dimostra il loro attaccamento e il senso di responsabilità, ma che queste ristrettezze finanziarie potrebbero finire per compromettere.

Vivian Bologna



Cunei da controllare ogni 2 o 3 giorni.

Discorso della giornalista Giulia Fretta alla festa del Primo Maggio a Lugano

Oltre il giardino cintato

Come cittadina, credo che viviamo in un periodo storico delicato: difficile per molti; interessante e contraddittorio; ricco di opportunità e, purtroppo, di occasioni sprecate. Da sempre sono profondamente europeista, perché ritengo che uno dei grandi vantaggi del nostro tempo sia l'orizzonte allargato che ci viene offerto, la possibilità di conoscere la realtà ben al di là del nostro territorio e l'opportunità di muoverci su una scacchiera vasta, che non finisce mai di sorprendere e di far riflettere per la stimolante diversità sociale, culturale, economica.

E, a mio parere, è proprio attraverso il confronto che si possono mettere a fuoco e puntualizzare le proprie idee e le proprie mire personali e sociali. È per questo che mi preoccupa la reazione di chiusura e di finta auto-protezione emersa dal voto del 9 febbraio.

Mi inquieta quella che ritengo una mancanza di visioni a lungo termine, in assenza delle quali trovano terreno fertile paure emotive e miopie sociali, che fanno fermare lo sguardo al proprio giardino di casa, senza tener conto che il vento che lo spazza porta sia i profumi, sia i veleni di un mondo più grande del quale facciamo parte e dal quale non possiamo «ritirarci». Alle grandi correnti e ai grandi movimenti non trovo che si possa reagire erigendo muri che non servono a nulla, se non a far diventare claustrofobico chi nel giardino vive.

Certo l'Europa che ci circonda non è ancora quella che molti di noi hanno immaginato e i primi passi dell'Unione hanno visto grandi inciampi. Gli ultimi decenni liberisti, poi, hanno fatto perdere per strada le protezioni sociali previste e in parte realizzate e l'hanno trasformata in una struttura attualmente asservita ai grandi interessi finanziari.

Ma non posso smettere di pensare che è solo partecipando e non astenendosi - aspettando



Appassionato intervento a Lugano in favore dell'apertura.

di vedere opportunisticamente come vanno le cose per poi decidere - che si può contribuire alla creazione del nostro futuro comune. Sono sicuramente un po' idealista, lo ammetto, ma continuo a credere che si avanzi solo unendo le forze e buttando il cuore oltre l'ostacolo, non certo chiudendosi a riccio per conservare veri o presunti privilegi. Ho letto mille interpretazioni del voto definito «protezionistico» del 9 febbraio.

Posso anche capire, ma continuo a pensare che sul nostro «giardino cintato» quella scelta da parte di una leggera maggioranza della popolazione farà inevitabilmente arrivare le nuvole di effetti collaterali negativi a breve, medio e lungo termine.

A parte il danno di immagine della Svizzera - paese di radicata tradizione umanitaria e storico punto d'incontro per la soluzione di crisi internazionali - mi preoccupa, in particolare, la limitazione delle collaborazioni internazionali a livello di studi e di ricerca per i nostri ragazzi.

E qui parla la madre: non credo che proteggiamo i giovani rendendo loro più difficile misurarsi con quelli del resto del mondo. Sono sicura che non li sosteniamo tagliandoli fuori da collaborazioni in equipe sovranazionali di studio, ricerca e lavoro e mi sembra perico-

loso aumentare la competizione interna, limitando il loro raggio d'azione internazionale. Perché, non facciamoci illusioni, le reazioni e forse anche le ritorsioni continueranno ad esserci. E forse ce le meritiamo, perché sappiamo benissimo che in politica non si usa offrire l'altra guancia... (...). Io vorrei che la Svizzera tornasse a esaltare le proprie caratteristiche di apertura e accoglienza e che il nostro Cantone riuscisse a vivere la frontiera come una cerniera, più che come un ponte levatoio da alzare o abbassare a piacimento, secondo pure convenienze economiche (...).

Infine, come donna, non posso che invitare in questo giorno dedicato al nostro rapporto con il mondo del lavoro a ripensare alle evidenti ingiustizie ancora riservate alle lavoratrici. È palese l'assurdità di una disparità salariale che vede lo stipendio di una donna inferiore mediamente del 23% rispetto a quello dei colleghi maschi (...). Io sono stata professionalmente privilegiata e ho avuto la possibilità di esprimermi in diversi ambiti, facendo una carriera che mi ha permesso di capire i meccanismi di una grande azienda di servizio pubblico. Ma non ho potuto non notare di persona come il numero di presenze femminili nelle stanze dei bottoni sia ancora esigua.

Istintivamente sono contraria alle cosiddette «quote rosa»: un provvedimento che mi fa pensare a una sorta di protezionismo da panda in via d'estinzione. Ma forse ho torto e non escludo che, in prospettiva, si dovrà passare da questa forzatura per affermare un principio elementare che garantisca perlomeno «Pari opportunità, per pari capacità». Il grande capitolo dell'equità salariale è comunque da riaganciare a quella che secondo me è la più profonda matrice dei malesseri sociali degli ultimi due decenni, e cioè l'ampliarsi della forbice sociale, con una distribuzione delle ricchezze che allontana ogni giorno di più i pochi ricchi-ricchissimi, dai tanti vecchi o nuovi poveri.

Io sono cresciuta in un periodo in cui la fascia sociale media, di chi viveva in un'agiata moderata era molto ampia; in cui anche i figli e le figlie degli operai potevano frequentare le università per ambire a un futuro migliore; in cui i genitori avevano la rassicurante sensazione che le generazioni future avrebbero avuto una vita più confortevole della loro. Oggi non è più così e credo dobbiamo fare di tutto per invertire la rotta.

Il sacrosanto principio meritocratico non può ridursi al versamento di milioni a chi si ri-

tiene emerge per capacità, controbilanciando il suo stratosferico stipendio-premio con il dumping di chi sta in seconda o terza fila.

Se fino agli anni '80 il divario salariale massimo era di 40, oggi siamo arrivati ad un astronomico massimo 1.260 volte superiore al salario minimo! E questo per me è ingiustificabile, improponibile, inaccettabile. Non saprei che altro dire, se non che sta nelle nostre mani il potere di premere per un cambiamento.

Ma il discorso su un'equa distribuzione delle ricchezze è troppo complesso e preferisco, dunque, concludere il mio intervento con le parole di una donna che rappresenta un modello di lucidità e intelligenza: Rossana Rossanda, con la quale ho avuto il privilegio di collaborare recentemente. Rossanda dichiara in un'intervista a Massimo d'Andrea per il giornale on-line «Namir»: «*Ci sono dei poveri in paesi ricchi e dei ricchi in paesi poveri. Noi siamo nati nella parte giusta del mondo, nel senso che abbiamo quasi tutti da mangiare e questa sera avremo quasi tutti un tetto sotto cui dormire. In questo momento, in un solo minuto, muoiono non so quanti bambini di fame e di malattie dei poveri, ma vivere con questo pensiero è impossibile: non si vive più. È come quando si chiede in ospedale ad un infermiere di partecipare profondamente all'esperienza di tutti: non può farlo. Però, vorrei che vivessimo tutti bene prendendo quello che la vita ci offre, senza scordare che c'è qualcuno che non lo può fare. La società, il modo in cui è, è la sola cosa che dipende da noi e dalle nostre azioni od omissioni. Questo è il concetto che vorrei lasciare: IO HO VISSUTO SAPENDO CHE DIPENDEVA DA NOI!»*

E con questo invito alla partecipazione vi ringrazio e auguro buon primo maggio e buon lavoro a tutti.

La LPV Ticino scrive a Mani Haller criticando la formazione limitata ad un ristretto numero di macchinisti

Formazione ETR 610: «Non così!»

La LPV Ticino non ci sta poiché la formazione così come concepita dalle FFS prevede di formare 12 macchinisti del deposito di Bellinzona e 12 macchinisti del deposito di Chiasso. Un numero insufficiente.

In una lettera inviata a Manfred Haller e firmata dal presidente LPV Ticino **Masimo Piccioli** a nome di tutto il comitato, si sottolinea che l'impostazione scelta per la formazione, limitata ad un gruppo ristretto di macchinisti, non trova l'accordo della LPV/SEV. «Da un sondaggio svolto tra gli affiliati al nostro sindacato - si legge nella lettera - emerge una legittima soddisfazione per l'opportunità di una nuova formazione, che rappresenta sempre un arricchimento sia per il personale, sia per l'azienda che può contare su dipendenti particolarmente qualificati. Ma dal sondaggio emerge anche chiaramente una critica sulle modalità scelte dall'azienda che



ETR 610 fermo a Milano Centrale.

limita questa opportunità formativa ad un ristretto gruppo di macchinisti; scelta che, peraltro, comporta diverse conseguenze sui turni. E qui sta il problema. Il fatto che sia solo un piccolo gruppo di macchinisti a poter guidare i nuovi ETR 610, costringe il distributore a programmare settimane lavorative con prestazioni Chiasso-Zurigo-Chiasso oppure Bellinzona-Zurigo-Bellinzona. Le conseguenze in termini di monotonia sono lampanti e mi pare inutile ricordare, in questa sede, quanto possa essere insidiosa la monotonia, su cui l'anno scorso si è dibattuto a più livelli in seguito alla tragedia di Granges-Mar-

chand, costata la vita ad un nostro giovane collega».

Oltre all'aspetto della monotonia, messo in luce nella lettera, i macchinisti del SEV fanno notare che un esiguo numero di macchinisti rappresenta un problema anche per la pianificazione che, in caso di assenze non programmate del personale, sarà confrontata con seri problemi. «Problemi peraltro già riscontrati con l'ETR 470: a causa di personale insufficiente - ricorda la LPV Ticino - i macchinisti hanno dovuto lavorare nei giorni di libero e ci sono state difficoltà nella gestione dei turni e delle vacanze. La mancanza di personale formato si ripercuoterà inevitabilmente sulla gestione complessiva dei turni e delle rotazioni e finirà per generare inutili malumori tra il personale, su cui già ora gravano le richieste di sempre maggiore produttività e responsabilità. Insomma il personale è già sufficientemente sollecitato. E l'ostinata ricerca della massima produttività, non deve essere l'unico criterio determinante per la nostra professione».

Secondo la LPV Ticino per evitare le classiche complicazioni derivate dallo scarso personale abilitato, occorre che tutti i colleghi dei depositi ticinesi abbiano la possibilità di seguire questa formazione. «Questa richiesta mostra non soltanto l'apertura da parte dei macchinisti ticinesi, ma anche la disponibilità, il desiderio e la motivazione di mettersi in gioco per una nuova formazione, a soddisfazione dell'azienda, dell'utenza e del personale. Solo con tutti i macchinisti formati - sottolinea Piccioli nella lettera - sarà possibile offrire alla clientela un servizio che garantisce qualità e sicurezza. Un servizio che per le FFS rappresenta il fiore all'occhiello».

Il presidente della LPV Ticino confida nella volontà di trovare una soluzione migliore di quella prospettata dalle FFS con la formazione di soli 24 macchinisti e auspica un riorientamento della strategia delle FFS, che scontenta davvero tutti e che non lascia presagire nulla di buono.

red

■ Sottofederazione TS

Divisione Immobili: RailClean con strategia verso il futuro

Alla riunione informativa dello scorso 14 maggio, i partner sociali e la commissione del personale sono stati informati sulle diverse novità. L'azienda loda l'impegno sociale di RailClean e conferma gli obiettivi definiti.

Con la creazione del nuovo settore RailClean nel 2003, 105 collaboratori con limitazioni mediche sono stati trasferiti nel settore con tutti i rischi del caso. Attualmente, RailClean occupa ancora 67 collaboratori con problemi medici. L'integrazione in un team RailClean con processi di direzione ordinari è una buona soluzione per tutte le parti in causa. I collaboratori vengono così perfettamente integrati. Ricevono un lavoro con una struttura giornaliera, partecipano al ritmo di direzione ordinario e sono formati per rispondere alle esigenze del loro posto.

Insourcing invece di outsourcing

RailClean estende il suo settore di portineria. Questo corrisponderà al 12% del volume dei mandati. I servizi di portineria attuali in Ticino e a Lucerna, saranno estesi a tutta la Regione Mitte e i lavori ceduti a terzi verranno ripresi. Verranno così creati 18 posti e questo è sicuramente positivo. Il deposito di Lenzburg sarà soppresso ed il team verrà posizionato a Hunzenschwil. Hunzenschwil sarà trasformato ed il personale riceverà dei nuovi locali più attraenti. Le direzioni dei depositi di Ginevra, Losanna e Vallese nella regione ovest saranno ottimizzate. L'applicazione della nuova organizzazione si concretizzerà il 1° gennaio 2015.

Servizio stampa SEV-TS

Rhätische Bahn
Ferrovia retica Viafier retica

Wir suchen in Landquart
per 01. Oktober 2014 eine(n)

Fahrdienstleiter(in)

Detailierte Informationen finden Sie unter
www.rhb.ch/karriere





Colpi di diritto

Solo vane promesse...

Le FFS trovano spesso il modo di interpretare a loro favore clausole e condizioni in apparenza chiare. Ecco un caso esemplare.

Il team di assistenza giuridica del SEV viene spesso interpellato da colleghe e colleghi che dopo un periodo di formazione o dopo un lungo periodo quale collaboratore temporaneo si vedono sottoposti un rapporto di lavoro di durata determinata.

Seconda formazione - e poi?

Collaboratrici e collaboratori reclutati dall'esterno ricevono per la durata della seconda formazione, per esempio quale accompagnatore treno, macchinista o dirigente traffico ferroviario, un contratto di lavoro a termine con l'opzione di un'assunzione definitiva una volta superato l'esame. Il caso che segue, leggermente modificato per esigenze di protezione dei dati, ha dato origine a una lunga vertenza

giuridica, conclusa da un accordo che lascia un certo amaro in bocca, che dimostra come clausole contrattuali formulate in modo molto chiaro possano essere interpretate dalle FFS a svantaggio dei dipendenti.

Paula si è rivolta all'assistenza giuridica del SEV sostenendo di essere stata trattata in modo scorretto dagli esperti all'esame finale e al susseguente esame di riparazione. Il suo superiore le aveva comunicato che il mancato superamento dell'esame rendeva impossibile la concretizzazione dell'opzione dell'assunzione a durata indeterminata. Sostenuta dal SEV, Paula ha quindi chiesto all'Ufficio federale dei trasporti una decisione formale, impugnandola in seguito con un ricorso ben motivato e circostanziato.

Dopo quattro mesi e diversi scambi di corrispondenza, l'UFT ha finalmente deciso che l'esame di riparazione era da considerare superato, rimettendo di conseguenza la relativa licenza.

Sulla base della decisione dettagliata dell'UFT, Paula e il SEV si sono quindi rivolti alle FFS, chiedendo di concretizzare l'opzione di un'assunzione a tempo indeterminato. Le FFS, invece, hanno preso una posizione sorprendente, secondo la quale la decisione dell'UFT non era determinante quanto il giudizio degli esperti, i quali all'esame pratico avrebbero rilevato una quota di errori troppo elevata. L'importanza che le FFS danno alla sicurezza e alla qualità del lavoro avrebbe quindi impedito di offrire a Paula, nonostante l'esame fosse stato superato, un nuovo contratto di lavoro.

Accordo bonale

Paula, che aveva rinunciato al suo impiego nel settore privato a favore di questa seconda formazione con la prospettiva di un'assunzione presso le FFS, non credeva alle proprie orecchie. Il SEV ha quindi richiesto una nuova decisione formale all'istanza di ricorso interna (nel frattempo soppressa

dalla nuova legge sul personale federale). Da questo intervento è scaturita una proposta di accordo bonale che Paula, logorata e delusa dall'atteggiamento delle FFS e dalla lunghezza della procedura, ha finito per accettare.

Cos'è un'opzione?

Il contratto dice: «se la formazione viene conclusa con successo, vi è l'opzione di un'ulteriore impiego secondo appendice 1 CCL. In caso di mancato superamento della seconda formazione, le FFS verificano la possibilità di un ulteriore impiego. Il rapporto d'impiego si conclude in caso di mancato superamento dell'esame di riparazione».

Il superiore ha sostenuto che, malgrado il superamento dell'esame di riparazione, il termine opzione non implicasse l'obbligo di un'assunzione, ma rappresentasse solo una possibilità non vincolante, che le FFS non erano tenute a concretizzare.

Il SEV ha per contro soste-

nuto che, dato che il superamento dell'esame era l'unica condizione prevista dal contratto, si dovesse dar seguito all'opzione. Secondo il vocabolario della lingua italiana Zingarelli, opzione significa «patto in base al quale una parte rimane vincolata alla propria proposta mentre l'altra è libera di accettarla o meno».

Secondo il SEV, l'interpretazione delle FFS, oltre che illegale, è pericolosa per l'azienda, che deve necessariamente reclutare all'esterno collaboratrici e collaboratori disposti a svolgere una seconda formazione. Se si dovesse spargere la voce che il superamento dell'esame non garantisce poi la prosecuzione dell'impiego, oltretutto in professioni che non offrono possibilità di lavoro al di fuori delle FFS, è pensabile che ogni potenziale candidato/a rifletta due volte sull'opportunità di lanciarsi in questa nuova formazione.

Assistenza giuridica SEV

Gilbert D'Alessandro - discorso tenuto all'AD del 22 maggio

«Indignamoci»

Care colleghe e colleghi, inizio augurando a voi e ai vostri familiari tanta salute, è il bene più prezioso. Saluto anche i nostri invitati, le nostre invitate come pure gli ex membri del comitato centrale e della commissione centrale.

Il discorso sindacale costituisce sempre un momento particolare. I temi sono tanti, ci vorrebbero ore... ma, non temete, sarò breve. Perché desidero esprimere la mia indignazione, riprendendo l'appello di Stefan Hessel, ex esponente della resistenza francese, racchiuso nel suo celebre pamphlet «Indignatevi!»

■ Sono indignato per la man-

canza di apertura espressa dal popolo svizzero in occasione del voto del 9 febbraio.

■ Sono indignato per la mancanza di volontà politica (e alludo alla politica della destra) nell'assicurare una maggiore protezione per tutti i lavoratori e le lavoratrici di questo nostro paese.

■ Provo un senso di ribellione per la mancanza di mezzi messi a disposizione per stare alle costole dei padroni approfittatori. Sono indignato dal dumping salariale.

■ Sono indignato da queste aziende che non adottano misure per garantire la sicurezza al proprio personale.

■ Sono indignato dall'UFT che impone alle aziende tagli del 2,5% nel 2014 e di 1% supplementare nel 2015 senza modificare le prestazioni.

■ Sono indignato nel vedere che le direzioni dei trasporti pubblici di questo paese, fanno capo a tutti i mezzi per razionalizzare i costi e aumentare la produttività a scapito del personale.

■ Sono indignato da questa corsa al profitto a scapito dei più deboli.

■ Sono indignato dalla mancanza di solidarietà.

■ Sono indignato quando sento dire «non si può fare niente»... Perché possiamo fare e possiamo agire a tutti i livelli. Al proprio livello. Poiché non basta esprimere la propria indignazione, non basta essere



in rivolta. Occorre agire. E il nostro modo di agire si chiama: sindacato. Il nostro sindacato SEV/VPT. Come possiamo agire?

Abbiamo diversi opzioni:

■ La mobilitazione. Significa anche partecipare alle assemblee, alla vita della sezione (che orienta le azioni e le trattative), alle assemblee dei delegati (che determinano la politica sindacale), essere presenti sul piano regionale attraverso

l'aiuto dei segretariati regionali. Mobilitazione significa anche manifestazioni e volantaggi.

■ L'impegno. Vuol dire essere attivi nei diversi comitati e presso le sezioni cantonali dell'Unione sindacale svizzera, ma anche a livello nazionale e internazionale. L'impegno può esprimersi anche in ambito politico. Io sono indignato e pieno di rivolta. Allora cerco di agire. La VPT cerca di agire. Allora se anche voi provate il mio stesso sentimento, unitevi a me e agite. Cerchiamo di agire insieme, in modo comune e solidale. Cerchiamo di agire per il bene delle lavoratrici e dei lavoratori nel mondo dei trasporti e nel mondo del lavoro in generale. Viva il SEV. Viva la VPT. E che la lotta continui!

■ Conferenza AS: 2 luglio 2014

Hotel Bern, Zeughausgasse 9, Berna, 16.30-18.30
Uffici Multispace - una penitenza o una benedizione?

Il personale della sede principale delle FFS sta per traslocare nella nuova sede centrale del Wankdorf. Qui lo aspetta uffici Multispace e dovrà condividere il posto di lavoro. Una nuova cultura del lavoro?

Riceveremo informazioni e osservazioni sulla tematica da Germaine Schädler, responsabile della gestione dei posti di lavoro presso FFS e da Marco Marranchelli che studia questo nuovo mondo del lavoro.

Sono invitati tutte le interessate e tutti gli interessati all'argomento. Per maggiori informazioni e iscrizioni rivolgersi a: Roland Schwager: 079 661 73 85 o 079 150 39 71.

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



COLONIE DEI SINDACATI: turni ed iscrizioni

Mare a Igea Marina: ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

domenica 6 luglio - martedì 22 luglio

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

In montagna a Rodi: ragazzi/e da 6 (2008) a 13 anni (2001)

2° turno: mercoledì 16 luglio - mercoledì 30 luglio

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

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.

■ VPT Servizi ferroviari Passeggiata pensionati 16.09.2014

La passeggiata annuale dei pensionati avrà luogo in settembre e Isidor Schwitter vi condurrà a Basilea.

Vi preghiamo pertanto di riservare già sin d'ora la data e di partecipare numerosi.

Il programma dettagliato con l'invito verranno spediti per posta.

Isidor Schwitter Ely Wüthrich

■ Macchinisti in festa 18 settembre 2014 per i 125 anni della LPV

Museo dei trasporti di Lucerna - crociera sul lago dei quattro Cantoni, dalle 9.30 alle 16.00 circa

La sottofederazione desidera festeggiare con i suoi membri il giubileo dei 125 di esistenza. Potete annunciarvi direttamente su: <http://www.lpv-sev.ch>, dove troverete anche maggiori informazioni. Iscrivetevi al più presto, i posti sono limitati!

www.sev-online.ch

IMPRESSUM

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

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

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

Indirizzo della redazione: contatto.sev, CP, 6501 Bellinzona, e-mail: contatto@sev-online.ch, telefono 091 82501 15, fax 091 826 19 45.

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

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

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 10 luglio.

Chiusura redazionale: giovedì 3 luglio, ore 10.

Il nuovo passante ferroviario di Zurigo... secondo Pellet





FESTA DELLA SCUOLA

Sì all'iniziativa «Aiutiamo le scuole comunali»

SABATO 20 SETTEMBRE
ore 15.00-24.00 Padiglione Conza, Lugano

- 15.00 Apertura buvette e bancarelle delle associazioni
- 15.15 Dibattito "Come migliorare la scuola dell'obbligo?"
- 16.15 Teatro Confabula
- 17.15 Poesie e musica: il poeta Fabio Pusterla dialoga con la cantante Rossella
- 18.30 Cena multietnica
- 20.15 Concerto e ballo con la Blue Night Big Band

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO RIZZATO

... nuvole

Il cielo è come un enorme schermo cinematografico: su di esso vengono proiettate quasi ogni giorno centinaia di immagini create dalle nuvole. Pur essendo solo dei vaporosi ammassi di minuscole goccioline d'acqua (o di cristalli di ghiaccio) mossi dal vento, sembra davvero che le nuvole siano capaci di assumere qualsiasi aspetto, dal contorno di un continente al profilo di un volto umano. Si parla comunemente di «cielo a pecorelle» quando nuvole molto alte, i cirrocumuli, si dispongono come un gregge di pecore sparse. I nomi di base che i meteorologi usano ancora oggi per classificare i vari tipi di formazioni nuvolose furono inventati due secoli fa da un farmacista londinese, Luke Howard, che era uno assiduo e acuto osservatore dei cieli: insomma, uno con «la testa tra le nuvole». Howard suddivise tutte le nubi in tre gruppi fondamentali: cumuli, cirri e strati, partendo dal latino «cirrus» che significa «ricciolo, ciuffo, fiocco»; «cumulus» che vuol dire «massa, mucchio» e «stratus», con riferimento a quelle nubi che si configurano a strati. Anticamente esisteva una pratica divinatoria, chiamata «nefomanzia» che pretendeva di prevedere il futuro, attribuendo alla forma di ogni nuvola un preciso significato. Poi un francese si convinse di essere in grado addirittura di disintegrare le nuvole con la forza del pensiero! Un giorno, mentre osservava delle soffici nuvole bianche, ne notò due che stavano per cozzare una contro l'altra. Decise di provare a impedire la collisione e, concentrandosi, riuscì a far dissolvere entrambe le nuvole prima che si scontrassero. A quel punto tentò di disintegrare col pensiero anche un'altra grossa nuvola e, con sua grande soddisfazione, riuscì anche in questa impresa. A quel punto scrisse un libro, che venne preso piuttosto seriamente fino al secondo dopoguerra, quando un medico neozelandese di nome Rolf Alexander si mise addirittura a fare dimostrazioni pubbliche di distruzioni di nubi col pensiero, dichiarando di possedere un misterioso potere, che lui attribuiva al suo cosiddetto «realismo creativo». Ma qualcuno più realista e meno creativo di lui lo sconfessò, facendo notare che molti tipi di nuvole semplicemente appaiono e scompaiono per conto proprio nell'arco di pochi minuti. Eppure ciò non è bastato a dissuadere i tanti che ancora si sono cimentati nella distruzione di nubi col pensiero, presentandola come una loro straordinaria capacità mentale. Approfitando anche della straordinaria incapacità mentale di chi gli ha dato retta.

VOTAZIONE CANTONALE DEL 28 SETTEMBRE

L'iniziativa popolare «Aiutiamo le scuole comunali» lanciata dalla VPOD, vuole garantire ai nostri 25000 allievi che frequentano le scuole comunali una formazione e un'educazione di qualità. Non solo il successo e la qualità della vita individuale, ma anche il successo della Svizzera si fondano sulla qualità della formazione dei giovani. L'accettazione dell'iniziativa popolare «**Aiutiamo le scuole comunali**» il prossimo 28 settembre 2014 costituirebbe un passo in avanti significativo per la scuola ticinese e per il futuro dei nostri ragazzi. Il voto - il SEV invita a votare sì - è un'occasione storica per rafforzare la scuola dell'obbligo e tornare ad investire nella formazione di base. L'iniziativa prevede inoltre un'organizzazione razionale dei servizi extrascolastici in tutte le regioni e un sussidio cantonale per aiutare i Comuni a completare la rete. È nell'interesse dell'economia e della società disporre di servizi extrascolastici capillari e accessibili a tutte le famiglie/allievi.



Direttiva dell'Ufficio federale dei trasporti per i Bus

Salari minimi: il SEV ottiene ragione

Alcune vittorie, come quella ottenuta per il personale delle subappaltatrici di Ginevra, hanno un sapore particolare. L'ufficio cantonale dell'ispezione e dei rapporti di lavoro ha imposto l'applicazione del salario minimo per gli autisti dal 1° luglio prossimo.

Dopo l'ufficio federale dei trasporti (UFT), un'altra istanza statale si è occupata delle condizioni di lavoro. L'ufficio cantonale di Ginevra delle ispezioni e dei rapporti di lavoro OCIRT ha infatti accolto la richiesta del SEV e del SIT di modificare le disposizioni per gli autisti delle ditte in subappalto della TPG.

Dal 1° luglio, queste ditte in subappalto dovranno applicare la direttiva dell'UFT del 1° aprile 2014, indipendente dal fatto che abbiano firmato il contratto collettivo di lavoro GEST. Questa direttiva prevede in particolare un salario minimo, per gli autisti di bus con

patente di categoria D, di 58300 franchi per 2100 ore lavorative l'anno. Nonostante la formulazione perentoria, sino ad oggi nessuna delle ditte subappaltatrici aveva adeguato gli stipendi del proprio personale. L'attuale CCL sottoscritto da SEV, SIT e GEST (organizzazione che raggruppa le ditte Ratp Dev e Globe Limo) prevede

salari minimi di 4100 franchi mensili. Il personale si ritrova quindi a guadagnare sino a 5000 franchi in meno del minimo stabilito dall'UFT.

«L'intervento dell'OCIRT rende necessaria la modifica del CCL GEST, che non può prevedere disposizioni inferiori al livello fissato dall'OCIRT per il settore», spiega Valérie Solano, segretaria sindacale SEV a Gine-



Natalia Delgado (SIT, a sinistra) e Valérie Solano, segretaria sindacale del SEV, hanno presentato alla stampa la decisione dell'OCIRT.

vra. La palla passa quindi nel campo delle imprese in subappalto che non hanno ancora accettato la modifica del CCL, né hanno applicato la direttiva dell'UFT ai loro dipendenti. La decisione dell'OCIRT ha diversi aspetti concreti: l'ufficio svolge infatti controlli sul posto alle aziende e inchieste sistematiche, nell'ambito dei quali può chiedere il riallinea-

mento di salari e condizioni di lavoro alle condizioni d'uso, anche con effetto retroattivo. In caso di mancato seguito a queste richieste da parte delle aziende, l'OCIRT può rifiutarsi di rilasciare l'attestazione che permette il subappalto. Le ditte faranno quindi meglio a dar seguito di buon grado alle richieste dell'OCIRT. In ogni caso, la mobilitazione

del personale RATP Dev e dei sindacati contro il dumping salariale sta portando i suoi frutti a Ginevra. Ora si tratta di non lasciare la presa, ma di estenderla alle altre ditte in subappalto che continuano a non rispettare le regole in vigore.

Vivian Bologna

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 2 luglio 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.

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

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

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

La foto dell'ultima edizione del concorso illustrava la stazione di partenza della ferrovia a cremagliera del Pilatus a Alpnachstad.

Troverete una foto esplicativa sul nostro sito internet.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Peter Schönholzer, di Birmensdorf, membro LPV Zurigo