

Intervista

Visentin: «Il treno è all'origine della grande rivoluzione del turismo»

Pagine 6 e 7



Petizione della gioventù sindacale

Gli apprendisti e le apprendiste devono essere protetti. Troppi abusi e regolamenti infranti da parte delle aziende.

Pagina 5



Focus.sev

Il reclutamento sta dando buoni frutti. Occorre insistere.

Pagina 16

I/le delegati/e del SEV approvano le regole quadro del CCL FFS e FFS Cargo 2015

CCL in dirittura d'arrivo

La conferenza CCL ha avallato i punti centrali illustrati dalla comunità di trattative.

«Siamo riusciti ad ottenere miglioramenti» ha dichiarato il presidente centrale AS Peter Käppler. «In merito al nuovo orientamento professionale abbiamo limitato i deterioramenti».

Per Hanspeter Eggenberger, presidente centrale RPV, i cambiamenti sono difendibili e accettabili. «Su certi punti qualche amarezza, ma nel complesso il risultato è apprezzabile», ha chiosato Hansruedi Schürch, presidente centrale LPV, secondo cui «la comunità di trattativa è stata davvero unita». Un fatto positivo.

Pagine 8, 9 e 10



Delegati e delegati durante i lavori della conferenza CCL a Berna.

EDITORIALE

Che le FFS abbiano bisogno di più soldi per la manutenzione dell'infrastruttura è ormai fuori discussione. I ritardi accumulati a seguito delle esagerate misure di risparmio decise dalle stesse FFS si sono ulteriormente ampliati negli ultimi anni, anche perché le FFS hanno sempre rifiutato di destinare i loro utili per colmarli.

«Le FFS devono potenziare i loro effettivi e ampliare le loro conoscenze.»

Manuel Avallone, vicepresidente SEV

Adesso sono finalmente giunte a più miti consigli, anche se i dirigenti sembrano del parere che diversi interventi possano essere ancora rinviati. Al più tardi l'incidente di Scherzenbach, causato da una rotaia che si è letteralmente sbriciolata, dovrebbe però aver reso evidenti i rischi ai quali si va incontro.

La manutenzione deve essere considerata la priorità numero uno e le FFS devono farsene carico ed eseguirla con il proprio personale.

Vi era anche la tentazione di esternalizzare i lavori, per limitare le spese del personale, gonfiando però le altre voci di spesa con importi che risultano spesso superiori. Le FFS vi hanno saggiamente rinunciato, ma adesso devono potenziare i loro effettivi in questo settore e ampliare le loro conoscenze.

Fa però specie che siano colleghe e colleghi degli altri settori a dover subire queste misure, tramite il blocco delle assunzioni.

Sciopero storico alla SNCF

«Uno sciopero giusto e legittimo. Sì, ferrovieri e ferroviere hanno avuto ragione di agire massicciamente attraverso lo sciopero per rivendicare un'altra riforma ferroviaria». I sindacati si battono invece per l'unificazione di SNCF e RFF. I ferrovieri francesi rifiutano categoricamente lo spezzatino della SNCF in tre imprese diverse. Denunciato il ruolo vergognoso dei media.

a pagina 4

Il SEV contesta la misura

Blocco del personale FFS

Tra i provvedimenti di risparmio illustrati dalle FFS vi è l'introduzione di un periodo di sei mesi di attesa prima di rioccupare posti non direttamente produttivi. Il SEV non contesta il principio di questa misura: «si può capire che prima di rioccuparlo si verifichi la necessità di un posto», spiega il vicepresidente Manuel Avallone, che aggiunge: «bloccare le assunzioni, da questo

punto di vista, è senz'altro meglio che ridurre i posti di lavoro in un secondo tempo». Lascia per contro perplessi che le FFS giustificino questa misura con la soddisfazione della clientela. La misura punta invece a migliorare il risultato finanziario.

a pagina 3

IN BREVE

Gottardo: linea vecchia alle FFS

■ La tratta di montagna sarà gestita dalle FFS nell'ambito del traffico a lunga distanza anche dopo l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, prevista per fine 2016. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha deciso di non approfondire l'offerta inoltrata dalla Südostbahn (SOB) per l'effettuazione di collegamenti regionali cofinanziati dalla Confederazione e dai Cantoni: le dipendenze della tratta di montagna dai servizi di trasporto circostanti sono tali da non renderla adatta a un regime di concorrenza. Secondo la concessione per il traffico a lunga distanza in vigore fino al dicembre 2017, le FFS devono offrire collegamenti a lunga distanza sulla tratta di montagna del San Gottardo.

Raddoppio Gottardo pronti al referendum

■ Il parlamento accelera per la costruzione di una seconda galleria sul San Gottardo: la commissione dei trasporti del Consiglio nazionale ha risposto alle ultime domande. L'ATA Associazione traffico e ambiente è pronta a indire il referendum, insieme alle sue organizzazioni partner. Questo perché la seconda galleria è solo fumo negli occhi e questo sarebbe svelato sul lungo termine dalla politica di trasferimento del traffico. Il Consiglio federale vuole stabilire per legge che sul Gottardo non si dovrebbero mai più aprire al traffico due corsie contemporaneamente. Tuttavia, il potenziale fisicamente presente per un ampliamento della capacità sussiste non appena sarà costruita una seconda galleria. Si presenterebbe presto la richiesta ad utilizzare tutte e quattro le corsie sul Gottardo. Crescerebbe così l'impatto ambientale e sarebbe affossata la politica di trasferimento del traffico. Una seconda galleria sul San Gottardo non è soltanto anticostituzionale, ma anche inutile.

La mobilitazione è servita all'applicazione della direttiva dell'UFT

RATP: effetto domino

La mobilitazione del personale RATP Dev, azienda subappaltatrice dei TPG, avrà un seguito; le altre aziende sono con le spalle al muro.

Tre mesi. È stato il tempo necessario al SEV e al personale di RATP Dev - azienda subappaltatrice dei Trasporti pubblici ginevrini (TPG) - per ottenere su tutto il cantone l'applicazione della famosa direttiva dell'UFT che fissa un salario di base di 58 300 franchi annui (ossia 4 480 franchi al mese x 13). Una vittoria chiara e netta perché le aziende subappaltatrici dei TPG (Globe Limo, RATP Dev e Genève Tours) avevano rifiutato di adeguare i salari con il pretesto di non avere i mezzi. Le cose ora sono chiare: l'Ufficio cantonale ginevrino dell'ispettorato del lavoro (OCIRT) -interpellato dal SEV e dal SIT - ha preteso che i salari vengano adeguati alla direttiva a partire dal primo luglio (cfr. *contatto.sev* n° 12). Per quanto riguarda RATP Dev, la situazione è, se possibile, migliore perché la lunga mobi-

lizzazione del personale ha avuto come risultato l'introduzione retroattiva al primo aprile 2014 del salario minimo. Ciò corrisponde a un aumento di 380 franchi al mese per coloro che percepivano solo il salario minimo di 4 100 franchi iscritto nel CCL Gest. I salari vicini o superiori alla base di 58 300 franchi, saranno pure adeguati al rialzo sebbene secondo una differente proporzione. Tale rialzo dipende dall'ottenimento, da parte della RATP, delle linee messe a concorso dai TPG, in particolare le linee C e 34, molto interessanti.

«Questa vittoria non cade dal cielo» ricorda **Valérie Solano**, segretaria sindacale del SEV. Che aggiunge: «Il personale RATP è pronto ad inasprire il tono. Lo scorso mese di giugno eravamo sul filo dello sciopero. Poiché al di là delle questioni salariali, rimangono gli orari di lavoro. L'introduzione della settimana di 5 giorni, che chiediamo da mesi, è stata rinviata di mese in mese. I conducenti ne avevano abbastanza. Occorre comunque sottolineare il comportamento del direttore che ha mostrato lungimi-



Una mobilitazione che ha portato i suoi frutti.

ranza accordando solide garanzie sull'introduzione della settimana di 5 giorni al prossimo cambio di orario in dicembre».

Ora sono le altre aziende subappaltatrici ad essere con le spalle al muro. Il consiglio di amministrazione dei TPG ha deciso che le aziende subappaltatrici devono applicare i salari minimi fissati dall'UFT, pena il divieto di esercizio sulle linee attribuite. La mobilitazione del personale RATP ha dunque generato un effetto domino. Certo, la direttiva federale deve essere applicata. La realtà sul territorio è ben diversa, inoltre i controlli non

vengono svolti automaticamente. Rivolgendosi all'OCIRT, il SEV - sorretto dalla determinazione del personale RATP - ha dunque ottenuto una vittoria chiara come il sole. Una vittoria che deve però estendersi a macchia d'olio in altre realtà. A cominciare dal canton Vaud, dove i TL pensano di non obbligarle le aziende subappaltatrici ad applicare la direttiva federale, che ritengono «non vincolante». Alla luce di quanto successo a Ginevra, ci si chiede fino a quando potranno mantenere una simile posizione.

Vivian Bologna/frag

IL VIAGGIO: FILE ROUGE DELLA CAMPAGNA DI AFFILIAZIONE

Via SEV – l'azione di reclutamento del 2014

«Via SEV» è il titolo dell'azione di reclutamento di quest'anno del SEV. Un titolo che vuole essere un programma: per i nuovi membri si apre il viaggio con il SEV e reclutatrici e reclutatori ricevono premi attinenti ai viaggi.

Eccovi i premi:

- per due nuove adesioni, il reclutatore o la reclutatrice riceve una borraccia Sigg dal design esclusivo del SEV con custodia termica
- per quattro nuove adesioni, vi è in palio uno zaino esclusivo

da usare per il tempo libero o il lavoro

- per otto nuove adesioni, la reclutatrice o il reclutatore viene premiata con una valigia a rotelle, robusta e di ottima qualità.

Premio speciale

- le tre migliori reclutatrici o reclutatori del 2014 riceveranno inoltre un premio speciale a sorpresa.

Naturalmente, viene riconosciuto anche il premio in contanti di 50 franchi per ogni nuovo membro reclutato.

In dettaglio:

Verranno conteggiati i nuovi membri reclutati nell'anno civile 2014. Il premio per i due nuovi membri (borraccia Sigg) sarà inviato alla reclutatrice o al reclutatore non appena i due nuovi membri saranno registrati. I premi per 4, rispettivamente 8 nuovi membri, verranno rimessi nel corso di una breve cerimonia, alla quale tutte e tutti gli interessati verranno invitati personalmente a tempo debito. A questa cerimonia verranno premiati anche le tre migliori reclutatrici o reclutatori del

2014. Essa si terrà il 7 febbraio 2015. Chi non potesse partecipare, riceverà comunque i suoi premi.

A differenza dell'azione Memberstars, quest'anno vengono rimessi tutti i premi: chi ha reclutato quattro membri riceverà sia la borraccia che lo zaino. Se poi raggiungesse quota otto membri in totale, riceverà anche la valigia.

Troverete un tagliando per reclutare nuovi membri al centro di questo numero.

FAIF porterà maggiori contributi solo dal 2016

FFS in difficoltà

FFS e Ufficio federale dei trasporti si sono messi d'accordo sul finanziamento delle ulteriori spese per l'infrastruttura.

L'anno scorso le FFS hanno dovuto constatare un aumento per le spese di manutenzione delle linee, destinato a durare anche per i prossimi anni, generando oneri supplementari dell'ordine di 150 milioni l'anno.

Le FFS avrebbero pertanto auspicato un intervento della Confederazione, la quale si è però arroccata sugli importi previsti dalla convenzione sulle prestazioni attualmente in vigore. Le parti hanno annunciato un accordo secondo il quale le FFS dovranno farsi carico di questi oneri supplementari per il 2014 e il 2015, mentre l'UFT chiederà a Consiglio federale e Parlamento di aumentare il limite di spesa della convenzione di prestazioni dal 2016 di 130 milioni a carico del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer).

Le FFS contano di recuperare circa 150 milioni tramite aumenti di produttività e misure di risparmio, ma prevedono anche una riduzione di conseguenza degli utili, che il SEV ha chiesto da tempo.

Sei mesi di attesa

Tra i provvedimenti di risparmio illustrati dalle FFS vi è l'introduzione di un periodo di sei mesi di attesa prima di rioccupare posti non direttamente produttivi.

Il SEV non contesta il principio di questa misura: «si può capire che prima di rioccuparlo si verifichi la necessità di un posto», spiega il vicepresidente Manuel Avallone, che aggiunge: «bloccare le assunzioni, da questo punto di vista, è senz'altro meglio che ridurre i posti di lavoro in un secondo tempo».

Lascia per contro perplessi che le FFS giustifichino questa misura con la soddisfazione della clientela. La misura punta invece a migliorare il risultato finanziario, compromesso dalle necessità di recupero nel settore della manutenzione della

rete. Un settore che necessita invece di più personale per far fronte ai problemi urgenti che, se non risolti, avrebbero conseguenze estremamente negative anche per la soddisfazione della clientela.

Aumento dei carichi di lavoro

Le FFS hanno precisato che il blocco non riguarderà i posti direttamente produttivi e che non dovrà portare ad aumenti dei carichi di lavoro. La prima parte di questa precisazione dovrebbe essere un'ovvietà, in quanto sarebbe impossibile recuperare il ritardo con (ancora) meno personale. La seconda è invece, nel migliore dei casi, una pia illusione. Maggiori carichi di lavoro saranno inevitabili e andranno a gravare ulteriormente sulle condizioni di lavoro e sulla soddisfazione del personale.

Il SEV seguirà molto da vicino le conseguenze di questo blocco del personale e interverrà qualora dovesse constatare che la misura compromette la sicurezza, l'affidabilità dell'esercizio e le condizioni di lavoro. *pmo/gi*

Il «Dialogo sulla parità salariale» è purtroppo fallito

C'è chi punta i piedi...

Per realizzare la parità salariale tra uomini e donne non basta affidarsi a misure volontarie.

A cinque anni dall'introduzione di un sistema facoltativo il bilancio è molto mitigato: soltanto 51 aziende si sono date la pena di partecipare al progetto «Dialogo sulla parità salariale». Lo rende noto oggi l'Ufficio federale della giustizia (UFG).

Il Consiglio federale è atteso alla prova dei fatti. Prossimamente dovrebbe presentare un progetto volto a concretizzare la non discriminazione fissata nella legge sulla parità dei sessi fin dal 1996. Gli ambienti padronali puntano i piedi te-

mendo che vengano imposte loro misure coercitive.

Tuttavia, lo scarto salariale invece di diminuire va aumentando. Tra il 2010 e il 2012 è peggiorato di 0,5 punti, raggiungendo il 18,9%, pari a 677 franchi mensili. Una parte di questa disparità si spiega con questioni legate alla formazione o a livelli di responsabilità, ma il 9% è dovuto a pura discriminazione.

Gli organizzatori del «Dialogo» speravano che almeno un centinaio di aziende accettassero che il loro sistema salariale venisse posto sotto controllo, ma hanno dovuto accontentarsi della metà.

Le misure facoltative per realizzare la parità non hanno raggiunto l'obiettivo, rileva l'UFG, secondo cui il dialogo ha comunque fatto aumentare l'apertura delle aziende a questa tematica: «la necessità di adottare misure appropriate non è contestata».

Tre settimane fa il Consiglio degli Stati ha trasmesso un postulato in cui si chiede al Consiglio federale di attenersi alle misure volontarie. La ministra della giustizia Simonetta Sommaruga ha messo in guardia contro qualsiasi soluzione che punti tutto sul volontario o tutto sul coercitivo.

ats

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Il nodo ucraino

A fine giugno è stato firmato l'accordo di associazione all'Unione Europea da parte di Georgia, Moldavia ed Ucraina, tre stati che facevano parte dell'ex-Unione Sovietica. Era stata proprio la mancata firma dell'intesa da parte dell'allora presidente ucraino Juscenko a scatenare la rivolta di piazza Majdan favorita dall'Unione Europea per il tramite della Polonia e dagli Stati Uniti. Con il nuovo governo anti-russo a Kiev, la firma era diventata una semplice formalità. E tale è stata anche per Georgia e Moldavia, da tempo sulla lista d'attesa per il primo importante passo verso l'abbraccio con l'Occidente che, dal canto suo, mette a segno un altro colpo nell'offensiva politica, economica e strategica contro la Federazione russa.

Certo, non si tratta di adesione, ma la formula dell'associazione liberalizza tutta una serie di misure economiche e finanziarie che permetteranno alle società e multinazionali europee e statunitensi di controllare in breve tempo le fragili e disastrose economie di quei paesi e di determinare la politica economica dei rispettivi governi, in particolare in Ucraina. Se si pensa all'importanza di questa regione per la Russia, specie dal profilo strategico, ci si rende conto della portata del passo compiuto dall'Unione Europa. Questo anche perché UE in realtà significa pure NATO (dei 28 paesi europei, ben 23 sono nella NATO) e i desiderata dell'Alleanza atlantica, a guida nord-americana, non potranno venire ignorati. D'altronde dalla sede NATO si è già promesso aiuto a Kiev denunciando «le mire aggressive di Putin!»

Pur non nutrendo simpatie per lo zar russo, vedere accusato Putin di aggressività da parte di chi ha ridotto a brandelli l'ex-Jugoslavia, ha smembrato la Serbia, ha invaso l'Iraq e l'Afghanistan e si sta riarmando (vedi l'installazione dei missili nucleari in Polonia e lo stanziamento di un miliardo di dollari promesso da Obama) lungo i confini orientali del proprio impero europeo, è francamente ridicolo. Come è ridicolo sentire gli Stati Uniti minacciare di sanzioni la Russia se non ritira i propri soldati dai confini ucraini. Ma quei confini sono anche russi! Mentre per Obama è del tutto naturale che ai confini occidentali dell'Ucraina e degli altri paesi che composero l'Unione Sovietica si trovino i soldati americani incorporati nella NATO. Soldati con la bandiera a stelle e strisce disseminati in tutto il pianeta, impegnati più o meno direttamente in azioni belliche o para-belliche, in nome di una pretesa legittimità al controllo planetario.

Forse per meglio capire la posizione russa su quanto sta avvenendo ai suoi confini meridionali e occidentali si potrebbe pensare alla famosa crisi dei missili a Cuba nel 1961. Allora, a giusta ragione, Kennedy si sentì minacciato e costrinse Krusciov a smantellarli (impegnandosi nel contempo a fare altrettanto con i missili che aveva installato in Turchia!). Perché Putin non dovrebbe vivere con uno stesso senso del pericolo gli eventi che, favoriti da UE e USA, pongono serie ipoteche sul futuro del suo paese?

E soprattutto giusto e legittimo secondo i sindacati CGT e SUD-Rail - Criticati i media

SNCF, uno sciopero storico

Treni soppressi, scioperi, cortei, assemblee e presidi hanno impegnato il personale di SNCF (Società nazionale delle ferrovie francesi), che sta combattendo una battaglia cruciale: si oppongono alla creazione di una terza società (di carattere misto tra pubblico e privato), che comporterebbe 3 statuti dei lavoratori differenti che mirano evidentemente a peggiorare le condizioni lavorative.

«Uno sciopero giusto e legittimo. Sì, ferrovieri e ferrovie hanno avuto ragione di agire massicciamente attraverso lo sciopero per rivendicare un'altra riforma ferroviaria». Apre con queste parole il bollettino della Federazione dei ferrovieri della CGT (pubblicato il 25 giugno) dedicato al bilancio della lotta contro la riforma ferroviaria. Iniziato lo scorso 10 giugno, lo sciopero ha preso fine il 24 giugno. È stato uno dei più lunghi mai visti da anni in Francia ed è stato lanciato dai sindacati della CGT e del SUD-Rail contro i piani del governo, che puntano a introdurre più concorrenza nel settore dei trasporti su rotaia.

Riforma contestata

Il progetto di riforma prevede di unire la SNCF e il gestore delle infrastrutture RFF in uno stabilimento pubblico a carattere industriale e commerciale (EPIC), che sovrintende a due settori, SNCF Rete e SNCF Mobilità. I sindacati si battono invece per l'unificazione di SNCF e RFF. I ferrovieri francesi rifiutano categoricamente lo spezzamento della SNCF in tre imprese diverse (ossia la casa madre SNCF più due figlie SNCF Rete e SNCF Mobilità), volto a facilitare la privatizzazione dei settori redditizi dell'azienda. «Questo smembramento - si legge nei documenti sindacali -



Il volantino dello sciopero della CGT

implica che la quasi totalità dei 150 mila ferrovieri della SNCF sarebbero «messi a disposizione» di un'altra impresa: o la SNCF rete o la SNCF mobilità. Nessuna delle tre imprese sarebbe quindi il vero datore di lavoro». Si capisce dunque perché SUD-Rail e CGT esigono la reintegrazione dell'insieme del sistema ferroviario in una sola impresa. I sindacati contestano pertanto con tutte le forze la privatizzazione, il

degrado delle condizioni di lavoro, la carenza di personale, la soppressione di posti, i bassi salari e l'aggressività della direzione. I sindacati dei ferrovieri francesi ritengono inoltre che la riforma non prevede soluzioni per quanto riguarda il debito accumulato dal sistema ferroviario se non attraverso un nuovo aumento della produttività dei ferrovieri. «Questo debito di più di 40 miliardi - osserva SUD-Rail - le cui

origini sono riconducibili agli anni Ottanta in occasione della costruzione a credito della rete ad alta velocità su ordine dello Stato, serve da pretesto per non effettuare lavori di manutenzione della rete: più di 3000 km di linee sono vetuste, vengono chiuse linee regionali e si introducono norme di produttività che distruggono la vita dei ferrovieri». Ce ne abbastanza, insomma, per legittimare uno sciopero. L'agitazione ha costretto il governo a concedere alcuni cambiamenti, ritenuti tuttavia insufficienti. I sindacati, infatti, rimangono sul piede di guerra.

Nei palazzi della politica

Intanto l'Assemblea nazionale (il parlamento francese) ha adottato, lo scorso 24 giugno, la riforma ferroviaria con 355 voti favorevoli, 168 contrari e 27 astenuti. La maggioranza dei deputati UMP e del Front de gauche hanno respinto la riforma, seppure per ragioni opposte. PS, ecologisti, radicali di sinistra e centristi hanno dato il loro benestare. Per calmare le paure di salariati e salariati, sono stati anche votati diversi emendamenti sull'unità della futura SNCF, il debito, il contratto collettivo di lavoro e lo statuto del ferroviere. I deputati hanno approvato in particolare un emendamento ecologista che sottolinea «il carattere indissociabile e solidale» delle tre entità SNCF, SNCF rete e SNCF mobilità. Il Front de gauche ha preteso con successo un emendamento con la seguente conferma: «il gruppo SNCF è il datore di lavoro degli agenti e dei salariati dei tre EPIC». Se il testo è passato senza difficoltà all'Assemblea nazionale, al Palais du Luxembourg - sede del senato - i giochi potrebbero essere diversi. La maggioranza di sinistra, infatti, dipende parecchio dal sostegno del Front de gauche. Ora, gli eletti comunisti si sono schierati apertamente con le rivendicazioni della CGT e al senato dovrebbero confermare il voto negativo espresso nell'al-

tra camera. Il progetto di legge sarà sui banchi del senato dal 9 all'11 luglio.

Media sotto accusa

Nel frattempo è partita una lettera aperta ai professionisti dell'informazione per denunciare scorrettezze mai viste. La maggioranza dei media ha tentato in tutti i modi di colpevolizzare, denigrare e banalizzare le ragioni della lotta fino dai primi giorni. Si sono lette affermazioni del tenore: «I lavoratori stanno utilizzando un pretesto per scioperare, ogni scusa è buona per non lavorare, mentre i treni soppressi causano gravissime conseguenze». E ancora: «I lavoratori della SNCF mettono a repentaglio il futuro di migliaia di giovani che hanno difficoltà a raggiungere le sedi per sostenere gli esami della maturità». Un'accusa falsa smentita dalle stesse associazioni studentesche come il «Mouvement inter lycéen», che a sua volta ha accusato il governo - a cominciare dal primo ministro Manuel Valls - e la direzione della SNCF, di strumentalizzare gli esami della maturità per screditare la mobilitazione dei ferrovieri. Firmata da Gilbert Garrel, segretario generale della Federazione CGT ferrovieri, nella lettera aperta il sindacato chiede esplicitamente: «Perché vi siete lanciati in una campagna di pettegolezzi, voci e calunnie per distogliere l'attenzione del pubblico dal vero soggetto. Abbiamo letto e sentito tutto (...) Signore e signori, possiamo non essere sempre d'accordo e un dossier come questo merita dibattiti. Ma come avete coperto l'evento è scandaloso. Così facendo è la democrazia ad essere in pericolo». Le critiche sindacali sono più che legittime. Per comprendere la posta in gioco e il fondo del problema, era necessario visitare siti internet schierati. La stampa cosiddetta ufficiale e di massa è stata, davvero, vergognosamente assente.

Françoise Gehring

La commissione giovani dell'USS lancia una petizione contro gli abusi durante l'apprendistato

«Tuteliamo gli apprendisti»

Numerose inchieste hanno dimostrato che molte aziende infrangono regolarmente le disposizioni legali. Particolarmente frequenti le infrazioni riguardanti il tempo di lavoro. Ogni anno circa 25 mila apprendisti/e sono vittime di incidenti, ossia uno su otto. E ogni anno circa tre apprendisti/e muoiono in seguito a un incidente. Inaccettabile.



La gioventù sindacale si fa sentire.

Così non si può più andare avanti. Molti abusi e molti incidenti potrebbero essere evitati se le autorità organizzassero la sorveglianza dell'apprendistato in modo conseguente. Questa situazione preoccupante, documentata anche da un'inchiesta lanciata nell'autunno del 2013 e pubblicata ad inizio anno, ha spinto la commissione giovani dell'Unione sindacale svizzera (USS) a lanciare una petizione nazionale che sostanzialmente presenta quattro rivendicazioni, ritenute essenziali dalla gioventù sindacale. Si tratta di misure facilmente applicabili che consentiranno di conservare una formazione duale di qualità. Un tipo di formazione unico al mondo, che molti paesi ci invi-

diano. Abbiamo pertanto tutto l'interesse a preservare questo sistema e modello formativo di successo.

Che cosa si chiede nella petizione? Maggiori controlli, un'autorità di sorveglianza indipendente, una formazione migliore e la rinuncia a misure di risparmio sulle spalle degli/delle apprendisti/e.

■ **Maggiori controlli:** le informazioni in possesso indicano che i controlli effettivi nel settore dell'apprendistato sono purtroppo chiaramente insufficienti. Ce ne vorrebbe almeno uno all'anno per permettere ai/alle giovani in formazione di incontrare una persona esterna all'azienda formatrice. I

controlli rappresentano pure l'unico sistema per stanare gli abusi nelle aziende che costringono gli/le apprendisti/e ad ore supplementari, pratica non concessa dalle disposizioni legali.

■ **Autorità di sorveglianza indipendente:** molte organizzazioni padronali si impegnano nella formazione professionale: un fatto certamente positivo. Purtroppo però in certi settori sono le stesse organizzazioni padronali a svolgere il ruolo di autorità di sorveglianza. Si tratta di un palese controsenso che la gioventù sindacale chiede di correggere creando un'autorità di vigilanza indipendente, sul

modello per esempio delle commissioni tripartite create nel quadro della libera circolazione delle persone.

■ **Formare va bene. Formare bene va meglio:** oggi è molto difficile per un'azienda ottenere l'autorizzazione di formare apprendisti. Una volta ottenuta, tuttavia, l'azienda formatrice viene valutata raramente. Questa situazione deve cambiare e alle aziende si dovrebbe chiedere di rinnovare periodicamente l'autorizzazione. Se un'azienda non dovesse più avere i requisiti per rispettare criteri minimi di formazione, dovrebbe essere privata di autorizzazione. Per formare bene occorre personale preparato.

■ **Basta con i risparmi sulle spalle degli apprendisti:** le politiche di austerità e le restrizioni finanziarie che caratterizzano diversi cantoni, preoccupano: tagliare i mezzi destinati alla formazione professionale e alle borse di studio, significa ipotecare a medio termine la qualità della formazione e accentuare la precarietà di numerose famiglie di apprendisti/e. Questi risparmi sulle spalle dei più deboli devono cessare.

Queste esigenze non sono mai state così tanto attuali come oggi: il Consiglio federale ha appena ridotto a 15 anni l'età legale per svolgere lavori di apprendistato pericolosi durante la formazione. Così facendo il governo è venuto meno alle promesse e ha indebolito le misure compensatorie discusse con i partner sociali. La commissione giovani dell'USS esige che il Consiglio federale faccia prova di maggiore responsabilità e imponga ai cantoni condizioni quadro che garantiscano ai/alle apprendisti/e salute e sicurezza.

uss/frg

Per firmare la petizione:

www.jeunesse-syndicale.ch
www.gewerkschaftsjugend.ch

Divieto formale di entrare nei locali di lavoro: una perizia lo giudica inammissibile

Diritto d'accesso ai sindacati

Un colloquio organizzato dall'USS ha fatto luce sulla libertà sindacale.

Il sindacato svolge un ruolo importante nell'applicazione dei CCL e delle misure di accompagnamento. Grazie al lavoro di prossimità, i sindacalisti di UNIA erano riusciti a scoprire la presenza di decine di lavoratori polacchi indipendenti im-

piegati a condizioni inaccettabili nel cantiere della stazione di transito Löwenstrasse a Zurigo. Sempre più spesso, tuttavia, ai sindacati vengono preclusi gli accessi ai cantieri o ai luoghi di lavoro. Nel corso del colloquio giuridico, è stata presentata una nuova perizia che stabilisce il diritto sindacale di organizzare visite all'interno delle aziende per informare il

personale su temi quali il CCL, la sicurezza sul lavoro e, se necessario, la preparazione di misure di lotta. Del resto gli abusi possono venire alla luce, solo dopo un sopralluogo. L'analisi del professore Marcel Niggli dell'Università di Friburgo è giunta alla seguente conclusione: gli argomenti sviluppati dal Tribunale federale - nel 2011 aveva dato ragione a un

ristoratore che aveva cacciato alcuni funzionari sindacali giunti sul posto per informare i dipendenti - devono essere corretti. La libertà sindacale contemplata nella Costituzione federale indica che lavoratori, lavoratrici come pure datori e datrici di lavoro «hanno il diritto di sindacalizzarsi per la difesa dei loro interessi, di creare delle associazioni e di aderir-

vi». Di conseguenza i sindacati devono essere autorizzati a incontrare il personale all'interno delle aziende. Ciò vale anche quando implica l'entrata in un cantiere, in un'azienda e, eventualmente, una violazione di domicilio. L'USS chiede pertanto alle aziende di rispettare tale diritto e di cessare di ostacolare il lavoro sindacale.

uss/frg

Il professor Claudio Visentin lo conferma: il treno è stato riscoperto ed è sempre più apprezzato a livello turistico



Il fascino senza tempo del viaggio in treno

La storia dell'umanità si può dividere in due epoche: prima del treno e dopo il treno. Fino alla prima parte dell'Ottocento solo le persone benestanti potevano permettersi il lusso di andare da una città all'altra. Con il treno tutto cambia: grazie alla ferrovia, diventa finalmente possibile raggiungere rapidamente luoghi lontani. Centinaia di persone salivano nello stesso momento su uno stesso vagone per essere condotte a destinazione in località diverse. Viaggiare diventa così un'attività pubblica e di massa. Ne parliamo con il professore Claudio Visentin.

■ **contatto.sev:** Difficile non ricordare lo scrittore francese Marcel Proust, secondo cui il senso dei viaggi è cercare nuovi occhi piuttosto che nuove terre. È d'accordo anche lei professore?

Claudio Visentin: È una riflessione straordinaria sebbene abusata, ripetuta all'infinito e quindi banalizzata. Ma quella di Proust è stata un'intuizione aurorale che ha contrassegnato uno dei maggiori cambiamenti intervenuti nel viaggio in questi ultimi anni. Si è passati dal «dove» al «come». Il modo del viaggio, insomma, è diventato più importante della destinazione. Si ragiona piuttosto sul come viaggiare verso una de-

terminata destinazione rispetto al dove si va. Due viaggiatori che in condizioni diverse vanno nello stesso luogo, vivono esperienze completamente differenti. L'altro elemento sottolineato da Marcel Proust è che il viaggio è e resta un investimento cospicuo di tempo, denaro, energie. L'obiettivo è di riuscire a coglierne la profonda bellezza partendo preparati e documentati. Senza uno sguardo educato, si fatica di più a comprendere ciò che succede attorno. Il rischio è quello di attraversare luoghi molto belli senza capirli. Generalmente oggi chi viaggia lo fa in modo più consapevole, curando bene la preparazione.

■ **La storia del treno e della ferrovia è strettamente intrecciata con quella sociale, economica e culturale. Il treno come ha cambiato la cultura del viaggio. E prima ancora, il viaggio stesso?**

Il treno è all'origine della grande rivoluzione che fa nascere il turismo. Il turismo nasce negli anni trenta dell'Ottocento e uno degli elementi di questa rivoluzione è proprio il treno, che ha avuto un ruolo fondamentale. Ma non, come si pensa comunemente, per una questione di velocità - all'inizio i treni erano piuttosto lenti - ma per due fattori di peso. In primo luogo il treno fa crescere il turismo senza limiti: a un treno si può sempre aggiungere un vagone e dopo la sua partenza, se ne può fare partire un altro. Il treno toglie dunque ogni limite di numero al viaggio, permettendo di fare partire milioni di persone. In secondo luogo il treno diventa finalmente prevedibile, puntuale: abitua le persone ad un tempo preciso dello spostamento. Fino ad allora il viaggio era totalmente incerto.

■ **Dopo l'avvento dei voli low cost, si può dire che oggi il viaggio in treno è stato riscoperto oppure non è mai veramente passato di moda?**

Il treno ha avuto un momento di difficoltà finché l'attenzione è rimasta concentrata soprattutto sul rapporto tempo-costi. Ma da quando si privilegia sempre di più una modalità di viaggio più consapevole, il treno è stato rivalutato e ha ripreso quota. In fondo l'obiettivo di una vacanza non dovrebbe essere quello di arrivare il più rapidamente possibile in un

«Il treno è all'origine della grande rivoluzione che fa nascere il turismo»

luogo, ma vivere esperienze interessanti. Il treno consente punti di vista che altri mezzi di trasporto non permettono. In treno si fanno incontri, davanti al tuo sguardo scorrono giorno e notte paesaggi spesso meravigliosi. Pensiamo alle crociere ferroviarie: al mondo ci sono almeno una ventina di treni leggendari, dalla Transiberiana all'Orient-Express. La crociera ferroviaria è un concetto emerso negli ultimi anni che sta avendo molto successo, di pari passo con la crociera navale. Il parallelo è molto interessante perché anche le navi erano state spinte fuori dal mercato dagli aerei. Questa riscoperta della mobilità lenta è sempre più apprezzata e secondo me avrà un grande futuro. Ciò che manca alla crociera ferroviaria è un evento che ne rilanci il fa-

scino o il mistero; ci vorrebbe, mi consenta la provocazione, un nuovo omicidio sull'Orient-Express; sappiamo che la tragedia del Titanic ha avuto un effetto mediatico importante nel rilancio delle crociere. Con ciò voglio dire che per le crociere ferroviarie c'è tuttora un deficit nella comunicazione dell'offerta. Una persona decide di partire quando in qual-

che modo può pregustare l'avventura che si appresta a vivere.

■ **Viaggia volentieri in treno?**
Sì, molto volentieri. Le confesso che ho una grande passione per le ferrovie minori e in Italia ne abbiamo moltissime. Ci sono treni che percorrono valli, che attraversano villaggi in cui si possono fare incontri interessanti. Il mondo del trasporto locale è fatto di persone, storie, occasioni. È un modo molto bello di entrare in contatto con realtà autentiche.

■ **Lei del resto ha scritto un bell'articolo sul libro «Coi binari fra le nuvole» scritto da Riccardo Finelli. È molto più di un viaggio in treno... È un viaggio di frontiera lungo i binari della Transiberiana**

BIO

Claudio Visentin è nato a Milano nel 1964. È sposato ed è padre di tre figli maschi. Insegna «Cultural History of Tourism» e «Heritage Interpretation» presso l'Università della Svizzera italiana, Lugano, nell'ambito della Laurea specialistica (Master in International Tourism). Ha ideato e diretto la Scuola del viaggio, la prima scuola universitaria dedicata al viaggio, e attualmente è presidente della associazione che ne continua l'attività. Si è formato presso l'Università degli studi di Milano, con la laurea in storia moderna, e il PhD in Storia della Società europea. Da novembre 2011 è diventato direttore della Fondazione Bergamo nella storia, che custodisce i principali edifici storici della città. Nel tempo libero gioca a scacchi; pratica sport rigorosamente minori e suona il flauto traverso.

Ovviamente, viaggia.

Per saperne di più: www.claudiovisentin.it



Il Jacobite Steam Train è un treno a vapore che transita in Scozia. Il treno percorre un tragitto lungo 135 km tra Fort William e Mallaig sulla costa occidentale della Scozia. Entra in funzione nei mesi estivi da giugno ad agosto. La magia dei paesaggi hanno fatto da sfondo ad alcuni film di Harry Potter.

d'Italia. Questa linea che s'inoltra nell'Appennino profondo, a calpestare passo dopo passo le sue 320 mila traversine, racconta ancora storie di locomotive, macchinisti, pendolari, studenti, piccoli paesi legati da una sottile linea di ferro che ogni giorno la natura cancella nel prendere nuovamente possesso di questi spazi. Questo tipo di viaggio, ti permette soprattutto di vivere la realtà; torniamo in

fondo al punto di partenza: quello esperienziale. Viaggiando così è molto difficile non parlare con qualcuno. Lo scompartimento del treno è uno dei luoghi che facilita lo scambio. Solitamente il viaggiatore è sempre in contatto con chi si occupa di lui: chi gli ha organizzato il viaggio, il cameriere che lo serve al ristorante o il tassista. Tutte figure che dal viaggiatore guadagnano. Il treno, invece, permette contatti e

favorisce incontri del tutto fortuiti.

■ **Il treno ha democratizzato il viaggio, nel senso che grazie al treno il viaggio diventa un'attività pubblica e di massa. La crescita dell'industria turistica ha tuttavia provocato anche impatti negativi su economie, culture, società e ambienti dei paesi di sviluppo presi d'assalto. Ora si parla sempre più spesso di turismo sostenibile, ce ne può parlare?**

Per molto tempo il turismo ha ingannato le persone, perché aveva un aspetto così leggero, effervescente e divertente che non ci si è resi conto dei suoi impatti. Mentre una fabbrica dalle cui ciminiere esce fumo nero viene immediatamente percepita come un pericolo per l'ambiente, per il turismo l'impatto negativo si è capito più tardi. Oggi nel mondo ogni anno si registra un miliardo di attraversamenti di frontiere; di questi la metà avvengono in

aereo e la metà è per ragioni turistiche. È un numero enorme, l'impatto ambientale è drammatico. Il turismo ha dunque veramente un problema di sostenibilità ambientale, a cui se ne aggiunge anche uno di responsabilità nei confronti del paese che si visita. Non si tratta solo di una questione etica. Per fortuna ora c'è un forte orientamento verso forme di turismo responsabile e sostenibile, come pure verso il trasporto collettivo, che apre due prospettive interessanti. In primo luogo soddisfa la necessità di maggiore rispetto dell'ambiente e un minor impatto ambientale; non è più possibile pensare ad un mondo dove ognuno va per conto suo con la propria auto o prende sempre l'aereo. In secondo luogo offre un'esperienza umana molto più interessante e arricchente. In passato il turismo era anche molto più consumista: i viaggiatori che potevano permetterselo erano alla ricerca

del massimo lusso e spendevano molto. Insomma era un turismo molto ostentativo. Ma non è per nulla detto che il turismo di lusso sia il più interessante. Anzi.

■ **Come si vive «in viaggio con l'asino», che è anche il titolo di uno suo libro?**

Sono reduce da un'escursione di cinque giorni nei boschi del Casentino, in Toscana. In viaggio con l'asino si arriva a destinazione a bassa, bassissima velocità, con soste, deviazioni, incontri imprevisi tra montagne, boschi, paesi. Un'esperienza unica. L'asino è un animale straordinario, che durante il percorso diventa un vero compagno di viaggio. Gli asini portano tutto, per cui si cammina senza bagaglio. Agli umani resta il compito di accudirli. Per anni agli asini è stata fatta una pessima pubblicità, eppure sono sensibili, socievoli e affettuosi.

Françoise Gehring



Riccardo e Alberto Visentin in viaggio con gli asini.

Contratto collettivo di lavoro per FFS e Cargo

«Tra gli importanti miglioramenti: una carriera più rapida, i modelli di pensionamento anticipato, la semplificazione e il miglioramento delle indennità festive e l'impegno ad offrire un impiego fisso ai lavoratori temporanei, dopo quattro anni».

Manuel Avallone, vicepresidente SEV



Fissati i punti centrali del CCL

Il 26 giugno, gli oltre 100 membri della conferenza del CCL hanno approvato le grandi linee del nuovo CCL, scaturite dalle trattative con le FFS dalla comunità sindacale all'inizio dell'ultima settimana. Restano ora da definire solo i particolari. La versione definitiva del contratto sarà sottoposta alla conferenza, per la sua approvazione definitiva, il 25 settembre.

Le rispettive delegazioni alle trattative hanno parafato, il 25 giugno, i punti essenziali del nuovo contratto, scaturiti da 34 ore di negoziati, preceduti da sette incontri preparatori. Quasi cinque ore sono poi state necessarie per presentare ai/alle nostri/e delegati/e questi risultati, che riguardano: stipendio e indennità, nuovo orientamento professionale, aspetti

generali e giuridici, modelli di pensionamento anticipato. Sono evidentemente state fornite le necessarie precisazioni. A grande maggioranza, delegati e delegate hanno espresso parere favorevole su questo risultato provvisorio.

Su alcune questioni, tuttavia, non è ancora stato possibile rispondere, poiché è mancato il tempo necessario nelle trattative; saranno oggetto di pros-

sime discussioni, così che il 25 settembre la conferenza CCL potrà pronunciarsi definitivamente. I principali capitoli del nuovo CCL sono illustrati nel riquadro qui a lato.

Durata del lavoro: compromesso

Le FFS avrebbero voluto realizzare sensibili risparmi, soprattutto grazie alla maggior flessibilità del personale. Ne è scaturito un accordo con condizioni quadro, accettabile dalle due parti, come ha spiegato il segretario SEV **Martin Allemann**. Alla domanda di un delegato su come si calcolerebbe il saldo negativo, lo specialista ha risposto che i particolari non sono ancora stati definiti e che ci saranno sempre discussioni su questa questione. Adeguali saranno necessari anche a proposito delle regolamentazioni specifiche della durata del lavoro (BAR), in cui si dovranno mettere a punto i particolari relativi a certe categorie professionali. A riguardo Martin Allemann non ha potuto ancora dare maggiori ragguagli. Le rispettive sottofederazioni saranno ovviamente coinvolte nelle discussioni.

La revisione della Legge sulla durata del lavoro (LDL) in futuro sottoporrà, per principio, il personale amministrativo alla Legge sul lavoro (LL). A seconda della loro occupazione, potrà però ancora essere sotto-

posto alla LDL, ad esempio chi lavora in fine settimana, ha precisato Allemann, rispondendo ad una domanda.

La delegata per la parità **Lucie Waser**, ha portato buone notizie in merito al congedo parentale, suscitando un applauso spontaneo: il congedo di maternità viene prolungato di una settimana e portato a 18 settimane, mentre quello di paternità viene raddoppiato a 10 giorni. In caso di adozione di un minore sono concessi 10 giorni di congedo.

Stipendio e indennità: miglioramenti

Reazioni positive anche al risultato in campo salariale, su cui ha riferito **Daniel Froidevaux**: le FFS si impegnano a mettere a disposizione per questo contratto maggiori mezzi finanziari, affinché sia possibile raggiungere il massimo della fascia salariale sull'arco di 20 anni. Soddisfazione è stata espressa da un giovane delegato che, dopo la sua seconda formazione, ha dovuto accettare un salario inferiore al valore di base, mentre ora la sua retribuzione aumenterà. Un altro motivo di soddisfazione è stata la rinuncia, da parte di FFS, del tentativo di eliminare la garanzia salariale 2011.

Michael Buletti ha quindi riferito sulla semplificazione e il miglioramento dell'indennità per servizio domenicale, accolto con particolare soddisfazio-

ne dalle categorie situate ai livelli di esigenze inferiori. Ma anche i collaboratori dei livelli superiori non devono temere la riduzione delle loro indennità. L'indennità domenicale ammonta per tutti a 15 franchi all'ora nel 2015, mentre a 16 franchi nel 2017.

Vittoria anche sul mantenimento dell'indennità per lavori pesanti e in galleria, che le FFS volevano sopprimere. Ma il risultato per nulla scontato non ha impedito a un delegato della sottofederazione Lavori di affermare che sarebbe ora di aumentare tale indennità. Resta da regolare l'indennità per attività di sicurezza importanti, in relazione alla rete ferroviaria estera: in proposito entro fine anno sarà messo a punto un accordo da un gruppo di lavoro.

Nuovo orientamento professionale

La vicepresidente **Barbara Spalinger** ha evidenziato il peggioramento della protezione dal licenziamento (vedi riquadro a destra e l'intervista a Manuel Avallone a pagina 10). «Le FFS hanno cercato con ogni mezzo di abolire questa nostra conquista - ha sottolineato Spalinger - tirando in ballo una presunta distorsione della concorrenza», in base a cui le FFS dovrebbero sopportare costi superiori, rispetto ad altre imprese, che invece possono licenziare mettendo in disoc-

La CoPe non è un argomento prioritario

Ancor prima dell'inizio delle trattative sul CCL, un gruppo di lavoro composto da FFS, sindacati e commissioni del personale aveva discusso della possibilità di ottimizzare la «partecipazione aziendale», ossia l'attività delle commissioni del personale.

La questione era poi stata ripresa in sede di trattativa sul CCL, ma da nessuna delle parti era stata considerata prioritaria. In seguito le FFS avevano presentato un nuovo modello di partecipazione aziendale, secondo cui essa sarebbe stata esercitata soprattutto in superficie, mentre a livello divisioni e impresa si sarebbe trattato solo di ricevere informazioni dalle FFS, perdendo quindi in buona parte le attuali competenze. La conferenza del CCL del 9 aprile ha però reagito, approvando

all'unanimità la seguente proposta di un delegato: «La struttura delle CoPe dev'essere mantenuta tale e quale nel prossimo CCL. Durante le prossime trattative ci sarà tempo sufficiente per discuterne».

In occasione della conferenza del CCL del 26 giugno, il segretario Jürg Hurni ha riferito sullo stato delle discussioni nel gruppo di lavoro. Base di discussione la citata proposta, al centro di un controverso dibattito. Alla fine è stato deciso che prima di ogni cosa, la questione debba essere discussa e chiarita con i rappresentanti delle CoPe e con i presidenti centrali.

Dalla discussione è emerso pure che l'argomento della partecipazione aziendale non è prioritario e non deve intralciare le trattative per il CCL.



Martin Allemann, responsabile durata del lavoro



Delegata alle pari opportunità del SEV, Lucie Waser



Daniel Froidevaux, responsabile salari



Michael Buletti, responsabile salari e indennità



Barbara Spalinger, titolare questioni giuridiche



René Windlin, pure esperto in questioni giuridiche



Jürg Hurni, responsabile partecipazione aziendale



Hanspeter Eggenberger, presidente centrale RPV, ha rappresentato anche gli artigiani



Peter Kämpfer, presidente centrale AS, rappresenta amministrazione, quadri ed esercizio



Hans-Ruedi Schürch, presidente centrale LPV, ha rappresentato il personale viaggiante

cupazione i loro dipendenti. «Dopo una lunga battaglia, abbiamo dovuto accettare un certo ammorbidimento della protezione contro il licenziamento, per non mettere in pericolo la realizzazione del pensionamento anticipato. Anche perché nei prossimi anni non c'è da aspettarsi una massiccia riduzione di personale, bensì un aumento. Ciò che non deve far temere pericoli per molti colleghi».

Spalinger ha accennato alla sensibile riduzione di stipendio nei Centri del mercato del lavoro (AMC) con la fissazione di un minimo, sotto il quale non si potrà andare; prevista anche una clausola per i casi di rigore. Per alcuni delegati è un risultato accettabile, mentre altri hanno espresso il timore che, dopo essere riuscite ad aprire una breccia, le FFS tentino di sfondare su tutto il fronte. In particolare i colleghi dai 50 anni in su e quelli delle professioni di monopolio hanno bisogno di una protezione rafforzata.

Questioni generali e legali

Per quanto riguarda la riveduta Legge sul personale federale (LPF), continuiamo ad essere convinti che le FFS siano libere di concordare soluzioni migliori con i loro partner nel CCL, mentre le FFS sostengono che ciò sia possibile solo laddove la LPF lo permette. Poiché non c'è stato tempo sufficiente per far eseguire una perizia giuridica, si è dovuto per il momento rinunciare a chiarire questo punto. Ciò non significa che il SEV condivida il parere delle FFS. «Per il momento - come ha precisato Barbara Spalinger - siamo disposti ad accettare il termine di un anno per la minaccia di licenziamento, sebbene la LPF non dica nulla in proposito». Particolare importante è che d'ora in poi in caso di minaccia di licenziamento non si dovrà più presentare reclamo al superiore diretto; sarà invece trattata da un'istanza di ricorso indipendente.

segue a pagina 10

I CONTENUTI PRINCIPALI DEL CCL 2015

■ **Durata del lavoro:** possibile una gestione più flessibile.

■ **Stipendio/indennità:** la «garanzia del salario 2011» viene legata alla scadenza prolungata del CCL. Per gli aumenti salariali sistematici (evoluzione del salario), le FFS si impegnano a mettere a disposizione una somma maggiore. Le indennità per servizio festivo vengono semplificate e migliorate e le FFS si impegnano a non più assumere a salari inferiori ai valori di base, collaboratori e collaboratrici che hanno svolto una seconda formazione.

■ **Nuovo orientamento professionale:** il tempo di permanenza non viene limitato, tuttavia a partire dal quarto anno di servizio si viene trasferiti nel Centro del mercato del lavoro (CML) (significa che il dipendente deve essere stato al servizio delle FFS da almeno 4

anni al momento della perdita del posto, red.). Inoltre, i criteri di sopportabilità vengono equiparati alla legge sulla disoccupazione. In particolare, lo stipendio verrà decurtato progressivamente in base alla durata della permanenza. Non sono comunque ammesse riduzioni del salario che portino lo stipendio al di sotto del massimo del livello di esigenze C.

■ **Parte generale/principi legali:**

■ a) **Legge sul personale federale (LPF):** verranno attuate le modifiche dovute alla LPF. Tuttavia, la protezione dai licenziamenti per motivi economici viene mantenuta.

■ b) Le FFS e i partner sociali hanno concluso un **accordo extra contrattuale sui lavoratori temporanei:** la

quota di assunzioni temporanee non potrà superare il 4% in tutta l'azienda. Questi impieghi non potranno durare più di 4 anni, dopo di che deve essere offerta un'assunzione a tempo indeterminato.

■ Per tener conto dell'evoluzione demografica, delle tendenze alla flessibilizzazione delle condizioni di impiego e delle condizioni particolari di alcune categorie professionali, verranno elaborati **tre modelli di pensionamento ed uno di durata del lavoro.**

FFS e partner sociali hanno convenuto di prolungare le trattative, al fine di mettere a punto gli ultimi dettagli. L'obiettivo è di concluderle per metà settembre.

Info SEV del 27 giugno 2014 (sintesi)

Il vice presidente SEV Manuel Avallone sui contenuti più importanti del CCL 2015

«Un risultato equilibrato e positivo»

Per Manuel Avallone, responsabile della delegazione sindacale alle trattative, nel complesso il nuovo CCL porta con sé un buono sviluppo delle condizioni di impiego.

■ **contatto.sev:** Quali miglioramenti il nuovo CCL comporta per il personale di FFS e FFS Cargo?

Manuel Avallone: Importanti miglioramenti sono la più rapida progressione dal minimo al massimo della fascia salariale e i modelli di pensionamento anticipato, questi ultimi non oggetto del CCL, ma di un accordo separato. Si tratta di due richieste formulate da anni dal personale, come risulta pure dal sondaggio SEV dell'estate scorsa. Un altro sensibile miglioramento sarà avvertito dai colleghi e dalle colleghe che lavorano la domenica, ossia la semplificazione e il miglioramento dell'indennità per lavoro festivo. Inoltre, i dipendenti temporanei, dopo quattro anni come tali, si vedranno offrire un posto fisso. Un altro punto molto importante, anche se non comporta un miglioramento, è il mantenimento della garanzia salariale 2011, che le

FFS avrebbero voluto abolire, benché sia stata negoziata nel contesto di ToCo. Ma se si mette in discussione tale garanzia, è tutto il ToCo ad essere messo in discussione, poiché senza di essa non l'avremmo mai accettato. I collaboratori titolari della garanzia di stipendio approfittano per metà dei miglioramenti generali di stipendio.

■ **Quali gli aspetti meno positivi del nuovo CCL?**

Le modifiche che ci piacciono meno riguardano il riorientamento professionale: d'ora in poi solo dopo 4 anni di servizio si avrà accesso al Centro del mercato del lavoro (AMC). Tra gli elementi nuovi, anche la riduzione progressiva dello stipendio ai collaboratori nell'AMC, ma soltanto dopo sei mesi e non al di sotto del valore massimo del livello di esigenze C (attualmente 66938 franchi). Di positivo c'è che la permanenza nell'AMC rimane illimitata nel tempo e che siamo riusciti a inserire nel CCL una fase di prevenzione di sei mesi prima della perdita del posto di lavoro; una fase durante la quale la persona è seguita nel suo riorientamento. Tutti i collaboratori, compresi coloro che non hanno ancora 4 anni di servizio, possono contare su questa «fase di preven-

zione». Secondo i dati delle FFS, dall'80 al 90% degli interessati trovano una soluzione in questa fase. La protezione dal licenziamento ne esce dunque bene nel confronto nazionale e internazionale.

■ **Ci sono risultati migliori o peggiori per certe categorie, piuttosto che altre?**

Credo che sia un risultato molto equilibrato. Non si può dire che per certe categorie il nuovo CCL porti solo svantaggi. I collaboratori da poco assunti, quindi in primo luogo i giovani, approfitteranno della carriera più rapida, mentre gli anziani godranno della possibilità di pensionamento anticipato, per molti ci sarà la garanzia dello stipendio 2011. Ma vantaggi ci saranno pure per chi lavora la domenica e per i lavoratori temporanei.

■ **C'è ancora margine di manovra per qualche miglioramento nella fase di definizione dei dettagli?**

Ora si tratta di mettere nero su bianco il risultato delle trattative e di applicarlo. Ci saranno ancora questioni di dettaglio da discutere con le FFS. Ci prenderemo il tempo necessario. Ma i punti essenziali sono stabiliti e non c'è più spazio di manovra per ulteriori richieste,

come ad esempio un ulteriore miglioramento dell'indennità festiva. I temi fondamentali sono chiusi e c'è voluto un'ultimo incontro fino alle 4 e mezzo del mattino. Naturalmente, la conferenza CCL avrebbe potuto chiedere nuove trattative, ma questo avrebbe sicuramente indotto le FFS a riaprire la discussione. La conferenza CCL aveva estrapolato i temi principali da negoziare - ai quali ci siamo attenuti - su 200 proposte presentate. Ci siamo pure opposti agli attacchi contro l'indennità per lavoro in galleria e in condizioni pesanti.

■ **Più miglioramenti o peggioramenti con il nuovo CCL?**

Nel complesso, si tratta di un buon risultato, equilibrato, con il quale possiamo convivere. Esso rappresenta una positiva evoluzione delle condizioni di impiego. Nonostante l'allentamento della protezione dal licenziamento, le FFS restano un datore di lavoro attrattivo.

■ **Com'era il clima delle trattative, in chiave di collaborazione o di confronto?**

La partenza è stata effettiva-

mente difficile, a causa della divergenza di opinioni sulla comunicazione. Noi volevamo informare i nostri membri sullo stato delle trattative, ma le FFS era di altro parere. Per quello che posso ricordare, non hanno mai veramente informato i loro collaboratori sulle loro richieste. Verso la conclusione delle trattative, il clima era ancora teso, ma corretto. La collaborazione con gli altri sindacati ha invece funzionato bene.

Markus Fischer

continua da pagina 9

Un delegato ha osservato che, non essendo un'istanza parite-

tica, non vi è da attendersi molto.

Anche la limitazione dell'impiego temporaneo è stata ac-

colta con soddisfazione, come pure l'impegno delle FFS ad offrire, trascorsi quattro anni, un impiego fisso.

Forse con una scadenza più breve, ha osservato un delegato, si potrebbe evitare che nelle officine validi lavoratori se ne vadano, allorquando sarebbero pronti ad accettare un impiego fisso.

Modelli di pensionamento

Con molto interesse i delegati hanno ascoltato le spiegazioni di Olivier Barraud, che ha illustrato quattro modelli. Particolarmente valido quello rivolto a chi svolge lavori pesanti e con un livello salariale basso; permetterebbe a queste categorie di andare in pensione senza perdite finanziarie, senza dover aspettare di essere malati, al punto di poter beneficiare dell'assicurazione di invalidità.



Olivier Barraud

Questi casi costano parecchio alle FFS, ecco perché ha spinto l'azienda a collaborare alla ricerca di una buona soluzione, che interessa direttamente anche lei.

Markus Fischer



Pazienza davanti al microfono per delegati e delegate pronti ad intervenire.

Fronte caldo nel campo dei trasporti: a Ginevra dipendenti dei TPG in strada

I lavoratori si fanno sentire

Ai manifestanti rifugiatisi all'ombra in attesa della partenza del corteo, Vincent Leggiero ha detto: «Uscite dall'ombra. È ora!»

Alla sede dei TPG i dipendenti dei TPG hanno aspettato invano che la direzione si facesse avanti per incontrarli e dare una risposta ai loro numerosi interrogativi. Alla fine una delegazione di lavoratori è stata accolta dal direttore delle risorse umane **Martin Waefler** che è sceso per spiegare alla folla: «Il direttore ha presentato una proposta al Consiglio di Stato, che dovrà essere discussa in serata, in occasione della seduta del governo cantonale». Aggiungendo che «il diret-

tore non intende firmare un contratto di prestazioni in assenza di compensazioni». Il personale è in seguito partito in direzione del municipio in un corteo che avrebbe dovuto essere una marcia silenziosa. Alla fine è stata una manifestazione assai animata. **Valérie Solano**, segretaria sindacale del SEV, ritiene che «non è stata la volontà del popolo a fare licenziare alcune persone, quando è stata votata la riduzione delle tariffe». Occorre tuttavia precisare che per ora non è dato di sapere, esattamente, se si tratta di licenziamenti veri e propri o piuttosto di soppressione di impieghi (che non vengono rimpiazzati) in relazione a partenze per pensionamenti. Giunti in città vecchia una delegazione ha



Dipendenti dei TPG in piazza a Ginevra

consegnato una risoluzione al consigliere di Stato **Luc Barthassat**, ministro della tutela dei TPG. Uniti, i tre sindacati SEV, Asip e transfair sono stati chiari: misure di risparmio sulle spalle dei lavoratori non entrano in discussione. Hanno ricordato che l'offerta fornita dai TPG da diversi anni è aumentata, come pure la produttività. I sindacati temono che, con il pretesto dell'iniziativa, si chie-

da al personale ogni sorta di sacrificio. La risoluzione, che in precedenza era stata consegnata alla direzione dei TPG, è accompagnata da una moratoria sulle decisioni per tutta l'estate. Esige che i contratti di prestazione non vengano firmati dall'azienda fintanto che non vi sia la certezza che le misure prese non tocchino il personale. Prendendo in consegna la risoluzione, il ministro

Barthassat ha ribadito l'auspicio di non intervenire sul personale dei TPG. Ha tuttavia aggiunto: «Il borsellino è vuoto e dovremo pur sempre capire come fare». Ha comunque assicurato che non vi saranno licenziamenti. «Si tratterà piuttosto di non sostituire le partenze legate ai pensionamenti» ha spiegato ai manifestanti **Vincent Leggiero**, presidente della sezione SEV/TPG, aggiungendo: «Non è una misura più accettabile: come è possibile immaginare un'ulteriore riduzione degli effettivi?». Leggiero ha riaffermato la determinazione dei lavoratori e ha annunciato che, se necessario, in settembre si alzerà il livello del confronto.

Henriette Schaffter



Als modernes Bahnunternehmen betreiben wir zwei eigene S-Bahnlinien im Vororts- und Regionalverkehr von Zürich. Mit über 13 Mio. Fahrgästen pro Jahr und 300 Zügen pro Tag gehört die SZU zu den bestgenutzten Privatbahnen der Schweiz.

Für unsere Abteilung Sicherungs-/Elektrische Anlagen suchen wir einen

Mitarbeiter Fahrleitung (m/w)

für folgende Aufgaben:

- Mitarbeit beim Unterhalt und bei der Störungsbehebung an unserer Fahrleitungsanlage
- Führen von Bauzügen für die Abteilungen Sicherungs-/Elektrische Anlagen und Bau

Sie bringen mit

- eine abgeschlossene min. dreijährige handwerkliche Berufslehre
- Erfahrung im Bereich Fahrleitung (Bahn oder Tram)
- eine Ausbildung zum Sicherheitswärter oder Bereitschaft zur Ausbildung
- eine Ausbildung zum Lokführer B100 oder Bereitschaft zur Ausbildung
- Bereitschaft zu teilweiser Nachtarbeit (ca. 40%)
- gute Gesundheit

Wir bieten Ihnen

- eine abwechslungsreiche Tätigkeit in einem kleinen, kollegialen Team
- Fortschrittliche Arbeitsbedingungen sind bei uns eine Selbstverständlichkeit.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung (elektronisch oder per Post). Für weitere Auskünfte stehen Ihnen Therese Würth, Leiterin Personal (Tel. 044 206 45 04*, therese.wuerth@szu.ch) oder Bertram Henning, Abteilungsleiter SA-EA (Tel. 044 206 45 80*, bertram.henning@szu.ch) gerne zur Verfügung.

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Wolframplatz 21
8045 Zürich

■ Sottofederazione LPV

Prima riunione di commissione centrale con il nuovo presidente

La neocostituita commissione centrale, diretta dal nuovo presidente centrale Hans-Ruedi Schürch, si è riunita per la prima volta il 3 e 4 giugno sopra Schiers.

Questo organo è stato ribattezzato a seguito dell'approvazione del nuovo regolamento di gestione da parte dell'assemblea dei delegati del 21 maggio. Un'altra novità è venuta dalla prima partecipazione di Mirjam Ensner quale cassiera centrale. Per contro, i temi discussi non erano nuovi, in quanto caratterizzano da tempo la nostra attività. FFS Infra sta definendo nuovi processi per evitare il ripetersi di incidenti come quello avvenuto a Turgi il 12 febbraio 2014 (vedi LPV Info 03-14).

Nel Giura si sta rivedendo l'attribuzione della concessione che interessa FFS e BLS. La riunione ha inoltre criticato l'atteggiamento di alcuni capimacchinisti che travalicano le proprie competenze minacciando in modo inaccettabile i macchinisti.

Si sta verificando la possibilità di creare un'applicazione in grado di allertare i macchinisti tramite LEA se si apprestano a partire con il segnale in posizione di fermata.

Nell'autunno 2013, alcuni membri della LPV che lavorano come specialisti con competenze di guida nella produzione regionale Cargo si sono rivolti al rappresentante in comitato centrale per alcune irregolarità, riguardanti in particolare il sorpasso della durata massima del lavoro, registrazioni errate di turni, indennità di sostituzione secondo articolo 4.4 dell'appendice 8 CCL non pagate e conteggio errato dei supplementi di pausa. Queste segnalazioni sono poi state girate per un chiarimento al SEV e all'Ufficio federale dei trasporti, che ne hanno confermato l'inesattezza. Nel dicembre 2013, la LPV ha quindi chiesto alle regioni di correggere gli errori e di attenersi alle disposizioni legali e di CCL.

Queste hanno però fatto valere delle «divergenze di interpretazione» per cui la LPV ha affidato la questione al SEV. Un primo incontro con le RCP è avvenuto il 2 luglio.

A fine maggio sono iniziate le iscrizioni delle vacanze 2015 nel sistema di ottimizzazione delle risorse Cargo (Caros). È inaccettabile il fatto che tutti i collaboratori abbiano a disposizione un giorno predefinito, che oltretutto non risolve il problema delle graduatorie di scelta. La LPV è quindi intervenuta presso Cargo e anche la commissione del personale aveva rilevato come dovessero essere riprese le modalità di iscrizioni delle vacanze del sistema IVU. Le lacune della pianificazione delle vacanze verranno discusse nel prossimo incontro con Cargo e, se del caso, il sistema verrà modificato. La ODL prevede un preavviso di tre mesi per la pubblicazione delle vacanze. Per il 2015, esse devono quindi essere pubblicate entro fine settembre. Cargo avrebbe quindi la possibilità di lasciare più tempo al personale.

Continuano le discussioni con la responsabile della produzione RhB sui diversi punti in sospeso.

Alla BLS vi è stata una riunione per esaminare le possibilità di rendere più attrattiva l'azienda nei confronti dei macchinisti. D'altra parte, è in corso un progetto di ottimizzazione del lavoro del personale di locomotiva che punta a incrementare la produttività e a ridurre le corse di servizio, rendendo il lavoro più monotono. Nel complesso, presso le BLS vi è ancora un sottoeffettivo di macchinisti del 5%.

Continuano i preparativi della festa per i 125 anni della LPV, che si svolgerà il 18 settembre e per la quale vi sono ancora posti liberi. Il modulo di iscrizione è scaricabile dal sito internet.

Marcel Maurer

■ TS – Incontro trilaterale a Salisburgo

Aspetti demografici al di sopra delle frontiere...

Il 16 e 17 giugno si è svolto l'incontro «servizio tecnico della manutenzione veicoli».

La nuova officina apprendisti, dove ogni anno vengono formati 150 apprendisti in elettronica, meccatronica e tecnica ferroviaria ha ospitato l'incontro delle commissioni d'azienda DB, ÖBB e FFS. Non sono solo le aziende ferroviarie a valicare le frontiere in Europa, anche i problemi con i quali si ritrovano confrontate DB e ÖBB sono molto simili ai nostri. Per la Svizzera, hanno partecipato a questo incontro il presidente centrale Werner Schwarzer e il vicepresidente della commissione del personale della divisione viaggiatori Roger Derungs. Membri delle commissioni d'azienda e sindacalisti hanno constatato come nei prossimi anni tutti saremo confrontati con problemi demografici e con importanti modifiche della nostra attività professionale quotidiana. Reclutare collaboratrici e collaboratori giovani per la manutenzione del materiale rotabile è un compito in gene-

re piuttosto difficile, per diversi motivi, tra i quali i principali sono il calo di interesse per le professioni di carattere tecnico, gli orari irregolari di lavoro, il lavoro nei fine settimana e il basso livello dei salari iniziali. Tutto ciò porta l'età media del personale a circa 43 anni, con tendenza in crescita data la mancata inversione di tendenza. Disporre di un management della salute funzionante ed adeguato all'età media elevata è un fattore fondamentale per le tre ferrovie. Per permettere ai dipendenti di giungere in buone condizioni fisiche al pensionamento occorre una tutela rigorosa della salute e la cura dell'ergonomia sul posto di lavoro, al di là di ogni considerazione economica. Restiamo inoltre del parere che vi sia un'urgente necessità di concessioni da parte delle aziende per modelli adeguati di carriera e di durata della vita lavorativa. I problemi demografici comporteranno



non anche in futuro un'importante perdita di competenze nella manutenzione del materiale rotabile, che può essere combattuta solo da modelli di pensionamento parziale che permettano di conservare il legame tra dipendente e azienda e, di conseguenza, di assicurare le conoscenze a quest'ultima. Una rapida realizzazione di tutte queste richieste non gioverà solo al personale, ma anche alle aziende ferroviarie, permettendo di conseguenza di garantire un trasporto pubblico efficiente ed affidabile.

Servizio stampa TS

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 091 825 01 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 24 luglio. Chiusura redazionale: giovedì 17 luglio, ore 10.

Colpi di diritto

Certificato di malattia e protezione dei dati

In caso di malattia, oltre che al proprio stato di salute, occorre prestare attenzione anche alla protezione dei propri dati personali.

Max è in malattia, non riesce a lavorare, ma nessuno gli sa indicare come e quando guarirà.

Viene quindi sballottato da un medico all'altro e da un ospedale all'altro e fa avere regolarmente i certificati medici al datore di lavoro, che non gli ha mai fatto particolari problemi, sin quando però gli comunica di voler sapere di cosa è ammalato e gli chiede di poter consultare gli atti medici. Max si chiede sino a che punto il datore di lavoro ha il diritto di farlo.

Una lavoratrice o un lavoratore deve annunciare immediatamente la propria incapacità al lavoro per malattia o infortunio. In linea di principio, sussiste anche l'obbligo di presentare un certificato medico sin dal primo giorno di incapacità, anche se spesso vengono convenute eccezioni.

Certificato medico

L'assenza dal lavoro per malattia o infortunio deve quindi essere attestata da un certificato, che deve però riferire solo della durata prevista e se si tratta di un'incapacità di lavoro totale o parziale. Se del caso, possono essere richiesti anche certificati dettagliati, che riportino della capacità e delle condizioni alle quali si possono svolgere altre attività, ma non la diagnosi o altre indicazioni.

Diagnosi

Solo il medico curante ha la facoltà di emettere una diagnosi. Come diagnosi si intende l'attribuzione delle constatazioni svolte ad una definizione di malattia, in base alla quale viene determinata la cura medica e definiti eventuali diritti, per esempio nei confronti delle casse malati o dell'Al. La diagnosi deve essere basata su criteri medici obiettivi,

tralasciando quindi valutazioni soggettive sull'aspetto o il comportamento.

Atti medici

Unitamente ai rapporti sulle constatazioni, a quelli delle visite e a quelli ospedalieri, le diagnosi costituiscono una parte importante degli atti medici che, in quanto tali, devono godere di particolare protezione. Essi sono quindi coperti dal segreto medico, dal quale possono essere esonerati solo da una deroga espressamente emessa. La legge prevede eccezioni a questa regola solo in casi precisi, per esempio in presenza di procedimenti penali.

Max dovrebbe quindi liberare il suo medico dal segreto professionale per permettergli di fornire le informazioni richieste al datore di lavoro, ma ci si deve chiedere se è tenuto a farlo.

Le richieste di dati, anche al di là dei dati medici, del da-

tore di lavoro devono rifarsi al principio della proporzionalità e dell'opportunità descritto dall'art. 328 b del CO. Il datore di lavoro può trattare solo dati necessari all'esecuzione del contratto di lavoro. In caso di malattia, per il datore è quindi importante sapere quando il lavoratore può riprendere il lavoro e se lo può fare senza limitazioni. Non è quindi necessario conoscere la diagnosi, quanto l'idoneità medica a svolgere il lavoro.

Max non è pertanto in alcun modo tenuto a concedere i suoi atti medici in visione al datore di lavoro. Quest'ultimo ha invece il diritto di chiedergli di sottoporsi ad una visita da parte del suo medico di fiducia, che avrà diritto a visionare i suoi atti medici, trattandosi di una persona tenuta al segreto professionale e quindi priva della facoltà di trasmettere diagnosi al datore di lavoro. La prosecuzione del rappor-

to di lavoro dipende pertanto dall'idoneità medica a svolgere l'incarico.

Lavoratrici e lavoratori sono pertanto tenuti a comunicare i propri dati medici solo nella misura in cui questi sono necessari per determinare l'idoneità. Basta quindi che la stessa sia confermata da un certificato medico, mentre malattia, disturbi passati o limitazioni senza alcuna attinenza con il lavoro non devono essere dichiarate.

Max può quindi concentrarsi sulla sua guarigione, continuando a fornire i relativi certificati medici. Tra un paio di settimane può del resto riprendere il lavoro al 50%. Il peggio sembra essere passato.

Servizio giuridico del SEV

■ VPT

Borsa da urlo!



Un «must have» sindacale...

La nuova borsa VPT in edizione limitata da ordinare direttamente tramite il formulario all'indirizzo: <http://vpt-online.ch/it/bestellformular.php>

Helvetia offre ai membri SEV consulenze personalizzate in tutte le regioni

I consulenti di SEV Assicurazioni a vostra disposizione

Da quando SEV Assicurazioni è stata rilevata da Helvetia, non so più a chi rivolgermi. Come posso fare?
A.W. da R.

Gentile signora W., il passaggio da SEV Assicurazioni a Helvetia, avvenuto due anni fa, ha in effetti portato qualche cambiamento. Le polizze di SEV Assicurazioni sono state trasferite a Helvetia, la cui organizzazione centrale ha assunto anche i compiti di servizio alla clientela e l'erogazione di prestazioni. Buona parte dei consulenti di allora sono adesso impiegati da un'agenzia generale Helve-

tia, da dove continuano spesso a seguire i clienti, pur con alcune differenze nel loro settore di attività. Non ha quindi da temere per quanto riguarda la consulenza nei suoi confronti, in quanto il numero di consulenti specializzati che seguono i membri SEV è stato aumentato a 30 persone, sparse su tutto il territorio nazionale e Helvetia può anche disporre di molte persone che si occupano a tempo parziale del settore dei trasporti pubblici. Può inoltre rivolgersi anche alle oltre 60 agenzie Helvetia in tutta la Svizzera. La tabella del presente articolo riporta nomi e recapiti dei

I NOSTRI CONSULENTI

	Consulente per il SEV	Telefono
Bellinzona	Ferruccio Noto	079 461 05 37
Bellinzona	Armando Franchi	078 707 50 89
Coira	Max Bachmann	079 229 62 08

nostri consulenti, che può trovare anche su internet al sito www.helvetia.ch/sev.

Il sito fornisce anche una panoramica sulle azioni e le offerte specifiche per i membri SEV. Per esempio, sino a fine anno a tutti i nuovi clienti per un'assicurazione privata, di responsabilità civile privata o di economia domestica, viene offerto il primo premio annuo. La stessa offerta vale per le

nuove assicurazioni private sottoscritte da membri SEV che erano già clienti di Helvetia.

La ripresa di SEV Assicurazioni da parte di Helvetia ha così permesso ai membri SEV di ampliare, oltre le possibilità di consulenza, anche l'offerta di soluzioni assicurative e previdenziali che vanno al di là della assicurazioni sulla vita offerte in precedenza.

PV Ticino e Moesano – ferrovieri pensionati

Gita di fine estate a Cardada giovedì 4 settembre 2014

Alla fine dell'estate desideriamo portarvi ai 1340 m.s.l.m di Cardada, meta turistica ampiamente conosciuta da confederati e stranieri ma purtroppo un po' snobbata dai ticinesi. Oltre al magnifico panorama che si può godere dalla terrazza-belvedere posta a un centinaio di metri dalla stazione di arrivo della funivia, vi sarà pure la possibilità di ampliarlo ulteriormente, salendo fino in Cimetta (1671 m) con la seggiovia. Sono inoltre disponibili comodi sentieri per chi vuole semplicemente respirare l'aria della pineta.

Il programma prevede: ritrovo ore 09.30 - 10.40 alla stazione di partenza della funicolare Locarno-Madonna del Sasso, a 2 minuti dalla stazione FFS, direzione Piazza Grande; distribuzione dei biglietti e risalita a piccoli gruppi con la funicolare fino a Orselina e con la funivia da Orselina a Cardada. Ore 12.30 pranzo presso il Ristorante-Albergo Cardada con il seguente menù: piccola caprese, saltimbocca con risotto alla milanese, panna cotta con frutti di bosco, ¼ di vino e minerale e caffè.

Ritorno individuale a libera scelta (partenze ogni 30 minuti).

Prezzo della gita comprendente funicolare, funivia, seggiovia e pranzo con bibite per possessori di AG (abbonamento generale), abbonamento ½ prezzo (FVP o normale) da presentare al ritiro dei biglietti: CHF 50.00. Per chi non ne è in possesso, CHF 65.00 (da segnalare sul tagliando di iscrizione).

Il numero di partecipanti è limitato a 80.

Orari dei treni per Locarno:

dal Sottoceneri: Chiasso pt 7.58/8.28/8.58, Mendrisio pt 8.06/8.36/9.06, Lugano pt 8.27/8.57/9.27, cambiare a Giubiasco, Locarno ar 9.26/9.56/10.26;

dalla Leventina: treno diretto fino a Locarno, Airolo pt 9.01, Faido pt 9.19, Biasca pt 9.40, Locarno ar 10.13

da Bellinzona: pt 9.00 - ar 9.26, pt 9.30 - ar 9.56, pt 9.54 - ar 10.13.

Segnaliamo che a Orselina vi sono pochi parcheggi e tutti limitati a 3 ore!

L'iscrizione dovrà pervenire **entro lunedì 25 agosto** a: Renato Bomio, via R. Simen 77A, 6648 Minusio, tel. 091.743 80 66, E-mail: renatobomio@bluewin.ch.

Tagliando di iscrizione

ISCRIZIONE alla gita Cardada, giovedì 4 settembre 2014

Numero di persone che si scrivono:

Cognome e nome:

N. tel:

_____ Non possiedo né AG né abbonamento ½ prezzo

Ritagliare il tagliando e inviarlo all'indirizzo sopraindicato di Renato Bomio

■ Anniversario LPV

18 settembre: festeggiamenti per i 125 anni della LPV

Museo dei trasporti di Lucerna -Lago dei quattro Cantoni, dalle 9.30 alle 16.00 circa

La nostra sottofederazione desidera festeggiare con i suoi membri. Il ritrovo è previsto al Museo dei trasporti, al quale farà seguito un banchetto su un piroscifo a vapore. I posti per il banchetto sono limitati.

Iscrizioni **entro il 31 agosto** su: www.lpv-sev.ch, dove troverete anche maggiori informazioni (termine di iscrizione: quando sarà attribuito l'ultimo posto...).

Campionati di calcio outdoor



Grazie alla perfetta organizzazione della locale sezione ESC Soldanella e la giornata di sole, dopo 4 anni trascorsi dall'ultima edizione ad Aarau, la 76.esima edizione dei campionati a Rapperswil-Jona hanno avuto un grande successo. Possiamo affermare che la disciplina calcio dei ferrovieri sportivi è di nuovo «rilanciata». Sei le squadre presenti che si sono contese il titolo nazionale, in un girone unico «all'italiana»: l'UFS Ticino (campione in carica), l'ESC Soldanella, l'SG ZP Luzern, l'ESC Schaffhausen, l'ESC Rätia e il JBT Team SVSE. L'UFS Ticino superava subito con 1:0 i rivali degli ultimi anni, il SG ZP Luzern, grazie anche al talento del giovane Stefano Masotti (16 anni). A seguire le partite di qualificazione con 3 vittorie e un pareggio (0:0) contro i locali del Soldanella. Nell'atto finale, si assisteva ad una partita equilibrata fra due squadre che avevano speso moltissime energie in una giornata caldissima. Forte lo scoramento dei ragazzi dell'UFS Ticino che dopo essere arrivati in finale senza aver subito reti, si vedevano sotto di due nel primo tempo. A nulla valeva lo sforzo profuso nel secondo tempo, dove gli avversari del ZP Luzern chiudevano 3:0.

Ottimi gli inserimenti nel gruppo dei giovanissimi di Stefano Masotti e Jérôme Lanini (entrambi apprendisti Login), come pure dei nuovi arrivati, Samuel Vidili, Mirco Delorenzi e Patrick Canalicchio. Capocannoniere di giornata il bomber Matteo Tondi con 4 reti. Un grazie particolare a Mario Giubbilei per l'ottima assistenza al Coach! In conclusione un plauso a tutti, giovani e meno giovani, per aver deliziato i presenti con un calcio di bella fattura e per il grande impegno e l'attaccamento ai colori dell'UFS Ticino. Bravi!

Compagine UFS Ticino: Michele Tonascia, Daniele Bullo, Stefano Sottocorno, Samuel Vidili, Amos Delcò, Antonino Canalicchio, Wicky Verzasconi, Mirko Frizzarin, Stefano Masotti, Matteo Tondi, Marco Ponzio, Jérôme Lanini, Patrick Canalicchio, Mirco Delorenzi, Aurelio Peduzzi (Coach), Mario Giubbilei (Ass. Coach).

Girone preliminare:
SG ZP Luzern - UFS Ticino 0 : 1; reti: S. Masotti
UFS Ticino - ESC Schaffhausen 4 : 0; reti: D. Bullo (rigore), M. Pons, T. Tondi, M. Frizzarin
ESC Soldanella - UFS Ticino 0 : 0
ESC Rätia - UFS Ticino 0 : 6
reti: A. Delcò, S. Masotti, M. Tondi (2), J. Lanini, M. Pons
JBT Team SVSE - UFS Ticino 0 : 1
reti: T. Tondi
Finale: UFS Ticino - SG ZP Luzern 0 - 3

UFS Ticino: Aurelio Peduzzi

In memoria

Andrea Keller

Andrea Keller, classe 1953, se ne è andato nel mese di giugno, dopo aver lottato contro la malattia. Entrato nel SEV il primo aprile del 1974, nella sottofederazione LPV, Andrea Keller è stato fedelissimo al nostro sindacato: 40 anni di appartenenza. Appassionato di fotografia, persona affabile e riservata, per come l'hanno conosciuto i colleghi della LPV, ha affrontato le prove della vita con coraggio e dignità. L'ultima lotta fino al suo ultimo respiro, quella contro la malattia, che non ha potuto sconfiggere. Il comitato della LPV Ticino esprime il suo profondo cordoglio a tutta la famiglia.



archivio privato

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sincere condoglianze al collega **Michele Kessler**, in lutto per la perdita della madre. **AS Ticino**

Porgiamo sentite condoglianze ai nostri colleghi **Ivan e Luca Meroni**, colpiti negli affetti famigliari per il decesso del papà. **ZPV Ticino**

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO RIZZATO

... occhi

C'è una diffusa credenza che descrive l'occhio come uno degli organi più delicati del nostro corpo. Che dire allora di fronte a questo caso? Un uomo, durante un incendio, viene colpito all'occhio destro dal potente getto d'acqua dell'idrante dei pompieri: l'impatto è talmente violento da spingere l'occhio fuori dall'orbita. In pratica, l'oculista che lo visita un'ora dopo si trova a che fare con un paziente che presenta il globo oculare penzolante sullo zigomo, trattenuto solo dal nervo ottico e dai filamenti muscolari! Eppure, stando al suo rapporto medico, non fu così difficile rimetterlo a posto e, dopo un trattamento nemmeno troppo impegnativo, dimettere il paziente, dato che la sua vista si era presto ristabilita. Ancora trenta mesi dopo l'incidente il paziente ci vedeva benissimo e non accusava il benché minimo problema residuo. D'altronde un tempo, presso gli antichi popoli britannici, era in uso una tecnica di lotta alquanto brutale, che consisteva nel cavare col pollice l'occhio all'avversario. Sembra assurdo, ma questo trattamento barbaro raramente aveva conseguenze irrimediabili per la vista. Nella letteratura medica c'è persino il caso di un contadino, al quale la cornata di un toro aveva spinto così a fondo l'occhio nell'orbita, che sembrava non esserci più. Eppure, da laggù in fondo, il suo occhio ci vedeva ancora! Per non parlare dei corpi estranei che talora restano nell'occhio addirittura per anni, senza però compromettere la visione in modo invalidante. Un metalmeccanico, ad esempio, si tenne per quasi trent'anni dei frammenti di limatura di ferro dentro il globo oculare, senza che s'imponesse neppure la necessità di un intervento chirurgico. I frammenti ferrosi si notavano chiaramente sporgere dalla superficie dell'iride e, benché fossero ormai arrugginiti, l'uomo ci vedeva sufficientemente bene e l'occhio non presentava particolari segni di infiammazione. In effetti, io stesso conoscevo personalmente un tale, che campò fino al resto dei suoi giorni con delle evidenti schegge di vetro conficcate nella cornea, in seguito a un incidente di lavoro in cui gli era scoppiato un vetro in faccia. Eppure costui ci vedeva meglio di me e non sembrava accusare particolari problemi, dovuti ai taglienti corpi estranei che aveva conficcato nell'occhio. Al punto che - stando almeno a quanto raccontava lui - i medici stessi avevano ritenuto più opportuno lasciarli le schegge dov'erano; anziché tentare una difficile quanto rischiosa estrazione chirurgica.

Giornata di formazione

Venerdì 21 novembre 2014, 09.00, Hotel Bern a Berna

Il rischio di essere donna

Iscrivetevi subito!

Sfide della previdenza vecchiaia

Quale sarà l'importo della mia pensione? Molte donne se lo chiedono.

Discorso di apertura (con traduzione simultanea in francese)

Come funziona la previdenza vecchiaia?

Quali sono le risposte delle sindacaliste alle domande riguardo la riforma «Previdenza vecchiaia 2020»?

Relatrice: Christine Goll, responsabile della formazione presso Movendo ed ex consigliera nazionale

Temi dei gruppi di lavoro

- 1 Quale sarà l'importo della mia pensione?
- 2 Come funzionano i bonus dell'AVS?
- 3 Che cosa si deve fare quando la rendita non basta per vivere?
- 4 Come si può rafforzare la solidarietà intergenerazionale?

Le iscrizioni sono ben accette da subito.

Rivolgersi a Jris Piazzoli:
031 357 57 57 oppure jris.piazzoli@sev-online.ch

Per saperne di più:
www.sev-online.ch



La giornata è organizzata e finanziata da:



S-V
Frauen
Femmas
Donne

Dajne starke Gewerkschaft!
Ten syndicat fort
Il tuo forte sindacato

Al SEV il reclutamento di nuovi membri sta dando buoni frutti

Insistere! Ne vale la pena

Da anni il SEV non riusciva a registrare un numero di nuove adesioni superiore a quello delle partenze. Questo risultato è stato reso possibile grazie all'impegno di numerosi membri.

«Tutto quanto facciamo e tutto quel che non riusciamo a fare, si traduce in reclutamento». È quanto vuol dire Giorgio Tuti, presidente SEV, per ricordare che la sola giustificazione per l'esistenza del SEV sono i suoi membri.

Un'attività che paga

L'evoluzione degli effettivi di quest'anno è sensibilmente migliore di quella del 2013. Nel complesso, tutti gli attivi hanno reclutato un buon numero di nuove colleghe e di nuovi colleghi al SEV, con risultati particolarmente significativi presso i trasporti pubblici di Ginevra e il personale di terra di Swiss. Questi non sono dovuti al caso: in entrambe le aziende, nei primi sei mesi il SEV ha dovuto impegnarsi a fondo a favore del personale.

La coach per le sezioni Elena Obreschkow vede le basi per questi successi in una stretta collaborazione tra professionisti del SEV e fiduciari sul posto. Presso il SEV sono sempre i membri a reclutare colleghe e colleghi: «constatiamo che le visite dei segretari SEV sui po-

sti di lavoro sono molto apprezzate, ma il sostegno dei colleghi e delle colleghe di lavoro resta decisivo», spiega.

Cogliere le occasioni

Il rinnovo del CCL FFS, ma anche gli importanti trasferimenti di personale, in particolare a

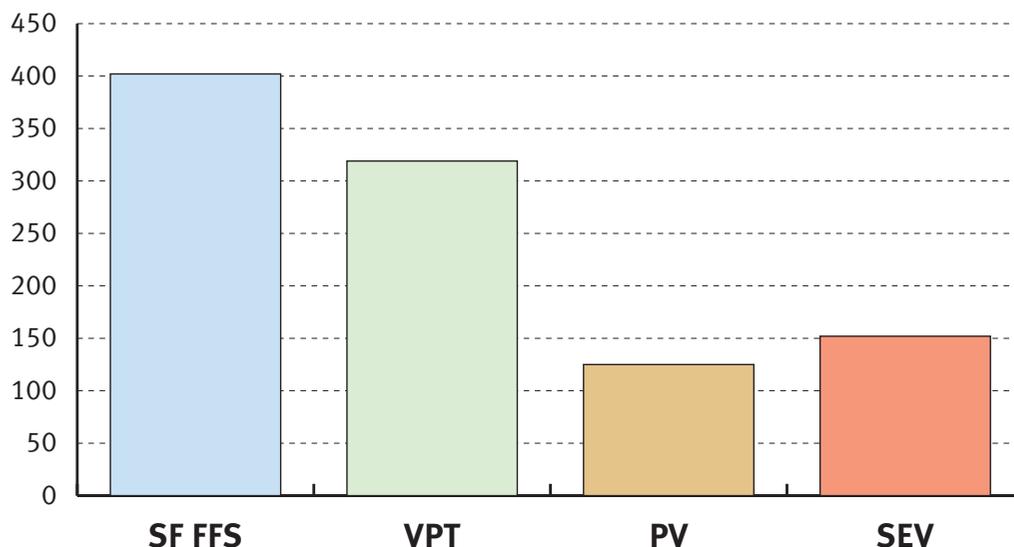
Berna e a Olten, possono costituire ottime occasioni per contattare altre colleghe e colleghi nel secondo semestre. «Il trasporto pubblico è un settore in crescita e come tale, per noi, un'opportunità da non mancare», precisa Tuti, che conta di poter raggiungere un risulta-

to positivo a fine anno, riuscendo anche a compensare, oltre alle partenze, i decessi.

Peter Moor

Reclutamento primo semestre 2014

Grafico: Jörg Matter



Crescita in tutti i settori: presso le sottofederazioni del personale FFS, presso quelle del personale delle ITC e presso il SEV, dove sono contate le nuove adesioni di SEV-Gata.

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 16 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 è stata scattata alla stazione di Faido. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito internet.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Adrian Oppliger di Seewen SZ, membro della sezione AS Centro.