

Cassa pensione FFS

Le rendite variabili non vedranno la luce. La lotta è stata pagante.

Pagina 2



Parità salariale: si chiedono fatti

Da 18 anni la legge federale per la parità viene sistematicamente violata. I sindacati ne hanno davvero abbastanza.

Pagina 5



Focus.sev

Chi la dura la vince: due giorni di ferie in più alla SZU.

Pagina 16

L'ufficio federale dei trasporti vuole privatizzare le aziende di trasporto

Strategie oscure

L'UFT prospetta che l'offerta di trasporto pubblico venga prestata in misura crescente da aziende private.

Secondo l'UFT, l'ente pubblico non dovrebbe essere nel contempo committente delle prestazioni e proprietario delle aziende che le forniscono. L'attuale separazione dei poteri e il controllo demo-

cratico svolto non varrebbero la concorrenza tra aziende orientate al profitto. Con tanti saluti al servizio pubblico.

Intervista alle pagine 6 e 7



Nel 2008, il SEV si era mobilitato contro la vendita della quota di azioni della AAR bus+bahn da parte della città di Aarau.

EDITORIALE

Le FFS volevano assumersi il ruolo di Winkelried e scardinare il sistema di cassa pensioni, introducendo rendite garantite solo nella misura di sette ottavi, mentre il resto sarebbe dipeso dall'andamento dell'istituto. Il SEV si è battuto con tutti i mezzi contro queste rendite variabili, riuscendo finalmente a spuntarla.

«La cassa pensioni FFS ha fatto bene a fare marcia indietro.»

René Windlin, membro del Consiglio di fondazione della CP FFS

È quindi fatto salvo il principio che una rendita, una volta erogata, non possa più essere ridotta. Tutti sono comunque consapevoli che la cassa pensioni FFS, come molte altre, sarà chiamata ad affrontare anni molto impegnativi, in cui molti assicurati passeranno a beneficio della pensione e di un'aspettativa di vita in continua crescita. Anche a livello politico si percepisce una certa frenesia, che punta soprattutto a ridurre le prestazioni di un sistema che, pur avendo dato buona prova di sé, appare in perdita di fiducia. Considerazioni di carattere matematico e assicurativo sembrano prevalere su quelle dettate dalla solidarietà. Ci spetta quindi un'altra lotta molto dura. A suo tempo Winkelried non è sopravvissuto alla sua azione solitaria. La cassa pensioni FFS ha fatto bene a fare marcia indietro.

Pausa estiva



Pausa estiva per la redazione di **contatto.sev**. Il giornale torna nelle vostre case il **14 agosto**. Buone vacanze a tutti e a tutte!

Corridoio ferroviario merci Rotterdam–Genova

Infrastrutture riunite

Per ordinare una traccia d'orario da Rotterdam a Genova ci si può rivolgere ad un solo ufficio: il One-Stop-Shop è il cuore del corridoio Rhine–Alpine, che collega le coste dell'Atlantico con quelle del Mediterraneo.

Ne fanno parte, con cinque partners di Olanda, Belgio, Germania e Italia anche l'Infrastruttura FFS, la rete BLS e traccia.ch.

Questo progetto dell'UE vuole unificare le basi tecniche per migliorare l'interoperabilità e favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. L'attuale fase di prova dovrebbe dare indicazioni per migliorarne la funzionalità.

pmo

Dossier alle pagine 8 - 10

IN BREVE

Galleria del Ceneri
ritardi di due anni

■ L'apertura della galleria di base del Ceneri della NFTA (Nuova ferrovia transalpina) prevista per il 2019 potrebbe essere posticipata al 2021 generando ulteriori costi pari a 50 milioni di franchi all'anno. Solo una decisione positiva del Tribunale federale (TF), attesa per quest'estate, permetterebbe di terminare i lavori per tempo. La notizia apparsa la scorsa settimana sulla «Berner Zeitung» ha trovato ufficiale conferma direttamente da Renzo Simoni, direttore di Alptransit San Gottardo. Secondo il quotidiano, i possibili ritardi sono dovuti a un contenzioso riguardante due lotti di tecnica ferroviaria la cui assegnazione a due consorzi è stata decisa nell'agosto 2013. Contro questa aggiudicazione sono infatti stati interposti ricorsi da parte di società concorrenti al Tribunale amministrativo federale (TAF), che li ha in parte accolti. L'Ufficio federale dei trasporti presenterà un rapporto entro la fine di agosto relativo ai ritardi e alla possibilità di rispettare i termini di consegna dell'opera.

Swiss lascia Basilea

■ L'ex consigliere federale Moritz Leuenberger, presidente della Fondazione «Swiss Aviation» (organo con funzione consultativa) ha criticato la decisione di Swiss di ritirarsi dall'aeroporto di Basilea-Mulhouse. Lufthansa, casa madre della compagnia elvetica, ha annunciato di voler volare a Basilea con la sua nuova compagnia a basso costo Eurowings. «È proprio questo che si voleva evitare quando Swiss venne venduta a Lufthansa», ha fatto sapere l'ex ministro dei trasporti dalle colonne della «Schweiz am Sonntag». Il fatto che i voli di Swiss - che opera con personale elvetico - vengano sostituiti dal 2015 da una compagnia a basso costo che impiega personale meno retribuito, rimane una cosa negativa, sottolinea Leuenberger.

La cassa pensione FFS rinuncia a un modello controverso. La lotta del SEV è stata pagante

Le rendite variabili non

Le FFS dicono addio al modello di rendite variabili: «Attualmente, non possiamo pretendere una cosa simile dai nostri dipendenti».

La lotta è stata lunga. Per oltre un anno il SEV ha mosso terra e cielo per impedire l'introduzione di rendite variabili e alla fine la mobilitazione ha raggiunto il suo obiettivo. Sulle colonne del «Tages Anzeiger» il CEO delle FFS Andreas Meyer ha infatti dichiarato che il modello delle rendite variabili non sarà realtà. Il tema scompare dunque dall'orizzonte dopo essere apparso per la prima volta nella primavera del 2013 quando l'altro quotidiano svizzero tedesco «Blick» aveva anticipato i progetti pensionistici delle FFS.

«Quella contro le rendite variabili - ha commentato il presi-



La base del SEV si è mobilitata in modo convinto e compatta contro l'introduzione delle rendite variabili: il messaggio espresso sulla Schützenmatte, nel mese di settembre del 2013, è stato molto chiaro, come quello lanciato attraverso la petizione che ha raccolto migliaia di firme.

Dopo il 2017 potrebbe essere gestita come traffico regionale e non a lunga percorrenza

Gottardo: vecchia linea alle FFS

Le FFS si impegneranno a garantire i treni sulla linea di montagna anche dopo l'apertura di AlpTransit.

Le FFS e circa 70 rappresentanti della politica e del turismo hanno discusso, all'inizio di questo mese durante un viaggio informativo da Bellinzona a Erstfeld (UR), in merito all'offerta sulla linea storica del San Gottardo dopo l'apertura del tunnel di base.

Dalla fine 2016, è presumibile che la maggior parte dei viaggiatori utilizzerà la nuova linea di base, la cui offerta sarà a cadenza semi-oraria.

Si stima infatti che nel nuovo tunnel transiteranno circa 15 000 persone al giorno, mentre sulla vecchia linea di

montagna, molto impegnativa anche dal punto vista della manutenzione, ne rimarranno solo 500. Questo porterà inevitabilmente ad una riduzione dell'offerta, che è stata definita tra i cantoni Uri, Ticino e le FFS in un RegioExpress a cadenza oraria tra Erstfeld e Lugano, che in Ticino sarà integrato alla rete TILO.

A fine giugno, l'UFT è intervenuto richiamando le FFS al rispetto della concessione attuale, che prevede l'esercizio della linea di montagna nell'ambito del traffico a lunga percorrenza, sino alla sua scadenza a fine 2017. Svitto, Brunnen, Flüelen, Erstfeld, Göschenen, Airolo, Faido e Biasca continueranno pertanto a essere serviti da un treno di lunga percorrenza (Interregio) all'ora.

L'UFT deve invece ancora decidere se la vecchia linea continuerà ad essere integrata nel traffico a lunga percorrenza anche dopo il 2017, o se sarà gestita come linea regionale. In quest'ultimo caso dovrà essere cofinanziata anche da Ticino e Uri. La decisione dell'UFT non ha invece alcuna ripercussione sul progetto della Fondazione per il patrimonio storico delle FFS (FFS Historic) di far circolare regolarmente treni storici sulla vecchia linea.

Presente sul viaggio informativo, il consigliere di Stato ticinese Claudio Zali, secondo il testo del suo discorso, ha «salutato con favore» la decisione dell'UFT di mantenere il servizio di lunga percorrenza almeno fino al 2017. «Per gli anni successivi - ha proseguito - la sfida consisterà nel garantire

un'offerta adeguata al potenziale, senza incidere in modo eccessivo sulle finanze già molto critiche del Cantone». Per Zali, l'apporto delle FFS e della Confederazione sarà quindi «decisivo».

All'esercizio della vecchia linea aveva dimostrato interesse anche la SOB, che aveva spedito un proprio progetto all'UFT.

Nello stesso comunicato di fine giugno, l'UFT ha però precisato che «le dipendenze della tratta di montagna dai servizi di trasporto circostanti sono tali da non renderla adatta a un regime di concorrenza. L'UFT non approfondirà pertanto l'offerta presentata dalla SOB per il traffico sulla tratta di montagna a partire dalla fine del 2016».

saranno realtà

dente del SEV **Giorgio Tuti** - è stata una battaglia di tutta la forza lavoro, che si è conclusa con esito positivo».

Il principio del pensionamento sono rendite sicure

Il modello di rendita variabile avrebbe annullato il principio stesso del pensionamento svizzero, che si basa su criteri di solidità: le pensioni devono infatti essere garantite al momento della loro erogazione. Le rendite variabili, invece, scaricano tutti i rischi di una cassa pensioni sui suoi assicurati e, soprattutto, infrangono il principio della garanzia delle rendite erogate. Facciamo un esempio: se la copertura della cassa fosse scesa sotto la soglia del 100%, la rendita pensionistica avrebbe potuto essere decurtata del 12,5%. Per il SEV era uno scenario semplicemente insostenibile. Il presidente del SEV **Giorgio Tuti** ha

del resto commentato: «Le FFS devono essere un partner affidabile anche per i loro pensionati, oltre che per il loro personale!».

Il SEV si è opposto sin dall'inizio e a tutti i livelli contro il progetto di rendite variabili. «Abbiamo costituito un ampio fronte sindacale e politico - ha ricordato **Giorgio Tuti** - che le FFS non hanno più potuto aggirare».

Una grande mobilitazione sindacale

Il presidente del SEV ricorda in modo particolare la grande manifestazione dello scorso autunno sulla Schützenmatte, preceduta da una conferenza stampa in cui il fronte sindacale aveva illustrato i motivi della propria opposizione. Il SEV aveva inoltre lanciato una petizione contro i progetti della Cassa pensione, raccogliendo migliaia di adesioni; le firme

erano poi state consegnate al Consiglio di fondazione della Cassa pensione alla vigilia di un incontro strategico sul futuro dei modelli pensionistici. Anche la petizione, alla luce dei fatti, ha avuto il suo ruolo dissuasivo.

La situazione della cassa pensioni FFS oggi è buona, anche se su di essa grava ancora una struttura d'età degli assicurati sfavorevole. Oggi, le FFS sembrano però aver inquadrato anche questo problema, dato che il CEO **Andreas Meyer** ha dichiarato, sempre nell'intervista al «Tagi», che l'azienda sta valutando l'opportunità di versare ulteriori contributi alla cassa pensioni.

Peter Moor/frg

Il senato francese ha approvato il contestatissimo progetto

SNCF, riforma in porto

Con 188 voti a favore e 150 contrari, la contestatissima riforma dei trasporti ferroviari è stata approvata.

Contestata con lo sciopero più lungo mai organizzato in Francia (cfr. *contatto* numero 13), alla fine la riforma è stata approvata anche dal Senato, seppure con qualche modifica. La legislazione della riforma ferroviaria, nelle intenzioni del governo francese, è destinata a creare un gruppo industriale integrato pubblico, per «ristabilire l'equilibrio economico» del settore ferroviario e mettere le finanze ferroviarie su una base più sostenibile, nonché «la preparazione per l'introduzione della concorrenza». «Ma servizio pubblico e concorrenza - ha fatto notare nel corso

del dibattito una senatrice del gruppo CRC (Communiste, Républicain et Citoyen) - non vanno bene insieme. Abbiamo inoltre constatato che il governo non ha ascoltato i nostri appelli a creare un solo stabilimento industriale». La riforma prevede infatti l'istituzione di un gruppo ferroviario pubblico, composto da tre entità: SNCF come il corpo pubblico responsabile del controllo strategico, e due istituzioni minori formate dal gestore dell'infrastruttura SNCF Réseau e dall'operatore SNCF Mobilités. Lo smembramento della SNCF in tre segmenti era stata risolutamente contestata dai sindacati, ma il Governo ha deciso di tirare dritto: si aspetta che questa nuova struttura possa generare un risparmio di 1,5 miliardi di euro all'anno attra-

verso il miglioramento della produttività. «Le nuove disposizioni in materia di controllo del debito e delle finanze ferroviarie - si legge nella nota della agenzia «ferpress» - costituiranno la base dei contratti di prestazione per l'operatore e il gestore dell'infrastruttura, inoltre il Governo è tenuto a redigere un piano di trasporti nazionale ogni cinque anni». Le tre nuove entità saranno legalmente stabilite dal 1° dicembre 2014, in tempo per la revisione del Codice dei Trasporti che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2015. Ulteriori articoli garantiscono la continuità del rapporto di lavoro per il personale ferroviario esistente, comprese le misure per creare un quadro comune per tutti i lavoratori del settore ferroviario, come chiesto dai sindacati. **red**

DENTRO LA CRONACA

DI GADDO MELANI

Armi che non tacciono mai

Chiedo schiaccia chiodo, recita un vecchio adagio. Nello stesso modo si può dire: guerra schiaccia guerra. È tornato il momento, sempre più tragico, del pluridecennale conflitto israelo-palestinese. Una guerra feroce, di cui non si vede la fine poiché una parte, quella israeliana, non mira alla pace, ma alla prosecuzione dell'occupazione territoriale con la creazione di isolate comunità amministrative palestinesi, prive di ogni diritto, che non sia di sudditanza.

Così non si parla più degli altri conflitti in corso. Come di quello siriano (in realtà non occupa più da tempo le prime pagine) che si trascina di massacro in massacro. Pare abbia perso d'interesse anche quanto accade in Iraq, dove le forze islamiste del neonato califfato dei «veri fedeli» parevano in procinto di assediare Baghdad e dove a dare una mano al governo di al-Maliki, che gli USA vorrebbero volentieri liquidare, è intervenuta la Russia con l'invio di caccia-bombardieri. Scarse righe vengono dedicate alle incursioni dei droni americani nello Yemen contro presunti «terroristi», il più delle volte colpiti dai razzi con i loro familiari, chiamati anche «danni collaterali». Droni sempre attivi nel nord del Pakistan, lungo i confini con l'Afghanistan, paese dal quale le cronache riferiscono essenzialmente di elezioni, come se, con l'approssimarsi del ritiro delle forze della NATO, fosse diventato un'oasi di pace. La parola è lasciata alle armi in Somalia, Nigeria, Kenya, Mali, Ciad, Sudan, Congo, Zaire. Ma sono conflitti africani, e quelli contano sempre poco, tranne quando coinvolgono in qualche misura i paesi occidentali e i loro interessi. E poi, il più delle volte, vengono sbrigativamente definiti «tribali» o «terroristici» senza analizzarne le vere cause e le responsabilità, dirette e indirette.

C'è però ancora un teatro di guerra civile che gode dell'attenzione quotidiana dei mass media e dei commentatori. È quello ucraino. Beh, in questo caso si parla di Europa, di «roba nostra» e poi permette di alimentare lo scontro con la Russia di Putin.

Sullo sfondo planetario di questo scenario bellico, è interessante andare a vedere i risultati di un sondaggio globale condotto in 68 Paesi dalla Gallup International. Invitati a indicare il Paese da cui proviene la maggiore minaccia alla pace, la maggioranza degli 66 000 interpellati ha indicato gli Stati Uniti. La notizia di questa ricerca non ha certo ricevuto lo spazio che si meritava. Eppure doveva far riflettere il fatto che a essere indicato come il pericolo numero uno era il Paese che ama presentarsi al mondo come il paladino della libertà e della giustizia, che pretende d'essere il vessillifero della democrazia (che considera merce d'esportazione) il Paese che ha per presidente addirittura un Nobel per la Pace. Un identico sondaggio era stato condotto, sempre dalla Gallup, nel 2006 e anche allora il risultato diede l'identico verdetto. Va bene, erano gli anni di George W. Bush, gli americani erano impegnati militarmente molto più di ora, ma il passaggio da un presidente apertamente guerrafondaio a un Nobel per la pace non ha cambiato l'opinione pubblica mondiale.

Vorrà pur dire qualcosa!

Il clima di lavoro presso elvetino deve migliorare

Alle parole seguano i fatti!

Controlli, vessazioni, pressioni sulle vendite, ambiente di lavoro stressante: molti dipendenti di elvetino ne hanno veramente abbastanza.

In maggio si è tenuta l'assemblea generale dei/delle collaboratori/trici di elvetino affiliati/e al SEV e a Unia. Al termine di una discussione intensa, Regula Bieri (segretaria sindacale SEV), Mauro Moretto (segretario sindacale Unia) e la presidente della sezione Ely Wütrich hanno ricevuto il mandato di scrivere al CEO di elvetino Wolfgang Winter.

Migliorare l'ambiente di lavoro

In questa lettera, i dipendenti di elvetino hanno ricordato al gran capo della ditta le promesse fatte al suo arrivo, oltre due anni fa, di migliorare l'ambiente di lavoro e la considerazione nei confronti del personale. Secondo quest'ultimo, però, le cose sono andate in tutt'altra direzione: i controlli sui treni e nelle stazioni sono aumentati e i dipendenti per-



Non si dovrebbero migliorare solo i minibar.

cepiscono un clima di sfiducia nei loro confronti, con i Sales Manager (come vengono chiamati i controllori) che non sempre dispongono delle competenze necessarie per prestare un sostegno o un coaching e si limitano quindi a svolgere operazioni di controllo.

Il personale risente inoltre della pressione esercitata sulla cifra d'affari: «è l'unico argomento di cui viene tenuto conto nelle qualifiche, che ignorano tutti gli altri, come la puntualità, la cura della presentazione, la flessibilità ecc. «La prestazione viene misurata

solo in termini di cifra d'affari. Ciò non può essere motivante» ha riportato la lettera. Ogni guasto alla macchina del caffè risveglia paure profonde «da rendere ammalati» e la comunicazione con il Sales Manager è spesso resa difficoltosa dalle scarse conoscenze linguistiche. I dipendenti hanno quindi chiesto che tutti i controlli vengano registrati e inseriti negli atti personale (non solo quelli che hanno constatato lacune); che tutti i controllori parlino la lingua della regione in cui operano; che le casse possano essere manipolate unicamente in

presenza dei dipendenti interessati; che le condizioni di lavoro vengano migliorate per prevenire casi di malattia; di creare un'istanza di controllo sull'adeguatezza dei provvedimenti disciplinari e di intavolare trattative con i sindacati sui procedimenti disciplinari.

Risposta vaga

Sei settimane dopo è giunta la risposta, in cui il CEO Winter ribadisce le affermazioni fatte all'inizio della sua attività. La lettera solleva però anche dubbi sulle affermazioni dei sindacati, viziata secondo lui da una «selezione negativa». Per dipendente, vi sarebbero stati in media solo 0,6 controlli al mese. Il CEO ribadisce l'importanza per la ditta della cifra d'affari (per altro non messa in discussione dal personale), mentre non fa commenti sulle lacune di coaching e annuncia l'imminente introduzione di un procedimento disciplinare rivisto, con provvedimenti e sanzioni standardizzate sui quali non si è però dichiarato disponibile a trattare.

Winter evita poi di entrare compiutamente nel merito di

alcune richieste: i controlli vengono registrati, ma un loro inserimento negli atti personali non sarebbe opportuno anche a causa del loro «elevato numero» (!). Winter non si sente di escludere la possibilità di problemi di comunicazione e riprende le richieste dei sindacati per quanto riguarda i controlli di cassa. Alla richiesta di condizioni di lavoro che prevenivano le malattie viene risposto in modo evasivo mentre viene respinta la creazione di un'istanza di controllo dei provvedimenti disciplinari: «nella stragrande maggioranza dei casi, il controllo attuale funziona benissimo» si afferma.

Il CEO di elvetino conclude ringraziando per «le osservazioni costruttive» e auspicando di poter continuare il dialogo a questo livello.

Parole che fanno senza dubbio piacere, ma alle quali dovranno seguire fatti che il personale aspetta da tempo e che possano migliorare le condizioni di lavoro.

pan.

Per Roland Schwager vantaggi con la nuova collocazione; unico neo l'ombra eccessiva

Trasloco a Westlink piuttosto positivo

70 dipendenti delle FFS sono stati trasferiti lo scorso autunno a Westlink, a Zurigo. Questa estate, 1700 colleghi si installeranno nella nuova sede del Wankdorf, a Berna. Due dipendenti di Westlink condividono la loro esperienza.

Denise Engel è assistente del progetto Infrastruttura e membro della CoPe Divisione. Ritiene che il suo ufficio è molto meglio di prima: i rumori sono assorbiti da elementi fon-



Uffici «multispace» nell'edificio Plaza di Westlink.

assorbenti inseriti nei muri e le pareti separano gli spazi. Ognuno ha un computer portatile, delle cuffie e può conversare con i colleghi. Tutti hanno ricevuto uno smartphone invece

del telefono fisso. Esteticamente, gli uffici sono più belli. Denise è anche soddisfatta della costituzione di una ricezione che funge da contatto in caso di problemi e previene il

viavai in ufficio. Ci sono tuttavia alcuni punti negativi: le tapparelle che scendono automaticamente al minimo raggio di sole, l'aria condizionata piuttosto «fredda» e gli armadietti che non corrispondono agli standard FFS.

Roland Schwager, che guida il team di gestione della qualità dei sistemi automatici di conteggio dei passeggeri ed è vice-presidente della sottofederazione AS, vede molti vantaggi nel suo nuovo posto di lavoro, tranne l'ombra eccessiva dovuta alle tapparelle.

Cita, oltre ai vantaggi già menzionati, l'ampio spazio, lo spazio sufficiente per l'archiviazione dei dossier e lo scarso rumore grazie alle finestre insonorizzate. Per ora tutti i posti non sono occupati per cui intanto non si parla di condivisione degli uffici. Le telefonate possono essere effettuate da una zona insonorizzata e le sedute hanno spazi previsti a questo scopo dedicate. Le sale riunioni e il locale per la pausa sono particolarmente grandi e c'è perfino una sala di riposo.

Fi

Gli ambienti padronali non vogliono sentire parlare di misure che impongono il rispetto della legge sulla parità

Non c'è miglior sordo...

Per molti datori di lavoro il rispetto della parità salariale pare uno di quei rospi che proprio non va giù così si sentono legittimati a violare la legge e a fare prosperare le discriminazioni. Le disparità non possono scomparire per magia: occorrono misure legali efficienti.

Il bilancio sul «Dialogo sulla parità salariale» - progetto promosso dai partner sociali e dalla Confederazione - è decisamente sotto tono. Alla fine dello scorso mese, l'organismo responsabile del progetto per promuovere la parità salariale tra donne e uomini ha consegnato il suo rapporto dopo cinque anni di attività. «Il numero di aziende auspicato per partecipare al dialogo ed esaminare su base volontaria la parità salariale, non è stato raggiunto». Soltanto 51 aziende, in rappresentanza di 230 mila salariate e salariati, hanno aderito al progetto. Troppo sordi, tutti gli altri, per ascoltare la voce della parità. Con queste premesse, l'obiettivo di sopprimere il più presto possibile la discriminazione salariale che penalizza le donne, rimane assai lontano. Non c'è dunque da stupirsi se le cifre confermano la cristallizzazione di una realtà vergognosa: lo scarto salariale invece di diminuire aumenta. Tra il 2010 e il 2012 è peggiorato di 0,5 punti, raggiungendo il 18,9%, pari a 677 franchi mensili. Buona parte di questa percentuale è frutto di una pura discriminazione: sei pagata meno solo perché sei donna. Fossero gli uomini a subire questa discriminazione, la Legge federale per la parità tra i sessi (entrata in vigore nel 1996) sarebbe già rispettata da un pezzo. Come se non bastasse, gli ambienti padronali puntano i piedi e fanno sapere che non accetteranno misure imposte per fare rispettare la



Novembre 2013: il congresso donne USS chiede controlli concreti contro le discriminazioni.

legge. Una legge che se ne fregano di violare e che ignorano con una leggerezza disarmante. Il Consiglio degli Stati ha addirittura trasmesso un postulato in cui si chiede al Consiglio federale di attenersi alle misure volontarie. Constatato il fallimento del dialogo - che secondo l'Ufficio federale di giustizia «ha comunque fatto aumentare l'apertura delle aziende a questa tematica, tanto che la necessità di adottare misure appropriate non è contestata» - occorre cambiare strategia. Lo chiede a gran voce l'Unione sindacale svizzera (USS) e la commissione femminile, che in occasione del congresso dell'anno scorso ha deciso di alzare il livello di rivendicazioni. A cominciare da misure concrete, legali e coercitive per fare applicare una legge, non un capriccio delle donne.

«Il mandato costituzionale che esige questa uguaglianza - osserva Christina Werder, segretaria centrale dell'USS e responsabile del dossier - esiste da più di 30 anni e la legge sulla parità tra donne e uomini è in vigore da 18 anni. Tuttavia la disuguaglianza salariale non solo non è diminuita, ma è persino aumentata. In base alle cifre raccolte nell'«Inchiesta svizzera sulla struttura dei salari 2012», la differenza tra sa-

3 MISURE CONTRO

Contro la disparità salariale, il congresso delle donne USS (novembre 2013) ha proposto una serie di misure, confermate successivamente dall'assemblea dei delegati (maggio 2014) e contenute in una lettera aperta inviata al Consiglio federale lo scorso 14 giugno, anniversario del primo sciopero nazionale delle donne organizzato nel 1991 in occasione dei dieci anni dell'articolo costituzionale sull'uguaglianza tra i sessi (accolto in votazione popolare nel 1981).

Per fare rispettare una legge che viene violata da 18 anni, le donne dell'USS hanno formulato un programma con i punti seguenti:

- Le aziende devono assumersi la loro responsabilità e controllare i salari a intervalli regolari. Tutti i casi di discriminazione constatati devono essere eliminati.
- Le aziende devono promuovere la trasparenza e comunicare al loro interno i risultati dei controlli sui salari.
- Occorre creare un'autorità nazionale dotata di competenze tali che le consenta di intervenire e di svolgere dei controlli. Questo organismo deve poter ordinare dei controlli o procedere autonomamente. Qualora venissero constatate situazioni di disuguaglianza, deve poterne ordinare l'eliminazione. In caso di mancata eliminazione, l'autorità nazionale deve poter agire e procedere attraverso lo strumento delle multe o di altre decisioni.

lari maschili e femminili è del 18,9% nel settore privato». Se la discriminazione permane, la conclusione è una sola: la buona volontà non basta per promuovere la parità salariale, come del resto dimostrano le esperienze fatte negli ultimi anni.

E siccome anche la pazienza delle donne ha un limite, è giunta l'ora di introdurre sul piano legale misure urgenti,

per costringere le aziende ad assumersi la loro responsabilità e a creare strutture che consentano di svolgere dei controlli. «La palla - osserva Werder - è dunque nel campo della politica. E ancor prima in quella del Consiglio federale». Il governo è dunque atteso alla prova dei fatti. Dopo la pausa estiva dovrebbe presentare un progetto volto a concretizzare la parità salariale e a combat-

2 STUDI PER

All'inizio del 2013 l'Ufficio federale di giustizia e l'Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo hanno commissionato due studi sul tema della parità salariale. Il primo illustra gli interventi statali previsti in altri Paesi, mentre il secondo evidenzia le misure per un controllo statale e gli strumenti d'intervento possibili in Svizzera. Fondandosi sui due studi e sul rapporto conclusivo del «Dialogo sulla parità salariale», il Dipartimento federale di giustizia e polizia (DFGP) presenterà al Consiglio federale un programma per procedere contro la discriminazione salariale.

■ Il primo studio è una perizia dell'Istituto svizzero di diritto comparato (ISDC) sulle misure statali nell'ambito della discriminazione salariale in 14 Stati.

■ Nel secondo studio, il gruppo di ricerca interdisciplinare Interface/Università di Berna ha analizzato i meccanismi d'intervento statale esistenti in Svizzera in altri ambiti e l'idoneità di tali strumenti per realizzare la parità salariale. Inoltre sono stati esaminati in modo approfondito tre modelli stranieri con strumenti attuativi statali nell'ambito della parità salariale. Sulla base di queste informazioni, il gruppo di ricerca interdisciplinare ha formulato nel suo studio raccomandazioni per un disciplinamento statale.

tere le discriminazioni. La consigliera federale Simonetta Sommaruga, ministra della giustizia, dovrà fare la sintesi tra il fallimento del rispetto della parità su base volontaria e la rivendicazione sindacale che chiede misure coercitive per fare finalmente rispettare la legge.

Françoise Gehring



Dal 2010, Daniela Lehmann è la coordinatrice per la politica dei trasporti del SEV.

«Ne va del servizio pubblico»

La strategia recentemente pubblicata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) per lo sviluppo dei trasporti sino al 2030 è caratterizzata da un approccio ultra liberale nei confronti del servizio pubblico, delle privatizzazioni e dei pacchetti ferroviari dell'UE.

■ **contatto.sev:** il SEV ha criticato duramente le strategie pubblicate recentemente dall'UFT. Come mai?

Daniela Lehmann: nel documento dell'UFT manca ogni accenno al fatto che il trasporto pubblico è un servizio alla collettività. Il concetto di «offerta di base» viene liquidato con due sole frasi. Abbiamo una divergenza di vedute fondamentale. Per noi il trasporto pubblico è un servizio e, in quanto tale, può avere un certo prezzo. Questo deve essere il punto di partenza, invece della ricerca di aziende che puntano a

conseguire utili e che, proprio per questa vocazione, sono incompatibili con la concezione di servizio pubblico e rischiano di compromettere il nostro sistema che ha dato ottima prova di sé.

■ **Perché sei così convinta che sia incompatibile?**

Il nostro sistema è basato sulla stretta cooperazione dei vari attori. Se questi cominceranno a pensare in primo luogo ai propri utili e a farsi concorrenza, è inevitabile che a soffrirne saranno le prestazioni del sistema nel suo insieme.

■ **Vi sono altri settori che potrebbero soffrire di questo mancato riconoscimento della funzione di servizio pubblico?**

Il trasporto merci. L'UFT scrive che il traffico merci attraverso le Alpi e quello interno devono essere economicamente autosufficienti. Se ne deduce che non vi saranno più sostegni economici. L'UFT esprime però nel contempo l'auspicio che il traffico merci e quello viaggiatori su ferrovia possano raggiungere quote di traffico adeguate ai vantaggi ecologici che comportano. Viene da chieder-

si come ciò possa avvenire se il traffico merci deve essere autosufficiente. L'UFT riprende anche gli obiettivi dell'iniziativa delle Alpi, indicando che il Modal Split del traffico transalpino si debba modificare a favore delle ferrovie, ma omette affermazioni analoghe per il trasporto interno. Considerando il problema da un punto di vista ecologico, si giunge però inevitabilmente alla conclusione che il trasporto merci abbia bisogno di un sostegno economico.

■ **L'indicazione dell'UFT che il Modal Split debba modificarsi in favore delle ferrovie è comunque positiva.**

Certo, ma senza provvedimenti è destinata a rimanere una pia dichiarazione di intenti.

■ **Vedi ulteriori aspetti critici?**

L'UFT dimostra ancora una volta molto zelo nei confronti dell'UE, dando per scontato che ci adegueremo a decisioni non ancora prese, invece di assumere posizioni chiare in favore di un sistema di trasporti pubblici come quello svizzero che funziona bene. I motivi di questa ostinazione a volerlo modificare a tutti i costi sono tutt'altro che chiari.

■ **L'UE punta a liberalizzare il traffico a lunga percorrenza, mentre le strategie dell'UFT non dicono nulla a questo proposito.**

No. Ricordo però che la Consi-

gliera federale Doris Leuthard al nostro ultimo congresso ha affermato che la Svizzera non vuole compiere questo passo (vedi riquadro a fianco). Questa intenzione avrebbe dovuto trovare spazio nelle strategie dell'UFT, per poter essere difesa a dovere. Il fatto che non facciamo parte dell'UE non ci deve indurre ad abbassare la guardia. Del resto, siamo spesso invitati a presentare i trasporti pubblici svizzeri in nazioni dell'UE.

■ **L'addetta stampa dell'UFT ha parlato di privatizzazione del traffico regionale, mentre nel documento si fa riferimento a «parti del traffico viaggiatori», come se si volesse lasciar aperta la porta a misure di più ampia portata.**

È vero. Ma anche il traffico regionale deve essere preservato nella misura massima possibile dalle privatizzazioni. Vi sarebbe anche un'altra precisazione necessaria, laddove si dice che utenti e beneficiari dei trasporti pubblici devono contribuire in maggior misura al loro finanziamento. Tutta l'economia beneficia in misura notevole di trasporti pubblici efficienti e vi dovrebbe contribuire di conseguenza. Solo che questo genere di contributi è stato esplicitamente negato nell'ambito del progetto FAIF...

Markus Fischer

GLI OBIETTIVI DELL'UFT ENTRO IL 2030

Due settimane fa, l'Ufficio federale dei trasporti ha pubblicato sul proprio sito internet un documento di 26 pagine (solo in francese e tedesco) sulle proprie strategie di sviluppo dei trasporti pubblici entro il 2030, i cui punti principali sono:

- un maggior orientamento alle necessità della clientela;
- la concentrazione della crescita dell'offerta laddove vi sono prospettive di sviluppo durevole;
- una miglior armonizzazione dei trasporti pubblici con lo sviluppo territoriale e le strategie energetiche;
- una maggior attenzione alla condizione e al finanziamento dell'infrastruttura;
- l'aumento degli strumenti di

mercato e degli incentivi all'azione imprenditoriale;

■ la diminuzione delle «regolamentazioni speciali per la Svizzera».

Il SEV è molto critico, in particolare sui due ultimi punti e sugli obiettivi che ne derivano:

- parti del trasporto pubblico viaggiatori sono aperte al mercato e l'offerta viene prestata in misura crescente da aziende private orientate al profitto.
- Le parti degli enti pubblici nelle proprietà delle aziende di trasporto viaggiatori e merci vengono sensibilmente ridotte.
- Il trasporto ferroviario merci transalpino e interno si autofinanzia.
- Esame della ripresa progres-

siva dei pacchetti ferroviari europei.

Una strategia di sviluppo deve avere vedute più ampie

La portata del documento viene relativizzata dallo stesso UFT, che osserva come i temi elencati non siano da intendere come una preparazione di decisioni politiche in merito, ma come campi di attività per l'UFT nei prossimi anni e che l'UFT addeguerà la sua strategia qualora le decisioni politiche dovessero andare in un altro senso. Bisogna tuttavia chiedersi come l'UFT abbia potuto sviluppare un simile documento senza discuterne i vari aspetti con gli enti interessati. Come minimo, si è persa un'occasione!

Fi



Daniela Lehmann: il nostro sistema di trasporti pubblici è basato sulla stretta cooperazione dei vari attori (qui la stazione di interscambio di Worb, alla periferia di Berna).

La direttrice ne era al corrente?

La ministra dei trasporti Doris Leuthard

davanti al congresso SEV del 24 maggio 2013 ha dichiarato:

Non vogliamo concorrenti privati che si concentrano sulle linee redditizie praticando prezzi da dumping. Non è un servizio pubblico e non corrisponde alle aspettative del Consiglio federale. Sono curiosa di seguire l'evoluzione in nazioni come l'Austria o l'Italia e vedere se le ferrovie circolanti sulle linee principali metteranno il medesimo impegno e offriranno la stessa qualità anche sulle linee di periferia. Credo di poter affermare che il modello svizzero dia risultati migliori, proprio perché copre tutto il territorio. Ha evidentemente un certo costo, ma corrisponde alla nostra idea di trasporto pubblico.

Un'idea che però manca nel documento sulle strategie dell'UFT.



L'UFT vuole privatizzare in maggior misura il trasporto viaggiatori - SEV contrario

Nel suo documento, l'Ufficio federale dei trasporti scrive di auspicare che parti del trasporto pubblico viaggiatori vengano svolte in misura crescente da imprese private, orientate al profitto.

La portavoce dell'UFT Olivia Ebinger ha spiegato all'ATS che l'idea che si intende promuovere è che i cantoni cedano a privati le loro partecipazioni alle piccole imprese di bus o ferroviarie, per favorire la concorrenza nel settore e suddividere in modo più chiaro i ruoli: gli enti pubblici quali committenti delle prestazioni e responsabili per le infrastrutture, mentre i privati quali fornitori delle prestazioni di trasporto. Secondo l'UFT, in questo modo si dovrebbero ridurre i costi e ottenere nuove prestazioni per la clientela. Il ritiro degli enti pubblici dovrebbe limitarsi all'azionariato ed essere quindi privo di conseguenze sull'esercizio e sulle indennità da versare per i collegamenti deficitari. L'UFT allude qui a società minori, come la MOB (Montreux-Berner Oberland), la Aare See-

land mobil (ASM) o la AAR bus+bahn, escludendo per contro le FFS che svolgono prestazioni a lunga percorrenza, per le quali, ha precisato l'UFT, non vi è concorrenza.

Il SEV teme maggiori costi, tagli di personale e prestazioni

«Non si capisce perché cantoni e comuni dovrebbero privatizzare le loro aziende di trasporto» ha replicato il portavoce del SEV Peter Moor, ricordando come il SEV si era battuto con successo contro l'intenzione di alcuni comuni di vendere le loro partecipazioni della AAR bus+bahn al gruppo Eurobus e alla ditta Knecht, in quanto trovava (e trova tutt'ora) assurdo che privati possano conseguire utili grazie alle indennità versate dall'ente pubblico per il trasporto regionale. Quest'ultimo è un servizio che non può essere gestito coprendo i propri costi, per cui sarebbe per lo meno fuori luogo che le aziende versino dividendi ai propri azionisti con i sol-

di della comunità. Moor teme che le spese degli enti pubblici lieviteranno per andare a foraggiare gli utili delle aziende. In caso contrario, le aziende tenderanno di ritagliarsi i propri utili risparmiando sulle spese di personale, sull'offerta e sulle prestazioni di servizio.

Questo parere è condiviso anche dalla coordinatrice per la politica dei trasporti del SEV Daniela Lehmann «se, oltre che per gli investimenti, bisogna conseguire utili anche per versare i dividendi, è inevitabile che si tenterà in tutti i modi di risparmiare. Anche il personale ne sarà coinvolto, dato che le relative spese costituiscono circa la metà degli oneri delle aziende di trasporto pubblico».

Privatizzare gli utili e socializzare le perdite?

«L'idea che l'ente pubblico debba assumersi le spese non coperte del trasporto pubblico e che nello stesso sistema vi siano aziende privatizzate che possano conseguire utili è per lo meno singolare

e riprende il vecchio adagio, secondo il quale gli utili vengono privatizzati e le perdite lasciate generosamente allo stato. È una delle conseguenze della liberalizzazione. Non si capisce perché non potrebbe essere lo stato a conseguire utili, laddove è possibile farlo, per reimpiegarli a coprire le maggiori spese delle linee non redditizie», continua Daniela Lehmann.

La privatizzazione minaccia il sistema di trasporto pubblico svizzero

Daniela Lehmann indica un altro pericolo: «Se le aziende si concentrano sui propri utili, invece che su di una collaborazione il più stretta possibile, a farne le spese sarà il nostro sistema di orario cadenzato, che tutto il mondo ci invidia e che dipende proprio da un'interazione stretta di tutte le parti. E una volta che il sistema sarà rotto, sarà ancora una volta lo stato a dover intervenire».

Messo in esercizio il primo corridoio ferroviario merci transnazionale

«L'obiettivo del corridoio è di aumentare capacità ed affidabilità del 30 per cento, diminuendo nel contempo del 30 per cento costi e tempi di trasporto.»

Stefan Wendel, direttore del corridoio



Un solo interlocutore da Rotterdam a Genova

Dal novembre 2013, il percorso per il traffico merci sul corridoio Rhine-Alpine tra il mare del Nord e Genova, attraverso la Svizzera, dispone di un proprio «One-Stop-Shop», grazie al quale i treni merci transfrontalieri ricevono maggior priorità nella pianificazione e nell'attribuzione di tracce. Un progetto lungo oltre 1500 chilometri, attraverso cinque nazioni, al quale hanno contribuito in misura decisiva anche la sensibilità e gli investimenti del nostro paese.

Sino a fine maggio, il management Board del corridoio Rhine-Alpine era diretto dal rappresentante delle BLS Felix Loeffel che ha dato prova di pazienza e diplomazia nel guidare questa organizzazione internazionale e multiculturale con base a Francoforte, permettendole di superare i numerosi ostacoli. Il corridoio è costituito da un'entità giuridica fondata dalle

otto società di gestione delle infrastrutture ferroviarie, con il sostegno dell'UE.

Dapprima si è trattato di conciliare gli interessi di queste otto società e di quelle per l'attribuzione delle tracce d'orario delle cinque nazioni interessate: Belgio (InfraBel), Olanda (Keyrail per la linea del Betuwe e ProRail per il resto della rete), Germania (DB Netz), Svizzera (Infrastruttura FFS, BLS

Netz e traccia svizzera) e Italia (RFI). Secondariamente, di armonizzare richieste e desideri delle dieci imprese di trasporto ferroviarie attive sul corridoio, tra le quali figurano le svizzere BLS Cargo e FFS Cargo. Infine di integrare nella catena logistica anche gli altri attori, come i 21 porti marittimi e di navigazione interna, i terminali e gli operatori di trasporto combinato.

«L'obiettivo del corridoio è di aumentare capacità ed affidabilità del 30 per cento, diminuendo nel contempo del 30 per cento costi e tempi di trasporto», spiega il direttore Stefan Wendel.

Pietre miliari

A dare il primo decisivo impulso al maggior corridoio europeo per il trasporto merci è stata l'Olanda, con la realizza-

zione della linea del Betuwe, che collega il capo estremo del porto di Rotterdam con il punto di frontiera con la Germania di Zevenaar/Emmerich. Questa nuova linea, dedicata esclusivamente al trasporto merci, è stata messa in esercizio nel 2007 e viene percorsa da oltre 500 treni la settimana.

La seconda maggiore opera è la galleria di base del Lötschberg, pure inaugurata nel 2007, che costituisce, unitamente al corridoio intermodale del Sempione, l'unico corridoio di 4 metri attualmente disponibile attraverso le Alpi svizzere.

Da fine 2014, quindi due anni prima della messa in servizio della galleria di base del Gottardo, ad Anversa il traffico potrà utilizzare la nuova linea del Liefkenshoek, che attraverso il fiume Schelda con una galleria a due tubi posta sino a 40 metri di profondità, congiungendo i porti sulle due rive, migliorando l'efficienza dei trasporti interni grazie ad una razionalizzazione dei flussi e alla riduzione dei tempi e delle distanze di trasporto.

Del corridoio Rhine-Alpine fa parte anche la galleria del Katzenberg, lunga 9,4 chilometri. Aperta nel dicembre 2012, costituisce l'opera principale

Il corridoio Rhine-Alpine in breve

L'attività di quello che in precedenza era chiamato «Corridoio 1 Rotterdam-Genova» è iniziata nel 2003, con tre obiettivi:

- favorire il trasferimento dei traffici dalla strada alla ferrovia
- soddisfare le esigenze del mercato
- migliorare il trasporto merci per ferrovia in Europa

Gli orientamenti strategici

perseguiti sono la concretizzazione dell'interoperabilità, la rimozione delle limitazioni infrastrutturali e la creazione di una struttura di servizi completa.

I dati principali del corridoio possono essere così riassunti:

- distanza Zeebrugge-Genova: 1500 km
- lunghezza complessiva delle tratte tra tutti i porti e attraverso i due valichi alpini: 2500 km
- lunghezza rotaie: 4900 km
- 9 nuove gallerie per complessivi 130 chilometri
- 6 porti marittimi, 10 porti interni principali
- oltre 100 terminali intermodali.

Nel 2005, il corridoio ha trasportato 28,3 miliardi di tonnellate-chilometro. Entro il 2020, questo quantitativo dovrebbe essere più che raddoppiato e portato a



58,9 miliardi. Il corridoio è diretto da Stefan Wendel e da tre collaboratori con sede a Francoforte, oltre che da una trentina di delegati ai vari gruppi di lavoro dei cinque paesi membri. La

lingua ufficiale del corridoio è l'inglese. I gruppi di lavoro principali sono tre:

- ERTMS (European Rail Traffic Management System) - per uniformare i sistemi d'interoperabilità e riconoscere reciprocamente parametri, standards, regolamentazioni, ecc.
- Infrastrutture e Terminals.
- Management dei trasporti e delle prestazioni

Il corridoio dispone di un **One-Stop-Shop (C-OSS)**, servizio che attribuisce tracce predefinite, denominate Pre-arranged Paths (PaPs), per i collegamenti transfrontalieri sul corridoio.

L'ufficio è ubicato presso la stessa sede del corridoio di Francoforte, di cui è alle dipendenze.

Foto: Hans-Juergen Eger



Un treno carico di acciaio di FFS Cargo International in viaggio da Duisburg all'Italia del Nord.

dell'ampliamento e del rinnovamento della tratta tra Karlsruhe e Basilea e, con il secondo ponte sul Reno a Basilea, sarà parte integrante della linea a quattro binari della valle del Reno.

Ulteriori progetti

Si sta costruendo presso Rastatt, mentre vi sono ritardi a Offenburg (vedi riquadro a pag. 10) e altri ancora più importanti per la nuova tratta a

la Svizzera e la galleria di base del Gottardo, che richiederà a sua volta un miliardo di investimenti e che dovrebbe essere terminato verso il 2022.

Nuove sfide

Al di là delle fluttuazioni congiunturali, tutte le previsioni parlano di una continua crescita dei trasporti merci. Ne è una prova il nuovo scalo Maasvlakte-II, realizzato in mare aperto per ampliare il fronte del porto

interna e dal 13 al 20 per cento quella del trasporto per ferrovia. Al massimo delle capacità del porto, ciò significa qualcosa come 73 000 treni l'anno.

Per il porto di Anversa, vi sono progetti analoghi, che vogliono portare entro il 2030 dal dieci al quindici per cento la quota del trasporto ferroviario. Secondo Lukas Klippel, di Rhein-Cargo, per fronteggiare questi enormi quantitativi, occorrerà una strettissima collaborazione dei tre vettori di trasporto: strada, acqua e ferrovia. «Per vincere le sfide del futuro, questi mezzi dovranno risultare complementari e non farsi concorrenza», spiega dando un esempio riguardante le esportazioni di parti di ricambio per auto da Colonia attraverso i porti del Nord: «i primi contenitori vengono trasportati su chiatte in tre giorni, la seconda parte della produzione segue per ferrovia, coprendo la distanza in una notte e l'ultima parte viene portata per strada in circa sei ore. Tutta la fornitura giungerà in questo modo contemporaneamente al porto per essere caricata sul bastimento».

Presenze svizzere

Le aziende svizzere lungo il corridoio Rhine-Alpine sono in buona posizione. FFS Cargo International è presente in Germania ormai da dieci anni, occupandosi di trasporti sull'asse nord sud, in partenza dai porti di Anversa, Rotterdam, Bremerhaven e Lubecca e i collegamenti con la navigazione sul Reno di Duisburg, Colonia e Ludwigshafen, che ne fanno, come precisa il suo direttore Michail Stahlhut, un leader del mercato che «conosce ogni traversina della sua tratta principale» ossia del corridoio Rhine-Alpine.

Nuova sul mercato è invece RheinCargo, che da un anno a questa parte fa circolare propri treni dalla regione di Colonia alla Svizzera.

Un ruolo molto importante spetta alla Hupac che dal 2010 è proprietaria di un terminale a Anversa e comproprietaria dal 2009 del terminale Combinant, come pure del terminale ci trasporto combinato della BASF a Ludwigshafen, unitamente a Bertschi, Hoyer e Kombiverkehr. Hupac è presente pure a Rotterdam, Duisburg e Colonia

e per aumentare la propria affidabilità ha stazionato composizioni di riserva in punti nevralgici del corridoio Rhine-Alpine. Dal 2010, Hupac detiene anche un quarto del capitale azionario di Crossrail e partecipa dal 2011 anche all'azionariato di FFS Cargo International.

Prime esperienze

Il corridoio Rhine-Alpine è in funzione dal novembre 2013. Dirk Pfister, capo del management della produzione e della distribuzione di BLS Cargo dà una valutazione molto positiva di questi primi mesi: «Il One-Stop-Shop per l'ordinazione di tracce è un'ottima idea, anche se a nostro avviso vi sono ancora alcuni aspetti che vanno migliorati. Per esempio, integrare il corridoio intermodale di 4 metri al Sempione nelle tracce prereservate. Bisogna poi migliorare anche la gestione dei problemi alle barriere linguistiche lungo il corridoio e delle relative conoscenze richieste al personale. Bisognerebbe per esempio riflettere se non sarebbe sufficiente dispor-

«**Gli armatori che fanno capo al porto di Rotterdam devono rispettare un modal-split per il trasporto verso l'entroterra che ha ridotto dal 49 al 35 per cento la quota dei trasporti stradali e aumentando dal 38 al 45 per cento quella della navigazione interna e dal 13 al 20 per cento quella del trasporto per ferrovia.**»

tre binari dalla frontiera olandese di Emmerich sino a Oberhausen, che richiederà l'adeguamento di 47 ponti, 55 viadotti e 11 stazioni, con investimenti dell'ordine di 1,5 miliardi per sei anni di lavori che inizieranno nel 2016.

Ulteriore tessera del mosaico di questo collegamento tra Mare del Nord e Mediterraneo è il corridoio di 4 metri attraverso

di Rotterdam e accogliere i grandi bastimenti in grado di trasportare sino a 20 000 TEU (Containers da 20 piedi).

Gli armatori che vi fanno capo devono rispettare un modal-split per il trasporto verso l'entroterra che è stato rivisto, riducendo dal 49 al 35 per cento la quota dei trasporti stradali e aumentando dal 38 al 45 per cento quella della navigazione



Trasbordo tra strada, ferrovia e nave ad Anversa.

continua da pagina 9

re di collaboratori dei centri di gestione dell'esercizio che conoscono due lingue e di macchinisti che si esprimono in una o nell'altra.»

Rainer Klippel di RheinCargo, ditta che gestisce un traffico a treni completi di polvere di carbone e oli minerali tra Colonia e la Svizzera, critica il sistema di priorità adottato nei confronti delle diverse prestazioni di trasporto: «è un approccio

sistematico e rigido, che non si presta a tutti i prodotti». Occorrerebbe maggior flessibilità in caso di prenotazioni a breve termine.

Boris Dobberstein di DB Schenker Rail aggiunge: «le condizioni quadro dell'infrastruttura devono essere innalzate e portate al livello previsto per la galleria di base del San Gottardo. Vorremmo che i principi di circolazione adottati in Svizzera sino all'apertura della galleria di base del Cene-

ri possano portare miglioramenti concreti della situazione».

Felix Loeffel risponde a queste critiche ricordando come il One-Stop-Shop si trovi ancora nella sua fase iniziale e che sarà pienamente operativo solo con il cambiamento d'orario 2014/2015. «Vi saranno senz'altro degli adeguamenti basati sulle prime esperienze e che terranno conto dei suggerimenti delle aziende di trasporto ferroviario».

Unificazione di lunghezze e pesi dei treni

I rappresentanti delle aziende ferroviarie e degli operatori hanno aspettative elevate nei confronti dell'ottimizzazione della lunghezza e del peso dei treni, che dovrebbe essere portata a 700 metri e a 2000 tonnellate, applicando su tutto il corridoio i parametri possibili tra Basilea e Domodossola in doppia trazione attraverso la galleria di base del Lötschberg.

In futuro, questi treni potranno circolare anche in trazione semplice attraverso la linea di pianura creata con l'apertura della galleria di base del Gottardo, continuando verso Luino per raggiungere i terminali ubicati a ovest di Milano.

Kurt Metz

Ulteriori informazioni sul corridoio su internet:
www.corridor-rhine-alpine.eu

INFO

Le origini della concorrenza

Nel settembre 1997, sulla rete ferroviaria delle DB è circolato il primo «Germersheimer Shuttle» della BASF dalla fabbrica di Ludwigshafen al porto, con 18 vagoni noleggiati da DB Cargo e caricati con due dozzine di containers. È stato il primo treno circolante in base alla direttiva UE 91/440 sulla liberalizzazione delle ferrovie, che prevedeva il libero accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Sono poi seguiti treni completi di potassa trainati dal locomotore diesel a sei assi Blue Tiger; nel 2000 le prime relazioni transfrontaliere sino ad Anversa; l'anno successivo la fondazione di Rail4Chem e

infine la messa a concorso di tutti i trasporti tra le sedi BASF in Europa. Si è quindi aperta l'era della concorrenza nel trasporto merci che, unitamente all'ottimizzazione dei processi e la gestione da parte di terzi delle capacità residue ha portato al dimezzamento del prezzo di trasporto, assicurando la capacità di far concorrenza alla strada. Oggi anche Chemoil, filiale di FFS Cargo svolge per conto di BASF trasporti tra Basilea e Ludwigshafen e oltre, sino alla fabbrica di Schwarzeide nei pressi della frontiera con la Polonia.

Linea Basilea - Karlsruhe: le difficoltà di bucare l'acqua

Dopo aver completato la galleria del Katzenberg tra Basilea e Friburgo in Brisgovia nel 2012, DB Netz sta lavorando all'eliminazione della strettoia di Rastatt sulla linea dell'alto Reno verso Karlsruhe. Questo

cantiere comporta lo scavo di una galleria attraverso una falda freatica e sotto due fiumi, per cui i due cunicoli, lunghi oltre quattro chilometri, corrono sino a 20 metri sottoterra. In alcuni punti, tuttavia, la copertura è di soli quattro metri, per cui si ricorre alla congelazione del terreno tramite



L'impegnativo cantiere per la circonvallazione di Rastatt.

azoto liquido, in modo da permettere l'uso di macchine perforatrici. L'attraversamento sotterraneo della cittadina permetterà di liberare entro il 2020 i suoi abitanti dal rumore dei treni.

Non si intravedono per contro ancora soluzioni per il settore di Offenburg, contro il quale sono

stati deposti circa 170.000 ricorsi. Le DB stimano in due-tremila quelli fondati, che devono essere evasi prima di metter mano a pale e picconi.

Inchiesta della Dichiarazione di Berna sull'industria tessile nei paesi dell'Est e in Turchia

La vera storia degli abiti

Nell'industria tessile, un prezzo elevato o un Paese di produzione europeo non sono sinonimi di buone condizioni di lavoro. In un rapporto d'inchiesta pubblicato in giugno, la Dichiarazione di Berna (DB) dimostra che in nove Paesi dell'Europa dell'Est e in Turchia, i lavoratori dell'abbigliamento vivono ben al di sotto della soglia di povertà.

Si tratta di una situazione generalizzata dove anche le marche considerate più lussuose fanno produrre i propri abiti versando dei salari da povertà. La valutazione delle imprese, pubblicata in parallelo al rapporto, rivela che le imprese svizzere non si impegnano ancora sufficientemente per garantire un salario dignitoso minimo agli operai che fabbricano i loro prodotti.

Queste e altre informazioni sono contenute nel rapporto di 80 pagine «*Stitched Up: salari dell'abbigliamento nell'Europa orientale e in Turchia*», che descrive le drammatiche condizioni retributive e di lavoro che caratterizzano il settore dell'abbigliamento in tutta l'area geografica presa in considerazione. «L'industria dell'abbigliamento - ricorda l'Organizzazione internazionale del lavoro - rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo economico di un paese e per la prosperità della sua popolazione, ma solo se crea forme di occupazione dignitose».

Nell'ambito della Campagna Clean Clothes (CCC), la Dichiarazione di Berna domanda alle marche europee di assicurare il pagamento di un salario dignitoso agli operai e alle operaie sull'insieme della loro filiera produttiva. La strada da percorrere è ancora lunga: nessuna delle imprese interrogate ha potuto certificare un vero



L'immagine della campagna di DB-Clean Clothes.

impegno per garantire il versamento di un salario dignitoso sull'insieme della propria filiera produttiva.

Condotta in nove Paesi dell'Europa dell'Est e in Turchia, l'inchiesta della CCC mostra che gli operai che lavorano per delle marche come Hugo Boss, Adidas, Zara, H & M o Benetton, percepiscono dei salari da povertà, comparabili a quelli versati in Asia. Per sopravvivere, le numerose persone interrogate affermano di essere costrette a completare il proprio reddito con un secondo impiego oppure ricorrendo all'agricoltura di sussistenza. In tutti i Paesi dove abbiamo investigato, il salario minimo legale è estremamente basso e non raggiunge nemmeno un terzo del salario dignitoso minimo stimato.

Salari inferiori a quelli cinesi

Nel 2013, la Bulgaria, la Macedonia e la Romania hanno fatto registrare dei salari minimi inferiori a quelli riscontrati in Cina. In Moldavia ed in Ucraina, i salari sono più bassi che in Indonesia. Questa regione di produzione con manodopera a buon mercato è molto importante per l'industria dell'abbigliamento. Quasi la metà dei vestiti importati in Svizzera provengono in effetti dall'Europa. Alcune imprese elvetiche,

come Manor, Schild o Calida, fanno produrre i propri capi d'abbigliamento in Europa.

Donne molto vulnerabili

L'indagine ha messo in luce la condizione di maggiore vulnerabilità delle donne le quali rivestono all'interno della famiglia il ruolo di portatrici di cure ma sacrificano la propria salute sul posto di lavoro per svolgere attività il cui valore non viene riconosciuto o che vengono svalutate al rango di «mansioni non qualificate» in confronto al livello «tecnico» o di «fatica» del lavoro maschile. Le donne sono esposte a condizioni usuranti per mancanza cronica di tempo, stress, e molto spesso sono vittime di molestie sessuali. In tutta l'area geografica indagata il lavoro nell'industria dell'abbigliamento gode di pessima fama ed è considerato una semplice integrazione al reddito familiare. Contrariamente a quanto si crede, tuttavia, la maggioranza delle donne lavoratrici sono madri sole o l'unico sostegno economico della famiglia.

Versare salari decenti

La DB e le organizzazioni partner della CCC domandano a tutte le marche attive in Europa dell'est e in Turchia d'impegnarsi a versare dei salari netti

che equivalgano almeno al 60% del salario medio nazionale e a innalzare progressivamente la remunerazione degli operai in modo tale da raggiungere il salario dignitoso minimo stimato per il Paese in questione. I prezzi d'acquisto nelle fabbriche devono essere calcolati per permettere questo aumento dei salari.

red

Fonte: Dichiarazione di Berna

UNA APP «FAIR FASHION»

Con quanta equità è prodotta la vostra marca preferita? La App «Fair Fashion?» vi guida.

Nell'ambito della «Clean Clothes Campaign» (CCC), la DB ha studiato ed analizzato 140 marchi di moda e ciò che fanno le aziende che li producono per assicurare un salario di sussistenza nella loro catena di fornitura. I risultati della ricerca sono ora messi a vostra disposizione in una guida tascabile e in una App. Scoprite quali aziende si adoperano seriamente per introdurre salari di sussistenza e approfittate nel contempo di preziosi consigli per gli acquisti. La App e la guida spiegano inoltre come potete impegnarvi personalmente a favore dell'introduzione di salari di sussistenza.

Marchi: scoprirete maggiori informazioni al riguardo nella guida tascabile.

www.db-si.ch

UN SALARIO DIGNITOSO

«Ogni individuo che lavora ha diritto a una remunerazione equa e soddisfacente che assicuri a lui stesso e alla sua famiglia un'esistenza conforme alla dignità umana...»

L'industria tessile calpesta sistematicamente questo principio ancorato nella Dichiarazione dei diritti umani. La maggioranza degli oltre 60 milioni di lavoratori tessili nel mondo intero vive in condizioni di estrema indigenza. Malgrado un'infinità di ore straordinarie, il loro salario non basta per vivere. Ciò vale sia per le lavoratrici e i lavoratori in Asia, sia per quelli in Europa. Solo il pagamento di salari dignitosi consente loro di uscire dalla povertà.

La Clean Clothes Campaign definisce così un salario dignitoso: senza dover prestare straordinari, un lavoratore percepisce un salario sufficiente a coprire i bisogni fondamentali della sua famiglia, tra cui cibo, alloggio, sanità e formazione. Allo stesso tempo devono rimanere abbastanza soldi (circa il 10%) per spese impreviste o risparmi.

Finché le aziende non si adopereranno a favore del pagamento di salari dignitosi, tutte le altre misure serviranno a poco (maggiore trasparenza, introduzione di codici di condotta, permesso di condurre audit ecc.). Non esiste una «moda equa» senza il pagamento di un salario dignitoso.

Colpi di diritto

Superiore sfiduciato

Il ruolo dei «capetti», ossia dei superiori gerarchici, spesso presi tra l'incudine dei collaboratori della base e il martello dei quadri superiori, non è sempre semplice e può diventare molto problematico quando non riescono più a soddisfare le aspettative dei loro superiori. Oltre alla loro funzione, rischiano persino di perdere il posto di lavoro e di trovarsi confrontati con la necessità di una reintegrazione, sempre difficile nelle professioni di monopolio.

Il capomacchinista di un'azienda ferroviaria è stato rimosso dalla sua funzione e si è ritrovato a doversi battere per mantenere almeno il suo impiego come macchinista.

Appena rientrato dalle sue vacanze, il capomacchinista Hans è stato convocato a sorpresa dal suo superiore, il quale, alla presenza di un altro dirigente, gli ha comunicato senza molte perifrasi che la sua collaborazione non era più auspicata e che avrebbe quindi dovuto cercarsi un nuovo posto di lavoro, in quanto avrebbe omesso di trasmettere loro un'informazione molto importante e urgente.

Cosa era successo? Prima di andare in vacanza, Hans aveva chiesto ad un collaboratore di prendere posizione sul reclamo di un cliente. Il collaboratore ha esposto la sua versione dei fatti, inviandola però, oltre che al sostituto di Hans, anche al direttore, al quale il reclamo era stato originariamente inviato. Hans ha quindi spiegato di esser giunto a conoscenza di questo mail al direttore solo al rientro

dalle sue vacanze e, essendo passati diversi giorni, di non aver più ritenuto necessario informare i suoi capi diretti, anche perché per una questione simile non vi erano processi ben definiti. La versione di Hans non ha però interessato i suoi superiori, che lo hanno congedato dopo pochi minuti.

Sfiduciato

Cinque giorni dopo, il superiore diretto ha rimproverato ad Hans di averlo più volte dovuto sollecitare su questioni molto delicate, di impegno insufficiente a sostegno della dirigenza nella gestione (probabilmente perché le posizioni di Hans apparivano troppo vicine a quelle dei collaboratori) e di non aver mai potuto constatare una chiara volontà di miglioramento. Hans aveva quindi perso la fiducia dei suoi superiori, per cui sarebbe stato rimosso entro due mesi dalla sua funzione e avrebbe nel frattempo dovuto darsi da fare per trovare una nuova occupazione all'interno o all'esterno dell'azienda. Ad Hans spettava pure l'incombenza di informare le sue collaboratrici e i suoi collaboratori della decisione, per lui estremamen-

te sorprendente, dato che solo un mese prima la sua valutazione personale aveva dato un risultato molto positivo, sia in termini generali, sia per quanto riguarda le competenze di direzione del personale.

Pochi giorni dopo, Hans ha ricevuto una notizia sul colloquio da controfirmare, ma si è rifiutato, ritenendo le accuse a suo carico troppo vaghe e di non aver niente da rimproverarsi.

Si è quindi rivolto all'assistenza giuridica del SEV, chiedendo anche di essere accompagnato al colloquio successivo.

Procedimento irregolare

Al colloquio seguente con il capo e un rappresentante dei servizi del personale, l'incaricato del SEV di assistere Hans ha puntualizzato come quest'ultimo avesse contestato tutte le accuse e come, anche qualora le stesse si fossero rivelate fondate, non avrebbero in nessun modo potuto giustificare il sollevamento dalla funzione e l'implicito licenziamento. Il contratto collettivo di lavoro dell'azienda prevede infatti che un licenziamento in caso di comportamento o prestazioni lacu-

nose debba essere preceduto da un richiamo ufficiale che espliciti la possibilità di licenziamento e che i superiori debbano concedere un tempo adeguato per rimediare alle lacune.

Rinuncia volontaria

Nel corso del colloquio, Hans si è tuttavia dichiarato d'accordo di lasciare la sua funzione di capo a seguito del rapporto ormai difficoltoso con il proprio superiore e di riprendere la sua attività precedente di macchinista. Il datore di lavoro gli ha però risposto di essere in grado di offrirgli unicamente un contratto di durata determinata di sei mesi, al termine del quale avrebbe dovuto riorientarsi professionalmente.

Questa «offerta» è stata respinta da Hans e dal SEV, che hanno poi ribadito per iscritto le divergenze sull'accaduto, contestando la conformità dei provvedimenti al CCL e sollecitando maggior disponibilità da parte dell'azienda.

Soluzione accettabile

Nel corso di un ulteriore colloquio, svoltosi oltre due mesi dopo la prima doccia fredda, il datore di lavoro ha

informato Hans che sarebbe stato rimosso definitivamente dalla sua funzione tre mesi e mezzo dopo e che «a causa dell'evoluzione delle risorse» non era possibile garantirgli un'occupazione a tempo indeterminato come macchinista. Avrebbe tuttavia potuto lavorare almeno due ulteriori mesi come macchinista sottoscrivendo entro cinque giorni una dichiarazione di rinuncia ad ulteriori passi legali.

Quest'ultimo passaggio è poi stato cancellato a seguito di un intervento del SEV e sostituito con una dichiarazione che entrambe le parti erano interessate a trovare una soluzione bonale.

Al colloquio successivo, Hans si è finalmente visto proporre un impiego a tempo indeterminato come macchinista, che ha accettato e il mantenimento per due ulteriori anni dello stipendio quale capomacchinista. Una soluzione alla quale si sarebbe potuto giungere evitando molte tensioni inutili.

Assistenza giuridica SEV

www.sev-online.ch

CONDOGLIANZE

La nostra sezione presenta sincere condoglianze al collega **Domenico Bagnato**, in lutto per la perdita del padre.

AS Ticino

■ PV Vallese

Gita a Domodossola

Lo scorso 26 giugno si è svolta la tradizionale gita dei pensionati. Con il treno la comitiva si è recata nella vicina Domodossola. Grazie al tempo bello, è stata particolarmente apprezzata la visita nella città vecchia, che vanta una grande storia. È stato possibile ammirare costruzioni che risalgono al 9. secolo, edifici che

affondano le loro origini nel Medioevo e speciali pavimentazioni moderne. La piazza del mercato, costruita con un'architettura rinascimentale, è una delle più belle dell'Europa centrale. Suggestive anche le mura della città, la torre (per proteggere dalle incursioni svizzere e vallesane), Piazza Fontana, la chiesa della Madonna della Neve e altre attrazioni. Come tradizione, non sono mancati l'aperitivo e il pranzo in comune, perfetti per rinsaldare i contatti.

Peter Rolli

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 arrivo 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

Formazione SEV –corsi per migranti Assicurazioni sociali

Ci sono ancora posti disponibili. Non esitare e iscriviti!

11 settembre, segretariato SEV a Berna

Nel corso della tua vita lavorativa sei emigrato/a in Svizzera e desideri pianificare un rapido ritorno in patria oppure emigrare per goderti la meritata pensione o, ancora, intraprendere una nuova attività professionale. Vuoi sapere come sarà la tua pensione e con quali rendite? Vuoi comprendere i documenti assicurativi e previdenziali e vuoi sapere dove e a chi ti devi rivolgere per spiegare il tuo caso e fare valere i tuoi diritti pensionistici? Questo corso fa al caso tuo.

■ Contenuti del corso

Cassa pensione: come leggo le prestazioni della cassa pensione?

Che ne è della mia rendita come migrante?

Riceverò la rendita nel mio paese di origine o nel paese di mia scelta?

Posso prelevare il fondo pensione?

AVS/AI: quali prestazioni mi posso aspettare?

Ricevo la rendita nel mio paese di origine o nel paese di mia scelta?

Che cosa devo fare prima del pensionamento?

■ Altre info e iscrizione

Costi: gratuito per i membri / non membri CHF 250.–

Responsabile del corso: Arne Hegland, segretario sindacale e responsabile commissione migrazione

Relatrice: Doris Bianchi, responsabile del dossier assicurazioni sociali dell'Unione sindacale svizzera

Iscrizione: al più tardi entro il 28 agosto 2014, presso Segretariato centrale SEV, Formazione, casella postale, Berna 6, telefono: 031 357 57 57, e-mail: bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

Giornata cantonale VPT Ticino 27 settembre a Lugano

Alla giornata sono cordialmente invitati tutti gli affiliati, attivi e pensionati, della sottofederazione delle imprese concessionarie dei trasporti del canton Ticino. Interverranno ospiti del mondo politico e del lavoro. Vogliamo dare un segnale forte in merito alle misure di risparmio e contro la privatizzazione dei trasporti pubblici. Non ci lasciamo spremere come limoni! Vi invito pertanto a partecipare numerosi! Il programma seguirà a breve.

Peter Bernet, membro comitato centrale VPT

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, tel. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45. **Tiratura:** edizione italiana: 3687 copie; totale: 44 656; certificata il 31.10.2013. **Abbonamenti e cambiamenti di indirizzo:** SEV, divisione amministrativa, casella postale, 3000 Berna 6, e-mail: info@sev-online.ch, tel. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abbonamento annuale per i non affiliati: 40 franchi. **Pubblicità:** Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, telefono 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:** Mittel-land Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch (azienda del gruppo AZ Medien AG). **ISSN** 1662-8470

Prossima edizione: il 14 agosto. Chiusura redazionale: giovedì 7 agosto, ore 10.

La commissione migrazione del SEV lancia il suo primo prodotto: un sacco comodo per tutte le occasioni

SEV migrazione...nel sacco griffato

Un po' di promozione per la commissione migrazione che per la prima volta presenta un prodotto con la propria griffe: un comodo sacco per il mare.

I preparativi per la prossima giornata dei migranti procedono bene. I diritti dei migranti saranno al centro dei dibattiti l'8 novembre a Olten. Personalità del mondo sindacale e politico si soffermeranno sui diritti dei migranti e le persone interessate potranno illustrare

la loro esperienza, indipendentemente dal possesso o meno del passaporto rossocrociato. «Si tratta di mostrare che le persone residenti in Svizzera hanno dei diritti anche se non assumono la cittadinanza elvetica», spiega Arne Hegland (nella foto), segretario sindacale responsabile della commissione migrazione del SEV. Il modulo per l'iscrizione alla giornata seguirà dopo le vacanze estive. La commissione ha pure deciso di rafforzare la propria visibilità all'esterno, lanciando un proprio prodotto griffato.



Si tratta di un robusto sacco per il mare, realizzato in collaborazione con FFS Anyway Solution, azienda che colloca persone costrette ad abbandonare il loro posto di lavoro per motivi diversi. In questo sacco, che può essere utile anche sul lavoro, si possono infilare, appunto, un... sacco di cose: abiti di ricambio, teli per la spiaggia, attrezzi

sportivi. Si tratta, insomma, di un prodotto classico, quasi intramontabile. La commissione migranti del SEV continua in questo modo la collaborazione avviata qualche anno fa tra il sindacato e il settore di reintegrazione delle FFS. *pmo*

Il sacco costa 45 franchi ed è in vendita presso la boutique del SEV, sul sito internet, sotto la rubrica servizi.

Asta benefica per i 15 anni di bici leopardate di SOS Ticino al festival del film di Locarno

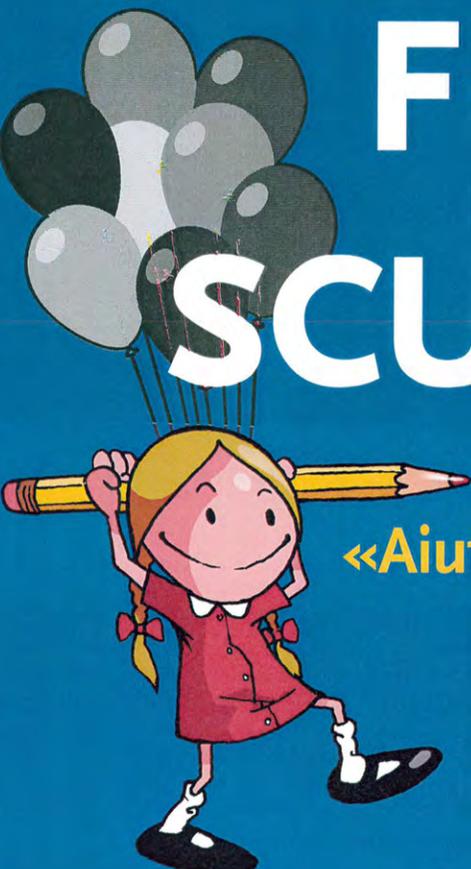
sabato 9 agosto
dalle 15.00 alle 17.30
presso lo Spazio Magnolia RSI

Battitore d'asta:
Antonio Bolzani, giornalista RSI

Interverranno:
Laura Sadis, Consigliera di Stato, direttrice del Dipartimento delle Finanze e dell'Economia
Manuele Bertoli, Presidente del Governo, direttore del Dipartimento dell'Educazione, della Cultura e dello Sport
Maurizio Cañetta, direttore Radiotelevisione Svizzera di lingua italiana

Ferruccio Cainero leggerà alcuni testi
e **Claudio Taddei** ci accompagnerà con la musica





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 multi-etnica
20.15 Concerto e ballo con la Blue Night Big Band

VOTAZIONE CANTONALE DEL 28 SETTEMBRE

L'iniziativa popolare «Aiutiamo le scuole comunali» lanciata dalla VPOD, vuole garantire ai nostri 25 000 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.

Investiamo nel futuro dei nostri ragazzi



SÌ a mense e doposcuola accessibili a tutti

SÌ a maggiore qualità della scuola grazie a classi con meno allievi

SÌ all'iniziativa «Aiutiamo le scuole comunali»

A SPROPOSITO DI...

ROBERTO RIZZATO

... Curie

Marie nacque in Polonia nel 1867 e, per riuscire da donna a intraprendere gli studi scientifici, fu costretta a trasferirsi in Francia dove, alla Sorbona di Parigi, fece l'incontro della sua vita con il professore della Scuola di Fisica, Pierre. Il loro fu, in un certo senso, anche un «matrimonio d'interesse», perché i due divennero compagni di ricerca inseparabili. Non si trattava però certo di interesse economico, perché, figuratevi, il viaggio di nozze lo fecero sulle biciclette comprate il giorno prima con i soldi regalati da un cugino! Insieme avrebbero potuto guadagnare molto dalle loro scoperte e dal loro enorme potenziale intellettuale. Invece, per tutta la vita preferirono perseguire una concezione del tutto disinteressata della scienza, riducendosi per anni e anni a lavorare in una baracca di legno, torrida d'estate e gelida d'inverno, che era poi la rimessa della Scuola di Fisica e Chimica, prima utilizzata come sala di dissezione per i cadaveri. Eppure quelli furono gli anni migliori della loro vita! Per le loro pionieristiche e rivoluzionarie ricerche sulla radioattività, nel 1903 i coniugi Curie vinsero il premio Nobel per la fisica. Poi Marie dovette superare un lutto tremendo, quando il suo amato Pierre morì, travolto da un carro mentre attraversava la strada. Ma decise di continuare le loro ricerche anche da sola e vinse un secondo premio Nobel, per la chimica. Avrebbe però meritato anche un premio Nobel per la pace! Infatti, quando scoppiò la Prima Guerra Mondiale, si rese subito conto che sui campi di battaglia ci sarebbe stato un gran bisogno di apparati radiologici per aiutare i chirurghi a curare i feriti e a estrarre le pallottole. Così, in poco tempo, convinse alcune piccole industrie a costruire apparecchi adatti a essere montati su mezzi mobili. Anzi, lei stessa spesso guidò uno di questi automezzi, che i francesi non a caso ribattezzarono «Petit Curie», girando la Francia, il Belgio e anche il Nord Italia per fare radiografie e istruire medici e infermieri. Marie Curie morì nel luglio di 80 anni fa in un sanatorio svizzero, di anemia perniciosa fulminante, scambiata dai medici dell'epoca per una tubercolosi; e morì per essersi volontariamente e prolungatamente esposta alle sostanze radioattive, donando all'umanità i risultati delle sue ricerche, per le quali non pretese mai nulla in cambio, visto che detestava anche il culto della sua personalità. Diceva: «Non interessarti delle persone; interessati piuttosto delle loro idee».

Goccia dopo goccia la pietra si sgretola: la Sihltal Zürich Uetliberg Bahn soddisfa una vecchia richiesta del SEV

Due giorni di vacanza in più presso SZU

Fin dal 2008 il SEV ha sempre chiesto, nel quadro delle trattative salariali, giorni di vacanza supplementari. E dopo che l'aumento dei giorni di ferie era stato auspicato in un sondaggio svolto tra il personale nel 2013, la direzione ha deciso di dare seguito a questa rivendicazione.

Proprio all'inizio della stagione estiva gli oltre 140 dipendenti della SZU (Sihltal Zürich Uetliberg Bahn) hanno accolto con piacere la lieta novella resa nota lo scorso 4 luglio attraverso il «SZUinfo», in cui si dice che: «Nella recente indagine sulla soddisfazione del personale, i/le dipendenti SZU hanno espresso il desiderio di poter fruire di giorni di vacanza supplementari. La direzione ha attentamente valutato la richiesta e ha deciso di concedere due giorni di vacanza supplementari all'anno a partire da gennaio 2015».

Allo stesso tempo la direzione ha deciso di convertire in gior-

ni di vacanza i tre «giorni di lavoro liberi» che i dipendenti impiegati a tempo pieno si procuravano lavorando 6 minuti di più al giorno e 30 minuti in più alla settimana in quanto teoricamente avrebbero dovuto lavorare 41 ore settimanali. «Finora - ha spiegato Daniel Wollenmann, presidente sezionale SEV/VPT Sihltal - questi tre giorni potevano solo essere presi individualmente. Ora potremo beneficiare di tre giorni di vacanza veri e propri».

Per i diversi gruppi di età dal 2015 valgono:

■ nell'anno di compimento dei 18 anni, 25 giorni di ferie;

■ nell'anno di compimento dei 50 anni, 30 giorni di ferie;

■ nell'anno di compimento dei 60 anni, 35 giorni di ferie.

Con questa soluzione la SZU offre ancora un giorno in meno di vacanza rispetto alle FFS (con una settimana di 41 ore), ma tre giorni in più rispetto alla Forchbahn (con 42 ore settimanali). Daniel Wollenmann - capo movimento di 41 anni, e membro del SEV da 21 anni - è davvero molto contento: «Il personale è davvero felice; ora ognuno di noi potrà godersi al-

meno 5 settimane di vacanza». A nome di tutti gli affiliati e le affiliate della sua sezione - che rappresentano circa la metà del personale SZU - ha subito ringraziato la direzione per aver finalmente accolto una vecchia rivendicazione sindacale.

Un vecchio postulato del SEV

Siccome Daniel Wollenmann è stato per molti anni vicepresidente della VPT Sihltal prima di prendere la presidenza da Jakob Tribelhorn il primo aprile di quest'anno, sa bene che il SEV è dal 2008 che andava alla carica ogni autunno in occasione delle trattative salariali. Ma finora i giorni di vacanza supplementari rivendicati in un postulato del SEV erano stati sempre negati.

C'è voluto il sondaggio sulla soddisfazione del personale - in cui era stata manifestata chiaramente la marcata insoddisfazione attorno alle 4 settimane di ferie - per spingere i vertici aziendali ad un ripensamento.

Meglio tardi che mai

«Il sondaggio ha mostrato che il SEV, con la sua rivendicazio-



Quasi nuovo di zecca: veicolo della SZU presentato nel 2013.

ne reiterata negli anni, andava nella giusta direzione», ha commentato la segretaria sindacale Edith-Graf Litscher, particolarmente soddisfatta per questo miglioramento di cui beneficia il personale. E aggiunge che il SEV è sempre stato molto attivo nel portare avanti le richieste del personale all'interno dell'azienda. «Per

esempio da quest'anno ci troviamo due volte all'anno per le valutazioni del personale, ma sarebbe ancora più bello se la direzione accogliesse un altro desiderio dei membri SEV, ossia ottenere un contratto di lavoro aziendale».

Markus Fischer

Photomystère: «Dov'è stata scattata questa foto?»



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

Si può partecipare al concorso entro mercoledì 6 agosto 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 Ginevra Cornavin. Troverete una foto esplicativa sul nostro sito internet.

Il fortunato vincitore dei 40 franchi in buoni Reka è:

Marc Rohrer, di Konolfingen, membro della sezione AS Berna.